

Extraits du Résumé du PDU

Page 11 et début de la page 12

Le Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit les principes permettant d'organiser les déplacements de personnes, le transport des marchandises, la circulation, le stationnement. Ses orientations doivent concourir à diminuer le trafic automobile et à augmenter l'usage des modes alternatifs : transports publics, marche, vélo...

En Ile-de-France, le PDU est un outil essentiel de l'aménagement du territoire. Il s'inscrit dans le droit fil de la stratégie définie par l'Etat pour l'avenir de la première région française. A ce titre, il contribue à combattre la dualisation sociale et territoriale, renforcer les atouts de l'Ile-de-France face à la concurrence des grandes métropoles mondiales, polariser la croissance urbaine en maîtrisant ses conséquences. C'est dans ce cadre que le comité de pilotage a mené sa réflexion tout au long de la démarche d'élaboration. Elle a porté à la fois sur la densité, la qualité urbaine et environnementale, la cohésion sociale et l'équilibre géographique.

Le PDU tient compte des remarques formulées par les Franciliens, lors de la concertation informelle lancée en avril 1999. Il intègre également les observations des instances saisies, conformément à la loi : le Conseil régional, le Conseil de Paris, le Syndicat des Transports parisiens. Il tient aussi compte des avis des collectivités locales, consultées entre novembre 1999 et avril 2000. Enfin, il intègre des modifications suite à l'enquête publique.

La mobilité au service du développement durable

L'évaluation du Plan de Déplacements Urbains est fixée par la loi à cinq ans (toutefois, un bilan sera réalisé à mi-parcours). A cet horizon de cinq ans, il s'agit en effet de mieux gérer l'existant. Car à un

horizon plus lointain, celui du schéma directeur (2015) ou des schémas de service (2020), les infrastructures seront constituées à 95 % par celles existant aujourd'hui.

Les orientations du PDU visent trois objectifs majeurs : diminuer le trafic automobile, de façon différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transport collectif ; augmenter, dans le même temps, la part des transports collectifs ; favoriser le retour en force de la marche et du vélo comme modes de transport urbain à part entière.

L'enjeu est d'importance, car au bout du compte les Franciliens devront nécessairement changer leurs comportements. A titre d'exemple, rappelons qu'ils effectuent, actuellement, 80 % des déplacements de banlieue à banlieue en voiture.

Augmenter l'usage des modes alternatifs

Pour diminuer le trafic automobile et atteindre les objectifs fixés par la loi, il faut mettre en œuvre une politique globale et articulée à chaque échelon : métropole, agglomération dense, villes nouvelles et centres anciens, quartiers. Cette politique repose sur une exploitation plus efficace des réseaux routiers et ferroviaires ainsi que sur un autre partage de l'espace public.

Parallèlement, il est indispensable d'améliorer les conditions de circulation des modes alternatifs à la voiture. Tout d'abord, il s'agit de hiérarchiser les réseaux des routes et des transports collectifs, ensuite, de prendre en compte, pour ce qui concerne le réseau cyclable, tous les déplacements, qu'ils soient de longue distance au niveau métropolitain ou à l'échelle des quartiers. Enfin, il convient d'aménager les cheminements piétons pour garantir aux

habitants la sécurité et le confort ainsi que pour faciliter l'accès aux stations de transports collectifs.

La rue pour tous

Dans toutes les communes franciliennes, chaque quartier constitue une unité de vie essentielle. La législation sur l'air dessine les contours de ce nouveau partage, en stipulant que les modes "doux" devront être systématiquement privilégiés, notamment dans les nouveaux projets urbains.

Cela nécessite de revoir l'approche de la voirie. Les collectivités devront alors prendre en compte, dans une réflexion globale, tous les usagers de l'espace public, en particulier les piétons et les cyclistes. Elles pourront, par ailleurs, mettre en place des actions de communication pour inciter les usagers à combiner l'utilisation des modes "doux" et des transports collectifs.

Ce nouveau partage de l'espace public passe aussi par le renforcement de la lisibilité avec la création de voies de circulation ou de cheminements continus et dotés d'une signalétique spécifique. Leur confort apparaît tout aussi essentiel: abaissement et élargissement des trottoirs, choix de revêtements routiers et de mobiliers urbains, développement des lieux de stationnement accessibles et de bonne qualité pour les deux roues.

Pour rendre plus attractive la pratique de la marche ou du vélo, il est également indispensable de renforcer la sécurité. Le PDU recommande de modifier la configuration des carrefours et les zones "critiques", comme les cheminements vers les écoles, au bénéfice des piétons: marquage au sol spécifique, réduction ou élargissement de la chaussée...

Développer l'usage des modes de proximité, c'est aussi mieux accéder aux réseaux de transports assurant des déplacements plus longs. C'est pourquoi il faut faciliter la convergence des cheminements piétons et des itinéraires cyclables vers les gares.

Enfin, partager l'espace public implique d'engager parallèlement des actions visant à limiter les nuisances associées à la circulation motorisée. Il s'agit de promouvoir un véritable réseau de "quartiers tranquilles" et de zones 30. Cette importante limitation de la vitesse des véhicules (30 km/h), contrainte ou suggérée par des aménagements et une signalisation spécifique, permet de lutter efficacement contre l'insécurité routière, de réduire les nuisances sonores et les émissions polluantes. La zone 30 est ainsi un outil essentiel permettant une meilleure qualité de vie à l'échelle du quartier.