

## REINVENTER LES MOBILITES EN GRANDE COURONNE FRANCILIENNE

Organisé par : Le PNR du Vexin français et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

**Date** : Mardi 14 mai 2013

**Lieu** : Maison du Parc - Théméricourt

**Animateur** : Michel Vampouille

**Durée du débat** : 4H

**Nombre de participants** : 48

**Nombre d'intervenants** : 8

**Nombre de prises de parole du public** : 12

### Thème traité :

Présentant la particularité d'être un territoire à la fois rural et urbain, le PNR du Vexin français et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise ont souhaité animer un débat sur la question des mobilités, les deux territoires étant fortement interdépendants sur ce sujet.

A cette occasion, la question des alternatives à la voiture individuelle a pu être posée, tant pour les déplacements pendulaires que pour les déplacements de proximité.

### Intervenants :

- Jean-Pierre BEQUET, 1<sup>e</sup> Vice-président du parc naturel régional du Vexin
- Catherine RIBES, Vice-présidente du parc naturel régional du Vexin
- Thibaut BEAUTE, Directeur général adjoint de la Communauté d'agglomération de Cergy Pontoise
- Pierre SERNE - Vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France, en charge des transports et des mobilités
- Ludovic BU - expert en mobilités
- Julien BESNARD, Directeur d'Auto 2
- Dominique PIERRET - Maire de Drocourt et Vice-président transport de la Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines
- Jean-Claude BOIRAU, élu d'Ableiges et Président du Syndicat Intercommunal pour l'Amélioration des Transports dans le canton de Vigny (SIATCAV)

### Participation :

Le public était en partie composé de personnes averties, ayant assisté aux autres conférences organisées dans le cadre du débat francilien sur la transition énergétique mais également de personnes s'intéressant plus spécifiquement aux questions de mobilité.

Les collègues suivants étaient représentés : entreprises, porteurs de projets, institutionnels, associations et membres de la société civile.

### Propositions

#### Général :

- Prendre en compte les émissions de gaz à effets de serre dans les diagnostics liés aux transports. On s'aperçoit que si le temps de transport par personne n'augmente pas depuis 30 ans, les distances augmentent. Ce qui impacte fortement les émissions de gaz à effets de serre.
- Développer les plans de déplacement d'entreprise (PDE) et inter-entreprises (PDIE), en particulier sur les zones d'activités mal desservies par les transports en commun.
- Favoriser le travail « délocalisé » (télétravail de chez soi, d'un télécentre dans une ville proche,...) pour réduire le besoin de mobilité.

### Transports en commun :

- Améliorer l'information pour l'accès aux transports en commun de grande couronne et plus particulièrement le bus. Par ex. il est possible de venir en bus le soir jusqu'à Théméricourt, mais l'information est extrêmement compliquée à trouver et le plus souvent incomplète. Les habitants et employés de la zone oublient donc cette possibilité pour leurs déplacements.
- Favoriser les bus à haut niveau de service pour réduire le temps de transport en grande couronne et l'engorgement des réseaux routiers aux heures de pointes. Pour que ce service soit attractif, il est important que le cadencement du bus soit similaire au cadencement d'un RER / d'un train (1 bus toutes les 15 min aux heures de pointe) et que les bus soient express et pas omnibus.
- Améliorer le cadencement des trains déjà en service, mais dont la fréquence et/ou l'amplitude de passage est insuffisante (ex. sur la ligne J Paris-Gisors, où les trains ne dépassent plus Pontoise après 20h00).
- Améliorer les liaisons banlieue à banlieue en transport à haut niveau de service (train, bus express, RER) pour éviter d'avoir à passer par Paris.
- Coupler les abonnements des parkings relais des gares SNCF et RATP au Pass Navigo :
  - o pour faciliter le paiement et la gestion des abonnements : en grande couronne, selon leur destination finale, les voyageurs se reportent sur des gares différentes (ex. un habitant de l'agglomération de Cergy-pontoise peut choisir, selon sa destination de prendre le train à Cergy pour aller à Chatelet ou à Pontoise pour aller à St Lazare).
  - o pour réduire les coûts de stationnement pour les personnes utilisant le train.
- Près des zones d'emplois et des zones d'activités, mieux penser le cadencement des bus en fonction des horaires de travail des salariés pour favoriser le report modal. Ex. Le bus partant de la zone d'activité d'Ennery le soir passe à 16h56 alors que les employés terminent à 17h00.

### Modes actifs :

- Développer une signalisation qui indique le temps de parcours en mode actif (piéton, vélo) entre deux villages. Il s'agit ainsi de donner la possibilité à ceux qui le souhaitent de laisser leur voiture là où ils se trouvent et d'estimer le temps de parcours jusqu'à leur destination.
- Favoriser le lien vélo – bus :
  - o Sécuriser des voies cyclables en zone rurale pour relier un arrêt de bus ou une gare de train en vélo
  - o Prévoir la possibilité de stationner son vélo à l'arrêt de bus en toute sécurité
  - o Prévoir la possibilité de prendre son vélo dans le bus / dans le train lors de ses déplacements

### Co-voiturage / Auto-partage / TAD :

- Favoriser le transport « à la demande » (transport collectif rural, taxi collectif,...) dans les zones rurales étendues, notamment en dehors des heures de pointe, où le besoin en mobilité ne justifie pas d'instaurer une ligne de bus régulière.
- Favoriser le covoiturage pour réduire l'engorgement des réseaux routiers aux heures de pointes, par des aménagements de voiries et de parkings dédiés.
- Favoriser l'accès des personnes handicapées aux services d'autopartage et de co-voiturage.

## **Points de consensus**

Réduire les besoins de déplacements en rapprochant lieux de travail et lieux d'habitation. L'aménagement du territoire doit être pensé de manière à réduire et faciliter les transports domicile-travail et à améliorer les conditions de voyage aux heures de pointe dans des réseaux saturés.

Réduire le trafic en heure de pointe de 10% - 15%, pour un trafic plus fluide, en étalant l'heure de pointe (arriver plus tôt / plus tard sur son lieu de travail) et en favorisant le travail « délocalisé » (télétravail de chez soi, d'un télécentre dans une ville proche, d'un bureau délocalisé de l'entreprise et peu occupé,...).

## **Points de dissensus**

Aucun.