

Observations du Collectif vélo SGBS

sur la prise en compte des mobilités actives dans le PCAET et le PAQA

Le **Collectif vélo SGBS** regroupe les associations de représentations des usagers du vélo de la CASGBS :



- 5 antennes locales de l'association régionale *Mieux se Déplacer à Bicyclette en Ile-de-France (MDB-IDF)*, plus grosse association d'usagers du vélo Ile-de-France avec plusieurs milliers d'adhérents et des salariés permanents. Elle est membre fondateur du Collectif vélo IDF et adhérente de la FUB et de l'AF3V :
 - L'Etang, Le Pecq, Mareil
 - St Germain-en-Laye
 - Maisons-Mesnil
 - Bezons – Argenteuil
 - Marly-le-Roi, Louveciennes, Port-Marly



- l'association locale **Réseau Vélo 78** qui couvre les communes de la CASGBS, membre fondateur du Collectif vélo IDF et adhérente de la FUB et de l'AF3V.



Plan

Page 2 à 7 : I. Prise de position commune de nombreuses associations de l'agglomération.

Page 8 à 15 : II Analyse spécifique du PCAET à l'aune des mobilités cyclables :

- Axe 1 p.11
- axe 2 p.12
- axe 4 p.12
- axe 5 p.17

Pages 18 et 19 : III. Analyse du PAQA à l'aune des mobilités cyclables.

Page 20 : IV. Quelques remarques sur la ZFE-m de la CASGBS, partie IV

Page 23 : **Récapitulatif des propositions phares**



Contribution des associations de la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine sur le Plan d'actions pour le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) - Avril 2023 – Collectif vélo Saint-Germain Boucles de Seine

PREAMBULE

En tant qu'associations implantées sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine (CASGBS), nous saluons tout d'abord le travail réalisé par la Communauté d'Agglomération, que ce soit pour ses bilan et diagnostic, la définition de sa stratégie, ses débuts de communication et l'élaboration d'un premier plan d'actions.

Face aux changements climatiques, le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) doit être un des vecteurs essentiels pour infléchir les tendances actuelles et s'adapter à ces enjeux critiques, urgents et donc très prioritaires, en déclinant sur notre territoire les politiques nationales et en développant une ambition propre.

.Les associations signataires souhaitent s'assurer que le Plan d'action sera le plus efficace possible et contribuer positivement aux actions, afin d'atteindre les objectifs fixés dans le PCAET.

Nous notons la qualité du dossier bilan et diagnostic sur lequel s'appuie ce plan d'action.

Ce document de remarques est organisé en remarques générales et ensuite en remarques spécifiques sur les axes du Plan d'Actions. Il se termine par une conclusion.

REMARQUES GÉNÉRALES

Le PCAET est avant tout un projet de territoire, c'est-à-dire qu'il doit être celui de l'ensemble des acteurs du territoire, élus, entreprises, associations, citoyens, etc., pour faire de notre territoire un territoire résilient, répondant aux enjeux environnementaux à venir. La CASGBS doit en être, certes le pilote, mais surtout le catalyseur d'actions et le garant de l'efficacité de ces actions. Les associations entendent jouer un rôle significatif pour aider à l'atteinte des objectifs.

Aussi, avons-nous identifié un certain nombre d'améliorations générales importantes à apporter au Plan d'Actions du PCAET :

- **La gouvernance du Plan d'Actions doit être définie.** Cela passe par la mise en place d'un comité de pilotage, organe de décision et responsable de la bonne exécution du Plan d'Actions regroupant des représentants de tous les acteurs du plan. La périodicité des réunions de ce comité de pilotage devra être suffisamment resserrée (a minima une fois par mois au démarrage) du fait de la criticité des enjeux et de la criticité du Plan d'Actions. Les Associations doivent naturellement être représentées dans le Comité de Pilotage et, dès qu'elles seront notifiées, elles nommeront des représentants.
- La réalisation du plan étant largement déléguée aux communes, il apparaît nécessaire que chacune d'entre elles nomme un référent.
- Cette structure et l'animation du plan nécessite d'affecter les moyens humains nécessaires au sein des services de la CAGBS (quantification en ETP).
- **Les actions proposées, dans l'ensemble à juste titre, doivent être les plus concrètes possibles** dans leur définition, ce qui semble également le souhait de la CASGBS. Or, même si le PCAET est revu tous les trois ans, il est nécessaire d'entamer dès maintenant des actions concrètes même si des modifications doivent intervenir par la suite pour satisfaire toutes les parties prenantes.

- Par ailleurs, il serait sans doute opportun de définir certaines de ces actions dans un écosystème plus large, tel que le niveau régional.
- **les objectifs principaux**, à savoir la lutte contre le réchauffement climatique (réduction des Gaz à Effet de Serre – GES – économie d'énergie et de matières premières, qualité de l'eau et de l'air) et l'adaptation aux nouvelles conditions climatiques (canicules, pics de chaleurs plus fréquents et intenses, raréfaction de l'eau ...) même s'ils apparaissent dans le document « Rapport de stratégie du PCAET », mériteraient d'être rappelés en préambule des actions.

la contribution des actions à la réussite de ces objectifs doit être quantifiée et le pilotage doit s'appuyer sur des indicateurs solides, et pertinents mesurant des résultats effectifs.

- **Le volet communication**, indispensable à la réussite de la mobilisation de tous, doit être inclus dans le Plan d'Actions car il est indispensable pour la sensibilisation et l'implication de tous les acteurs du territoire. Les associations présentes sur la CASGBS pourront jouer également leurs rôles dans cette communication, y compris vers les citoyens des communes de la CASGBS.

REMARQUES DÉTAILLÉES PAR AXES ET ACTIONS

Axe 1 : Favoriser la mobilisation générale pour une mise en œuvre efficace des orientations « Climat-Air-Energie »

Action 1.1 Une administration exemplaire

Des obligations progressives pour les collectivités territoriales sont inscrites dans les lois TECV, AGEC, CR, Egalim concernant l'impact social et environnemental de la commande publique. La création d'une dynamique à l'échelle de l'agglomération et intégrant les communes permet des synergies de compétences.

L'agglomération pourrait s'engager dans une labélisation *Territoire engagé pour la Transition Ecologique*, et pour ses achats RFAR, afin de mobiliser l'ensemble de la communauté et les équipes.

La direction des affaires juridiques du Ministère de l'Economie et des Finances rappelle que la dynamique d'achat responsable doit être un levier des politiques de la collectivité, s'appuyer d'abord sur une évaluation de la pertinence des besoins en regard du référentiel des Objectifs de Développement Durable. Une telle approche permet une réflexion transversale, la définition de clauses pertinentes et d'indicateurs d'impact de l'action publique.

Pour cette dynamique et pour intégrer les obligations à venir, l'agglomération peut se doter de manière volontaire d'un schéma de promotions des achats publics socialement et écologiquement responsables (SPASER), en s'appuyant sur le Plan National des Achats Durables et le réseau RAPIDD.

Les bénéfices d'une telle démarche sont multiples : construire la résilience de l'agglomération, maîtriser les contraintes réglementaires, partager cette dynamique avec la population en créant une référence et enfin, à travers la commande publique, contribuer à créer un panier de ressources (artisans, fournisseurs) favorisant la transition de l'ensemble des acteurs du territoire.

L'obtention du label « Territoire Engagé pour la Transition Ecologique » pourrait être un objectif de la CASGBS et de chaque commune en faisant partie.

- Les actions proposées nous semblent pertinentes, en précisant à la fois le contenu et les échéances.

- Il nous semble important d'ajouter un indicateur qui soit en prise directe avec les objectifs principaux du PCAET, comme, par exemple, la mesure de l'énergie (ou du carburant responsable de 85% des émissions de GES) consommée par la CASGBS[MD1]

- L'objectif de -33% d'impression en 2027 ne semble pas suffisamment ambitieux, là où un objectif zéro papier hors impression indispensable semble plus opportun, tout en respectant l'accès pour tous aux démarches et documents administratifs.

- Le Plan d'Actions PCAET doit prévoir des guides d'actions proposés aux équipes de la CASGBS chargées de concevoir et mettre en œuvre les politiques publiques et projets, pour tendre vers une communauté d'agglomération plus résiliente.

- Le Plan d'Actions devrait demander que tous les services soient formés aux enjeux des limites planétaires (20 heures de formation comme pour les hauts fonctionnaires). Voir également la circulaire du premier ministre n°6145/SG visant l'engagement de l'Etat dans des services publics écoresponsables, Il repose sur un socle de 20 mesures qui incarnent l'écologie au quotidien pour les services publics et sur la mobilisation des agents pour porter des actions et initiatives au plus proche de leurs missions et de leur environnement.

Action 1.2 Faciliter l'implication de tous

- Il sera utile, dans la stratégie de communication, de présenter un projet positif et motivant de l'évolution de l'agglomération afin de créer l'implication de tous les acteurs du territoire. Ce plan de communication devra également être incitatif en proposant des actions et leurs bénéfices sur les différents axes du plan et en offrant un accompagnement pour créer de véritables engagements dans la durée...

- La mobilisation implique de communiquer, régulièrement et avec une bonne fréquence, sur les enjeux, l'avancée des chantiers, et sur les résultats concrets obtenus.

- L'implication de tous nécessite une vraie gouvernance participative et opérationnelle, c'est-à-dire incluant les représentants des différents acteurs, et qui doit être responsable de l'atteinte des objectifs. Les partenaires (dont les associations, les entreprises, ...) devraient être clairement identifiés.

- La CASGBS doit aussi faciliter les actions de tous par la mise à disposition de compétences, des formations....

Axe 2 : Préserver et valoriser nos ressources environnementales

Action 2.1 Agriculture de proximité

- Le maintien de l'agriculture de proximité devra passer par une amélioration de la qualité biologique des produits (disparition ou limitation forte des pesticides), le développement de méthodes basées sur l'agro-écologie, et tenir compte de l'adaptation nécessaire au changement climatique (température, eau). La CASGBS peut soutenir cette amélioration en privilégiant les produits locaux et de bonne qualité biologique dans les cantines municipales et collectives (crèches, écoles, EHPAD, etc.).

- Le Plan d'Actions doit prévoir des incitations à la limitation des engrais azotés, source de gaz à effet de serre, au renforcement du stockage de carbone dans les sols par un accroissement de la matière organique du sol, par un zéro artificialisation brute des terres agricoles sur le territoire et la protection des zones de culture ancienne en déshérence. Il doit également faciliter des approches innovantes de l'agroécologie et concernant l'énergie faire la promotion de l'agrivoltaïsme et en suivre les réalisations.

- Le Plan d'Actions doit favoriser, soutenir, aider, les repreneurs des surfaces agraires pour la mise en place de maraichages en permaculture, la distribution locale des produits.

- Le Plan d'Actions devra être complété par des mesures permettant l'accès pour le plus grand nombre à une alimentation de qualité. Ces mesures pourront présenter des similitudes avec l'écosystème Agri Paris et pourrait, pourquoi pas, développer des synergies avec celui-ci.

Action 2.2 Protéger la forêt

- La forêt de Saint-Germain est classée « Forêt de Protection ». La CASGBS en s'appuyant sur cette expérience devrait décliner des actions concrètes pour développer son couvert forestier, en prenant en compte les conséquences du changement climatique (essences, sécheresse, ravageurs,...) et les bénéfices et termes d'atténuation.

Action 2.3 Préserver la ressource en eau



- Les actions nous semblent pertinentes. L'indicateur retenu (qualité de l'eau potable) devra être redéfini pour traduire également les mesures d'économie et les progrès de l'infiltration, la disponibilité de l'eau pour la flore et la faune et pour l'agriculture.
- La mise en place dans les PLU de la protection des sols contre l'imperméabilisation, pour engager des démarches de dés-imperméabilisation par les acteurs économiques et les particuliers nous semble nécessaire.
- Comme pour l'énergie, il devra être demandé aux acteurs économiques et aux particuliers de travailler à la réduction de leurs besoins en eau : se demander quelle qualité d'eau nécessaire en entrée de processus, en améliorant l'efficacité, en récupérant des eaux de pluie, en recyclant des eaux usées, les effluents des uns peuvent être les intrants des autres. Un indicateur spécifique devra permettre d'évaluer cette sobriété en eau

Action 2.4 Biodiversité

- Il nous semble nécessaire de définir une action pour la réduction de l'utilisation des produits phytosanitaires encore utilisés.
- Il est important également que les actions assurent la continuité des trames vertes et bleues.

Axe 3 : Développer une économie locale et durable

Action 3.1 Accroître la production des énergies renouvelables

La CASGBS ne répond pas aux questions pertinentes de l'autorité environnementale :

- La production d'ENR en 2050 est annoncée au niveau du potentiel maximal mais ne donne pas d'explication sur les moyens mobilisés. Un objectif de 244 GWh est donné pour 2027, mais sans en préciser la nature ni les moyens mis en place pour les obtenir.
- Le photo-voltaïque doit être la première source de production d'électricité ENR. Il manque des précisions sur la mobilisation du potentiel. Il est nécessaire de différencier les gros projets des projets modestes sur les toits existants avec, pour chacun, une stratégie particulière. Enfin, compte tenu de la capacité limitée de raccordement sur le réseau électrique actuel, il sera nécessaire de développer en parallèle l'autoconsommation et d'avoir une implication des citoyens forte pour permettre l'acceptation des projets de production locale d'énergie.
- Le thermique solaire ou les approches duales, l'utilisation des eaux chaudes usées, doivent être favorisés.

La géothermie peut être un apport pertinent déjà développé au sein de certaines communes du territoire et la CASGBS pourrait offrir un support pour son déploiement.

- Les PLU devront être mis en accord avec les services de protection du patrimoine, par une approche générique
- Des incitations doivent être mises en place pour développer l'artisanat pertinent.

Action 3.2 Réduire et valoriser les déchets

- L'action de sensibilisation devra comporter un volet spécifique en direction des commerçants.
- Le taux de réduction (5% en 2027) est très modeste là où la SNBC donne des objectifs plus ambitieux. Il est donc nécessaire qu'une dynamique plus importante soit présente dans le Plan d'actions du PCAET.

Action 3.3 Economie circulaire et de la fonctionnalité

- Le PCAET doit inclure dans la réflexion les échanges entre citoyens via les réseaux sociaux.
- Des incitations doivent être présentes pour les entreprises importantes et sectorielles (bâtiment ...) dans leur recherche pour un meilleur cycle de vie de leurs produits, pour le réemploi des matériaux de construction à faire au-delà de la démolition des habitats et bâtiments,

en construisant le neuf dans cette perspective, en favorisant les recycleries et démarches de seconde main, tout en gardant un objectif de sobriété.

Axe 4 : Améliorer les conditions de déplacement par de nouvelles pratiques sobres et décarbonées

Il nous semble nécessaire de faire un examen des raisons des mobilités (vers et depuis les commerces, les grands centres commerciaux, les écoles, les lieux de travail, les loisirs, etc.) en pensant et influençant les aménagements du territoire pour réduire les déplacements et les organiser afin de diminuer leurs impacts sur les changements climatiques. Cette analyse doit s'accompagner d'un accès pour tous aux services publics et infrastructures essentielles. A cette fin, nous souhaitons l'adoption d'un Plan local des mobilités pour le territoire de la CASGBS.

Action 4.1 Liaisons entre communes pour une offre alternative aux transports carbonés

Les différentes actions mentionnées devront privilégier les moyens bas carbone en recherchant et en mettant en œuvre des innovations pour limiter la circulation : à titre d'exemple, l'auto-partage.

- Afin de limiter l'empreinte carbone dans la Communauté d'Agglomération, le PCAET doit prévoir de rendre les circulations de transit plus difficiles pour les ralentir et les limiter (poids lourds et véhicules légers).
- Le Plan d'Actions PCAET doit intégrer la suppression dans les PLU de l'obligation de disposer de 2 places de stationnement ou plus par logement.
- Les actions prévues dans le Plan Qualité de l'Air doivent être prises en compte (Zone à Faible Emission – ZFE –, etc.).

Action 4.2 développer les modes " humainement actifs"

- L'objectif principal de multiplier la part modale liée au vélo et à la marche doit être réaffirmé pour se conformer aux objectifs nationaux et constituer un indicateur principal.
- Le Plan d'Actions PCAET doit capitaliser sur le réseau régional cyclable structurant (dit RER Vélo), qui traversera le territoire, en facilitant son déploiement. Le Plan vélo devrait être révisé pour intégrer ce réseau et son cahier des charges.

Action 4.3 Renforcer l'usage des transports en commun

- Le Plan d'Actions PCAET doit prévoir de renforcer la communication incitant à l'utilisation des transports en commun et ainsi la réduction du nombre de voitures circulant ou en stationnement dans l'Agglomération

Action 4.4 Accompagner le déploiement de motorisations propres

- Ce qui est prévu au niveau national est "100 % de ventes de véhicules particuliers neufs électriques en 2035" et ceci doit rester la ligne de mire car les autres solutions (hybrides, Gaz Naturel Véhicule – GNV – vert, ...) n'apportent que des solutions insuffisantes en terme de rejet de GES. La solution électrique doit donc être une priorité forte du Plan d'Actions du PCAET pour les véhicules résiduels.
 - Les indicateurs de suivi sont à préciser, en intégrant par exemple le taux de couverture par des bornes de recharge, notamment pour les foyers démunis de parkings individuels.

Axe 5 : Favoriser la résilience des bâtiments, des espaces publics et des aménagements

Action 5.1 Aménagement durable des espaces publics

La liste des sous-actions est très complète mais aurait besoin de quantification des moyens à mettre en œuvre pour être plus crédible.

Action 5.2 Eco-rénovation et construction nouvelles



C'est un secteur clef pour réduire les émissions de GES puisque le secteur résidentiel et tertiaire est responsable de près de la moitié des émissions et surtout possède le plus grand potentiel de réduction.

- En ce qui concerne la rénovation, les chiffres annoncés sont ambitieux (réduction de 84% pour le résidentiel et 90% pour le tertiaire d'ici 2050 des GES). Les moyens engagés sont par contre largement insuffisants en regard de ces objectifs. Ainsi il est en effet indispensable de disposer d'un centre d'information et de formation à la rénovation pour aider les propriétaires à définir, financer puis réaliser leurs projets de rénovation et d'autre part pour que les artisans développent une meilleure connaissance des techniques d'isolation et de chauffage afin de répondre efficacement aux besoins. Une telle démarche serait profitable à la réalisation du PCAET et à la dynamique économique du territoire.
- En ce qui concerne la construction neuve, les documents de planification d'urbanisme ou encore d'assainissement sont essentiels pour l'atteinte des résultats ciblés. Le caractère optionnel pour les communes de l'application des recommandations du PCAET, proposé dans la rédaction actuelle, doit être abandonné au profit d'une obligation.
- Plutôt que d'une "charte promoteurs de construction durable", c'est le développement d'une aide au respect de la RE2020 dans toutes ses composantes et un contrôle de son application qu'il conviendrait de mettre en place.

La gestion, et dans de nombreux cas, la levée des limitations qui pourraient apparaître entre réglementations et chartes d'aménagement doivent être prévues.

- Une mise en place d'indicateurs plus précis (en particulier suivre le nombre et le résultat des rénovations) est indispensable.

Action 5.3 Eco-rénovation des bâtiments publics et d'activités

- Cet axe est rendu obligatoire par la loi. Il sera renforcé par les nouvelles directives attendues.
- Comme pour l'action précédente, les moyens financiers et humains et le manque d'actions annoncées nous semblent rendre difficile l'atteinte des objectifs annoncés (70 % du parc à un niveau BBC et le reste à 150kWh/m²/an).
- La responsabilité est ici déléguée aux communes de la Communauté d'Agglomération. Cette éco-rénovation doit sans doute être encouragée et suivie par la CASGBS.
- Il s'agit donc de définir des plans d'actions par commune et d'en faciliter le financement, et la réalisation.

CONCLUSION

Nous espérons que ces remarques contribueront à renforcer les impacts du PCAET, à en faciliter le démarrage, et restons à disposition, à la fois pour expliciter ces remarques et pour faire évoluer le Plan d'Actions PCAET.

Il nous semble également important de développer une culture de résilience sur le territoire au cas où toutes les solutions qui seront mises en œuvre ne conduisent pas aux résultats escomptés pour faire ainsi en sorte que la CASGBS, en mouvement, soit capable d'anticiper des perturbations, de les atténuer, de s'y adapter et d'évoluer vers un nouvel état en équilibre dynamique, état décidé et construit démocratiquement.

L'exécution du Plan d'Actions du PCAET gagnera à s'inscrire dans des réseaux Nationaux et Européens afin de capitaliser sur les expertises et les expériences, et, face aux urgences, d'accélérer le passage à l'échelle des initiatives.

Le suivi de l'exécution du Plan d'Actions, y compris par la participation de représentants des associations au comité de pilotage, sera un des facteurs clés de succès de son exécution et de son déploiement. Les associations sont prêtes à une contribution significative dans ce sens.

I. Analyse spécifique du Collectif vélo SGBS sur le système vélo dans le PCAET

La solution vélo fait partie des leviers majeurs des transitions énergétiques et écologiques, encouragés à tous les niveaux (OMS, Communauté européenne, gouvernement, Parlement ...) et effectivement reprise en de nombreux points du PCAET et du Plan air (PAQA). Particulièrement pour notre agglomération dans laquelle les voitures sont les 1^{ères} émettrices de GES et de pollution de l'air et la 2^e source de consommation d'énergie. La politique cyclable est en outre un des domaines où les communes ont délégué la compétence à la CASGBS. Elle ne sera efficace qu'à condition de faire système, raison pour laquelle elle apparaît non seulement dans l'axe 4, mais aussi dans les axes 1, 2 et 5.

I. Remarques d'ordre général

I.1 Les diagnostics et les objectifs

Nous trouvons délicats d'analyser séparément les données et objectifs du PCAET et du Plan air, d'autant qu'ils ont été rédigés à des dates et par des cabinets différents.

Rec G.1 : Il nous semble indispensable qu'à l'avenir le Plan air soit pleinement intégré au PCAET et aborde concomitamment tous les volets.

Si les objectifs de consommation d'énergie et d'émission de GES s'approchent à 2050 des objectifs nationaux, dans le secteur des transports, l'ambition de réduction **pour 2030** est inférieure aux objectifs nationaux français actuels : 5 points d'écart pour les émissions de GES et 4 points pour la consommation d'énergie et tous secteurs confondus 15 points de moins que la SNBC¹.

	Consommation d'énergie			Émissions de GES		
	Objectif National	Tendanciel (Energif)	Objectif PCAET	Objectif National	Tendanciel (Energif)	Objectif PCAET
	2015-2030 lissé	2005-2015 2015-2018	2015-2030	2015-2030 lissé	2005-2015 2015-2018	2015-2030
Objectifs 2030						
Transport objectif PPE : -14,65 % Sur 2028/2016 Objectif SNBC : -31 % Sur 2030/2015	-16%	-2%	-14 %	-28%	-2%	-23 %
	-1,06 %/an	-0,18 %/an	-0,97 %/an	-1,86 %/an	-0,13 %/an	-1,76 %/an

Extrait du PCAET Légende : en vert, secteur où l'objectif respecte l'objectif national, en jaune, non respecté.

Cela est inquiétant :

- les engagements internationaux de la France ont été pris **pour 2030** car l'urgence climatique ne permet pas de différer l'action,
- les émissions de GES pour le **secteur des transports ont continué d'augmenter** au niveau national entre 2015 et 2022². Les objectifs sont calculés sur les chiffres de 2015 qui sont trop favorables, l'effort à consentir est donc supérieur à celui programmé pour arriver au même résultat.

¹ La somme des objectifs des PCAET montre que la trajectoire réelle de la France est deux fois moindre que celle des objectifs nationaux et que les élus locaux n'ont donc pas à ce jour intégrés les objectifs de la SNBC, alors qu'ils sont coordinateurs de la transition énergétique. Source : Intercommunalités de France

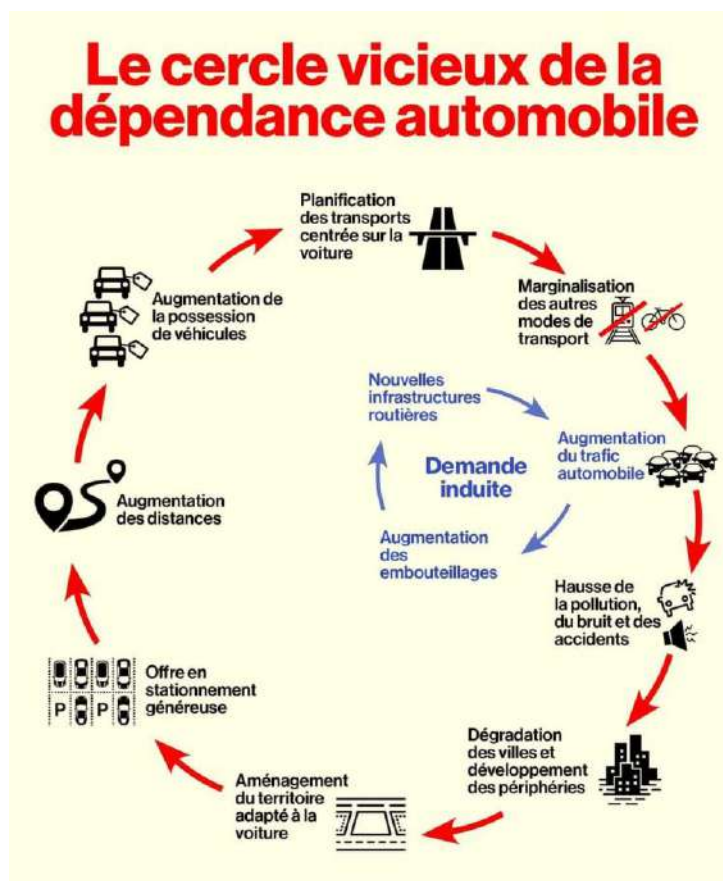
²² Ils sont encore augmentés de 2% entre 2021 et 2022 ! Source : Citepa/Barometre format Secten 2022

- notre PCAET est adopté avec **quatre années de retard**, ce qui aggrave le décalage entre les objectifs de la CASGSB et les objectifs nationaux, compte tenu de renforcement régulier de ces objectifs, notamment attendus dans la prochaine loi air-climat de fin 2023.

Les mesures à prendre dans le secteur des transports sont particulièrement importantes, puisque ce secteur représente le 1^{er} secteur d'émissions de GES du territoire avec 37 % et la seconde source de consommation d'énergie. **Il est donc difficilement concevable que le PCAET atteigne ses objectifs sans un effort de réduction majeur touchant le secteur des transports.**

Le PCAET vise un report modal pour les véhicules particuliers et utilitaires **de 65 %** vers la marche, le vélo, les transports en commun et le covoiturage. Comme la distance moyenne parcourue en voiture est seulement de 5,6 km, cela rend un report modal massif vers le vélo particulièrement opérant.

Mais, les études montrent que le report de la voiture individuelle vers les autres modes suppose une action combinée : positive sur l'offre de transport en commun et les modes actifs, mais aussi restrictive pour rendre l'autosolisme moins attractif (paiement et raréfaction du stationnement³ sur la voie publique, réduction du nombre de voies, zones à trafic limités, piétonnes ...), avec des compensations pour tous sur l'espace gagné. Or, si le PCAET propose des actions positives en faveur du vélo, il n'y a pas de véritable politique restrictive sur le mode automobile⁴, alors même que les co-bénéfices sont importants⁵.



De plus, le PCAET pourrait exploiter la baisse prévue de 65% du trafic routier pour limiter l'infrastructure dédiée à la voiture, avec un objectif de baisse du stationnement automobile⁶ et de réduction de la voirie. Le foncier ainsi libéré dans l'espace public pourrait être réaffecté à des missions conformes aux objectifs, notamment le développement d'une infrastructure cyclable sûre, continue et confortable, créant un cercle vertueux.

³ Prévues au demeurant dans le projet de SDRUIF-e en cours de finalisation (p.26) :

⁴ Avis 12 MRAe

⁵ Sécurité routière, réduction du bruit, espaces rendus aux mobilités actives, aux commerces, à la végétalisation, désimperméabilisation des sols, protection et promotion du patrimoine ...).

⁶ La métropole de Lille, en 30 ans, a vu le stationnement sur voirie tripler alors que son parc automobile n'a augmenté que de 50 %, montrant que la croissance du parc s'opère massivement grâce au stationnement dans l'espace public (le stationnement sur le domaine privé n'a augmenté que de 5 % dans le même temps).
https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2018-09/20170404_rapport_final_ED2016_light.pdf

C'est faisable puisque les répondants à l'enquête réalisée par la CASGBS souhaitent massivement le développement d'alternatives à la voiture⁷. Le constat de la MRAe du « *défait d'ambition (du PCAET) en manière de mobilité* »⁸ montre qu'il est possible et attendu de faire plus et mieux.

Rec G1 Aligner les effectifs de la CASGBS sur les objectifs de résultat notamment dans les domaines du financement et des subventions, des mobilités, de l'habitation, qui sont les deux plus gros secteurs émetteurs de GES et de polluants de l'air.

Rec G2 Elaboration de quelques prescriptions d'urbanisme à intégrer dans les PLU.⁹

Rec x Supprimer des places de stationnement au profit des transports en commun (voies réservées) des modes actifs (pistes cyclables et trottoirs) et de la végétalisation. Faire figurer le mètreage de voirie convertie dans les indicateurs.

II Remarques par axe d'action

Axe 1 Favoriser la mobilisation générale

1. Faire de la CASGBS une administration écoresponsable et exemplaire

Rec 1.1 : Faire de la CASGBS une administration exemplaire sur la mobilité vélo : déployer et faire connaître son Plan de mobilité administration, labelliser la CASGBS Employeur pro vélo, disposer d'accès cyclables sécurisés sur le site de la CASGBS, prévoir des arceaux de stationnement sûrs pour les visiteurs, proposer au personnel ou financer des vélos de fonction et non simplement des vélos service¹⁰.

1.2 Faciliter l'implication de tous les citoyens, des associations et des acteurs du territoire

8 ateliers ont été organisés, auxquels nous avons participé. Alors que les réponses de la population au sondage de ligne sont bien analysées, il n'y a pas eu de retour sur les contributions associatives.

REc : A l'avenir, expliciter les apports des contributions associatives.

En aval, nous notons avec satisfaction dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale l'engagement de la CASGBS de mettre en place une collaboration plus étroite avec les partenaires associatifs permettant de bénéficier davantage de leur savoir-faire et de leur réseau et assurer pleinement son rôle de coordinateur de la transition. De même que l'appui aux Plans de mobilité entreprise.

Nous sommes actuellement satisfaits de l'existence du **Comité vélo de la CASGBS**. Toutefois, ce comité agit plus comme un organe d'information descendante que de véritable concertation. .

Rec 1.2 Poursuivre le travail au sein du Comité vélo, mais mieux structurer la concertation : communiquer systématiquement les plans des avant-projets au Collectif vélo SGBS et le convier aux réunions publiques comportant des sujets cyclables.¹¹

⁷ Rapport sur la démarche de concertation, p.24 : la mesure la plus prioritaire en matière de déplacement est le développement d'alternatives à la voiture (33%) suivi à 18 % d'une plus grande offre de transport en commun.

⁸ Avis p.18

⁹ La MRAe insiste d'ailleurs sur cet aspect à plusieurs reprises, notamment p.15

¹⁰ Les vélos de la CASGBS ne peuvent pas être utilisés par les services pour les déplacements domicile-travail, allongeant leurs journées de travail, puisqu'ils doivent reposer le soir les vélos utilisés pour les déplacements. Seul un parking de type pince-roues perdu sur un plateau voiture accueille aujourd'hui les visiteurs.

¹¹ Cela permettra de remonter les observations des usagers avant l'arrêté définitif des plans. La concertation sera ainsi plus constructive et évitera une perte de temps et d'énergie des bénévoles dans la reconstitution des

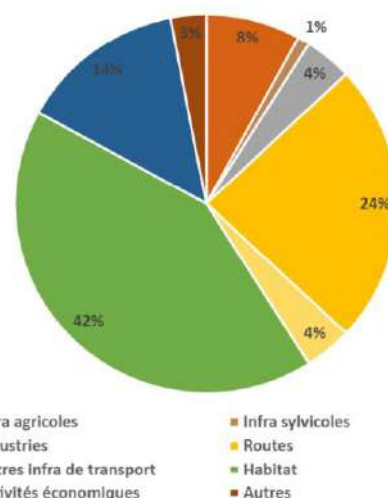
Axe 2 Ressources environnementales

2.2 Protéger la forêt, accompagner son adaptation et en faire un facteur de résilience

Le réseau automobile accapare actuellement 24 % des surfaces artificialisées françaises, les aménagements cyclables seulement 0,2 %

Plusieurs axes de faible envergure pourraient être soustraits à la circulation automobile, avec de nombreux co-bénéfices :

- restauration des trames verte, noire et blanche¹²
- incitation aux déplacements actifs,
- nouvelle zone de loisirs multi-usages,
- baisse de la pression pesant sur les sentiers,
- coût financier et artificialisation des sols nus
- protection de la biodiversité (ex batraciens sur la route forestière des Pavillons).



D'après les données Terri-Lucas

R 2.2 : Etude de la fermeture, mise en impasse ou à tout le moins de restrictions temporaires à la circulation automobile, sur toutes les routes secondaires peu utiles des forêts de St Germain et Marly (exemple : route forestière des Pavillons à St Germain, route plantée en forêt de Marly)

Axe 4 Faciliter les déplacements avec des pratiques sobres et décarbonées

- Nous demandons la prise en compte du PDUIF¹³
- Nous souhaitons des objectifs et actions visant directement la réduction de la part modale de la voiture et l'articulation des différents modes dans un Plan Local de mobilité.

Rec phare 4.0 Demande d'un PLM (plan local de mobilité) qui s'imposerait aux PLU et d'un schéma directeur cyclable, pour développer une vision stratégique¹⁴ - cf position commune des associations

4.1 Renforcer les liaisons entre communes en proposant une offre alternative aux transports carbonés

Le déploiement d'un parc de micro-mobilités en libre-service est fort utile pour compléter l'offre de transport interne aux communes. Il ne peut toutefois pas pallier le déficit de cette offre car il vise des courtes distances plutôt de type intermodalité porte-à-gare, il est trop peu utilisé par les plus âgés, il est interdit aux mineurs et pâtit du manque d'infrastructure dédiée. L'utilisation de vélos et trottinettes personnels ou en LLD est plus indiquée à ce type de déplacement et couvre une bien plus large portion de la population. Ils ne dispensent pas d'une offre de transport en commun dont ils sont un complément fort utile, pour soulager le réseau de transport en commun (heures de pointe, dysfonctionnements, désaturation de certaines lignes) et offrir un mode alternatif de transport

projets. Les principes de coopération entre la Région IDF mobilités avec le Collectif vélo IDF peut être pris en modèle.

¹² La trame blanche est celle du silence.

¹³ « La compatibilité avec le plan de déplacement urbains régionale (PDUIF) n'est pas mentionné ; cette lacune explique peut-être en partie le défaut d'ambition en matière de mobilité » (avis MRAe page 18)

¹⁴ Cf Avis MRAe pages 21 et 22

individuel. Le seul indicateur pertinent est la baisse de la part modale de la voiture, puisque son utilisation sert principalement aux déplacements au sein de la CASGBS et non en dehors du territoire.

Les poids lourds et les livreurs à domicile représentent un enjeu important en termes d'émission de GES mais aussi de co-nuisances multiples (insécurité routière, bruit, pollution de l'air, concurrence portée aux commerces locaux ...).

Nous notons qu'il est prévu d'expérimenter des solutions logistiques pour le dernier kilomètre comme le vélo cargo dans les centres-villes. Déjà incluse dans le projet de territoire adopté en 2020, elle n'a toujours pas été substantiellement testée et un seul projet semble en cours, sur Saint-Germain-en-Laye ! Cette action nous semble trop limitée et nous suggérons la mise en place d'actions et d'indicateurs spécifiques. Pourquoi de pas étudier la mise en place d'aires de vélo-logistique (par ex : Chambourcy pour les coteaux de St Germain ; Montesson pour la plaine, Villevert pour les coteaux de Marly) ?

Proposition 4.1/1 : Etudier et mettre en place d'aires de vélo-logistique et soutenir la création d'entreprises innovantes dans ce secteur

Proposition phare Indicateurs 4.1/2 : Remplacer l'indicateur du nombre d'utilisateurs des véhicules en libre-service par la part modale en mobilité actives des habitants de la CASGBS (cf recommandation commune associative).

4.2 Développer la pratique des modes actifs

L'ambition de tripler la part modale du vélo devrait être augmentée (passer de 3 à 9 % en 2030). En effet, le plan vélo et mobilités actives du gouvernement de 2018 a un objectif une part modale vélo au niveau national de 9 % dès 2024. Le PCAET vise une multiplication par 8 à l'échéance 2050.

L'objectif national est de 12,5 % en 2030, tout territoire confondu, ce qui correspond à un taux plus élevé dans les agglomérations denses comme les nôtres, dont l'objectif devrait a minima être de 15 %¹⁵.

La CASGBS s'est dotée dès 2019 d'un **plan vélo** de qualité, qui court jusqu'à fin 2025. Cette délégation de la compétence vélo à la CASGS a permis une très nette amélioration de la qualité des infrastructures cyclables et le déploiement d'actions visibles et positives (bornes de réparation, opération de marquage et petit entretien, semaine de la mobilité, vélo-école...). Le fait de donner compétence à l'agglomération et de disposer d'une équipe dédiée démontre son efficacité et peut servir de modèle pour étendre les compétences de la CASGBS dans d'autres domaines.

- Partage de la rue

Le développement des zones 30 a déjà été menée dans la plupart des communes et doit désormais servir de tremplin pour passer à l'étape suivante : passer toute la CASGBS en ville 30, comme l'on déjà fait plusieurs communes pionnières. Les co-bénéfices de cette mesure sont énormes¹⁶.

Le développement des zones de rencontre ne nous semble pas un objectif en soi, mais constituer l'un des outils pour rendre le territoire 100 % accessible aux piétons, PMR et cyclistes lorsque la séparation des voies n'est pas pertinent.

- Infrastructure :

L'inventaire de l'action locale cyclable hors PCAET :

¹⁵ <https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/567-209> Mesure 4.3.2 Point 16 du catalogue Cit'ergie. C'est déjà bien en-dessous des parts modales danoises (18%) ou hollandaise (27%).

¹⁶ <https://ville30.org/>



- oublie le **RER-V, infrastructure vélo majeure de la région IDF**, dont les lignes 4, 5 et 7 traverseront l'agglomération¹⁷. Ces lignes sont toutefois évoquées dans la fiche action 4.3.
- oublie le **schéma départemental vélo** adopté en 2022 et vise le schéma périmé des véloroutes de 2010¹⁸ !

La fiche action 4.2 devrait s'appuyer sur les actions des collectivités de rang supérieur :

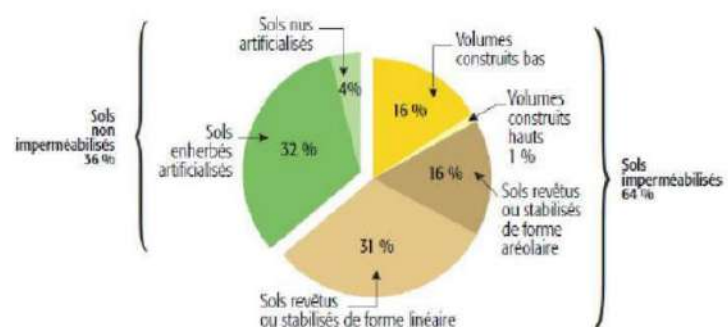
- ouvrage d'art de franchissement de la Seine : mobilisation des fonds européens et nationaux
- axes structurants : afin de relier notre territoire aux plus proches pôles importants¹⁹, mise en cohérence du Plan vélo CASGB et
 - du plan régional de RER-V, intégration du développement de cette infrastructure et de son cahier des charges, bénéficie des subventions régionales particulièrement élevées²⁰.
 - du plan national des vélo-routes (Seine à vélo, Paris-Londres)
 - du schéma vélo départemental.
- desserte locale : appui sur les subventions dédiées du département des Yvelines pour la desserte des gares et établissements scolaires

Le déploiement de l'infrastructure prévue par le plan vélo accuse de très importants retards qui ne sont ni abordés ni solutionnés dans le PCAET et qui ne peuvent pas uniquement être imputés à la période du Covid. Le budget affecté au plan vélo (40 millions pour la période 2019/2026) nous semble à la hauteur des ambitions affichées. Il conviendrait donc d'analyser les causes des retards afin de les résoudre.

Par ailleurs, trop de communes n'appliquent pas encore la loi sur les double-sens cyclable et/ou sur les rénovations de voies opérée par certaines communes ou par le département (loi LAURE). La mise en conformité des passages-piétons est également disparate. La CASGBS devraient être moteur pour la mise en conformité du réseau viaire.

Alors que l'emprise des voies cyclables est anecdotique par rapport aux routes, de nombreux aménagements cyclables sont encore revêtus en stabilisé au sein de notre agglomération, limitant leur usage aux périodes de beau temps sec. Cela dissuade de les utiliser comme mode de déplacement, puisque ce revêtement est inadapté à toutes les météo et saisons. Un important linéaire en travaux au Mesnil-le-Roi est en train d'être réalisé en stabilisé ! Or, il est établi que le revêtement en stabilisé a un moins bon bilan écologique global que l'enrobé²¹, qu'il est particulièrement coûteux en entretien, alors qu'ils sont tous deux classifiés comme un sol artificialisé et imperméable. Il est indispensable de lutter contre les lieux communs sur les avantages comparés entre le stabilisé et

Figure 26 – Les différents types de sols artificialisés



Source : Agreste – Enquêtes Teruti-Lucas, 2015

¹⁷ https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2021/12/Brochure%20RER%20VELO%20FINALE_web.pdf

¹⁸ P.51 du PCAET

¹⁹ St-Germain-en-Laye, hôpital de Poissy, Versailles, Cergy-Pontoise, Nanterre, Rueil-Malmaison...

²⁰ 60 % avec des plafonds très élevés et une possibilité de financement en avance de phase.

²¹ <https://www.bl-evolution.com/quels-impacts-environnementaux-des-amenagements-cyclables/>

l'enrobé, qui contrarient la création d'aménagements cyclables utiles.²²

Proposition phare 4.2 /1 : Toutes les communes de la CASGBS en Ville 30, avec des critères communs d'exclusion de certaines voies (restant à 50 voire 70 km/h).

Proposition phare 4.2 /2 : Ne plus créer aucun aménagement cyclable en stabilisé. Convertir en dur le réseau construit en stabilisé.

Proposition phare 4.2/3 Mettre à jour le Plan vélo pour intégrer le plan de réseau régional vélo (RER-V), avec ses objectifs et son cahier des charges (*cf aussi position commune associative*)

Proposition phare 4.2/4 : Fixer comme objectif de disposer en 2050 d'un territoire 100 % accessible aux les piétons et PMR et 100 % cyclable (hors autoroutes, nationales et voies rapides et hors agglô, soit pas des aménagements conformes aux normes réglementaires et aux recommandations du CEREMA soit par le placement en zone de rencontre. Prévoir un calendrier précis de déploiement²³.

Proposition 4.2/5 Suivre annuellement le taux de déploiement du plan vélo 2019/2026, l'analyse des causes du retard dans le déploiement de l'infrastructure et la mise en place d'actions correctrices immédiates (ETP, recherche de subventions européennes, collaboration avec le CD78).

Proposition 4.2/6 Fixer un objectif à 6 ans que 100 % des accès aux établissements du secondaire et du supérieur soient piétonnes ou en impasse ou aux normes pour la marche, les PMR et le vélo. Intégrer le taux de progression du programme dans les indicateurs.

Proposition 4.2/7 Donner compétence à la CASGBS pour mettre la voirie en conformité sur les double-sens cyclables et sur la sanctuarisation du pourtour des passages piétons.

Proposition 4.2 /8 : Aide à la rédaction de plan de circulation communaux ; la promotion de la mise en impasse de la voirie secondaire ou du recours à des zones de trafic limité ; partage des bonnes pratiques communales. A condition de disposer d'ETP suffisant.

- **Stationnement vélo**

Poursuivre le déploiement du stationnement vélo sécurisé dans les gares. Toutefois la croissance du parc doit être adaptée à l'objectif de part modale vélo et non à la part actuelle. Prendre appui sur l'expertise des associations, l'aspect sécuritaire et pratique pouvant seuls donner efficience à l'augmentation capacitaire²⁴.

La plupart des mairies ont déployé du stationnement temporaire en ville, notamment devant les bâtiments publics, mais le stationnement devant les commerces reste globalement à développer, parfois d'ailleurs car il s'agit d'espace privé²⁵. L'action de la CASGBS pourrait viser à rendre 100 % des commerces desservis par au moins un arceau vélo, soit sur la voie publique, soit en accompagnant les commerçants et bailleurs pour qu'ils équipent les parkings privés de commerce de stationnement vélo.

- **Services vélo**

²² Rapport de France stratégie, Quels leviers pour protéger les sols, 2019 :

<https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-dt-zero-artificialisation-nette-octobre-2019.pdf>

²³ Par ex : part des routes 100 % accessibles, cercles concentriques de plus en plus larges autour des gares et établissements scolaires ...

²⁴ Guide du stationnement en gare, Collectif vélo IDF

²⁵ A plupart des commerçants sont à tort convaincus que leur activité dépend d'un accès routier facile et gratuit. La CASGBS devrait mener des campagnes d'information massive à destination des commerçants pour diffuser les données scientifiques sur l'impact favorable sur les commerces locaux du développement des mobilités actives et de la régression du trafic routier.

Les volets dédiés du Plan vélo suivent un rythme de déploiement satisfaisant. Les actions de promotion des modes actifs se concentrent dans le Plan air et non dans le PCAET lui-même. Le mois de la mobilité rappelé dans la fiche action 4.2 est déployé avec succès depuis plusieurs années par la CASGBS.

Nous sommes satisfaits du déploiement d'une offre de service vélo par la CASGBS.

Nous estimons très satisfaisant que la CASGBS prévoit dans la fiche action 4.2 de soutenir **le déploiement du Savoir Rouler à vélo (SRAV)**. Ce n'est pas encore lancé, est absolument prioritaire.

Enfin le projet d'équiper le territoire en bornes de comptage vélo nous sommes indispensable pour disposer de données utiles permettant de piloter la politique cyclable de la CASGBS.

Le potentiel de cyclotourisme de la CAGSBS n'est pas assez exploité. Ce tourisme est particulièrement compatible avec les objectifs du PCAET, durable, il soutient aussi aux commerces et au patrimoine local sans désordres associés. Les actions devraient viser le développement de la marque Accueil vélo, d'itinéraires vers les sites patrimoniaux, de commerce local, d'hébergement et de restauration autour des vélo-routes et de nos grands sites patrimoniaux²⁶. Pourquoi ne pas créer un camping cyclotouriste temporaire l'été sur l'île de Chatou ? L'office du tourisme SGBS est dans une démarche proactive pour promouvoir les loisirs et le patrimoine de l'ensemble du territoire, démarche bien relayée par la plupart des communes, elle devrait intégrer activement une part de cyclotourisme.

Proposition phare 4.2/9 : faire de l'aide au déploiement du SRAV dans les 19 communes une mission prioritaire, avec un programme de formation de formateurs professionnels et la mise à disposition d'une flotte vélo d'appoint gérée par la CASGBS.

Proposition 4.2/10 : organiser annuellement ou à intervalles réguliers un challenge territorial de l'écomobilité (programmation d'une application pour smartphone dédiée, communication, ciblage des scolaires, des entreprises, du réseau associatif ...)

Proposition 4.2/11 Développer une offre de véhicules légers spéciaux (Vélo cargo, voiturettes) à utilisation partagée : port de charges, d'enfants, handicap, de type vélo cargo, voiturettes et des places de stationnements dédiées dans les parkings ou près des bâtiments recevant du public (en particulier les bâtiments municipaux)...

Proposition 4.2/12 : La fiche 4.2 propose d'organiser des journées communes de piétonisation des centres-villes. Piétoniser aussi le week-end et/ou pendant les vacances scolaires certaines routes afin de développer les activités locales de loisirs et de découverte du patrimoine. Cette expérimentation pourrait préfigurer éventuellement à la fermeture définitive de certaines routes.

Proposition 4.2/13 : Intégrer les missions et résultats de l'Office du tourisme SGBS dans le PCAET et promouvoir spécifiquement le cyclotourisme : label Accueil vélo, parcours depuis les sites patrimoniaux et les vélo-routes, promotion des commerces, services et producteurs locaux

Indicateur phare plan d'action 4.2 Les indicateurs de l'action 4.2 nous semblent très perfectibles. Nous proposons l'adoption des indicateurs conseillés par le Ministère de la transition écologique²⁷ :

- pourcentage de la voirie aménagée plutôt qu'état d'avancement du Plan vélo, d'autant que les objectifs du Plan vélo sont fixés à 2026, donc à mi-parcours seulement du PCAET.
- nombre de places de stationnement vélo pour 100 habitants, plutôt que nombre de places.

²⁶ La référence en ce domaine est en France le développement du cyclotourisme autour de la Loire.

²⁷ <https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/567-209>

4.3 Renforcer l'usage des transports en commun :

La nécessité de l'intermodalité vélo / transport en commun est intégrée dans la réflexion de la plupart des communes de la CASGBS. Nous estimons qu'il est essentiel qu'elle soit systématiquement prise en compte : accès à vélo aux gares et stations, stationnement et emport à bord de certaines lignes de bus.

Nous sommes satisfaits des projets de refonte des principaux pôles multimodaux, qui sont déjà en cours et plus globalement de la conception de la fiche action 4.3, notamment avec l'action pour les plan de mobilité en entreprises. Nous notons toutefois que l'offre de stationnement vélo, bien qu'en progression, reste très en retard sur la part modale souhaitée et même parfois sur l'obligation réglementaire²⁸.

Nous notons avec satisfaction qu'une extension du T1 de Rueil vers Saint-Germain est envisagée ainsi que l'expérimentation de navettes fluviales et de bacs traversiers. Il est indispensable que ces infrastructures nouvelles intègrent pleinement le volet vélo dès les cahiers de charges et avant-projet.

Enfin, nous notons que le PCAET intègre les axes du RER-vélo comme solution de désengorgement de certains axes de transport en commun.

REec phare 4.3/1 : Mise en place sur certaines lignes d'une possibilité d'emport de vélo sur les bus (en priorité sur quelques lignes des coteaux et sur les lignes transversales)

Proposition 4.3/2 Fixer un objectif à 6 ans que 100 % de la voirie proche des gares, stations du tram et des bus express, principales stations de bus soient aux normes pour la marche, les PMR et le vélo, puis à 2050 pour les autres stations de bus.

Indicateurs 4.3 Créer un second indicateur : le taux de progression de la voirie proche des gares et stations de tram et bus pleinement accessible à pied ; pour les PMR et à vélo.

4.4 Accompagner le déploiement des motorisations propres

Veiller à intégrer lors du renouvellement de la flotte l'objectif de l'emport de vélo sur certaines lignes.

Privilégier les bus et véhicules de collecte de déchets de la plus faible largeur possible, qui cohabitent plus facilement avec les mobilités actives.

Pro phare 4.4 : Imposer dans les marchés à tous les nouveaux véhicules (bus et collecte des déchets) la présence de caméra ou radar de détection des angles-mort.

Axe 5 Favoriser la résilience des bâtiments, des espaces publics et des aménagements

5.1 Promouvoir un aménagement durable et favoriser l'éco-conception des espaces publics pour faire face aux risques naturels, climatiques et sanitaires :

Nous notons que l'aménagement durable intègre des restrictions de circulation aux abords des établissements recevant du public sensible. Nous souhaitons également qu'il anticipe le report modal massif de la voiture vers les autres modes, par la réaffectation d'une part importante du stationnement en surface et des voies dédiées à l'automobile à d'autres usages : aménagements cyclables et piétons, végétalisation.

²⁸ Décret du 8 juin 2021 qui prévoit une capacité minimale de milliers de places stationnement vélo sécurisé dans 12 gares du RER A et ligne L de la CASGBS <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043630634>

Rec 5.1/3 Urbanisme favorable à la santé : Outre le passage en ville 30 (cf rec 4.2), impulser le sport sur ordonnance, avec la création d'un pool d'animateurs vélo²⁹.

Rec 5.1/1 Prévoir des zones d'ombrage et des fontaines à eau sur les principaux itinéraires cyclables et piéton, pour permettre le maintien des mobilités actives en période de canicule.

Rec 5.1/4 Ajouter des places de parkings pour vélo cargo à proximité de chaque école

Rec 5.1/5 Interdire dans les documents d'urbanisme l'obligation minimale de prévoir des places de stationnement voiture (à tout le moins : interdire d'obliger à construire plus d'une place par logement et d'obliger à construire une place pour tout logement situé à moins de 500 m d'une gare ou station de tram) – cf *position commune des associations*

Rc.5.1/1 Rendre progressivement le stationnement payant de surface sur tout le territoire, pour les voitures individuelles et les deux roues motorisés et définir des exemptions communes pour tout le territoire (personnel de santé itinérant, certains artisans...), afin de favoriser le report modal de la voiture vers les autres modes, dont le vélo et de mieux utiliser les places subsistantes

Rc.5.1/2 Supprimer massivement des places de stationnement en surface, notamment au profit des modes actifs (pistes cyclables, trottoirs et parc à vélos).

Indicateurs 5 : Surface de voirie et places de stationnement de surface réaffectées à un usage autre que la voirie, part du stationnement de surface payant

Observations sur le **Plan d'action pour la qualité de l'air et étude d'opportunité d'une ZFE-m**

la Loi Climat et Résilience du août 2021 en son article prévoit l'obligation pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants de mettre en place une ZFE-m au 31 décembre 2024, sauf à justifier de ne pas dépasser des seuils sur la qualité de l'air qui sont largement dépassés sur notre territoire (10 ug/m³ de NO₂ en moyenne annuelle sur 3 des 5 dernières années). L'arrêté du 22 décembre 2021 pris pour son application liste bien les communes de notre agglomération comme soumises à l'obligation de ZFE-m.

L'étude d'opportunité indique « *tous les territoires soumis à l'obligation concernant les ZFE issue de la LOM ne sont pas systématiquement favorables à ce genre de dispositif, en raison notamment de la forme et de l'aménagement du territoire, en particulier dans les territoires périurbains, où les déplacements sont très dépendants de la voiture, avec peu d'alternatives.* » (page 15)

Or, notre territoire est déjà bien maillé en transports en commun. Le plan vélo propose aussi un maillage conséquent. Il est donc anormal de soutenir que notre territoire est dépendant de la voiture, alors que les alternatives importantes existent ou sont programmées et peuvent aisément être développées.

Un air de mauvaise qualité :

- **NOx.** Tout le territoire est actuellement au-dessus du seuil de référence 2021 de NO₂ (dioxyde d'azote) fixé par l'OMS à 10 µg/m³ avec une forte pollution localisée au niveau des axes routiers et pire sur les ponts où les valeurs limites sont dépassées en moyenne annuelle.

²⁹ Exemple de la maison des écomobilités de Chambéry

En 2019, environ 200 000 habitants étaient exposés à des valeurs supérieures à la valeur intermédiaire OMS de 20 µg/m³ de NO₂ (cible 3), soit **60% de la population de la CA** et toutes les communes de l'agglomération sont en dépassement sauf quatre petites communes (Aigremont, Chambourcy, L'Étang-la-Ville, Le Mesnil-le-Roi considérées par AirParif en « dépassement peu probable »). Les communes les plus concernées par les émissions d'oxydes d'azote sont Saint-Germain-en-Laye, Maisons-Laffitte, Sartrouville et, de manière un peu moins conséquente, Carrières-en-Seine, Bezons et Chatou.

Tableau 6 Exposition des ERP à des concentrations en NO_x élevées

Exposition aux concentrations en NO _x – seuils OMS	> 15µg/m ³		> 20µg/m ³	
	Nombre	Part	Nombre	Part
Centres de soin	5	100%	4	80%
Établissements pour personnes âgées	42	100%	30	71%
Installations sportives	202	99%	121	59%
Lycées	24	96%	13	52%
Collèges	33	100%	24	73%
Écoles primaires et maternelles	195	100%	140	72%

505 établissements recevant des populations vulnérables (ERPv) sont actuellement recensés, dont plus de 250 établissements scolaires. Ils sont **tous** concernés par une exposition à des concentrations supérieures aux valeurs de l'OMS. Pire, 66% de ces établissements sont exposés à des concentrations supérieures à la cible 3 de l'OMS à 20µg/m³. **Près des trois quarts des écoles, primaires comme maternelles, sont exposées à des valeurs deux fois supérieures au seuil de l'OMS.**

- **Les particules fines (PM10 et PM 2.5)**

En 2019, environ 80 000 habitants, soit près de **25% de la population**, étaient exposés à des valeurs supérieures à la valeur intermédiaire de 20 µg/m³ de PM10 (Carrières-sur-Seine, Chatou, Houilles, Maisons-Laffitte, Montesson, Le Pecq, Le Port-Marly, Sartrouville, et Bezons).

Environ 100 000 habitants étaient exposés à des valeurs supérieures à la valeur intermédiaire de 10 µg/m³ de PM2.5, soit **30% de la population de la CA** (Carrières-sur-Seine, Chatou, Houilles, Maisons-Laffitte, Le Pecq, Sartrouville, Bezons).

Or 59% des NOx sont émis par le transport routier et ils représentent à eux seuls 45% des émissions totales de polluants atmosphériques. Le transport routier est aussi le deuxième émetteur de particules fines.

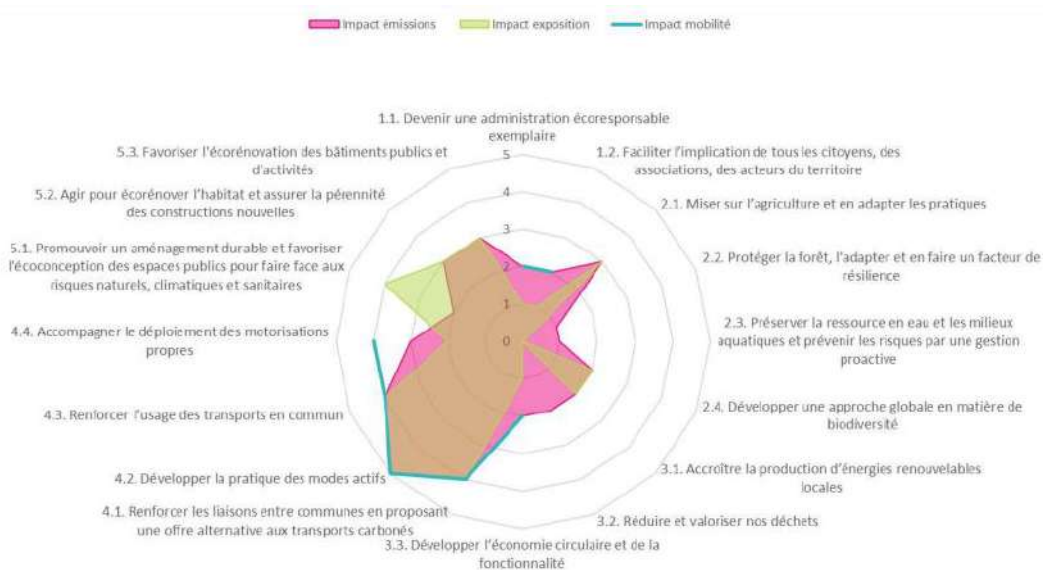
Rec PAQA 1 : disposer des données sur les 2RM (parc, part modale, stationnement) et viser la réduction de leur part modale, des nuisances et leur décarbonation.

Objectifs :

Malgré l'impact considérable de la pollution sur la santé humaine et sur la biodiversité, le plan pour la pollution de l'Air (PAQA) est comme le PCAET moins ambitieux que les objectifs nationaux³⁰. En effet, il se réfère à des normes anciennes et non aux dernières normes de l'OMS, qui sont plus sévères. De plus, le retard de la CASGBS à adopter les plans légaux aggrave le décalage avec les objectifs nationaux et régionaux. Le PPA (Plan de prévention de l'Air) de la région IDF couvre 2018/2025, il est en cours de révision et ne sera donc pris en compte qu'avec de nombreuses années de retard ...

Leviers :

La voiture individuelle est donc la source majeure de la pollution de l'air. Elle est prédominante pour les habitants du territoire, avec 43,7% des déplacements, tous motifs confondus, avec des distances moyennes parcourues de seulement **5,6 km**. Ces données expliquent que le report modal vers les modes actifs soit le moyen le plus efficace de réduire la pollution de l'air.



³⁰ Avis MRAE page 31.



La majorité des leviers plébiscités par les membres de la Commission Environnement, sont effectivement propices au report modal vers les mobilités actives :

- Actions de communication / sensibilisation, notamment en direction des établissements scolaires, renforcement du budget vert sur la qualité de l'air, etc.
- Développement des zones de rencontre et zones 30
- Alternatives Mobilité des publics scolaires et salariés : pédibus, plans de mobilité entreprises, télétravail, etc.
- Renforcement des actions vélos
- Restriction de la circulation aux établissements scolaires

Nous notons avec une extrême satisfaction le projet de développer les rues aux écoles, d'autant que l'accompagnement représente plus de 12% des déplacements, souvent pour les enfants.

Mais **la réduction la circulation sur les axes causant les plus fortes concentrations et résolution des nœuds de congestion aux ponts, responsables de "pôles" de pollution** reste classé en levier à débattre, pouvant faire l'objet de modifications avant d'être intégré.

Seul cas retenu : « *le cas du pont de Chatou : (...) C'est donc ici le levier de réduction du trafic qui doit être mobilisé pour parvenir à réduire les niveaux de concentration.* »³¹

La justification alléguée au refus de réduire la circulation est le trafic de transit, chiffré à 25% du trafic, mais également par la localisation des points de congestion sur les points de franchissement de la Seine, en nombres limités. Or précisément, il s'agit d'agir sur les points de congestion, sur lesquels il est aisé d'agir pour réduire le trafic, selon les principes d'induction / évaporation du trafic ...

Rec PAQA 2 : agir sur la voirie, apaiser la circulation en particulier par la réduction de la voirie sur les axes dont la voirie excède 2x1 voies. Créer des pistes cyclables sur le linéaire concerné, ainsi que des trottoirs au normes et végétaliser.

Indicateurs du Plan air (PAQA).

Nous notons la présence de plusieurs indicateurs vélo pertinents dans le plan sur la qualité de l'air, mais à préciser :

- Linéaire d'aménagement cyclable **par habitant**
- Places vélo créés **par habitant**
- Nombre de location LLD vélo trottinettes
- Bornes de comptage vélo publiques
- Avis des associations d'usagers des TC, vélo et marche

Proposition phare Indicateurs PAQA 4 Nous demandons d'ajouter comme indicateurs :

- le nombre d'enfants ayant bénéficié le Savoir Rouler à l'école (SRAV)
- le nombre de passages cumulés annuels enregistrés sur les futures bornes publiques de comptage vélo.
- le nombre d'écoles équipées d'un capteur de mesure de la qualité de l'air, par exemple via l'association Respire.

³¹ P.81 du PAQA

II. La ZFE-m

« Conformément aux recommandations formulées, la CASGBS décide, dans l'immédiat, de ne pas mettre en œuvre de ZFE sur son territoire, mais plutôt de mettre en œuvre les actions et leviers recommandés dans la présente étude.

En effet, la question de l'amélioration de la qualité de l'air étant centrale, la CASGBS a choisi de renforcer son action en privilégiant le renforcement du plan d'actions de son PCAET via le **développement des modes actifs, une action sur le renouvellement des flottes publiques, l'intégration dans l'aménagement des enjeux de qualité de l'air (zones 30, piétonisation, établissements sensibles, etc.)**.

Elle choisit également de se laisser la possibilité d'expérimenter le dispositif de ZFE, en fonction de l'avancement des autres projets, des opportunités et d'échanges à mener avec les services de l'État. »³²

Or le PCAET semble ne pas avoir intégré les dernières dispositions de la Loi Air et climat qui risque d'obliger à créer une ZFE-m dans 21 mois.

L'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) sur le projet de la CASGBS en matière de qualité de l'air est de plus particulièrement inquiétant, compte tenu de l'impact de la qualité de l'air sur la santé des habitants de notre agglomération et de l'impact sur leur vie quotidienne de l'obligation potentielle de créer une ZFE-m au plus tard au 31 décembre 2024.

Les simulations démontrent de plus que seule la ZFE (scénario 2 et 3), avec interdiction des véhicules Critair 3, 4 et 5 permet d'espérer atteindre les objectifs nationaux PREPA³³

Rec xx : Nous estimons que l'agglomération doit de toute urgence s'attacher à une mesure volontaire de contraction du trafic automobile et d'information des habitants de la probable création d'une ZFE-m au 31.12.2024 et des moyens de s'y adapter.

Par précaution, le PAQA indique envisager l'extension de la ZFE-m de la MGP sur le secteur 1ère boucle Est, et éventuellement à Saint-Germain (ville la plus touchée par la pollution de l'air). Rappelons qui serait interdites a minima les diesel et Crit'Air 2 en 2024, même si les services de l'état ont ici signalé un risque de décalage de ce calendrier.

Le PAQA expose contre la ZFE le maillage encore inégal en transports en commun et pistes cyclables, en particulier pour les déplacements internes au territoire. Or au contraire, les restrictions aux déplacements en voiture dans la MGP ont permis un fort report modal sur les transports en commun, alors que la densité des routes et stationnements de la CASGBS incitent les habitants à se déplacer en voiture au sein de l'agglomération, même pour de tous petits trajets (distance moyenne 5,6 km).

De nombreuses données sont disponibles concernant les voitures (VL). Toutefois, les 2RM ne sont pas identifiés, alors qu'elles génèrent aussi une pollution de l'air importante et des co-nuisances ; bruit, emprise sur la voie publique et stationnement illégal sur les trottoirs, insécurité routière. Il sera particulièrement important de prendre en compte les 2RM dans la mise en place de la ZFE-m, sous peine de s'exposer à un report modal dirigé vers ce mode de transport.

Le plan air prévoit logiquement que cette ZFE-m se trouverait sur le territoire le plus dense et pollué, qui est aussi celui qui abrite les quelques QPV et un public social moins favorisé que le reste du

³² P.85 du PAQA

³³ P.83 du PAQA

territoire. Il va de soi qu'il serait aussi indispensable de prévoir des actions fortes à destination du public le plus fragile pour l'aider à choisir un autre mode de transport ou décarboné.

Il va de soi que la mise en place de cette ZFE-m réduirait considérablement le trafic routier, le besoin de capacité de la voirie en chaussée et stationnement, permettant ainsi de dégager de l'espace pour les mobilités actives et la végétalisation. Nous regrettons donc que le PCAET ne le prenne pas en compte.

Point d'attention : veille et anticipation de l'obligation de mettre en place d'une ZFE-m dans la CASGBS et risques de report de trafic liés à la mise en place de la ZFE-m de la Métropole du Grand Paris



Récapitulatif des propositions phares :

Rec phare 4.0 Demande d'un PLM (plan local de mobilité) qui s'imposerait aux PLU et d'un schéma directeur cyclable, pour développer une vision stratégique - *cf position commune aux associations*

Proposition phare Indicateurs 4.1/2 : Remplacer l'indicateur du nombre d'utilisateurs des véhicules en libre-service par la part modale en mobilité actives des habitants de la CASGBS - *cf recommandation commune aux associations*

Proposition phare 4.2 /1 : Toutes les communes de la CASGBS en Ville 30, avec des critères communs d'exclusion de certaines voies (restant à 50 voire 70 km/h).

Proposition phare 4.2 /1 : Ne plus créer aucun aménagement cyclable en stabilisé. Convertir en dur le réseau construit en stabilisé.

Proposition phare 4.2/2 Mettre à jour le Plan vélo pour intégrer le plan de réseau régional vélo (RER-V), avec ses objectifs et son cahier des charges. (*cf recommandation commune aux associations*)

Proposition phare 4.2/3 : Fixer comme objectif de disposer en 2050 d'un territoire 100 % accessible aux piétons et PMR et 100 % cyclable (hors autoroutes, nationales et voies rapides et hors agglo, soit pas des aménagements conformes aux normes réglementaires et aux recommandations du CEREMA soit par le placement en zone de rencontre. Prévoir un calendrier précis de déploiement³⁴.

Proposition phare 4.2/7 : faire de l'aide au déploiement du SRAV dans les 19 communes une mission prioritaire, avec un programme de formation de formateurs professionnels et la mise à disposition d'une flotte vélo d'appoint gérée par la CASGBS.

Indicateur phare indicateurs 4.2 Adopter les indicateurs conseillés par le Ministère de la transition écologique :

- pourcentage de la voirie aménagée plutôt qu'état d'avancement du Plan vélo, d'autant que les objectifs du Plan vélo sont fixés à 2026, donc à mi-parcours seulement du PCAET.
- nombre de places de stationnement vélo pour 100 habitants, plutôt que nombre de places.

Proposition phare 4.3/1 : Mise en place sur certaines lignes d'une possibilité d'emport de vélo sur les bus (en priorité sur quelques lignes des coteaux et sur les lignes transversales)

Pro phare 4.4 : Imposer dans les marchés à tous les nouveaux véhicules (bus et collecte des déchets) la présence de caméra ou radar de détection des angles-mort.

Proposition phare Indicateurs PAQA 4 Nous demandons d'ajouter comme indicateurs :

- le nombre d'enfants ayant bénéficié le Savoir Rouler à l'école (SRAV)
- le nombre de passages cumulés annuels enregistrés sur les futures bornes publiques de comptage vélo.
- le nombre d'écoles équipées d'un capteur de mesure de la qualité de l'air, par exemple via l'association Respire.

Point d'attention : veille et anticipation de l'obligation de mettre en place d'une ZFE-m dans la CASGBS et risques de report de trafic liés à la mise en place de celle de la Métropole du Grand Paris (*cf position commune des associations*)

³⁴ Par ex : part des routes 100 % accessibles, cercles concentriques de plus en plus larges autour des gares et établissements scolaires ...

