



Guide pratique pour l'élaboration d'un Plan Local de Déplacements (PLD)

Déclinaison locale du PDUIF

Version de Mai 2015





Sommaire

PREAMBULE	9
1. Présentation du guide	9
2. Contexte général	9
CHAPITRE 1 : Les Plans Locaux de Déplacements, une spécificité de l'Île-de-France	13
1. Qu'est-ce qu'un plan local de déplacements ?	14
2. La première génération de PLD : un bilan en demi-teinte	14
3. Le PDUIF 2010-2020 : une évolution souhaitée des PLD	15
CHAPITRE 2 : Les PLD au cœur de la planification des politiques de mobilité, d'environnement et d'aménagement en Île-de-France	17
1. Les documents avec lesquels les PLD doivent être compatibles	19
1. 1. Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France	19
1. 2. Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France	19
1. 3. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie en Île-de-France	19
1. 4. La politique de la ville et les contrats de ville	20
2. Les documents avec lesquels les PLD doivent être cohérents	20
2. 1. Les Plans Climat-Energie Territoriaux	20
2. 2. Les schémas de cohérence territoriale	20
2. 3. Les Contrats de Développement Territorial	21
2. 4. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique	21
3. Les documents et décisions qui doivent être compatibles avec le PLD	21
3. 1. Les Plans Locaux d'Urbanisme - PLU	21
3. 2. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation	22



CHAPITRE 3 : Piloter l'élaboration d'un PLD 23

1. Les étapes de l'élaboration	24
2. Le PLD : un document qui concerne plusieurs acteurs	26
2. 1. Qui pilote l'élaboration du PLD ?	26
2. 2. Le PLD : un document à construire de manière partenariale.....	26
▲ Au centre du PLD : l'intercommunalité et les communes	26
▲ Les partenaires associés : Etat, Région Île-de-France, départements et STIF	26
▲ Les autres partenaires à consulter	27
▲ Concertation avec le public.....	27
2. 3. Identifier des temps de travail pour permettre l'implication de tous les acteurs	27
3. Les instances de validation	28

CHAPITRE 4 : Lancer la démarche de PLD 29

1. Lancement de l'élaboration ou de la révision du PLD	30
2. Choix du périmètre du PLD	31
3. Identification des enjeux et définition du programme de travail et d'études	31

CHAPITRE 5 : Réaliser les études et rédiger le PLD 33

1. Etablir le diagnostic ciblé et problématisé	34
1. 1. Le diagnostic transversal	34
▲ Caractéristiques socio-économiques	34
▲ Déplacements tous motifs	35
▲ Navettes domicile-travail et domicile - étude.....	35
▲ L'occupation du sol, les projets urbains, les pôles générateurs	36
▲ Les budgets des politiques de déplacements.....	36
1. 2. Le diagnostic thématique	36
▲ Réseau viaire	36
▲ Transports collectifs	36
▲ Piétons et accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	37
▲ Vélo	37



▲ Véhicules motorisés	37
▲ Services à la mobilité et plans de déplacements.....	37
▲ Marchandises et livraison	38
▲ Données à recueillir.....	38
2. Définition des objectifs et des grandes orientations.....	38
3. Programme d'actions	39
4. Rédaction du projet de PLD	40
CHAPITRE 6 : Articuler l'élaboration du PLD et son évaluation environnementale	41
1. Principes généraux de l'évaluation environnementale	42
2. Du lancement de la démarche PLD à l'examen au cas par cas	43
3. Réaliser l'évaluation environnementale	44
4. Elaborer le rapport environnemental	44
CHAPITRE 7 : Arrêter, approuver et mettre en œuvre le PLD	45
1. Arrêter le projet de PLD	46
2. Soumettre le projet à enquête publique.....	46
3. Approuver le PLD	49
4. Financer les actions du PLD.....	50
4. 1. Les financements du STIF.....	50
4. 2. Les financements de la Région Île-de-France.....	50
4. 3. Les financements des départements	50
▲ Département de Seine et Marne.....	50
▲ Département des Yvelines	50
▲ Département de l'Essonne.....	51
▲ Département de Seine-Saint-Denis.....	51
▲ Département du Val de Marne	51
▲ Département du Val d'Oise.....	51



5. Evaluer la mise en œuvre du PLD	51
--	----

BOITE A OUTILS N°1 : LES FICHES DES ACTIONS DU VOLET SOCLE

53

Etape préalable : Hiérarchisation de la voirie	55
Action 2.4 : un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé	60
Action 2.5 : Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité	66
Action 3/4.1 : Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs	71
Action 3/4.2 : Résorber les principales coupures urbaines	75
Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton.....	78
Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable	82
Action 4.2 : Favoriser le stationnement des vélos	87
Action 5.1 : Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière	92
Action 5.2 : Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable	96
Action 6.1 : Rendre la voirie accessible	102
Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique.....	107
Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison	111

BOITE A OUTILS N°2 : LES FICHES DES ACTIONS DU VOLET A LA CARTE

125

Action 2.6 : Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs	127
Action 2.9 Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage....	129
Action 4.3 : Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics ..	132
Action 5.3 : encadrer le développement du stationnement privé	135
Action 5.5 : Encourager et développer la pratique du covoiturage	139
Action 5.6 : Encourager l'autopartage	141



Action 7.2 : Favoriser l'usage de la voie d'eau	143
Action 7.5 : Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises	145
Action 9.1 : Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations	147
Action 9.2 : Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires	150
Action 9.3 : Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité	153
Action ENV1 : Accompagner le développement de nouveaux véhicules	156
Action ENV 2 : Réduire les nuisances sonores liées aux transports	159
ANNEXES	163
1. Liste des illustrations	164
2. Liste de Contacts	166
▲ STIF :	166
▲ Région Île-de-France	166
▲ Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France (DRIEA)	166
▲ Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE)	166
▲ Département de Seine et Marne	166
▲ Département des Yvelines	166
▲ Département de l'Essonne	167
▲ Département des Hauts-de-Seine	167
▲ Département de Seine Saint Denis	167
▲ Département du Val de Marne	167
▲ Département du Val d'Oise	167





PREAMBULE

1. Présentation du guide

Au regard des ambitions du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France, le guide pratique pour l'élaboration d'un Plan local de déplacements (PLD) a pour but d'accompagner les collectivités locales et leurs assistants à maîtrise d'ouvrage dans l'élaboration ou la révision de leur PLD.

Le guide est constitué de plusieurs parties :

- Une première partie orientée sur la méthodologie et composée de sept chapitres qui précisent :
 - ce qu'est un Plan local de déplacements ;
 - les étapes clés de l'élaboration ou de la révision d'un PLD de l'émergence de la démarche à sa mise en œuvre.
- Deux boîtes à outils constituées de fiches techniques
 - La première concerne les principales actions à mettre en œuvre dans le cadre d'un PLD qui correspondent au volet socle défini dans le PDUIF ;
 - La seconde précise les autres actions du PDUIF déclinables dans un PLD.
- Des annexes

Les recommandations de ce guide ont été établies en recherchant pour chaque action l'ambition maximale que l'on peut y porter. Elles sont bien entendu à adapter en fonction des territoires et des moyens des collectivités en charge des PLD.

Les recommandations figurant dans la présente version du guide tiennent compte de l'organisation territoriale et institutionnelle en vigueur à la date figurant en couverture ou en bas de page. Ce guide pratique est évolutif et a vocation à être mis à jour régulièrement en fonction des évolutions réglementaires et institutionnelles et des retours d'expériences des collectivités locales.

Ce guide a été élaboré par le STIF après une phase de consultation d'acteurs ayant piloté ou participé à des PLD : collectivités locales, départements, Région Île-de-France, services de l'Etat (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) et Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA)).

2. Contexte général

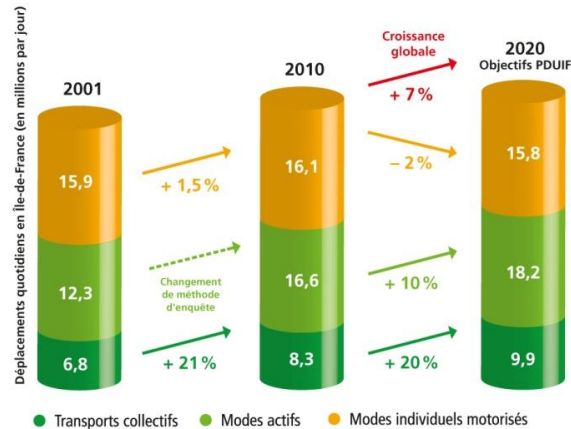
Les plans de déplacements urbains visent à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part.

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France, fixe ainsi les objectifs et le cadre de la politique de mobilité des personnes et des biens en Île-de-France pour l'ensemble des modes de transport. Ses actions, à mettre en œuvre sur la période 2010-2020, ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes vers une mobilité plus durable.

Compte tenu des développements urbains attendus en Île-de-France, on estime que les déplacements de personnes vont croître de 7 % de 2010 à 2020. Même si cette croissance était totalement absorbée par les modes alternatifs à la voiture, ce serait encore insuffisant pour atteindre les objectifs environnementaux fixés par la réglementation française en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de diminution de la pollution atmosphérique. Il est donc nécessaire d'aller plus loin et de réduire l'usage des modes individuels motorisés par rapport à leur niveau actuel. Pour atteindre l'objectif de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, le PDUIF vise ainsi globalement :

- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés
- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo). Au sein des modes actifs, le potentiel de croissance du vélo est de plus grande ampleur que celui de la marche ;





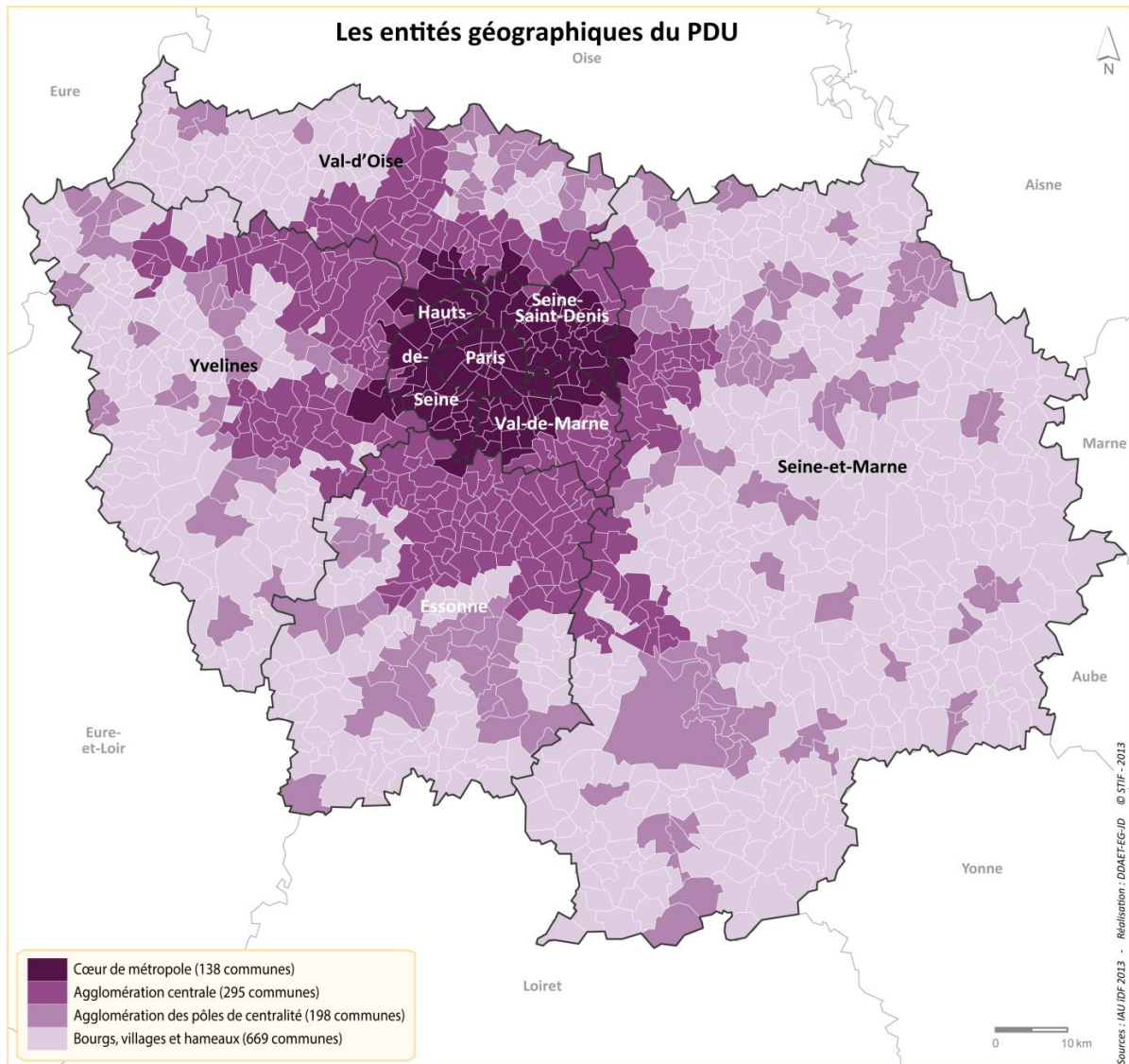
Les objectifs du PDUIF

Le point de référence pour mesurer l'atteinte de ces objectifs est constitué par les résultats de l'Enquête Globale Transport 2010, grande enquête menée périodiquement auprès des ménages franciliens sur leur mobilité.

L'évolution globale de la mobilité sera différente suivant les territoires de la région en fonction de leurs spécificités :

- À Paris, où la part des modes actifs et de la marche est déjà élevée, il s'agit de conforter l'usage de ces derniers et de renforcer celui du vélo qui offre encore un fort potentiel de développement.
- En cœur de métropole, l'objectif sera d'accompagner le renforcement de la compacité urbaine par le développement de l'usage des transports collectifs et des modes actifs, afin d'atteindre une structure de mobilité proche de celle de Paris.
- Dans l'agglomération centrale, le développement des modes actifs ne pourra se faire que dans le cadre d'une politique conjointe d'aménagement et de transport. Pour rendre efficace la desserte en transports collectifs et le développement des modes actifs, il est indispensable de maîtriser l'urbanisation diffuse et, dans le même temps, d'intensifier les polarités urbaines.
- Enfin, dans les agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux, il s'agira de conforter les bassins de vie et de développer des solutions nouvelles (covoiturage, transports à la demande) pour compléter ou soutenir l'offre de transports collectifs et favoriser les déplacements à l'intérieur de ces bassins.





Les entités géographiques du PDUIF

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le **PDUIF décline** à cet effet **34 actions au sein de neuf défis** ; les défis 1 à 7 concernent les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement
- Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
- Défi 7 : Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- Défi 8 : Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF¹
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Compte-tenu des spécificités territoriales importantes en Île-de-France, certaines actions concernent de manière prioritaire certains territoires.

¹ A noter que ce défi n'est pas décliné en action dans le PDUIF mais fait l'objet de son chapitre 6.



La très grande majorité de ces actions sont des recommandations à destination des acteurs concernés. Néanmoins, quatre actions ont un caractère prescriptif et s'imposent aux documents d'urbanisme et aux décisions prises par les autorités chargées de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements en Île-de-France, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi qu'aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier :

- Dans le cadre des actions 2.3 visant à la création de lignes de tramways et de T Zen et 2.4 visant à rendre le réseau de bus plus attractif, il est demandé aux gestionnaires de voirie concernés d'assurer la priorité aux carrefours pour les lignes de tramway, de T Zen, les lignes Express et les lignes Mobilien.
- L'action 4.2 prévoit deux prescriptions :
 - la réservation d'une proportion minimale de places de stationnement sur la voirie pour les vélos.
 - des normes minimales de réalisation de places de stationnement pour les vélos dans les constructions nouvelles. Ces normes, qui rappellent la réglementation en vigueur, devront être traduites dans les PLU.
- L'action 5.3 prévoit des normes maximales de réalisation de places de stationnement pour les voitures dans les constructions nouvelles à usage de bureaux. Ces normes devront être traduites dans les PLU.

Le détail des prescriptions inscrites dans le PDUIF est explicité dans les boîtes à outils du présent guide.

Numéro	Quelles actions sur quels territoires ?	Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomérations des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
1.1	Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture				
2.1	Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant				
2.2	Un métro modernisé et étendu				
2.3	Tramway et T Zen : une offre de transport structurante				
2.4	Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé				
2.5	Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité				
2.6	Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs				
2.7	Faciliter l'achat des titres de transport				
2.8	Faire profiter les usagers occasionnels des avantages du passe sans contact Navigo				
2.9	Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage				
3/4.1	Pacifier la voirie				
3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines				
3.1	Aménager la rue pour le piéton				
4.1	Rendre la voirie cyclable				
4.2	Favoriser le stationnement des vélos				
4.3	Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics				
5.1	Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière				
5.2	Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable				
5.3	Encadrer le développement du stationnement privé				
5.4	Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion				
5.5	Encourager et développer la pratique du covoiturage				
5.6	Encourager l'autopartage				
6.1	Rendre la voirie accessible				
6.2	Rendre accessibles les transports collectifs				
7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique				
7.2	Favoriser l'usage de la voie d'eau				
7.3	Améliorer l'offre de transport ferroviaire				
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison				
7.5	Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises				
9.1	Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administration				
9.2	Mettre en place des plans de déplacements d'établissements scolaires				
9.3	Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité				
ENV 1	Accompagner le développement de nouveaux véhicules				
ENV 2	Réduire les nuisances sonores liées aux transports				

■ L'action est à réaliser prioritairement sur le territoire
 ■ L'action est à réaliser sur le territoire
 ■ L'action concerne de manière marginale le territoire
 ■ L'action n'est pas territorialisée

Priorités des actions en fonction des entités géographiques du PDUIF



CHAPITRE 1 : LES PLANS LOCAUX DE DEPLACEMENTS, UNE SPECIFICITE DE L'ÎLE-DE-FRANCE



© Christophe RECOURA - STIF





© Christophe RECOURA - STIF

1. Qu'est-ce qu'un plan local de déplacements ?

Les Plans Locaux de Déplacements (PLD) sont une spécificité prévue par le Code des transports en Île-de-France (articles L. 1214-30 à 1214-34). Le PDUIF portant sur l'ensemble du territoire régional, il n'a pas vocation à détailler l'ensemble des mesures à prendre à l'échelle locale. Il est ainsi prévu qu'il puisse être complété par des PLD qui en détaillent et précisent le contenu. Le PLD est élaboré à l'initiative d'un EPCI ou d'un syndicat mixte qui ont ainsi la possibilité de développer une politique globale concernant la mobilité sur leur territoire. La Ville de Paris peut aussi élaborer un PLD.

2. La première génération de PLD : un bilan en demi-teinte

L'évaluation du PDUIF de 2000, pilotée par le STIF en association avec l'ensemble des partenaires de la mobilité en Île-de-France, comprenait une analyse des plans locaux de déplacements approuvés ou en cours d'élaboration en 2006.

Les PLD déclinant le PDUIF de 2000 ont souvent constitué une première réflexion sur l'organisation des déplacements dans des intercommunalités qui étaient, à l'époque, relativement récentes. Ces PLD ont ainsi permis :

- au-delà d'un programme d'actions à 5 ans, de définir une ligne directrice sur 10 à 15 ans pour l'organisation des déplacements (même si ce n'est pas l'objet premier d'un PLD) ;
- de gagner en cohérence et fédérer les actions des différents acteurs des déplacements ;
- de sensibiliser les élus et les territoires à l'ensemble des problématiques de déplacements.

En termes de contenu, ces PLD ont facilité la définition au niveau local d'une politique globale et multimodale, comportant le plus souvent un volet planification à moyen et long termes et un programme d'actions dont les contours étaient plus ou moins précis selon les thèmes et les territoires. Trois actions ont principalement été incluses dans ces premiers PLD : la restructuration du réseau de transports collectifs, la hiérarchisation de la voirie et un schéma de développement des modes doux.



Ces PLD faisaient référence, de façon plus ou moins explicite, aux objectifs du PDUIF, en revanche, la démonstration de la cohérence du PLD par rapport au PDUIF était plus rarement effectuée. L'émergence d'une "culture déplacements" au sein des collectivités locales s'est avérée un des points les plus positifs du bilan de cette première génération de PLD. Toutefois, les actions inscrites dans les PLD étaient, trop souvent, peu concrètes ou portaient peu sur les sujets principaux qui auraient dû être traités par les PLD (par exemple, le stationnement, celui-ci relevant généralement de la compétence des communes et non de l'intercommunalité). Enfin, les délais d'élaboration des PLD, puis de mise en œuvre des actions se sont avérés très longs.

Sur la base de ces expériences, les collectivités ont identifié quatre principes indispensables pour faciliter la mise en œuvre des programmes d'actions des PLD :

- fixer des objectifs quantifiés, ce qui permet également d'avoir des éléments d'évaluation du PLD par la suite ;
- privilégier un programme d'actions resserré mais précis : en effet, des actions se résumant à l'atteinte d'objectifs globaux s'avèrent en pratique difficiles à concrétiser ;
- identifier les maîtres d'ouvrage des actions, en privilégiant les actions dont la maîtrise d'ouvrage relève du pilote du PLD ;
- établir une estimation financière des actions.

3. Le PDUIF 2010-2020 : une évolution souhaitée des PLD

Suite aux conclusions de l'évaluation, le PDUIF 2010 - 2020 a repensé le rôle des PLD, en faisant alors les outils privilégiés de sa mise en œuvre. Conformément au code des transports, le PDUIF insiste sur le rôle majeur que les PLD doivent jouer dans la déclinaison du PDUIF à l'échelle locale dans une logique de subsidiarité entre l'échelle régionale et l'échelle territoriale.

Parce que les PLD sont l'instrument privilégié de la mise en œuvre du PDUIF à l'échelle des territoires, il est essentiel qu'ils soient conçus comme de véritables programmes d'actions à cinq ans. Pour ce faire, le PDUIF propose une vision renouvelée des PLD axée autour de trois grands principes à suivre lors de l'élaboration des nouveaux PLD.

1. Les PLD doivent en priorité décliner, parmi les trente-quatre actions que comporte le PDUIF, les douze actions dont la réalisation relève essentiellement de la responsabilité des EPCI ou des communes. Ces actions constituent le volet socle des PLD.

VOLET SOCLE : ACTIONS DU PDUIF A DECLINER PRIORITAIREMENT DANS LES PLD	
Action 2.4	Un réseau de bus attractif
Action 2.5	Aménager des pôles d'échanges de qualité
Action 3/4.1	Pacifier la voirie
Action 3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines
Action 3.1	Aménager la rue pour le piéton
Action 4.1	Rendre la voirie cyclable
Action 4.2	Favoriser le stationnement des vélos
Action 5.1	Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux
Action 5.2	Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable
Action 6.1	Rendre la voirie accessible
Action 7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique
Action 7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Les actions inscrites au volet socle des PLD

2. L'ensemble des acteurs pouvant agir à l'échelle locale sont associés à l'élaboration du PLD : l'EPCI ou le syndicat mixte (pilote du PLD), les communes concernées par le périmètre du PLD, le STIF, la Région Île-de-France, le(s) département(s) et les services de l'État.



3. Afin d'assurer la réussite du PLD, il est nécessaire que les différents partenaires s'engagent quant à la maîtrise d'ouvrage, au financement et au calendrier de réalisation des actions selon les compétences respectives de chacun. Cet engagement passe par la participation à l'élaboration du PLD et l'avis donné par chaque partenaire avant enquête publique. Les autres acteurs de la mobilité (associations agréées de protection de l'environnement, chambres consulaires et représentants des professions et des usagers des transports) sont consultés lors de l'élaboration du PLD. Leur implication est essentielle à la définition d'un plan qui ait le soutien le plus large possible.

En conséquence, les PLD doivent être centrés sur l'élaboration d'un programme d'actions avec un horizon temporel de 5 ans pour leur réalisation, dont les responsables de mise en œuvre sont clairement identifiés et dont le coût est évalué dans le document final. Afin de faciliter la concrétisation des mesures du PDUIF à l'échelle locale, chacune des actions fait l'objet d'une description aussi précise que possible des mesures ou des principes à retenir pour son application.

Le PLD peut aussi porter une vision à plus long terme de la mobilité et de l'évolution des réseaux et des politiques de déplacements dans son périmètre d'étude. Le plan d'actions du PLD constituera alors une première étape, réalisable rapidement, vers l'atteinte de ces objectifs de long terme.

Concernant les financements, de nouveaux systèmes ont été mis en place par la Région Île-de-France, dans le cadre du Plan d'action Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD), et par le STIF. La quasi-totalité des actions à inscrire dans les PLD peuvent bénéficier d'un financement de la part de la Région ou du STIF. Certains départements accordent aussi des subventions en lien avec les actions du PDUIF.

Ainsi, les conditions sont désormais réunies pour que les nouveaux PLD puissent être à la fois plus opérationnels et mieux partagés par les différents partenaires associés à leur élaboration.

C'est afin d'explicitier ces enjeux récents et de saisir ces nouvelles opportunités que ce guide pratique pour l'élaboration des PLD a été conçu.

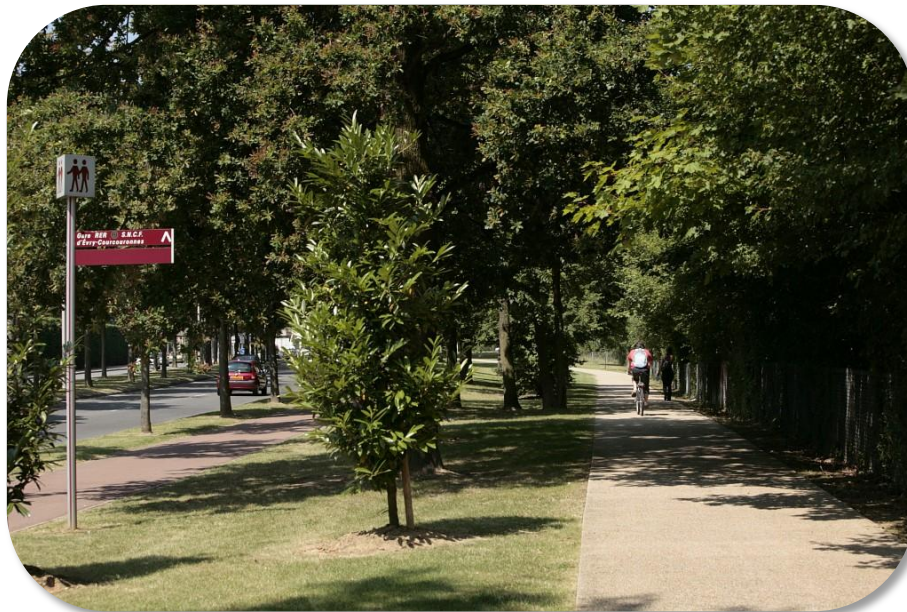


CHAPITRE 2 : LES PLD AU CŒUR DE LA PLANIFICATION DES POLITIQUES DE MOBILITE, D'ENVIRONNEMENT ET D'AMENAGEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE



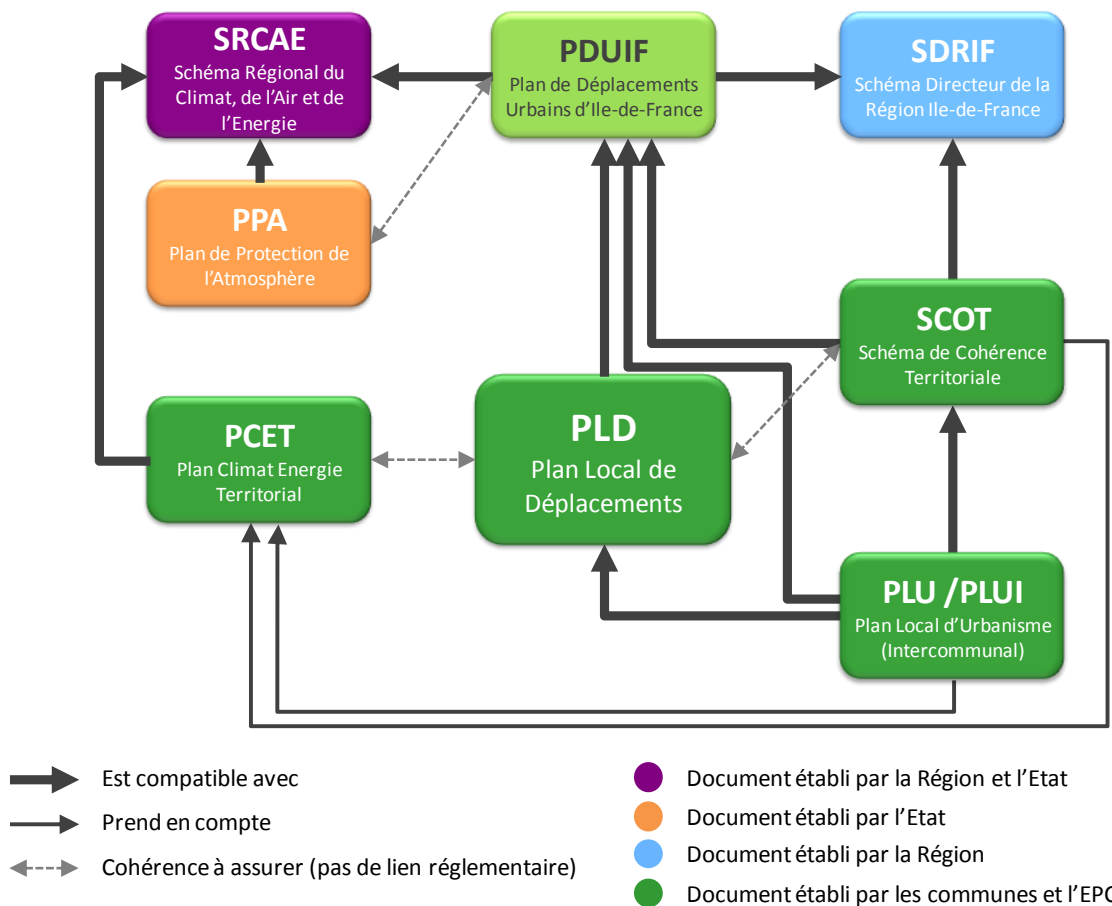
© Christophe RECOURA - STIF





© David DELAPORTE - STIF

Tout comme le PDUIF, les PLD s’inscrivent dans l’ensemble des documents de planification ayant trait à l’aménagement du territoire, à l’urbanisme, à l’environnement, et aux déplacements. La réglementation fixe les liens de compatibilité à assurer entre les PLD et ces documents élaborés à différentes échelles territoriales et par différentes entités (État, Région, EPCI, commune...). Au-delà des documents pour lesquels une compatibilité est formellement requise, il est aussi nécessaire d’assurer la cohérence entre le PLD et d’autres planifications.



Source : STIF/DDAET-EG, 2015

Lien entre les différents documents de planification en matière de déplacements, d'aménagement et d'environnement



1. Les documents avec lesquels les PLD doivent être compatibles

1. 1. Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France

Les plans locaux de déplacements doivent en premier lieu être compatibles avec le PDUIF. La manière dont il est souhaitable de décliner le PDUIF dans les PLD est l'objet même de ce guide.

Document de référence : Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France, rapport environnemental et annexe accessibilité approuvés par la délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 du Conseil Régional d'Île-de-France, à télécharger sur www.pduif.fr

1. 2. Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France

Le PLD doit aussi être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).

Le SDRIF Île-de-France 2030 définit 3 grands défis :

- agir pour une Île-de-France plus solidaire ;
- anticiper les mutations environnementales ;
- conforter l'attractivité de l'Île-de-France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie.

Il leur apporte une réponse concrète à travers un modèle de développement durable, bâti sur des principes forts d'aménagement (densité, intensité, mixité, polycentrisme, résilience, subsidiarité,...) et trois grands piliers qui viennent structurer l'ensemble du projet spatial régional :

- Relier-structurer, pour répondre aux principes de proximité et de rayonnement par une métropole plus connectée, plus durable, plus intense ;
- Polariser-équilibrer, pour répondre aux principes de compacité et de densité, par une métropole plurielle, vivante et attractive ;
- Préserver-valoriser, pour répondre aux principes de robustesse et d'identité par une métropole plus verte et vivante.

La question de la mobilité et des réseaux de transports est essentielle pour le SDRIF. Les PLD doivent ainsi tenir compte des principes que le SDRIF fixe quant à l'évolution de l'aménagement régional et de la mobilité. Ils doivent aussi se conformer à la carte de destination générale des territoires notamment pour les projets de transports collectifs ou d'infrastructures routières dont la réalisation est envisagée d'ici 2030.

Document de référence : Île-de-France 2030, SDRIF adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret en Conseil d'État le 27 décembre 2013, à télécharger sur www.iledefrance.fr

1. 3. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie en Île-de-France

Le Schéma Régional du climat, de l'air, de l'énergie (SRCAE) en Île-de-France fixe les objectifs et les orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Le SRCAE constitue non seulement le cadre de référence régional en matière d'énergie et de qualité de l'air, mais aussi une boîte à outils pour aider les collectivités à définir les actions concrètes à mener sur leurs territoires, dans le cadre des plans climat-énergie territoriaux.

Le SRCAE définit trois grandes priorités régionales pour 2020. L'une d'entre elles concerne les transports, il s'agit de la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de



polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote). La réalisation de cette priorité passe à la fois par des gains liés aux améliorations technologiques des véhicules et par l'augmentation significative de l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. Le SRCAE reprend ainsi les objectifs de parts modales définis dans le PDUIF.

le PDUIF étant compatible avec le SRCAE, la compatibilité des PLD avec le PDUIF les rend ainsi de facto compatibles avec le SRCAE.

Document de référence : SRCAE d'Île-de-France, adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 23 novembre 2012 et arrêté par le Préfet de la région le 14 décembre 2012; à télécharger sur www.iledefrance.fr

1. 4. La politique de la ville et les contrats de ville

La loi de programmation pour la ville et pour la cohésion urbaine (loi n° 2014-173) fixe dix objectifs à la politique de la ville, parmi lesquels celui de « favoriser la pleine intégration des quartiers dans leurs unités urbaines en accentuant notamment leur accessibilité en transports en commun ». Elle précise, par ailleurs, que les plans et schémas de planification en matière d'aménagement, d'habitat, de cohésion sociale et de transports doivent les prendre en considération.

Les PLD sont donc tenus de concourir à l'atteinte des objectifs de la politique de la ville en matière de mobilité. Cela suppose d'accorder une attention particulière aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, en cohérence avec les objectifs spécifiques inscrits dans le ou les contrats de ville compris dans le périmètre du PLD, et d'inscrire dans le PLD des actions répondant aux difficultés de mobilité rencontrées dans ces quartiers.

2. Les documents avec lesquels les PLD doivent être cohérents

2. 1. Les Plans Climat-Energie Territoriaux

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement a rendu obligatoire l'adoption d'un Plan Climat-Energie Territorial (PCET) pour les collectivités de plus de 50 000 habitants. Les autres collectivités sont encouragées à en élaborer.

Les PCET sont des projets territoriaux de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique. Le PCET vise deux objectifs :

- l'atténuation, il s'agit de limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans la perspective du facteur 4 (diviser par 4 ces émissions d'ici 2050) ;
- l'adaptation, il s'agit de réduire la vulnérabilité du territoire puisqu'il est désormais établi que les impacts du changement climatique ne pourront plus être intégralement évités.

Les PCET incluent des actions permettant d'atteindre ces objectifs dans différents domaines. La mobilité et les transports constituent l'un de ces champs d'action.

Dans le domaine de la mobilité, par construction, les PLD et les PCET poursuivent les mêmes objectifs. Toutefois, le PLD est l'occasion de réfléchir à la question de la mobilité et des transports de manière ciblée et donc nécessairement plus approfondie que cela ne peut être fait dans le cadre d'un PCET qui est aussi concerné par d'autres enjeux (aménagement et urbanisme, parc bâti, agriculture, déchets,...). Lorsque le PLD existe, ses actions peuvent donc alimenter l'élaboration du PCET. A contrario, l'élaboration d'un PLD peut constituer une action d'un PCET.

Documents de référence : Article L229-26 du code de l'environnement

Guide méthodologique "Construire et mettre en œuvre un Plan Climat-Energie-Territorial", ADEME 2009

2. 2. Les schémas de cohérence territoriale

Le code des transports précise qu'en Île-de-France, ce sont les SCoT qui doivent être compatibles avec le PDUIF et non l'inverse. En revanche, aucun lien de compatibilité n'est fixé par la loi entre les PLD et les SCoT. Une cohérence entre ces



documents lorsqu'ils existent est cependant nécessaire notamment pour les PLU qui doivent être compatibles tant avec le PLD qu'avec le SCoT.

2. 3. Les Contrats de Développement Territorial

Les contrats de développement territorial (CDT) ont été créés par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. À la fois documents contractuels et documents d'urbanisme, les CDT engagent l'État, représenté par le préfet de région, les communes et leurs groupements. Ils sont cohérents avec le SDRIF et participent ainsi à l'atteinte des objectifs du SDRIF : meilleure polarisation de l'aménagement, amélioration du lien urbanisme/transport, effort de construction de 70 000 logements par an, développement économique et de l'emploi, protection des espaces ouverts. Ils en constituent ainsi des outils de mise en œuvre.

Les PLD et les CDT se placent tous deux dans le cadre de cohérence du SDRIF. Dans le cas où le périmètre du PLD recoupe ou recouvre le périmètre d'un ou plusieurs CDT, il convient de s'assurer que les actions inscrites au PLD sont cohérentes avec les actions inscrites, à court terme, au CDT en matière de mobilité et de déplacements.

2. 4. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) identifie la trame verte et bleue en Île-de-France. Celle-ci est constituée des différentes continuités écologiques présentes sur le territoire régional : réservoirs de biodiversité, corridors ou continuums écologiques, cours d'eau et canaux. Il vise à préserver ou restaurer ces continuités écologiques.

Cette trame verte et bleue doit être prise en compte dans les projets et dans leurs documents de planification, notamment en matière d'aménagement et d'urbanisme. En ce qui concerne les PLD, il s'agit de veiller à ce qu'aucune des actions retenues ne détériore les continuités à préserver ou ne compromette le rétablissement des continuités à restaurer inscrites au SRCE.

Document de référence : SRCE approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 26 septembre 2013 et adopté par le préfet de région le 21 octobre 2013 à télécharger sur www.iledefrance.fr

3. Les documents et décisions qui doivent être compatibles avec le PLD

3. 1. Les Plans Locaux d'Urbanisme - PLU

Les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur s'appliquant dans le périmètre du PLD doivent être compatibles avec celui-ci ainsi qu'avec le PDUIF. En matière de déplacements, cette compatibilité porte principalement sur les points suivants :

- la cohérence de l'aménagement et de l'urbanisme avec la hiérarchisation de la voirie définie dans le PLD et avec son plan d'actions ;
- les normes de stationnement inscrites dans l'article 12 du règlement des PLU ;
- les réservations nécessaires pour les infrastructures de transport à créer ;
- le transport de marchandises et la logistique urbaine.

La manière d'assurer cette compatibilité et plus généralement de prendre en compte les orientations et prescriptions du PDUIF dans les PLU fait l'objet du Guide pratique pour la prise en compte du PDUIF dans l'élaboration d'un PLU (en cours de rédaction).

Concernant les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a fait des PLUi un outil central de la planification intercommunale. Les PLU intercommunaux, lorsqu'ils sont élaborés par un établissement public de coopération intercommunale qui est également une autorité organisatrice de la mobilité, comportent une orientation d'aménagement et de programmation qui tient lieu de PDU. Cette



situation ne se présente jamais en Île-de-France, puisque le STIF constitue l'unique autorité organisatrice de la mobilité. Les PLUi franciliens ne peuvent donc comporter d'orientation d'aménagement et de programmation qui tiendrait lieu de PLD.

Document de référence : Guide pratique pour la prise en compte du PDUiF dans l'élaboration d'un PLU (à paraître à l'été 2015) à télécharger sur www.pduif.fr

3. 2. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du PLD doivent être compatibles avec ce dernier. Cette compatibilité concerne essentiellement les mesures liées à l'exploitation de la voirie et à la politique de stationnement public sur voirie qui correspondent aux actions suivantes du PDUiF:

Action 2.4	Un réseau de bus attractif
Action 2.5	Aménager des pôles d'échanges de qualité
Action 3/4.1	Pacifier la voirie
Action 3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines
Action 3.1	Aménager la rue pour le piéton
Action 4.1	Rendre la voirie cyclable
Action 4.2	Favoriser le stationnement des vélos
Action 5.1	Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux
Action 5.2	Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable
Action 6.1	Rendre la voirie accessible
Action 7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique
Action 7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Les actions du PDUiF concernées par les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de circulation



CHAPITRE 3 : PILOTER L'ELABORATION D'UN PLD



© Christophe RECOURA - STIF





© Christophe RECOURA - STIF

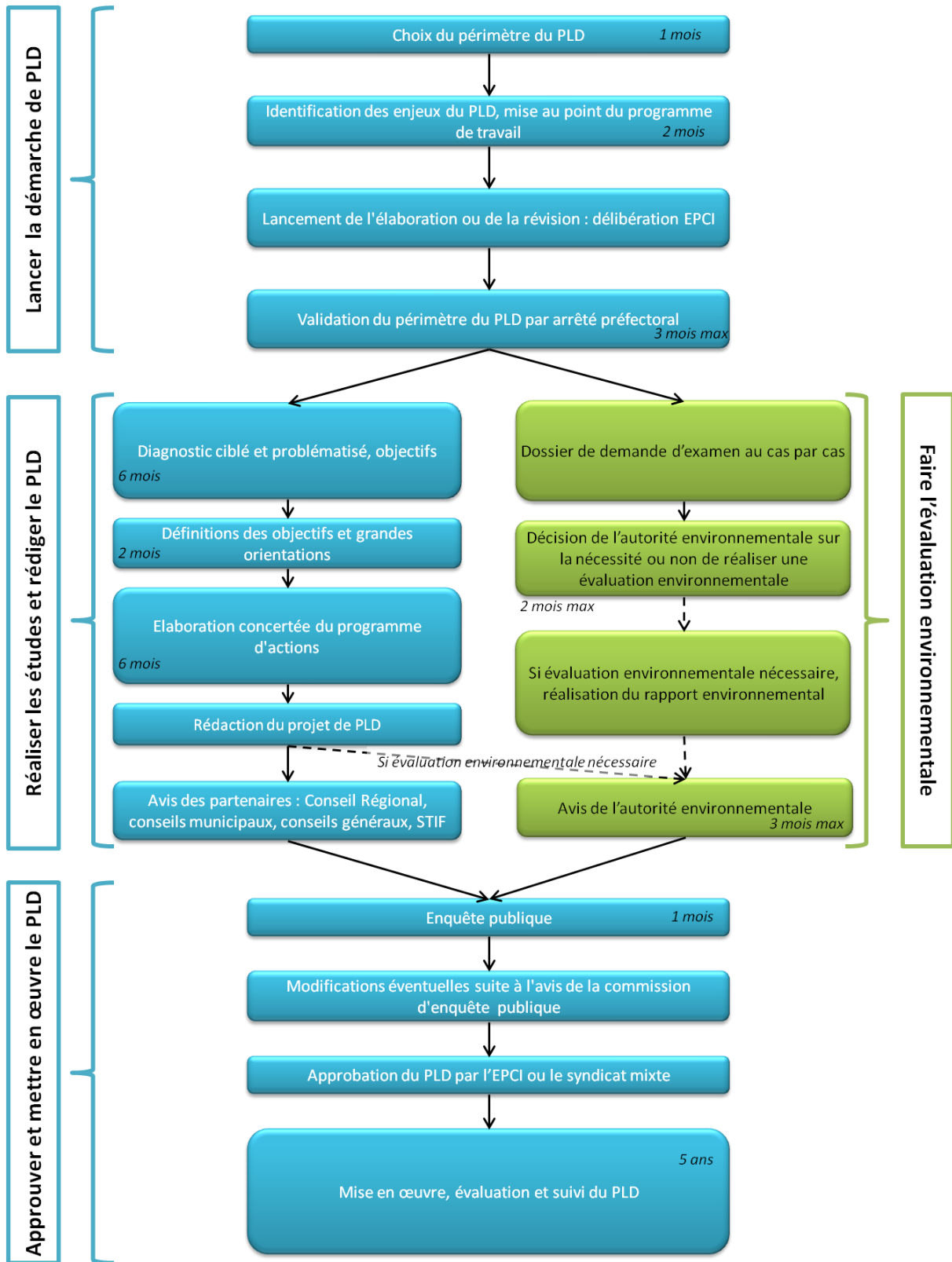
1. Les étapes de l'élaboration

Les étapes d'un PLD peuvent être regroupées en 4 périodes :

- Le lancement de la démarche
- L'élaboration du PLD
- L'évaluation environnementale (en parallèle de l'élaboration du PLD)
- L'approbation et la mise en œuvre du PLD

Les chapitres 4 à 7 correspondent à chacune de ces quatre périodes et sont présentés dans un ordre chronologique par rapport au processus d'élaboration du PLD.





Les différentes étapes de l'élaboration d'un PLD (hors délais de validation)



2. Le PLD : un document qui concerne plusieurs acteurs

2. 1. Qui pilote l'élaboration du PLD ?

L'article L1214-31 du code des transports précise que « Le plan local de déplacements urbains est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte ».

Si en règle générale, c'est un EPCI déjà constitué qui élabore un PLD, il est donc aussi possible de créer un syndicat mixte spécifique pour son élaboration. Dans ce cas, il est à noter qu'il faudra intégrer en amont les délais de création d'un tel syndicat (nécessité de définir des statuts et d'un arrêté préfectoral de création). De plus, un travail collaboratif et partenarial entre les maîtres d'ouvrages des actions et le syndicat mixte sera indispensable pour une mise en œuvre cohérente et coordonnée des actions du PLD.

2. 2. Le PLD : un document à construire de manière partenariale

Les problématiques de déplacements et de mobilité en Île-de-France relèvent de la compétence de différents acteurs. Pour qu'un PLD réponde efficacement aux enjeux rencontrés sur son périmètre, son plan d'action comporte des actions relevant de la maîtrise d'ouvrage de tous ces acteurs. Il est indispensable que chaque action inscrite au PLD soit issue d'échanges avec la collectivité ou l'organisme chargé de sa mise en œuvre et soit effectivement portée par celle-ci.

▲ Au centre du PLD : l'intercommunalité et les communes

Selon la définition retenue de l'intérêt communautaire, le partage des compétences entre l'EPCI et les communes qui le composent varie d'un EPCI à l'autre. Les communes exercent, pour beaucoup d'entre elles, des compétences centrales pour la mise en œuvre du PLD telles que le stationnement sur voirie et la gestion de tout ou partie de la voirie locale.

L'EPCI ou le syndicat mixte en charge de l'élaboration du PLD doit donc travailler en étroite association avec les communes qui font partie du périmètre du PLD. L'objectif de ce travail commun est double : pouvoir contribuer à la définition des actions concernant leur commune et avoir une bonne compréhension de la nécessaire cohérence territoriale des actions du PLD.

Il est impératif que l'association des communes se fasse dès le début de la démarche afin d'éviter l'écueil d'une association trop ponctuelle et d'une consultation sur un document déjà abouti qui ne bénéficierait pas de leur soutien. L'EPCI reste cependant, en tant que pilote de l'élaboration du PLD, garant de la cohérence globale du projet de PLD et de sa conformité par rapport aux objectifs, actions et prescriptions du PDUIF.

▲ Les partenaires associés : Etat, Région Île-de-France, départements et STIF

Le code des transports prévoit que l'Etat, la Région Île-de-France, les départements concernés par le périmètre du PLD et le STIF soient associés à l'élaboration du PLD. Chacun de ces partenaires, du fait des compétences qui lui sont propres, joue un rôle spécifique et crucial dans la mise en œuvre du PLD. Il est donc indispensable, pour la réussite du PLD, que les partenaires associés soient impliqués dans le travail de construction du PLD, et en particulier dans la définition du plan d'actions.

L'Etat arrête le périmètre du PLD par un arrêté du ou des préfet(s) de département(s) et est concerné à plusieurs titres par l'élaboration d'un PLD :

- Il est porteur d'enjeux nationaux et contribue ainsi à la stratégie régionale en matière de mobilité
- Il est aussi concerné par les mesures qui touchent au réseau routier national ainsi qu'aux routes classées à grande circulation et au réseau ferré national.

La Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) est le point d'entrée et assure le lien avec les Directions départementales du territoire (DDT) concernées. Concernant l'évaluation environnementale, c'est la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) qui est le service compétent.



La Région Île-de-France, en tant que responsable de l'élaboration du SDRIF et acteur majeur du PDUIF aux côtés du STIF, veille à la cohérence régionale des politiques de transport. Elle a mis en place un plan d'action régional en faveur d'une mobilité durable (PRMD) afin de soutenir financièrement les collectivités locales et plus généralement les maîtres d'ouvrage dans la mise en œuvre des actions du PDUIF.

Les départements sont concernés principalement par les actions touchant à la voirie départementale dont ils sont les gestionnaires.

Le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, est compétent pour la déclinaison et la mise en œuvre de la majeure partie des actions du PDUIF concernant les transports collectifs. Les actions concernant les transports collectifs dans le PLD doivent donc faire l'objet d'échanges entre l'EPCI et le STIF et cela le plus en amont possible. Outre le financement de l'offre de transports, le STIF apporte un soutien financier aux collectivités pour la réalisation des équipements d'intermodalité, l'amélioration des conditions de circulation des bus, la mise en accessibilité des points d'arrêts ou l'information voyageurs.

Au-delà de sa compétence en matière d'évaluation du PDUIF, le STIF assure le pilotage de sa mise en œuvre et met à disposition des outils pour faciliter l'appropriation du PDUIF par les collectivités.

▲ Les autres partenaires à consulter

Outre les partenaires associés à l'élaboration du PLD, le code des transports prévoit la consultation, à leur demande, de plusieurs acteurs sur le projet de PLD :

- les représentants des professions et des usagers des transports (associations cyclistes, associations d'usagers de transport en commun, associations PMR, associations de motards et d'automobilistes, fédérations de transporteurs ...);
- les chambres consulaires ;
- les associations agréées de protection de l'environnement.

Les personnes publiques consultées citées ci-dessus peuvent donner leur avis sur le projet de PLD, avis qui est annexé au projet de PLD soumis à l'enquête publique.

La consultation de ces partenaires est indispensable pendant l'élaboration du PLD afin d'enrichir la démarche aux différentes étapes : asseoir un diagnostic partagé qui identifie les atouts et les difficultés rencontrées concrètement sur le terrain, mettre en lumière les enjeux, assurer la pertinence des actions retenues afin d'en faciliter la réalisation ultérieure. Au-delà des partenaires cités par le code des transports, cette consultation peut être élargie aux communes limitrophes au périmètre du PLD ainsi qu'à tous les acteurs locaux associatifs concernés et aux opérateurs de transport.

▲ Concertation avec le public

Le code des transports dans son article L1214-32 précise que le président de l'établissement public pilote du PLD doit soumettre le document arrêté à enquête publique après avoir collecté l'avis donné par les personnes publiques consultées.

Même si la réglementation ne l'impose pas, l'organisation d'une concertation en début de démarche auprès du public présente de nombreux avantages pour le porteur du PLD. Une concertation, dans le cadre du diagnostic permet de mieux identifier les attentes des habitants, des salariés ou plus généralement des acteurs qui se déplacent dans le périmètre du PLD, de même que leurs propositions, et ainsi d'indiquer les axes sur lesquels il est pertinent d'orienter le projet de PLD. Une concertation à l'issue du diagnostic peut aider à valider les orientations et notamment apprécier l'acceptabilité ou non de certaines mesures pressenties.

2. 3. Identifier des temps de travail pour permettre l'implication de tous les acteurs

L'organisation à retenir pour l'élaboration du projet de PLD peut varier selon les contextes locaux et les souhaits du porteur de PLD. Elle doit cependant, dans tous les cas, permettre l'implication de tous les acteurs évoqués précédemment.



L'élaboration du diagnostic du PLD, puis du programme d'actions, doit se faire en lien avec tous les partenaires. Pour chaque thématique du diagnostic, puis chaque action du programme d'actions, les partenaires concernés doivent être sollicités, afin de partager leur vision des enjeux, ainsi que les actions envisageables à l'horizon du PLD. Ces échanges peuvent prendre la forme de groupes de travail thématiques regroupant des représentants des collectivités locales concernées ou de réunions bilatérales.

Ces phases de travail sont d'une grande importance y compris avec les élus. Elles permettent de faciliter les validations et l'appropriation du document par l'ensemble des acteurs chargés de sa mise en œuvre. La simple validation en comité technique et comité de pilotage, sur la base d'un document achevé et volumineux, n'incite pas autant à l'action partenariale, résultat attendu du PLD.

Par ailleurs, les services des communes doivent disposer de toutes les informations nécessaires sur l'avancement des réflexions, afin de pouvoir les partager avec les bureaux et conseils municipaux au fur et à mesure de la construction du PLD, et pas seulement aux étapes de validation du document. Une élaboration technique menée de façon partenariale permet ainsi de faciliter considérablement les validations par le comité technique et le comité de pilotage, dans la mesure où les attentes des différents partenaires ainsi que les divergences éventuelles, sont traitées dès la conception du diagnostic et du plan d'actions.

3. Les instances de validation

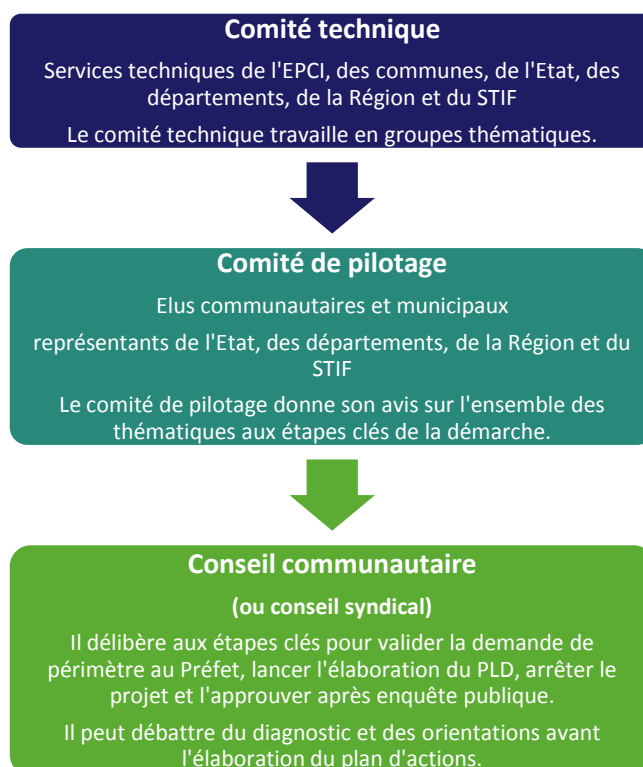
Le conseil communautaire ou le conseil syndical est responsable selon le code des transports de la validation des grandes étapes du projet de PLD : lancement, arrêt du projet de PLD et lancement de l'enquête publique, puis approbation du PLD. Il est souhaitable que le diagnostic et les orientations, une fois validés par le comité de pilotage, puissent être présentés en conseil communautaire, afin d'assurer une bonne information des élus quant à l'avancement de la démarche.

Afin d'assurer une meilleure appropriation par tous de la démarche et de permettre une élaboration commune du PLD, il est recommandé de valider les différentes étapes au fur et à mesure de l'avancement des réflexions par les différentes instances ci-après.

Le comité technique permet de veiller à la cohérence de l'ensemble du projet de PLD et de préparer les comités de pilotage. Il regroupe les représentants des services techniques de tous les partenaires associés. Il est l'occasion d'anticiper d'éventuelles difficultés lors de comité de pilotage, et d'apporter des corrections aux documents soumis à ce dernier. Il se réunit avant chaque comité de pilotage.

Le comité de pilotage du PLD regroupe les élus communautaires ou syndicaux et communaux concernés par les thématiques abordées dans le PLD, ainsi que des représentants des autres acteurs associés. Il permet de valider, pour l'ensemble des acteurs, les documents présentés, qui peuvent ensuite être soumis au conseil communautaire.

Selon les territoires et les modes de concertation choisis, les associations pourront être représentées soit au comité technique soit au comité de pilotage.



Les instances de pilotage et de validation d'un PLD



CHAPITRE 4 : LANCER LA DEMARCHE DE PLD



© Christophe RECOURA - STIF





© Christophe RECOURA - STIF

1. Lancement de l'élaboration ou de la révision du PLD

L'élaboration d'un nouveau PLD est engagée par une délibération de l'EPCI ou du syndicat mixte concerné. Cette délibération doit donner l'autorisation au président de l'EPCI ou du syndicat de mener toutes les démarches et procédures nécessaires à l'élaboration du PLD. Elle doit citer :

- Les compétences de l'EPCI ou syndicat lui permettant de lancer un PLD ;
- La délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 36-14 du 19 juin 2014 approuvant le PDUIF ;
- Un rappel des objectifs d'un PLD ;
- Les enjeux d'un PLD sur le territoire ;
- Le périmètre pressenti du PLD ;

Cette délibération peut également préciser les grandes lignes de l'organisation envisagée pour les études (passation d'un marché public d'assistance à maîtrise d'ouvrage, réalisation d'enquêtes, ...) ou la concertation et ses modalités.

Le président de l'EPCI ou du syndicat mixte sollicite par courrier le(s) préfet(s) du (des) département(s) concerné(s) pour demander l'arrêt du périmètre du PLD proposé en explicitant les raisons de ce choix.

L'article L1214-31 du code des transports précise que « le périmètre sur lequel il est établi est arrêté par le représentant de l'Etat dans le ou les départements concernés dans un délai fixé par voie réglementaire après transmission de la demande. ». Dans l'attente de cette précision réglementaire, on estime qu'un délai de trois mois, comme inscrit précédemment dans la LOTI avant sa traduction dans le code des transports, est raisonnable. Pour un périmètre à cheval sur deux départements, les deux préfets de département qui sont, pour chacun, représentant de l'Etat dans leur département respectif doivent arrêter le périmètre.

La révision d'un PLD doit aussi faire l'objet d'une décision par l'organe délibérant de l'EPCI ou du syndicat mixte de préférence sur la base d'un rapport d'évaluation de la mise en œuvre du PLD en cours. Si le périmètre du PLD est modifié, cette modification devra également faire l'objet d'une délibération de l'EPCI ou du syndicat mixte et d'un arrêté par le préfet.

Documents de référence : Article L. 1214-31 et 32 R. 1214-10 et 11 du code des transports



2. Choix du périmètre du PLD

Le choix du périmètre couvert par le PLD est important car il influera sur la capacité à rendre concrète ses actions. Plusieurs critères doivent guider ce choix :

- Le PLD doit porter sur un territoire cohérent en termes de déplacements afin d'apporter des réponses globales aux enjeux de mobilité. La définition du périmètre doit être l'occasion de saisir la structure du système de transport et de l'organisation des déplacements. Il convient ainsi de retenir autant que possible un bassin de déplacements qui concentre en son sein une majorité des déplacements de ses habitants et fonctionne de manière relativement autonome par rapport aux territoires qui lui sont contigus.
- En revanche, le périmètre doit rester à une échelle suffisamment locale afin que les actions du PLD puissent être détaillées de manière précise et constituer des programmes d'actions. Une échelle locale facilite aussi la concertation locale avec la population et les acteurs économiques et associatifs, gage de réussite dans la mise en œuvre.
- Compte tenu du lien étroit entre la mobilité et l'aménagement, il est aussi utile de tenir compte des périmètres des documents d'aménagement existants.
- Enfin, pour faciliter la mise en œuvre opérationnelle, il est préférable et conseillé de s'appuyer sur un périmètre qui corresponde à celui d'une unité de gouvernance existante (EPCI) qui ait les compétences nécessaires pour mettre en œuvre le PLD. Ceci n'empêche pas, cependant, d'étudier les caractéristiques des déplacements et de la mobilité sur un territoire élargi.

Il est souhaitable que le choix du périmètre fasse l'objet d'une concertation avec les partenaires associés. Le préfet de département peut être consulté sur ce choix.

3. Identification des enjeux et définition du programme de travail et d'études

Les enjeux en matière de politiques de déplacements dépendent de la nature des territoires et des politiques déjà menées. Au lancement de l'élaboration d'un PLD et avant même de se lancer dans le diagnostic, il importe d'identifier les enjeux principaux sur lesquels l'effort en termes d'enquête ou d'études devra être porté. L'objectif d'élaborer les PLD dans un délai aussi court que possible, impose en effet de se concentrer sur les actions prioritaires à l'échelle du périmètre. Cet effort portera en particulier sur les actions du volet socle des PLD.

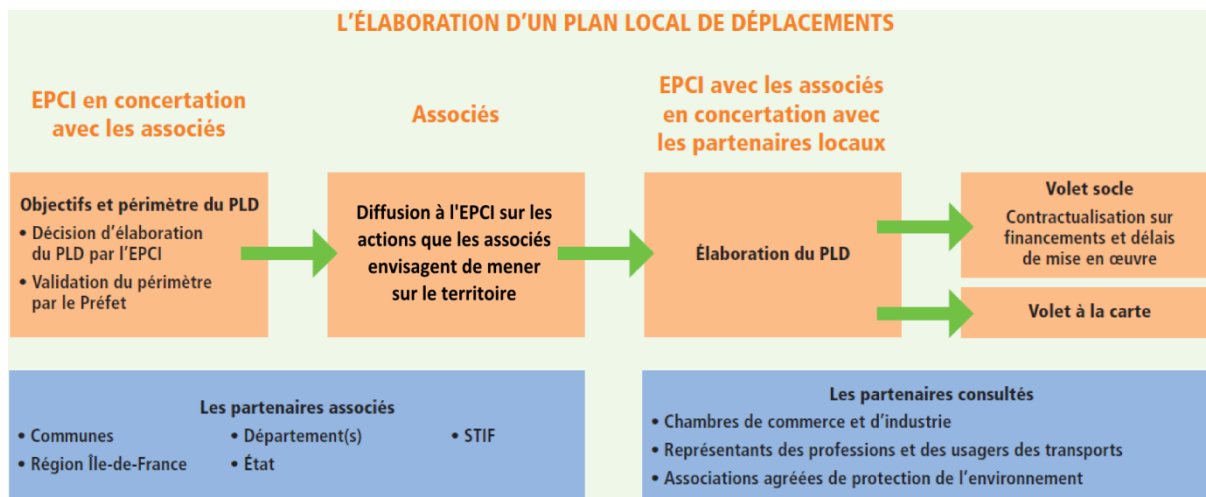
Dans certains territoires franciliens, il existe déjà en préalable à l'élaboration d'un PLD, des documents de planification ou de programmation portant sur telle ou telle action : plan vélo, plan marche, plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics par exemple. Il n'est dans ce cas pas nécessaire de porter l'effort sur ces thématiques et les documents déjà approuvés pourront être intégrés directement dans le PLD.

A partir des principaux enjeux identifiés, il convient d'établir un cadrage initial des travaux à mener (enquêtes, études) et d'en apprécier les modalités de réalisation (recours à un prestataire extérieur, coût et planning). Sur ces bases, le pilote du PLD peut lancer un marché d'étude afin de recruter un bureau d'études spécialisé pour l'accompagner dans l'élaboration du PLD. Il peut aussi réaliser l'étude en régie. Le cahier des charges doit être rédigé en lien étroit avec les objectifs portés par le PDUIF.

Le présent guide explicite action par action pour le volet socle et pour le volet à la carte, les éléments à recueillir et les analyses à mener pour établir le diagnostic et la nature des rendus pour le programme d'actions. Sur cette base, il est possible de vérifier quelles sont les données déjà disponibles et celles qui nécessiteront un recueil spécifique. Le travail à réaliser pour l'élaboration du programme d'action sera proportionné à l'importance des enjeux.

Il convient d'intégrer dans le cadrage initial des travaux les différentes phases de l'élaboration : élaboration d'un diagnostic partagé puis d'un programme d'actions concerté, évaluation environnementale, avis des personnes publiques consultées et enquête publique.





Une organisation de travail à prévoir avec l'ensemble des acteurs d'un PLD

Financements possibles pour la réalisation des études : Le STIF, la Région Île-de-France ainsi que certains départements apportent des subventions pour les études nécessaires à l'élaboration d'un PLD. Il convient d'établir une convention de financement avant l'engagement des dépenses par l'EPCI ou le syndicat mixte. Les demandes de subventions sont à adresser sur la base d'une estimation des dépenses qui seront engagées.

	Taux de subvention maximum	Montant maximal subventionnable
STIF	25 %	Montant des études dans un plafond de 1,52 € HT par habitant
Région Île-de-France	50 %	500 000 € HT par PLD
Départements		Selon les départements

Tableau des financements mobilisables pour l'élaboration d'un PLD

Concernant la participation financière du STIF :

- Elle porte sur la mission de pilotage de l'élaboration du PLD et les études techniques nécessaires pour le diagnostic et la définition du plan d'actions

Concernant la participation financière de la Région Île-de-France :

- elle porte sur la mission de pilotage du maître d'ouvrage et les études, dont l'établissement d'un diagnostic approfondi analysant localement les enjeux de mobilité du PDUIF, et permettant d'aboutir à la définition du programme d'actions opérationnelles du PLD, en précisant l'organisation de la mise en œuvre du PLD et les indicateurs de suivi des opérations ;
- son taux de financement est susceptible d'être porté à hauteur de 70 % dès lors qu'un quartier prioritaire ou placé en dispositif de veille active conformément à la Loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine s'inscrit dans le périmètre du PLD ;
- elle est conditionnée à une participation minimale du maître d'ouvrage fixée à 30 % du montant total des financements apportés par les personnes publiques.

Par ailleurs, un territoire disposant d'un PLD approuvé avec un avis favorable de la Région Île-de-France sera prioritaire pour bénéficier des dispositifs de financement prévus dans le PRMD.

Documents de référence :

- Article L. 1111-10 du Code général des collectivités territoriales
- Délibération du STIF n°2007/0945 du 12 décembre 2007
- Délibération régionale CR 37-14 du 19 juin 2014 – Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable (PRMD)
- Règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France



CHAPITRE 5 : REALISER LES ETUDES ET REDIGER LE PLD



© Christophe RECOURA - STIF





© - STIF - DR

1. Etablir le diagnostic ciblé et problématisé

Le champ de la mobilité et des politiques de déplacements est vaste. Les enjeux en la matière sont en lien avec d'autres questions : aménagement urbain, développement économique, politique sociale pour n'en citer que quelques-unes.

Pour autant, le diagnostic du PLD doit autant que possible rester court, pédagogique et ciblé sur les enjeux identifiés lors de l'initialisation de la démarche. Ce diagnostic doit être mené avec l'objectif d'être le fondement de la définition des orientations puis des actions qui seront inscrites dans le PLD. Il faut ainsi privilégier l'analyse de l'état actuel des réseaux (transports collectifs, routiers) et des politiques de déplacements sur le territoire du PLD plutôt qu'un vaste panorama qui rendrait difficile l'identification des points cruciaux à résoudre.

Afin de construire un PLD en conformité avec les enjeux régionaux mais également locaux, il est indispensable d'effectuer dans un premier temps un diagnostic détaillé portant sur la mobilité actuelle sur le territoire d'étude. Le diagnostic se décompose en deux grandes parties :

- un diagnostic transversal qui s'intéresse aux analyses socio-économiques, aux flux de déplacements, aux pôles générateurs de déplacements, recense les projets de transport et d'aménagement connus, identifie les budgets alloués à la mobilité sur le territoire ;
- un diagnostic thématique qui correspond aux éléments détaillés action par action dans le présent guide dans la partie Boîte à outils.

Sur des enjeux spécifiques, le périmètre d'étude du diagnostic peut être plus large que le périmètre du PLD afin de correspondre au bassin de déplacements.

1. 1. Le diagnostic transversal

▲ Caractéristiques socio-économiques

L'analyse socio-économique doit être concise et orientée sur les enjeux de mobilité du territoire. Cette analyse menée à un niveau infra-communal quand cela est possible porte sur les éléments suivants :

- densité de population (INSEE) ;
- densité d'emplois (INSEE) ;



- taux de motorisation (INSEE) ;
- ...

▲ Déplacements tous motifs

L'Enquête Globale Transport 2010 (STIF – OMNIL – DRIEA) est une base essentielle pour débiter le diagnostic. Le STIF fournit sur demande des EPCI une analyse territoriale des résultats de l'EGT pour des regroupements de communes sous forme de « fiche territoriale ». Cette analyse n'est réalisée que si les résultats sont statistiquement pertinents sur le territoire considéré. Si ce n'est pas le cas, les données sont communiquées à l'échelle du (des) secteur(s) de tirage de l'enquête correspondant à ce regroupement de communes. Les données territorialisées de l'EGT regroupent :

- la motorisation des ménages
- la répartition des ménages selon le nombre de voitures possédées
- le nombre moyen de voitures par ménage
- la part des ménages équipés en deux-roues motorisés
- le nombre d'abonnements aux transports collectifs et la répartition par type d'abonnement
- le nombre de déplacements par personne et par jour pour un jour de semaine des résidents du territoire
- la répartition des déplacements des résidents par mode (transports collectifs, marche, voiture, autres modes)
- la portée et la durée moyenne des déplacements
- la répartition des déplacements des résidents par motif
- les déplacements en lien avec le territoire pour un jour de semaine (y compris les non-résidents)
- le nombre de déplacements internes au territoire, d'échange avec le territoire et la part de ces déplacements réalisés par les résidents du territoire
- la répartition des déplacements internes au territoire par mode
- la répartition des déplacements d'échange avec le territoire par mode

L'analyse portera sur l'identification des spécificités du territoire en relation avec les résultats départementaux ou régionaux présentés sur le site internet www.omnil.fr. L'analyse de l'EGT permettra notamment d'identifier les thématiques sur lesquelles le PLD doit agir en priorité.

A noter que les fiches territoriales sont disponibles en téléchargement sur le site de l'OMNIL par secteur de tirage, par département et par couronne (petite et grande couronne).

▲ Navettes domicile-travail et domicile - étude

Afin de compléter l'analyse des besoins de déplacements, l'analyse des navettes des mobilités professionnelles (domicile-travail) et des modes de déplacements utilisés constitue également une base de travail primordiale. Ces informations sont connues de manière exhaustive par le recensement de la population de l'INSEE.

Pour les navettes domicile – travail

Il s'agit de déterminer :

- la part de déplacements internes au territoire d'étude,
- les différents pôles d'emplois extérieurs dans lesquels les actifs résidents du territoire vont travailler
- les principales origines des actifs venant travailler sur le territoire depuis l'extérieur de celui-ci.

Pour ces principaux flux, les modes de déplacements sont à mettre en regard de l'offre de transport disponible afin d'identifier les liaisons sur lesquelles il sera possible de faire évoluer les parts modales du territoire en conformité avec les objectifs du PDUIF.

Pour les mobilités scolaires et liées aux études

Les données par tranches d'âge permettent d'identifier les pratiques de déplacements par catégorie d'établissement (écoles, collèges, lycées, établissements d'enseignement supérieur). Cette analyse est à croiser avec la localisation des établissements scolaires. Cette analyse permet également d'identifier un ou plusieurs publics-cibles prioritaires du plan d'actions.



▲ L'occupation du sol, les projets urbains, les pôles générateurs

Le mode d'occupation du sol, disponible sur l'open-data de l'IAU Île-de-France, permet d'identifier les typologies urbaines présentes sur le territoire et les différentes polarités.

Afin de définir un plan d'actions et des enjeux prospectifs, le diagnostic du PLD doit recenser, localiser et caractériser (ampleur, échéances) les projets de développement prévus sur le territoire d'étude tels que les nouveaux quartiers impliquant un afflux d'habitants et/ou d'emplois ou la création d'équipement public.

En complément, il convient de recenser et hiérarchiser les pôles générateurs de déplacements. Il s'agit d'identifier ceux ayant un rayonnement régional ou départemental et ceux ayant plutôt une chalandise intercommunale. Les pôles générateurs plus locaux doivent être pris en compte dans les analyses mais dans une moindre mesure.

Le PLD doit aussi être l'occasion de vérifier si les PLU du territoire du PLD sont conformes aux prescriptions et recommandations du PDUIF notamment dans leurs articles 12.

▲ Les budgets des politiques de déplacements

Enfin, le diagnostic transversal doit identifier les budgets (dépenses et financements) actuels alloués aux politiques de mobilité sur le territoire et les comparer aux moyennes des entités géographiques définies dans le PDUIF.

Une analyse des budgets alloués à la voirie des communes du territoire et de l'EPCI sera ainsi réalisée. Il s'agira de prendre en compte les coûts, dans la fonction 8 « aménagement et services urbains, environnement », des postes 821 « Équipements de voirie » et 822 « Voirie communale et routes » selon la nomenclature de la comptabilité publique M14. Une moyenne de budget par commune (intégrant les budgets communaux et intercommunaux) sera comparée avec les moyennes départementales. *(A venir pour la prochaine version du guide : des valeurs moyennes de ces catégories de dépenses par territoire à partir d'une analyse de la comptabilité des collectivités locales en lien avec le MINEFI).*

1. 2. Le diagnostic thématique

La suite du diagnostic sera axée par mode afin de mettre en exergue les points forts et les dysfonctionnements en termes de consistance des réseaux, offre de transport, qualité de service, adéquation à la demande, frein à l'usage de certains modes...

Le diagnostic complet permettra d'identifier les enjeux du territoire en matière de mobilité et pour chaque mode de déplacements en lien avec les objectifs et les défis définis dans le PDUIF. Ainsi, il doit être axé principalement sur les informations nécessaires à l'élaboration des actions du PLD et en particulier à celles du volet socle. Le présent chapitre présente les enjeux du diagnostic par mode dans les grandes lignes. **On se reportera aux boîtes à outils pour plus de détail.**

▲ Réseau viaire

La hiérarchisation de la voirie est le préalable à de très nombreuses actions dans l'objectif d'un meilleur partage de la voirie. Le diagnostic concernant le réseau viaire vise à identifier en premier lieu les usages du réseau (fonctions circulatoires selon les différents modes et fonctions urbaines). Il compare ces usages à la nature des voies et au tissu urbain dans lesquelles elles se situent. L'analyse de la sécurité routière doit faire ressortir les enjeux localisés d'amélioration sur le territoire.

▲ Transports collectifs

Le diagnostic sur les transports collectifs doit être axé principalement sur les domaines pour lesquels le PLD peut proposer des actions. L'évolution de la consistance et de l'offre sur le réseau ferré (train, RER, métro ou tramway) ne peut être traitée par un PLD mais les projets inscrits au PDUIF et au SDRIF doivent être pris en compte. Le diagnostic doit donc porter principalement sur le réseau de bus (y compris le transport à la demande) et les gares sous l'angle de l'intermodalité.

Le réseau de bus sera caractérisé : plan hiérarchisé, fréquences, amplitudes, fréquentation des lignes. Le diagnostic doit mettre en avant les difficultés de circulation des bus et identifier les points durs (carrefours, stationnement gênant...).



L'adéquation entre l'offre et la demande en desserte bus sera identifiée notamment dans les secteurs de développement urbain.

Pour chaque gare et équipement d'intermodalité, il s'agira d'identifier dans quelle mesure les objectifs de qualité de service définis dans le PDUIF sont atteints ainsi que les études de pôles en cours.

Une analyse de l'offre taxis et des espaces réservés à leur stationnement peut également avoir un intérêt selon les territoires.

▲ Piétons et accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Le diagnostic doit permettre de qualifier la "marchabilité" du territoire. Il s'agit de caractériser la qualité des itinéraires piétons les plus usuels et d'identifier ceux à améliorer ou à créer. Le diagnostic doit permettre d'apprécier le niveau d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite au regard des exigences à atteindre sur la voirie, l'espace public et aux points d'arrêts de bus. Si des Plans d'accessibilité de la voirie et des Espaces publics ont été réalisés, il faut aussi les prendre en compte.

▲ Vélo

Le diagnostic portant sur le vélo identifie les aménagements cyclables existants sur le territoire, les conditions de stationnement des vélos et les services vélos.

Concernant les aménagements cyclables, il s'agit de les cartographier en identifiant le type d'aménagement (bandes, pistes unidirectionnelles ou bidirectionnelles, double-sens cyclables, zones 30 et autres zones de circulations apaisées...), l'état de ces aménagements (qualité, usure, sécurité...) et d'identifier les discontinuités et les points de dysfonctionnement (difficultés de franchissement d'une coupure, intersections complexes...). Au sein des aménagements, l'avancement du réseau régional structurant doit aussi être mis en avant.

Un référencement du stationnement vélos existant devra être réalisé par type de stationnement (arceaux, arceaux abrités, consignes sécurisées...). Les carences en stationnement, notamment vis-à-vis des recommandations du PDUIF, doivent être identifiées.

Si des services vélos (vélos en libre-service, location, apprentissage du vélo, ateliers de réparation) existent sur le territoire, ils sont à caractériser (dimensionnement, fréquentation, gestionnaire...).

▲ Véhicules motorisés

Le diagnostic porte sur les voitures et les deux-roues motorisés. Une partie des analyses réalisées pour la hiérarchisation du réseau viaire concerne déjà ces modes de déplacement, trafics et sécurité routière notamment. Ces éléments sont à compléter sur la thématique du stationnement, levier majeur pour l'utilisation des modes individuels motorisés. L'analyse de l'offre en stationnement public et privé, sur et hors voirie, ainsi que du respect des réglementations est ainsi un des points majeurs du diagnostic.

Le recensement des services de covoiturage et d'autopartage et de leur usage complète ce diagnostic sous l'angle du développement des usages partagés de la voiture et de leur facilité d'accès pour le public. Le diagnostic identifie les besoins de développement. Enfin, un bilan de la localisation et du nombre de points de recharge pour les véhicules électriques est à mener.

▲ Services à la mobilité et plans de déplacements

Le PLD est l'occasion de faire le point sur le conseil en mobilité sur le territoire et les démarches de plans de déplacements tant en milieu scolaire qu'en entreprise.



▲ Marchandises et livraison

Concernant le transport de marchandises, le diagnostic met en avant l'existence ou non de sites logistiques sur le territoire et les éventuels besoins de développement. Il caractérise le transport de marchandises routier sur le territoire (itinéraires empruntés, jalonnement pour les poids lourds) ainsi que fluvial et ferroviaire.

Une analyse des conditions de livraisons doit être effectuée : offre en places de livraison, réglementation des livraisons et du stationnement des véhicules de marchandises et le contrôle du respect de ces réglementations.

▲ Données à recueillir

En préalable au diagnostic, le maître d'ouvrage et/ou le bureau d'études mandaté recueille les données qu'il n'a pas auprès des différents partenaires.

- Le STIF pourra transmettre des données concernant le réseau de bus, les gares et autres stations, le stationnement vélo et voiture en gare, les projets d'infrastructures.
- Les départements pourront transmettre des données concernant le réseau de voirie départementale (trafics, accidentologie, itinéraires cyclables, ...).
- Les communes doivent fournir leur PLU et les projets d'aménagements en cours.

L'ensemble des données nécessaires au diagnostic est précisé dans les fiches des boîtes à outils.

Afin d'accompagner les maîtres d'ouvrage dans l'amélioration de leurs gares, le STIF a décliné les objectifs affichés dans le PDUIF au travers de schémas directeurs thématiques. Ces schémas directeurs sont constitués des orientations de politique générale sur ces équipements, d'un référentiel de qualité de service, des principes de financement et de conventionnement entre le STIF et le maître d'ouvrage. Ils sont complétés par des cahiers de référence techniques qui détaillent les prescriptions techniques et les référentiels de qualité de service. Il existe 5 schémas directeurs :

- Le schéma directeur des gares routières
- Le schéma directeur des Parcs-relais
- Le schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations
- Le schéma directeur d'information voyageur
- Le schéma directeur d'accessibilité

Cette série de schémas directeurs et de cahiers de référence est complétée du Guide d'aménagement des points d'arrêts de bus et du Guide pour l'aménagement des pôles d'échanges d'Île-de-France.

2. Définition des objectifs et des grandes orientations

Sur la base des enjeux validés à l'issue de la phase de diagnostic, il convient de définir les grands objectifs que le PLD doit poursuivre et les orientations pour l'élaboration des actions.

Les objectifs du PLD doivent être conformes aux objectifs globaux du PDUIF en tenant compte de la spécificité des territoires. Les objectifs portent sur l'évolution de la mobilité des personnes et des biens. Ils peuvent aussi porter selon les enjeux du territoire sur des thématiques spécifiques (sécurité routière, accessibilité des personnes à mobilité réduite, accès à l'emploi etc.).

Les orientations sont établies de préférence par thème afin de préfigurer les grandes lignes des actions qui seront définies dans la phase suivante de l'étude du PLD. Cette étape permet notamment de valider des pistes d'actions sans pour autant réaliser, à ce stade, un détail précis des mesures et de la mise en œuvre de chaque action. Ces orientations devront être hiérarchisées et validées en comité de pilotage.



Si les éléments de diagnostic font en général assez facilement consensus, les orientations peuvent en revanche donner matière à débat. Pour faciliter l'élaboration d'un plan d'actions précis, il est pourtant indispensable d'avoir au préalable une base d'orientations qui ait l'assentiment de toutes les parties prenantes. La validation de cette étape de travail est donc essentielle. L'élaboration de scénarii n'apparaît pas comme une méthode efficiente. En effet, il vaut mieux se mettre d'accord sur le niveau d'ambition des orientations plutôt que de rentrer dans un exercice très consommateur de temps qui ne conduit qu'à reporter la définition du niveau d'ambition du PLD.

3. Programme d'actions

Le PLD vise à préciser localement les actions du PDUIF établi à l'échelle régionale. Il importe que les mesures inscrites dans le PLD puissent être mises en œuvre rapidement afin de changer les conditions de déplacements et de faire évoluer les comportements vers une mobilité plus durable. Les actions doivent donc être efficientes et en cohérence avec les capacités humaines et budgétaires des différents maîtres d'ouvrage. Dans ces conditions, le PLD doit être conçu comme un programme d'actions de court ou moyen termes.

La hiérarchisation de la voirie doit être établie dans le cadre du PLD car elle est le préalable à la définition de nombreuses actions. Cette réflexion assure la cohérence globale du PLD et la transversalité entre les actions qui seront définies par la suite. En posant toutes les questions utiles, la hiérarchisation de la voirie permet de cibler plus précisément les actions à réaliser. La hiérarchisation de la voirie, telle qu'elle doit être atteinte à l'horizon du PLD, voire à plus long terme, doit donc être fixée et partagée avant l'élaboration du plan d'actions.

Chaque action doit faire l'objet d'une présentation détaillée, sous-forme de fiche, comportant :

- un rappel synthétique du diagnostic et des dysfonctionnements,
- le(s) objectif(s) de l'action,
- la description de l'action (les rendus cartographiés sont à privilégier),
- le ou les maître(s) d'ouvrage de l'action,
- le calendrier prévisionnel de mise en œuvre,
- le budget estimatif,
- les partenaires financeurs,
- les indicateurs de suivi.

Les chapitres "boîtes à outils" du présent guide explicitent pour les actions du PDUIF devant être mises en œuvre localement le travail à mener pour leur élaboration et des recommandations quant à leur contenu. Chacune de ces actions fait l'objet d'une fiche qui a vocation à aider les EPCI en charge de l'élaboration d'un PLD. Chaque fiche présente les éléments suivants :

- rappel des objectifs du PDUIF,
- acteurs à associer pour l'élaboration de l'action
- données à recueillir
- analyse diagnostic à réaliser
- exemples d'actions y compris cartographies types
- maîtres d'ouvrages possibles
- éléments pour estimer le coût de l'action
- subventions mobilisables et financeurs potentiels
- indicateurs de suivi
- repères bibliographiques.

La première boîte à outils concerne les actions du volet socle, le deuxième les actions du volet à la carte.



4. Rédaction du projet de PLD

Le Plan local de déplacements peut être structuré de la façon suivante.

- résumé non technique
- description de la méthodologie employée pour son élaboration : méthodes de travail, acteurs associés, grandes étapes méthodologiques et de validation ;
- synthèse du diagnostic mettant en exergue les enjeux ;
- objectifs du PLD à l'horizon de 5 ans et, le cas échéant, vision du territoire à long terme vis-à-vis des questions de mobilité ;
- programme d'actions présenté sous forme de fiches par action. Une distinction est faite entre les actions relevant du volet socle du PDUIF et les actions relevant du volet à la carte. Il importe que chacune des actions puisse être réalisée (ou sa mise en œuvre débutée) dans les cinq ans suivant l'approbation du PLD.
- plan de financement des actions
- calendrier prévisionnel global de mise en œuvre des actions
- dispositif prévu l'animation de la mise en œuvre du PLD et son évaluation.
- synthèse du diagnostic environnemental et, le cas échéant, l'évaluation environnementale



CHAPITRE 6 : ARTICULER L'ELABORATION DU PLD ET SON EVALUATION ENVIRONNEMENTALE



© Christophe RECOURA - STIF





© Christophe RECOURA - STF

Le Décret n°2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement a étendu le champ d'application de l'évaluation environnementale.

Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2013, les PLD peuvent être soumis à évaluation environnementale, après un examen dit « au cas par cas » auprès de l'autorité environnementale,

Le présent guide explicite les grands principes et étapes à suivre pour conduire la démarche d'évaluation environnementale dans le cadre de l'élaboration d'un PLD.

Il ne détaille pas en revanche les méthodes à mettre en œuvre pour établir l'état initial de l'environnement, évaluer les actions ou définir des mesures compensatoires. Pour plus d'information sur ces sujets, il est souhaitable de se reporter à la documentation existante figurant en bibliographie. Il est également conseillé de se référer au rapport environnemental du PDUIF, qui permet de bien cerner les enjeux environnementaux liés aux politiques de déplacements et d'identifier de façon précise les impacts potentiels des différentes actions sur les différentes composantes de l'environnement.

1. Principes généraux de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est un processus itératif réalisé tout au long de la phase d'élaboration d'un plan, qui assure que les effets environnementaux des axes prioritaires et des recommandations de ce plan sont identifiés, appréciés, atténués s'ils sont négatifs, communiqués et suivis, ceci avant l'adoption du plan. L'évaluation accompagne chaque étape de la préparation du plan et constitue en ce sens un outil d'aide à la décision.

Les principes fondamentaux de l'évaluation environnementale sont les suivants :

- Etablir un état des lieux précis et complet : connaître les enjeux environnementaux du territoire ou du site concerné est essentiel pour avoir une base solide pour l'analyse ;
- Analyser les différentes solutions et opter pour celle qui a le moins d'impacts sur l'environnement : cela implique d'identifier tout au long du processus d'élaboration les effets potentiels des dispositions



envisagées sur l'environnement et de favoriser la décision n'ayant pas d'incidence négative ou, à défaut, celle ayant le moins d'incidences sur l'environnement en intégrant des mesures réductrices voire compensatoires ;

- Informer et suivre : informer et faire participer les citoyens et les acteurs concernés au processus de décision puis assurer un bilan régulier des effets sur l'environnement.

2. Du lancement de la démarche PLD à l'examen au cas par cas

Pour gagner en efficacité et en rapidité, il est fortement conseillé d'anticiper la démarche d'évaluation environnementale et de l'engager dès le lancement de la démarche PLD, en prévoyant sa réalisation en parallèle des étapes d'élaboration du PLD.

Compléments à venir pour la prochaine version du guide

En Île-de-France, la DRIEE réalise l'instruction de la demande d'examen au cas par cas pour le compte des préfets de département, autorités environnementales pour les PLD.

Dès le lancement de l'élaboration du PLD, le responsable de la démarche peut donc prendre contact avec le service de la DRIEE en charge de l'évaluation environnementale (service du développement durable des territoires et des entreprises – pôle évaluation environnementale) pour obtenir des informations. Cette étape peut aider les pétitionnaires à définir au mieux les éléments nécessaires à la procédure d'examen au cas par cas et à préparer la saisine de l'autorité environnementale.

La procédure d'examen au cas par cas concerne les élaborations, les révisions et les modifications des PLD.

Le président de l'EPCI ou du syndicat mixte doit saisir l'autorité environnementale (AE) pour examen au cas par cas, en lui transmettant des éléments relatifs à :

- la description des caractéristiques principales, de la valeur et de la vulnérabilité du territoire susceptible d'être touché par la mise en œuvre du PLD : Les « caractéristiques principales du territoire » renvoient à des informations permettant de dresser un portrait rapide du territoire concerné (nombre de communes, superficie, population ...). La « valeur » et la « vulnérabilité du territoire susceptible d'être touché par la mise en œuvre du PLD » renvoient à des informations permettant d'en appréhender les principales caractéristiques environnementales (nature de l'occupation du territoire, vulnérabilité aux risques, présence de zones d'intérêt écologique ou paysager, problématiques spécifiques ...). Pour ce volet, il est possible d'utiliser des informations et données issues des documents d'urbanisme (PLU et/ou SCOT) ou des contrats de développement territorial (CDT), et le cas échéant de leurs évaluations environnementales. Il est souhaitable en outre de cibler la description au regard de l'objet du PLD : données sur les flux de déplacement, le fonctionnement des réseaux, lien éventuel avec les perspectives d'aménagement, nuisances et problématiques associées (bruit, qualité de l'air ...).
- la description des caractéristiques principales du PLD : son objet, son contenu, sa portée (i.e. en quoi il définit un cadre pour d'autres projets ou actions). Des éléments sur son articulation avec le PDUIF et, le cas échéant, avec d'autres plans sur le territoire susceptibles d'interagir avec les enjeux du PLD peuvent également aider à en comprendre les objectifs. A cette fin, l'analyse menée au chapitre 2 du présent guide sur l'articulation entre le PLD et les autres documents de planification peut constituer une base pour repérer les documents pertinents à mentionner. Dans le cas d'une révision de PLD, il convient également de fournir des éléments relatifs au bilan des actions conduites dans le cadre du PLD à réviser. En fonction du stade d'avancement de l'élaboration du PLD, la description des pistes d'actions sera plus ou moins précise. Dans ces conditions, la présentation d'éléments liés aux incertitudes de la phase de mise en œuvre peut être intéressante, en particulier pour appréhender le point suivant.
- la description des principales incidences sur l'environnement ou la santé humaine de la mise en œuvre du PLD : en croisant les informations fournies au titre des deux rubriques précédentes, l'autorité chargée d'élaborer le PLD détermine, de la façon la plus complète possible, les grands types d'incidences attendues de la mise en œuvre du PLD, qu'il s'agisse d'effets liés à la mise en œuvre du plan dans son ensemble ou de sa mise en œuvre projet par projet sur une zone géographique spécifique.

La demande d'examen au cas par cas doit avoir lieu à un stade précoce mais suffisamment avancé du processus pour permettre de disposer des éléments nécessaires à la constitution du dossier de demande. La demande peut être effectuée :

- au plus tôt à l'issue de la phase de diagnostic, afin de bénéficier d'une vision des problématiques soulevées sur le territoire et d'une ébauche des pistes d'actions,
- au plus tard avant la finalisation des actions.



L'autorité environnementale émet un accusé de réception dont la date est publiée sur son site internet, ainsi que le document transmis par l'EPCI en charge de l'élaboration du PLD.

La décision d'obligation ou de dispense de réaliser une évaluation environnementale est rendue dans un délai de 2 mois à compter de l'accusé de réception. Cette décision est fondée, au regard des informations fournies par la personne publique responsable, sur la probabilité du plan d'avoir des incidences notables sur l'environnement, compte-tenu des critères de l'annexe II de la directive n°2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement qui vise à qualifier l'ampleur probable des incidences. Cette décision, notifiée au pétitionnaire et mise en ligne sur le site de la DRIEE, devra être jointe au dossier d'enquête publique.

NB : L'absence de réponse de l'autorité environnementale dans un délai de deux mois vaut obligation de la réalisation d'une évaluation environnementale.

La suite de ce chapitre ne concerne que les PLD soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas.

3. Réaliser l'évaluation environnementale

Partie à venir pour la prochaine version du guide

4. Elaborer le rapport environnemental

Compléments à venir pour la prochaine version du guide

Documents de référence :

Les textes de référence en matière d'évaluation environnementale des plans locaux de déplacements sont :

- le décret n°2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement
- les articles R.122-17 à 24 du code de l'environnement

Les principes de la procédure d'examen au cas par cas sont précisés dans une note de la DRIEE Île-de-France (<http://www.driee.île-de-france.developpement-durable.gouv.fr/la-procedure-d-examen-au-cas-par-r737.html>).

Le guide Évaluation environnementale des plans de déplacements urbains, CERTU, 2011 précise la méthode d'évaluation à mettre en œuvre pour les plans de déplacements urbains (http://www.environnement-urbanisme.certu.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Evaluation_environmentale_des_PDU.pdf)



CHAPITRE 7 : ARRETER, APPROUVER ET METTRE EN ŒUVRE LE PLD



© Christophe RECOURA - STIF





© Christophe RECOURA - STIF

1. Arrêter le projet de PLD

Le projet de PLD est arrêté par l'organe délibérant de l'EPCI ou du syndicat mixte en charge de son élaboration. Le document arrêté est ensuite soumis pour avis aux partenaires :

- au conseil régional d'Île-de-France ;
- au(x) conseil(s) départemental(aux) concerné(s) ;
- aux conseils municipaux concernés ;
- aux représentants de l'Etat dans le(s) département(s) concerné(s) ;
- au STIF
- à l'autorité environnementale si le PLD est soumise à évaluation environnementale.

Les personnes publiques associées ont trois mois pour émettre un avis et l'adresser à l'EPCI ou au syndicat mixte. Passé ce délai, leur avis est réputé favorable. L'avis des personnes publiques doit refléter leurs politiques en matière de déplacements et préciser les points d'accord et de divergence.

Textes de référence : Article R. 1214-10 du code des transports

2. Soumettre le projet à enquête publique

Une fois le projet de PLD arrêté et l'avis des personnes publiques recueilli, l'EPCI ou le syndicat mixte mène une enquête publique conformément à l'article L1214-32 du code des transports. L'enquête publique a pour objectif d'informer le public sur le projet de PLD, de faire participer la population et de recueillir leur avis sur ce projet.

Le président du tribunal administratif doit être saisi par l'EPCI ou le syndicat mixte pour ouvrir et organiser l'enquête publique. Cette demande doit préciser l'objet de l'enquête ainsi que la période d'enquête proposée. Elle comporte la décision de l'autorité environnementale faisant suite à la demande d'examen au cas par cas pour la réalisation d'une évaluation environnementale.



Le président du tribunal administratif désigne alors un commissaire enquêteur unique ou les membres d'une commission d'enquête dans un délai inférieur à 15 jours à compter de la date de saisie. Il nomme également un ou plusieurs suppléants au commissaire enquêteur ou aux membres de la commission d'enquête. Une fois le commissaire enquêteur ou les membres d'une commission d'enquête désignés, l'EPCI ou le syndicat mixte doit adresser une copie du dossier complet soumis à enquête publique.

Le dossier d'enquête publique est, conformément à l'article R 123-8 du code de l'environnement, constitué :

- du projet de PLD ;
- de l'évaluation environnementale et son résumé non-technique accompagnés de l'avis de l'autorité environnementale ou de la dispense d'évaluation environnementale ;
- des avis des personnes publiques associées ;
- le cas échéant, des avis des personnes publiques consultées à leur demande (représentants des professions et des usagers des transports, chambres consulaires, associations agréées de protection de l'environnement).
- de la délibération sur l'arrêt du projet de PLD ;
- de la lettre de demande auprès du Tribunal Administratif ;
- de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique ;
- de la décision de désignation du commissaire enquêteur par le tribunal administratif ;

Cette enquête est d'une durée minimale de 30 jours et ne peut excéder 2 mois, sauf dans les cas où une suspension de l'enquête ou une enquête complémentaire sont mises en œuvre. Toutefois, par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger celle-ci pour une durée maximale de 30 jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.

L'EPCI ou le syndicat mixte, pour ouvrir et organiser l'enquête publique, précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, les principales caractéristiques de l'enquête, à savoir :

- l'objet de l'enquête, sa date d'ouverture et sa durée ;
- la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour statuer ;
- les noms et qualités du Commissaire enquêteur (ou des membres de la Commission d'enquête) ;
- les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ;
- les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échanges envisagées ;
- la durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
- l'existence de l'évaluation environnementale réalisée si elle est nécessaire et de l'avis de l'autorité environnementale et le lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- l'identité de la ou des personnes responsables du projet ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
- le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

Un avis portant ces indications à la connaissance du public est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le(s) département(s) concerné(s).

L'EPCI ou le syndicat mixte désigne les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé. Cet avis est publié quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci. L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de l'EPCI ou du syndicat mixte pour ouvrir et organiser l'enquête, lorsque celui-ci dispose d'un site.

Un exemplaire du dossier soumis à enquête est adressé pour information, dès l'ouverture de l'enquête, au maire de chaque commune sur le territoire de laquelle le projet est situé et dont la mairie n'a pas été désignée comme lieu d'enquête.

Pendant l'enquête, les observations, propositions et contre-propositions du public peuvent être :

- directement consignées sur les registres d'enquête ;



- adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête.

En outre, les observations écrites et orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés.

Le Commissaire enquêteur ou le président de la Commission d'enquête peut :

- recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public ;
- visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants ;
- entendre les personnes concernées par le projet, plan ou programme qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile ;
- organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage. Il en informe le Préfet ainsi que le maître d'ouvrage et définit, en concertation avec eux, les modalités d'information préalable du public et du déroulement de cette réunion. La durée de l'enquête peut alors être prolongée de 30 jours sur décision motivée.

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, sous huitaine, l'EPCI ou le syndicat mixte et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. L'EPCI ou le syndicat mixte dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

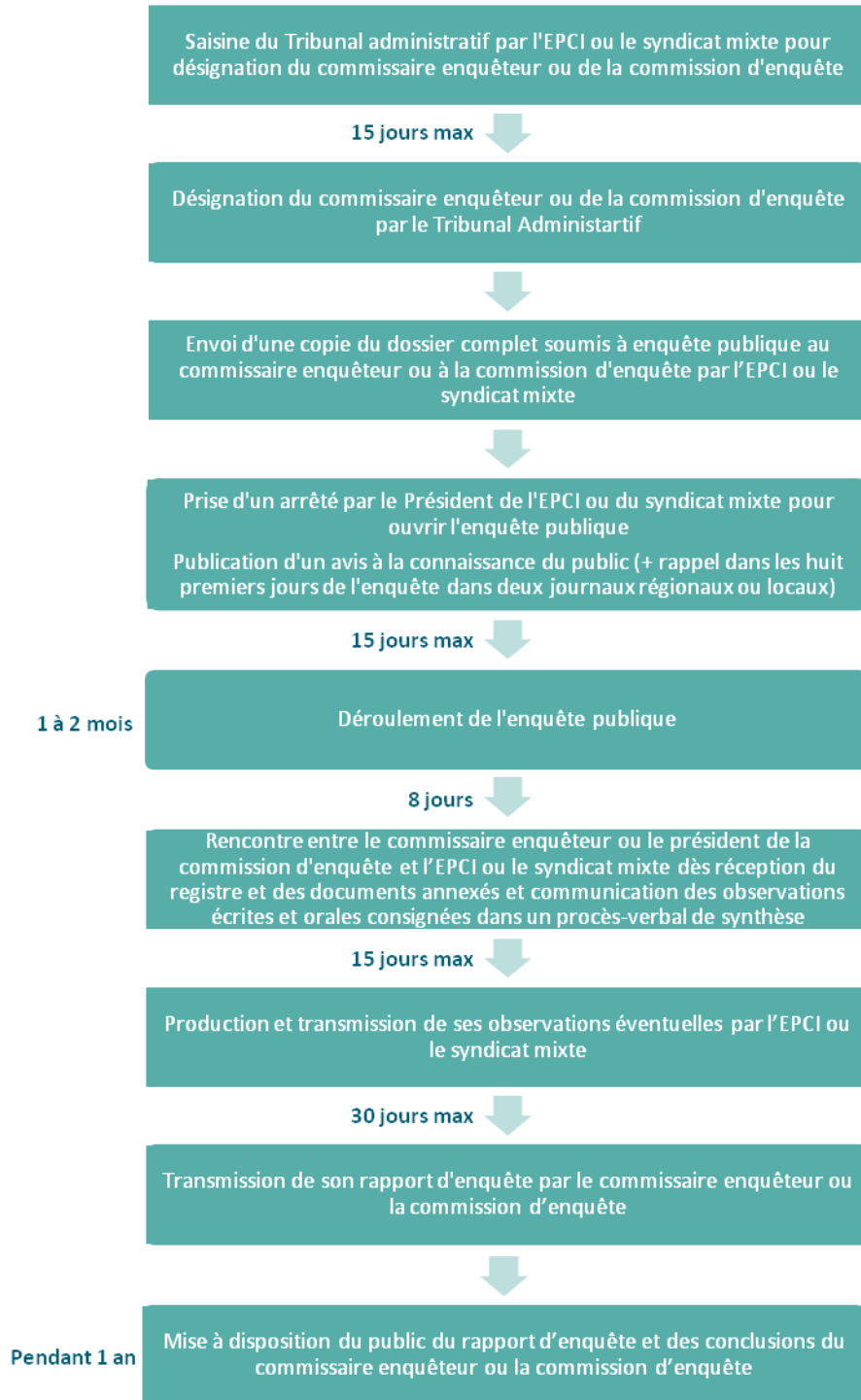
A l'issue de cette enquête, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête transmet son rapport au Président de l'EPCI ou du syndicat mixte dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'enquête. Le rapport comporte la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête ainsi que les observations éventuelles du maître d'ouvrage. Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables au projet.

La copie du rapport et des conclusions est adressée, par l'EPCI ou le syndicat mixte, à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture de chaque département concerné pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Lorsqu'il a publié l'avis d'ouverture de l'enquête sur son site internet, l'EPCI ou le syndicat mixte publie le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sur ce même site et le tient à la disposition du public pendant un an.

Textes de référence : Articles L. 123-1 à L. 123-19, et R. 123-1 à R. 123-33 du Code de l'environnement





Les différentes étapes de l'enquête publique

3. Approuver le PLD

Les modifications éventuelles du PLD suite au rapport de la commission d'enquête publique et des avis formulés par les partenaires et l'autorité environnementale doivent être faites avant son approbation.

Il revient ensuite à l'organe délibérant de l'EPCI ou du syndicat mixte d'approuver définitivement le PLD qui entre alors en application.



4. Financer les actions du PLD

4. 1. Les financements du STIF

Le STIF subventionne différentes actions et opérations :

- Les projets de pôles d'échanges :
 - Les études de pôles pour les pôles de desserte des secteurs denses et les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie
 - Les aménagements favorisant l'intermodalité en gare, dans le périmètre opérationnel du projet de pôle : stationnement vélo (Véligo), parcs-relais, gare routière et points d'arrêt bus, aménagements de voirie, ...
- Les aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus
- La mise en accessibilité PMR des points d'arrêt de bus
- L'amélioration de l'information-voyageurs en gare ou aux points d'arrêt de bus

4. 2. Les financements de la Région Île-de-France

Concernant les financements de la Région Île-de-France, l'ensemble des subventions mobilisables cité dans les boîtes à outils sont issues du Plan Régional de Mobilité Durable qui regroupe les thèmes suivants :

- Action territoriale (PLD et desserte des équipements régionaux)
- Sécurité routière
- Partage multimodal de la voirie
- Vélo
- Gestion durables de la route
- Nuisances sonores (routes)
- Ecomobilités
- Nouveaux véhicules urbains
- Innovation
- Fret et logistique
- Grands pôles de correspondance
- Nuisances sonores (rail)
- Schéma directeur d'accessibilité (SDA)
- Chartes aménagement-transport

4. 3. Les financements des départements

▲ Département de Seine et Marne

Le Département de Seine-et-Marne peut également participer au financement de certaines actions d'un PLD notamment dans le cadre des contrats départementaux d'aide aux territoires. Cela peut prendre en compte :

- les opérations d'aménagement portant sur la voirie et les espaces publics du volet socle du PLD, en complément des financements de la Région,
- les opérations d'aménagement portant sur la voirie et les espaces publics, les adaptations des espaces ferroviaires, les gares routières, les parcs-relais ou parcs à vélo Véligo pour les grands pôles de correspondance, les pôles de desserte des secteurs denses et les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie, selon certaines conditions.

Par ailleurs, le Département de Seine-et-Marne peut également apporter une participation financière pour le fonctionnement de services de transport à la demande et pour la réalisation des études préalables à leur mise en œuvre.

▲ Département des Yvelines

Dans le cadre de ses politiques publiques locales d'aménagement et de solidarité et afin de mieux accompagner les collectivités dans leurs projets, le Département des Yvelines a mis en place une douzaine dispositifs de subventions sur la thématique des déplacements des Yvelinois (intermodalité : gares routières, parcs relais et services de transport à la demande, projets locaux de circulations douces, feux tricolores ...).



Pour plus de détails, merci de consulter le guide des aides aux communes et aux intercommunalités du Département sur le site internet du Département :

http://www.yvelines.fr/aides/?post_type=aide&adv-search=1&s_beneficiaire=&s_competence=deplacements&s=

▲ Département de l'Essonne

En Essonne, des subventions départementales sont possibles dans le cadre des contrats de territoire. Ceux-ci permettent de financer, en investissement, un certain nombre d'actions qui se retrouvent dans les PLD : aide à la réalisation d'infrastructures en faveur des transports collectifs, soutien aux nouveaux modes de déplacements, aménagement de circulations douces, financement de travaux de voirie et d'aménagement urbain, financement d'études préalables.

Depuis le 16 décembre 2011, un nouveau dispositif de contractualisation entre le Département des Hauts-de-Seine et les communes permet désormais une aide à l'investissement dans différents secteurs : équipements publics, culturels, voiries, enseignements, socio-éducatifs ou sanitaires et sociaux. La contractualisation se décline à travers des contrats pluriannuels de développement d'une durée de 3 ans, portés par la commune. En accord avec le Département, elle propose un programme d'investissement et de fonctionnement bâti sur les projets phares de la commune.

Pour celles qui ne souhaitent pas s'inscrire dans ce dispositif, les demandes de financements départementaux sollicités restent bien sûr instruites dans le cadre des dispositifs existants.

▲ Département de Seine-Saint-Denis

Le Département de Seine-Saint-Denis n'a pas de dispositif spécifique de subventions aux collectivités locales concernant la mobilité.

▲ Département du Val de Marne

Le Département du Val de Marne peut subventionner plusieurs types d'actions inscrites dans un PLD :

- Les aménagements cyclables inscrits au schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC) sous réserve de l'approbation de la charte pour le jalonnement des itinéraires départementaux
- Les stationnements d'attache vélo en deux points sous réserve de l'approbation de la charte pour le jalonnement des itinéraires départementaux
- Les aménagements en matière de résorption des points noirs bruit ferroviaires.

▲ Département du Val d'Oise

Le Département du Val d'Oise peut apporter des subventions aux collectivités via son Programme d'Aide aux Routes Communales et Communautaires (ARCC) sur les thématiques suivantes :

- Pacifier la voirie
- Mettre en place un réseau structurant d'itinéraires cyclables
- Rendre la voirie cyclable à l'échelle locale
- Réserver de l'espace pour le stationnement vélos sur l'espace public (aux abords des collèges)
- Rendre la voirie accessible
- Mettre en accessibilité les points d'arrêt de bus
-

5. Evaluer la mise en œuvre du PLD

Une fois le PLD définitivement approuvé, il convient d'évaluer la mise en œuvre de celui-ci et l'atteinte de ses objectifs. Plutôt qu'une évaluation en forme de bilan, réalisée à la fin de la mise en œuvre du PLD, avant la révision de celui-ci, il est conseillé d'opter pour un suivi et une évaluation en continu du PLD.

Cette forme d'évaluation, adoptée pour l'évaluation du PDUIF, présente en effet l'avantage d'alerter rapidement sur d'éventuelles difficultés de mise en œuvre, ce qui permet ainsi de les corriger efficacement, sans attendre la révision du PLD. Une évaluation en continu, avec un point d'avancement annuel constitue également un outil permettant de mobiliser



les différents responsables de la mise en œuvre du PLD. De plus, ce type d'évaluation n'engendre que peu de travail supplémentaire quand les indicateurs sont définis avant la mise en œuvre : il suffit de les compiler au fur et à mesure de l'avancement des actions.

Le PLD peut être l'occasion de créer des bases de données au format SIG notamment dans le cadre du diagnostic. Ces bases seront à compléter en fonction de la réalisation des actions.

Pour chacune des actions du PDUIF à décliner dans le PLD, ce guide propose, dans les fiches de boîtes à outils, des indicateurs de suivi qui peuvent être retenus pour l'évaluation du PLD. Il s'agit aussi bien d'indicateurs permettant d'évaluer l'avancement de la mise en œuvre du plan d'actions, que d'indicateurs permettant de mesurer les résultats obtenus par la concrétisation du plan d'actions.

A des fins d'évaluation et de suivi de la mise en œuvre de l'ensemble du PDUIF, les bases de données, consolidées dans le cadre du PLD par le pilote, au format SIG des principaux indicateurs (itinéraires cyclables aménagés, couloirs bus, zones 30...) seront à transmettre à l'OMNIL qui pourra ensuite bâtir des indicateurs de suivi consolidés à l'échelle régionale.



BOITE A OUTILS N°1 : LES FICHES DES ACTIONS DU VOLET SOCLE



© Christophe RECOURA - STIF





Etape préalable : Hiérarchisation de la voirie

Contexte et Objectifs

Les objectifs de la hiérarchisation de la voirie

Le réseau de voirie francilien est composé de voies de nature très différente, de l'autoroute à quatre voies de circulation par sens à la voie de desserte locale, en passant par les boulevards urbains du cœur de l'agglomération. Les fonctionnalités que ces différentes voies doivent assurer dépendent étroitement de leur configuration mais aussi des territoires dans lesquelles elles sont situées.

En zone urbaine, l'espace public forme la trame de la ville. Lieu par excellence des déplacements, il est aussi au centre des pratiques sociales, de la citoyenneté et de la perception de la ville.

A l'échelle des PLD, la hiérarchisation de la voirie est un outil pour prendre en compte les différents usages de l'espace public et fixer les règles d'un meilleur partage multimodal de la voirie. Les recommandations du partage de la voirie sont donc différenciées selon une hiérarchisation du réseau et selon la nature urbaine des territoires.

Les différentes catégories de voirie dans le PDUIF

Le PDUIF distingue trois niveaux de voirie au sein du réseau francilien :

- Le réseau à caractère magistral,
- Le réseau à caractère structurant,
- Le réseau à caractère local.

Hiérarchie des voiries	Le réseau à caractère magistral	Le réseau à caractère structurant	Le réseau à caractère local
Vocation	<ul style="list-style-type: none">• déplacements moyenne et longue distance voiture / poids lourds• les lignes de transports collectifs, lignes Express exploitées en bus ou cars, doivent y trouver un support efficace	<ul style="list-style-type: none">• déplacements moyenne distance• support prioritaire des lignes de transports collectifs structurantes• support prioritaire des maillons terminaux pour les poids lourds• en zone urbanisée, support des déplacements à pied et à vélo	<ul style="list-style-type: none">• déplacements de courte distance• enjeu de partage de la voirie y est particulièrement prégnant en zone urbaine pour assurer la priorité aux modes actifs
Consistance	<ul style="list-style-type: none">• réseau routier national• boulevard Périphérique• portions de voirie départementales aux caractéristiques voies rapides	<ul style="list-style-type: none">• réseaux structurants départementaux• portions de voirie tramway, T Zen, Express et Mobilien• portions de voies communales assurant la continuité des fonctionnalités du réseau à caractère structurant	<ul style="list-style-type: none">• le réseau local est défini en retranchant le réseau à caractère magistral et le réseau à caractère structurant de l'ensemble des voiries franciliennes

Tableau caractérisant les 3 niveaux de hiérarchie de voiries du PDUIF



La hiérarchisation à inscrire dans un PLD

Le réseau magistral est défini de manière exhaustive par le PDUIF. En revanche, les réseaux à caractère structurant et à caractère local n'ont pas été précisés complètement par le PDUIF, conformément au principe de subsidiarité.

L'élaboration d'un PLD est le cadre pertinent pour approfondir et préciser la hiérarchisation de la voirie à l'échelle des territoires et définir précisément quelles voies appartiennent aux réseaux locaux et structurants. Ainsi, le réseau structurant peut être complété par rapport au PDUIF : le PLD peut ajouter des voies au réseau structurant, mais ne peut pas en retirer.

Afin d'établir la hiérarchisation du réseau de voirie, il convient d'analyser les usages des différentes voies, et ensuite de classer les voiries communales et communautaire. Les voiries départementales ont, quant à elles, déjà fait l'objet d'un classement dans le PDUIF, qui peut être approfondi avec les départements concernés à l'occasion du PLD. Selon les besoins locaux, des sous-catégories peuvent être créées au sein du réseau structurant et du réseau local, ce qui permet de définir des principes d'aménagement adaptés au territoire.

La hiérarchisation prendra en compte les contraintes particulières liées aux routes à grande circulation qui font l'objet de règles particulières en matière de police de la circulation. Le représentant de l'Etat dans le département est chargé de faire les arrêtés nécessaires à la mise en œuvre des projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies ou de toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination.

La hiérarchisation est indispensable à la définition de plusieurs fiches-actions du PLD puisqu'elle permet d'établir les principes d'aménagement de la voirie. Il est donc nécessaire de la préciser dès le début de la phase de définition des actions. Ce travail doit être mené avec l'ensemble des partenaires, les communes en particulier, et être validé en même temps que les enjeux du PLD.

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Etat, en particulier si présence de routes à grande circulation
- Département
- Région Île-de-France
- Communes
- STIF et exploitants des lignes de bus, T Zen et tramways
- Associations et représentants du monde économique

Diagnostic

▲ Données nécessaires

L'analyse des données est facilitée si les données recueillies sont sous une forme de système d'information géographique (SIG). De nombreuses bases de données existantes peuvent être utilisées à cet effet (bases IGN, STIF, gestionnaires de voirie) et notamment les données disponibles dans le cadre de l'Open data.

- Caractéristiques de la voirie :
 - cartographie des voies avec leurs caractéristiques : nombre de files, largeur de chaussée, gestionnaire... (Source : Départements, EPCI, communes)
 - réglementation : vitesse maximale autorisée, routes à grande circulation (Source : DRIEA, Départements, EPCI, communes) ;
 - stationnement : localisation du stationnement pour les voitures et les deux roues, des aires de livraison (Source : EPCI, communes) ;
 - itinéraires des lignes de bus en particulier Mobilien et Express (Source : STIF) ;
 - aménagements en faveur des modes actifs : aménagements cyclables et stationnement vélo, analyse qualitative des trottoirs et traversées piétonnes (Source : Départements, EPCI, communes) ;
- Usage :
 - niveaux de trafic (Source : Départements, EPCI, communes),
 - fonctionnement des carrefours (Source : Départements, EPCI, communes),



- Vitesses pratiquées (si données existantes) (Source : Départements, EPCI, communes)
- Accidentologie (Source : Départements, Observatoire Régional de la Sécurité routière)
- Localisation des principaux pôles générateurs de déplacements et de leur densité (Source : EPCI, communes)
- Projets de création ou de requalification de la voirie (Source : Départements, EPCI, communes)

▲ Analyses

Identifier les fonctions circulatoires assurées par la voirie :

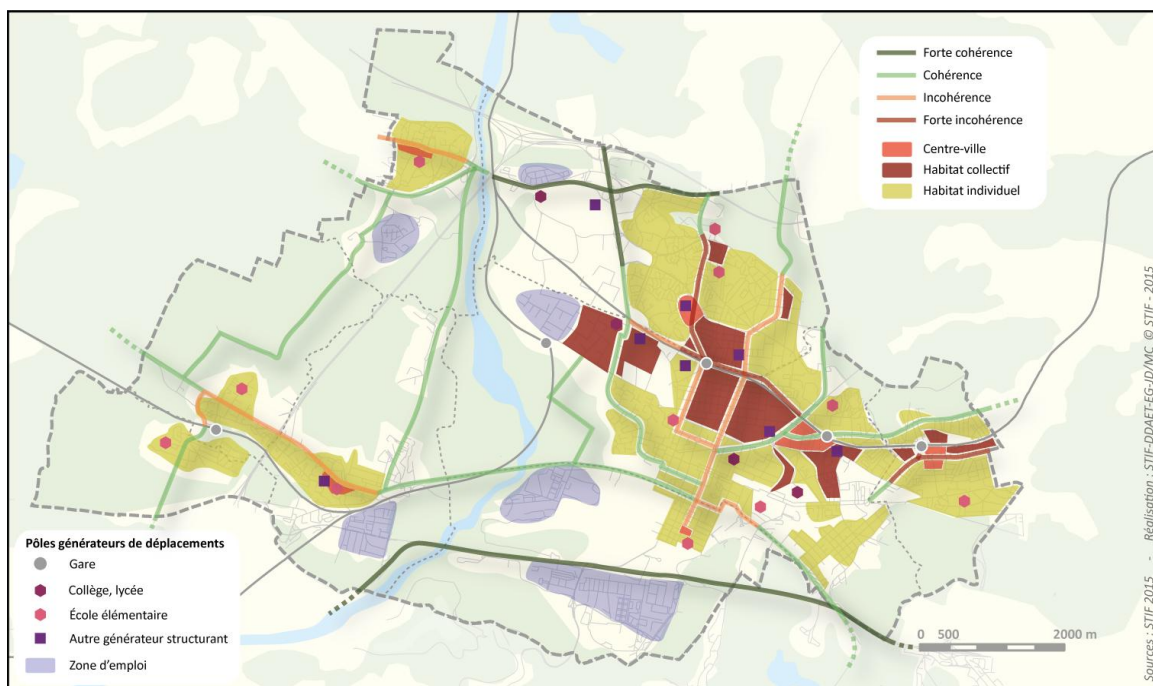
- Usages selon les différents modes (voiture, piétons, vélos, transports collectifs, deux-roues motorisés, poids lourds) ;
- types de trafic supportés par les voies : desserte locale, échange, transit, congestion ;
- identification des difficultés de circulation des bus et conflits d'usage ;
- identification des sections difficilement praticables pour les piétons et les vélos ;
- Identification des difficultés de livraison et d'accès aux sites logistiques (repérages terrains, études déjà menées, ...)

Identifier les fonctions urbaines de la voirie :

- Densité du bâti
- Type de tissu urbain traversé : centres-villes, centres-bourgs, zones résidentielles, zones d'activités économiques, zones commerciales, pôles de transports collectifs ;
- Espace accordé aux modes alternatifs : largeur des trottoirs, densité de passages piétons et de sorties riveraines, présence d'aménagements cyclables, présence de couloirs bus et de points d'arrêts de bus ...
- Espace accordé aux modes motorisés individuels : présence de stationnement sur voirie, nombre de voies de circulation...
- Fonctionnalités de l'espace public non liées aux déplacements (ex : terrasses, marché, lieu de rencontre),

▲ Exemple de rendu

Le diagnostic devra aboutir à la création d'une carte qui identifie les sections de voirie pour lesquelles la fonction circulatoire n'est pas cohérente avec la fonction urbaine existante ou projetée.



Exemple de carte de diagnostic action PMV : Cohérence entre les fonctions circulatoires et les fonctions urbaines du réseau de voirie



Elaboration de la hiérarchisation cible de la voirie

La hiérarchisation de la voirie traduit la vision de la voirie et de l'espace public partagée par les différents acteurs de la mobilité sur le territoire du PLD. Il est souvent nécessaire de se projeter, pour la hiérarchisation de la voirie, à un horizon plus lointain que celui du PLD.

Elle identifie la priorisation des usages pour chaque section de voie et la traduit en catégories et principes d'aménagement. Elle permet ainsi de trouver des solutions aux dysfonctionnements observés et d'accompagner l'évolution urbaine du territoire.

▲ Formalisation de la hiérarchisation de la voirie

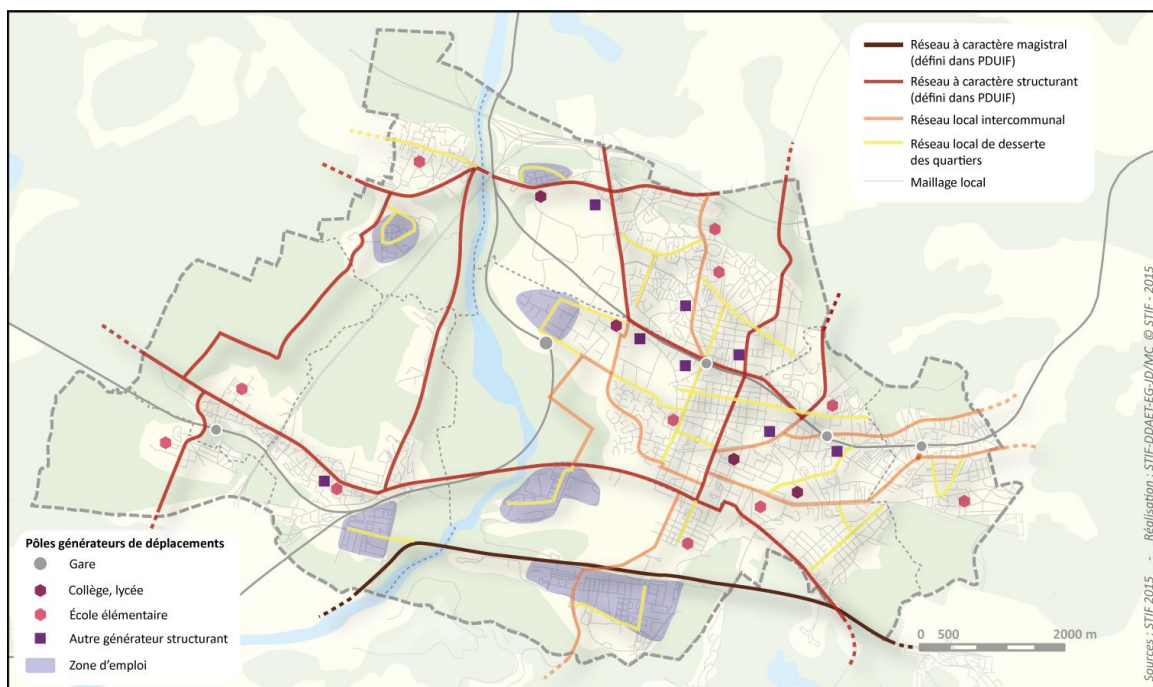
La hiérarchisation prend la forme :

- d'une carte identifiant des catégories de voie
- assortie de principes d'aménagements et règles d'usage pour chaque catégorie de voie, en particulier les limitations de vitesse.

▲ Exemple de rendu

Elle reprend le réseau magistral du PDUIF et précise les réseaux structurant et local. Elle peut comporter autant de catégories que nécessaire au sein des réseaux structurant et local.

Le réseau structurant complété sera adressé au STIF qui centralisera les informations dans le cadre de l'OMNIL. Ces données seront transmises au STIF préférentiellement au format SIG pour consolidation et mise à jour des cartes figurant au PDUIF.



Exemple de carte pour les actions PMV prévues : Hiérarchisation du réseau de voirie au terme du PLD



Mise en œuvre

Maîtres d'ouvrage

La mise en œuvre de la hiérarchisation de la voirie se fait à travers la mise en œuvre des actions du PLD impactant la voirie, qui doivent toutes concourir à se rapprocher de la hiérarchisation cible.

Subventions mobilisables

Il n'y a pas de subventions mobilisables en propre pour la hiérarchisation de la voirie, mais les subventions disponibles pour l'élaboration du PLD, d'une part, et la mise en œuvre de ses différentes actions, d'autre part, bénéficient de fait à la hiérarchisation.

Indicateurs de suivi

Le suivi de la mise en place de la hiérarchisation de la voirie se fait à travers l'évaluation de l'avancement de l'ensemble des actions du PLD.

Références bibliographiques

- Diagnostic et orientations pour le nouveau PDUIF (pp 30-31), STIF, 2009
- PDUIF chapitre 3 Partage multimodal de la voirie
- Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines, Certu, 2009
- Savoirs de base en sécurité routière, fiche 11, Sécurité et hiérarchie des voies urbaines, Certu, 2012



Action 2.4 : un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé

Contexte et objectifs

Le réseau de bus est une composante essentielle dans le système de transport francilien dont l'ampleur va continuer de croître. Il est primordial d'améliorer sa visibilité et sa lisibilité. Pour cela, la hiérarchisation proposée par le PDUIF repose sur cinq catégories de lignes :

- Les lignes Express sont des lignes d'intérêt régional, elles assurent les dessertes de pôle à pôle et peuvent emprunter les voies express.
- Les lignes Mobiliens sont des lignes d'intérêt régional, elles offrent une forte capacité de desserte des territoires urbains denses et assurent une fonction de maillage essentielle avec le réseau structurant.
- Les lignes fortes desservent des territoires urbains denses à Paris, en cœur de métropole ou dans les bassins de vie, mais la demande de transport sur ces lignes ne nécessite pas une offre cadencée toute la journée ou toute la semaine.
- Les lignes locales sont complémentaires des autres services, elles assurent une desserte fine des territoires.
- Les dessertes de proximité sont des lignes ayant un itinéraire court couvrant une ou deux communes, elles assurent une fonction de desserte très locale. Cette catégorie intègre les services de type transport à la demande.

A chaque catégorie de ligne sont associés des objectifs de niveaux de service selon les jours de circulation, l'amplitude horaire, la fréquence de passage, l'information aux points d'arrêt, les aménagements en faveur de la circulation des bus (vitesse commerciale), les correspondances avec le réseau de transport structurant et la longueur de ligne.

Express	Mobilien	Forte	Locale	Proximité
☰ Tous les jours	☰ Tous les jours	☰ 6 - 7 jours	☰ Jours ouvrables et samedi	☰ Jours ouvrables
🕒 6h - 21h	🕒 5h30 - 0h30	🕒 6h - 22h	🕒 En journée	🕒 Non renseigné
🕒 30 - 60 min	🕒 5 - 10 min	🕒 5 - 15 min	🕒 Non renseigné	🕒 Non renseigné
🚏 Dynamique	🚏 Dynamique	🚏 Dynamique	🚏 Fixe	🚏 Non renseigné
🚏 Tronçons en site propre	🚏 Tronçons en site propre	🚏 Tronçons en site propre	🚏 Non renseigné	🚏 Non renseigné
🚏 Longueur 20 km correspondances avec 2 gares	🚏 Correspondances avec 2 gares	🚏 Correspondances avec 1 gare	🚏 Correspondances avec 1 gare	🚏 Inférieur à 5 km 2 communes

En complément, il convient de rendre les réseaux de bus plus attractifs pour les voyageurs selon deux axes d'action principaux :

1/ Identifier les carences de desserte : déterminer les secteurs moins bien desservis et les projets urbains nécessitant une adaptation du réseau. Le PLD doit mettre en avant les carences de desserte ainsi que les projections d'évolution du territoire (tant en termes de population et d'emplois que pour le réseau viaire) nécessitant une desserte bus. Sur les axes où le PLD aura programmé un traitement opérationnel des points durs de circulation et/ou un traitement du stationnement et des livraisons, le PLD pourra également, en collaboration avec le STIF, identifier des grandes tendances de développement de l'offre dans les 5 ans. Ces tendances seront, par la suite étudiées, avec les opérateurs ; seul le Conseil du STIF décidera leur mise en œuvre ou non, selon le contexte de voirie et les conditions de respect de la production de l'offre contractuelle par les opérateurs. Ainsi, le PLD n'a pas pour objectif de définir une restructuration globale du réseau de bus. Ce travail est exclusivement piloté par le STIF et les validations sont du ressort du conseil du STIF. Une concertation avec les collectivités et exploitants concernés est réalisée par le STIF, dans le cadre du contrat STIF-RATP pour les lignes exploitées par cette dernière et dans le cadre des contrats passés entre les transporteurs et le STIF auxquels les collectivités locales peuvent être associées, via les conventions partenariales le cas échéant, pour les autres lignes.



2/ fiabiliser les conditions de circulation des bus pour assurer une bonne vitesse commerciale et la régularité des services. Cela doit être l'objectif principal du PLD concernant le bus. Cette amélioration est essentielle à l'amélioration des conditions de transport et à la bonne efficacité des moyens déjà mis en place. Par ailleurs, cela est un préalable indispensable au déploiement de tout renfort d'offre pour deux raisons : elle est essentielle pour le voyageur (suppression des points durs de voirie et amélioration de la régularité) et elle permet, à moyens financiers constants, de réaliser l'intégralité de l'offre contractuelle. La mise en place de priorités bus aux carrefours pour les lignes Mobilien est d'ailleurs une prescription du PDUIF. L'aménagement de couloirs bus ou de site propre bus ou le franchissement de points durs est également une réponse pour améliorer la circulation des bus. Il nécessite une implication des gestionnaires de voirie pour aménager des routes et rues facilement accessibles par les bus mais aussi une mobilisation des pouvoirs de police pour faire respecter les réglementations. Cet axe d'action doit donc être central dans le PLD et porté par l'ensemble des collectivités.



Les gestionnaires de voirie assurent la priorité aux carrefours des lignes de tramway, T Zen et Mobilien

Cette action doit être élaborée en lien avec les actions PMV « Hiérarchisation de la voirie », 2.5 « Aménager les pôles d'échange », 6.1 « Rendre la voirie accessible » et, le cas échéant, les actions du volet à la carte 2.6 « Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs ».

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- STIF
- Opérateurs de transport
- Gestionnaires de voirie : communes, EPCI, département(s)
- Collectivités du bassin de transport hors du périmètre du PLD, le cas échéant
- Signataires des conventions partenariales associées aux contrats type 2

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Liste des données

Plusieurs des données nécessaires au diagnostic seront fournies dans la **contribution du STIF** au début de l'élaboration du PLD :

- hiérarchisation du réseau bus ;
- perspectives d'évolution de l'offre bus : axes d'action du plan pluriannuel de développement de l'offre bus décidé par le STIF pour la période 2013 - 2016 et rappel des conditions préalables à la mise en œuvre des renforts d'offre ;
- données d'offre et de demande :
 - nombre de courses par ligne à l'heure de pointe du matin et à la journée ;
 - amplitude horaire ;
 - fréquentation des lignes (par classe de trafic en nombre de voyageurs par jour) ;
- données géographiques (SIG) :
 - localisation des points d'arrêts ;
 - tracé des lignes de bus.
- Pour certaines lignes (Paris et petite couronne) : analyses synthétiques des difficultés de circulation des bus.



Les autres données doivent être collectées par l'EPCI ou son prestataire :

- aménagements de voirie existants en faveur des bus : localisation et nature de chaque aménagement : couloirs bus avec ou sans séparateur, largeur des couloirs, couloir d'approche aux carrefours, priorités aux feux... (Source : *Gestionnaires de voirie*) ;
- aménagements de voirie à l'étude et/ou programmés (Source : *Gestionnaires de voirie*) ;
- le cas échéant, études des points durs bus réalisées par certains Départements ;
- temps de parcours des bus, via les fiches horaires, aux heures de pointe et aux heures creuses ou données de chronométrage (Sources : *fiches horaires ou transporteurs*) ;
- indicateurs de régularité, ou tout autre indicateur reflétant la variabilité des temps de parcours en fonction des conditions de circulation routière (Source : *transporteurs*)
- plans transporteurs ou plans de bassin le cas échéant (Source : *transporteurs*) ;
- dans le cas où des lignes de desserte de proximité existent sur le territoire (services réguliers locaux ou transport à la demande) : caractéristiques des lignes et organisation, données de fréquentation lorsqu'elles sont disponibles (source : *collectivités locales délégataires de la compétence du STIF*)
- pôles générateurs de trafic, les densités de population et d'emploi actuelles et les projets urbains à l'horizon du PLD (source : *EPCI, communes*)

Méthodologie de travail

- Analyse des données ;
- Entretiens avec les transporteurs, le STIF et les signataires des conventions partenariales associées aux contrats type 2

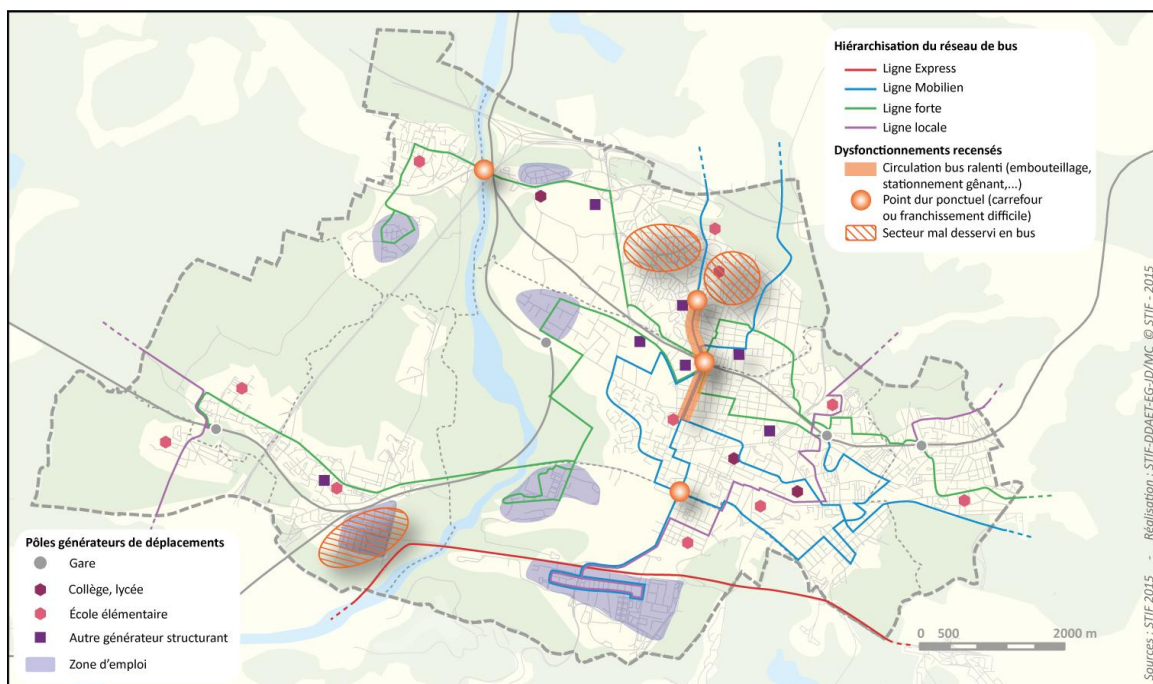
▲ Analyses

- Identifier les écarts entre la hiérarchisation actuelle des lignes et le niveau de service offert (amplitude horaire, fréquence, ... cette analyse doit se mener par tronçons ou sous-lignes, car les offres des lignes ne sont pas systématiquement uniformes sur leur parcours.
- Analyser les difficultés de circulation des bus et identifier les causes : forte influence de la congestion routière, existence de points durs récurrents, remontées de file aux carrefours, mauvaise localisation des points d'arrêts et leur inter distance, présence de véhicules à l'arrêt (livraisons et autres) sur les voies empruntées par les bus, voire dans les couloirs bus, etc. Ces points durs doivent être mis en perspective avec l'offre de bus actuelle : le nombre de passage de bus sur chaque tronçon permet de prioriser le traitement des points durs. Une analyse de la charge vis-à-vis de la capacité de la ligne peut aussi être réalisée sur certaines lignes.
- Analyser l'adéquation entre l'offre bus et la demande, selon les tronçons et selon les tranches horaires, de manière à mettre en évidence
 - des carences d'offre en situation actuelle ou à horizon 5 ans,
 - des suroffres éventuelles, qui offriraient des possibilités de redéploiement des moyens entre les lignes.
- Identifier les carrefours où les lignes Mobilien, T Zen ou tramway n'ont pas la priorité et où il y a des difficultés de circulation spécifiques.

▲ Exemple de rendu

- Carte des lignes de bus selon la hiérarchisation des lignes
- Carte de couverture du réseau de bus, faisant figurer les pôles générateurs de trafic, les densités de population et d'emploi actuelles et les projets urbains à l'horizon du PLD.
- Carte d'offre cumulée par tronçons (nombre de bus par jour) ;
- Carte des vitesses commerciales par tronçon ou à minima des tronçons présentant une vitesse commerciale faible et une forte irrégularité (sur la base d'éléments quantifiés)
- Carte de synthèse présentant les principaux points noirs pour la circulation des bus et la nature des dysfonctionnements pour les lignes existantes et les secteurs à mieux desservir en bus





Exemple de carte de diagnostic action 2.4 : Principaux dysfonctionnements de circulation des bus

Plan d'actions

▲ Définition des actions

Pour les points durs diagnostiqués comme prioritaires

- Définir, en étroite collaboration avec les gestionnaires de voirie concernés, la nature des aménagements à réaliser pour résoudre les principaux dysfonctionnements identifiés lors du diagnostic, et programmer leur réalisation. Les points durs qui pénalisent la circulation de lignes Mobilien doivent être traités en priorité.
- Améliorer le contrôle des infractions en appliquant plus fréquemment le pouvoir de Police

Une attention particulière devra porter sur la gestion des livraisons sur les axes circulés par des bus. Un dimensionnement suffisant en aires de livraisons et une réglementation adaptée devra être mise en place dans les secteurs commerçants afin d'éviter des stationnements illicites sur voirie ou dans les couloirs bus handicapant la circulation des bus.

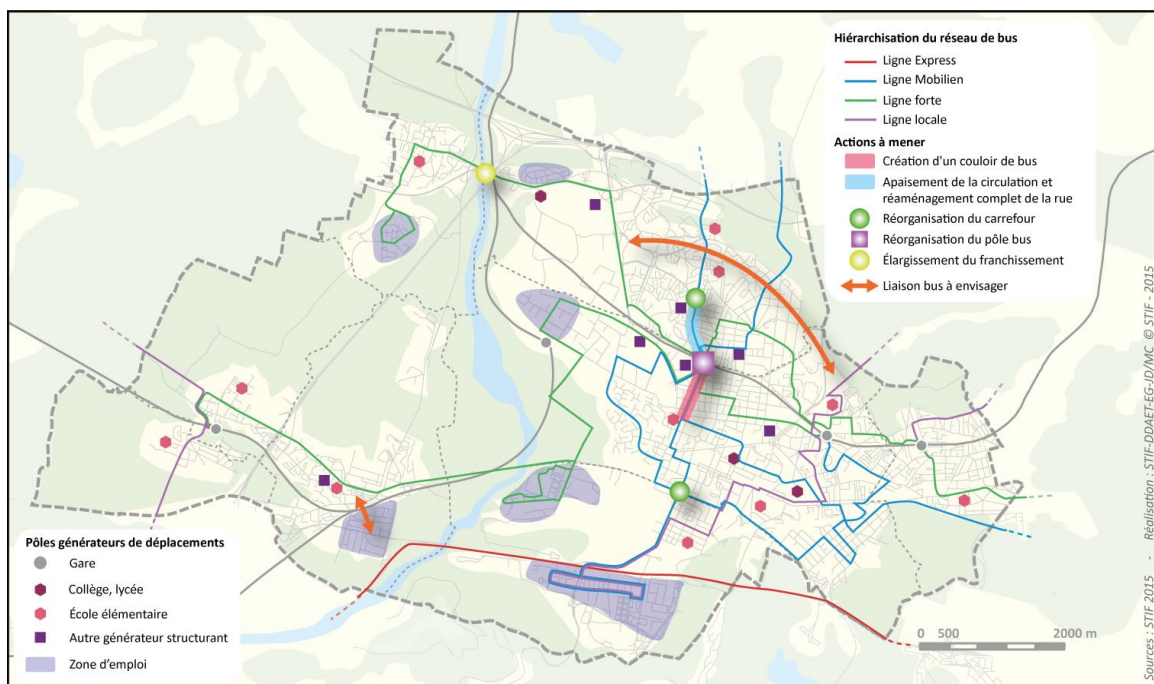
Pour la hiérarchisation du réseau et le développement de l'offre :

- Préciser, en collaboration étroite avec le STIF, les grands principes de restructuration du réseau à l'horizon du PLD (5 ans). Il peut s'agir de définir des liaisons structurantes à conforter, des mesures d'amélioration de la lisibilité du réseau (travail sur les sous-lignes, les itinéraires dissociés) et une hiérarchisation objective du réseau, dans le cas où la hiérarchisation actuelle n'est pas satisfaisante.
- Identifier les besoins en termes de transport à la demande ou de desserte de proximité et définir les principes de services

▲ Exemple de rendu

- Cartographie des aménagements bus programmés dans le cadre du PLD ;
- Cartographie de l'évolution du réseau viaire (création, requalification)
- Cartographie des secteurs avec carences de desserte et des projets urbains présentant des nouveaux besoins de desserte





Exemple de carte pour les actions 2.4 prévues : Optimisation du réseau de bus

▲ Estimation financière des actions

- Coût des investissements pour la réalisation des aménagements de voirie
- Coût des investissements pour la mise en place de priorités aux feux : investissement sur le système de feux et sur les véhicules le cas échéant

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- aménagements de voirie en faveur des bus : Département, EPCI, communes
- mise en œuvre des actions liées à la hiérarchisation et la restructuration du réseau de bus : STIF
- équipements des bus pour la détection aux carrefours : opérateurs de transport

Subventions mobilisables

Aménagements de voirie profitant à une ligne Express ou Mobilien :

- En cas de requalification majeure de voirie : projets devant être inscrits au CPRD
- Autres aménagements : STIF 75 % - maître d'ouvrage 25 % dans un plafond de 4 millions d'euros par kilomètre pour les aménagements Mobilien d'une part et ligne Express dans les centres-villes, et 1 million d'euros par kilomètre pour les aménagements des lignes Express hors centres-villes. Dispositif applicable aussi pour les tronçons empruntés par des lignes fortes ou plusieurs lignes locales.

Subvention à l'exploitation d'un système de transport à la demande :

- le STIF participe au financement des services dans les conditions définies par la délibération n° 2007-0048 de son Conseil du 14 février 2007.
- Certains départements



Indicateurs de suivi

- Amélioration de régularité sur les lignes de bus bénéficiant des aménagements réalisés dans le cadre du PLD ;
- Fréquentation des lignes de bus (comptages réalisés par le STIF à intervalles réguliers ou selon les besoins, rapports de validations assistées pour les contrats Types 2 effectués chaque année).



Action 2.5 : Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité

Contexte et objectifs

Dans le PDUIF, toutes les gares franciliennes ont été classées en trois catégories, d'après des critères de fréquentation, de modes de rabattement utilisés par les voyageurs et de correspondances offertes :

- les grands pôles de correspondance ;
- les pôles de desserte des secteurs denses ;
- les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie.

Pour chacune de ces catégories, le PDUIF fixe des objectifs de service à offrir aux voyageurs aux gares d'Île-de-France ainsi que les aménagements cibles à réaliser pour les atteindre.

Les projets de pôle, en Île-de-France, sont des démarches de projets de réaménagement des espaces permettant d'organiser l'intermodalité d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, en conformité avec les objectifs de qualité de service définis dans le PDUIF, tout en étant adaptés au contexte et aux enjeux spécifiques locaux du pôle.

Le dispositif de gouvernance des pôles est défini par le PDUIF :

- Les projets de pôles sont élaborés dans le cadre de comités associant les maîtres d'ouvrage, les transporteurs et les financeurs directement concernés par le projet.
- Les projets de pôle devront décliner les éléments de programme répondant aux objectifs communs et aux objectifs spécifiques à chaque type de pôle. Ils devront s'articuler avec les projets urbains aux abords immédiats des pôles lorsqu'il y en a. Tous les maîtres d'ouvrage et financeurs valideront ensemble le schéma de référence de pôle.

Le PLD doit favoriser la mise en œuvre de projets de pôle là où c'est nécessaire, en réaffirmant les orientations déjà validées par les comités de pôle du territoire, et en hiérarchisant les besoins pour les gares de son périmètre qui n'ont pas encore fait l'objet de projet de pôle. Les aménagements sur les pôles d'échanges doivent s'inscrire dans le cadre des schémas directeurs des politiques de service édités par le STIF.

Cette action, par nature transversale, doit être élaborée en lien avec les actions 2.4 « Un réseau de bus plus attractif », 3.1 « Aménager la rue pour le piéton », 4.2 « Favoriser le stationnement des vélos » 5.2 « Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable » et, le cas échéant, les actions du volet à la carte 2.6 « Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs » et 6.2 « Rendre les transports collectifs accessibles ».

Le STIF a élaboré un guide pour l'aménagement des pôles d'échanges d'Île-de-France. Ce guide a pour but d'accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation d'un projet de pôle de sa genèse à sa mise en service tant sur les aspects méthodologiques que techniques. De plus, afin d'accompagner les maîtres d'ouvrage dans l'amélioration de leurs gares, le STIF a décliné les objectifs affichés dans le PDUIF au travers de schémas directeurs thématiques. Ces schémas directeurs sont constitués des orientations de politique générale sur ces équipements, d'un référentiel de qualité de service, des principes de financement et de conventionnement entre le STIF et le maître d'ouvrage. Ils sont complétés par des cahiers de référence techniques qui détaillent les prescriptions techniques et les référentiels de qualité de service. Il existe 5 schémas directeurs :

- Le schéma directeur des gares routières
- Le schéma directeur des Parc-relais
- Le schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations
- Le schéma directeur d'information voyageur
- Le schéma directeur d'accessibilité

Cette série de schémas directeurs est complétée du guide d'aménagement des points d'arrêts.



Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Communes
- EPCI
- Gestionnaires de voirie et des équipements d'intermodalité
- Opérateurs de transports
- STIF
- Région Île-de-France
- État

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Le STIF communique à l'EPCI en début de démarche :

- la hiérarchisation PDUIF des pôles dans le périmètre du PLD (tableau) ;
- l'existence ou non de projets de pôle et leur état d'avancement le cas échéant (tableau) ;
- pour les pôles concernés : les études de pôles en cours ou les projets de pôle validés (rapports d'études, schéma de référence de pôle, ...).

L'EPCI ou son prestataire doit rassembler les données ou études déjà réalisées relatives aux gares sur lesquelles il n'y a pas de projet de pôle en cours :

- le dimensionnement des équipements d'intermodalité s'il y en a : gare routière ou points d'arrêt, stationnement vélo, stationnement voiture, aire de dépose/reprise-minute, aire de taxis, ... (plans, repérages terrain...)
- tous types d'études menées sur le périmètre des pôles : étude de circulation aux abords du pôle, projet urbain impactant le pôle, étude de mise en accessibilité PMR du périmètre ferroviaire, étude pour la rénovation du bâtiment voyageurs, ... (Sources : rapports d'études des communes, de l'EPCI...)
- les aménagements cyclables et zones de circulation apaisée aux abords des pôles (base SIG, lien avec les actions 3/4.1 et 4.1)
- les aménagements en faveur des bus aux abords des pôles (base SIG, lien avec l'action 2.4)
- les retours des transporteurs bus sur les difficultés d'accès aux pôles (entretiens)

▲ Analyses

Il s'agira, dans le cadre du PLD, de réaliser un pré-diagnostic par pôle permettant de d'identifier les grands dysfonctionnements pour la desserte de la gare par les différents modes :

- Conflits d'usage entre les différents modes
- Saturation des équipements d'intermodalité ne répondant pas aux besoins : saturation du stationnement voiture, difficulté de régulation de certains bus, ...
- Points durs de circulation des bus
- Confort et sécurité des accès en modes actifs : traversées piétonnes anarchiques, manque d'aménagements cyclables en rabattement, ...
- Accessibilité PMR sur l'ensemble du pôle
- l'information voyageurs : difficulté de se repérer, manque d'information sur l'offre...

Sur la base de ces pré-diagnostic, il sera alors possible d'établir le niveau d'atteinte des objectifs de qualité de service définis dans le PDUIF pour chaque pôle ainsi que les grands enjeux.

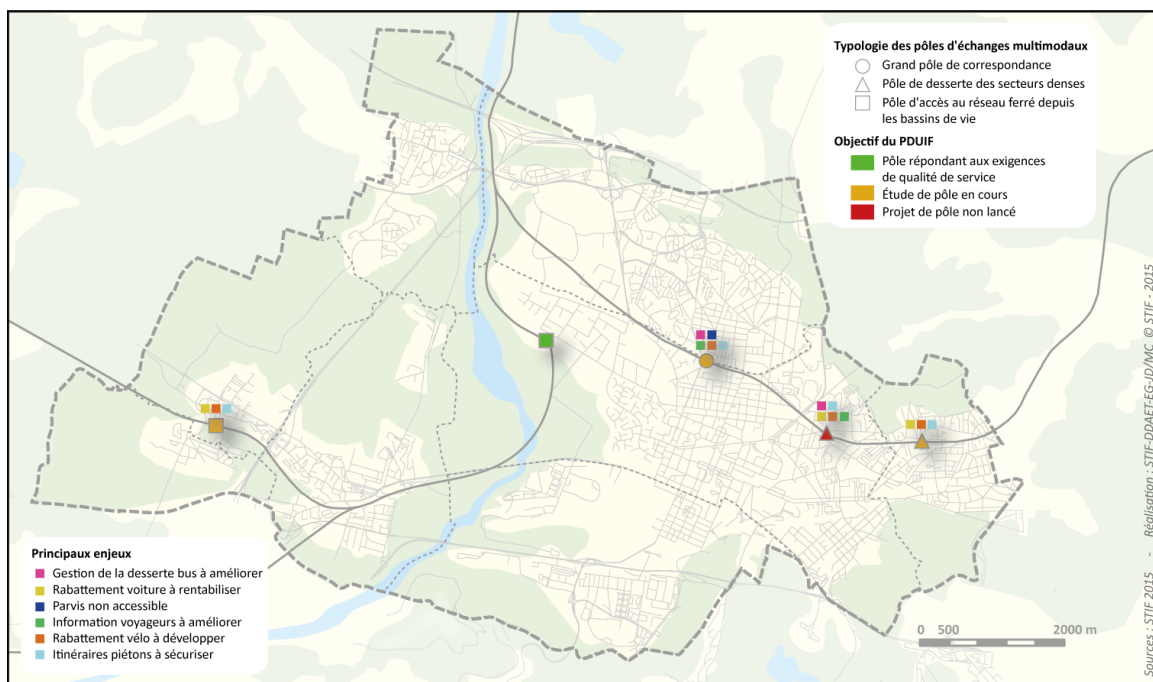
▲ Exemple de rendu

Réaliser une carte ou un tableau de synthèse à l'échelle intercommunale permettant de localiser les différents pôles (gares, stations) du territoire en fonction :

- de leur catégorie (grand pôle de correspondance/pôle de desserte des secteurs denses/pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie),



- de leur état par rapport aux objectifs du PDUIF : pôle répondant aux exigences de qualité de service/projet de pôle en cours/projet de pôle non lancé
- des enjeux pour ceux qui ne répondent aux exigences de qualité de service : (sur la carte ou dans un tableau de synthèse)
 - Gestion de la desserte bus à améliorer
 - Rabattement voiture à rentabiliser
 - Parvis non accessible
 - Information voyageurs à améliorer
 - Rabattement vélo à développer
 - Itinéraires piétons à sécuriser



Exemple de carte de diagnostic action 2.5 : Etat des lieux des pôles d'échanges

Plan d'actions

▲ Définition des actions

Pour les pôles faisant déjà l'objet d'un projet de pôle, le PLD doit intégrer :

- si l'état d'avancement le permet, le calendrier prévisionnel de réalisation de ces projets, et reprendre les principes d'aménagement validés par le comité de pôle
- si le projet de pôle n'est pas suffisamment abouti, le PLD devra reprendre les enjeux et préciser que la mise en œuvre devra respecter le calendrier qui sera défini dans le projet.

Pour les autres pôles sur lesquels tout ou partie des objectifs de qualité de service définis dans le PDUIF et les schémas directeurs du STIF ne sont pas atteints, le PLD doit déterminer s'il est pertinent de lancer un projet de pôle ou si une action ponctuelle est à réaliser (labellisation d'un parc-relais, mise en place d'une consigne Véligo, ...). Là où un projet de pôle serait nécessaire, un calendrier d'étude de pôle doit être défini, ainsi que les acteurs concernés qui formeront le comité de pôle (maîtres d'ouvrages et financeurs potentiels, gestionnaires de voirie et d'infrastructures ferroviaires, transporteurs bus,...).

Concernant les gares du Grand Paris, chaque pôle d'échanges peut potentiellement faire l'objet d'une étude de pôle lorsque le besoin est identifié de réaliser des aménagements de voirie et d'espaces publics aux abords de la gare pour permettre une intermodalité de qualité (ce sera le cas pour la majorité des gares). Dans ce cas, le STIF et la Société du Grand Paris (SGP) sollicitent les collectivités locales pour s'accorder sur un pilote de l'étude de pôle, les collectivités locales étant les mieux placées pour les futures maîtrises d'ouvrage des voiries et espaces publics aux

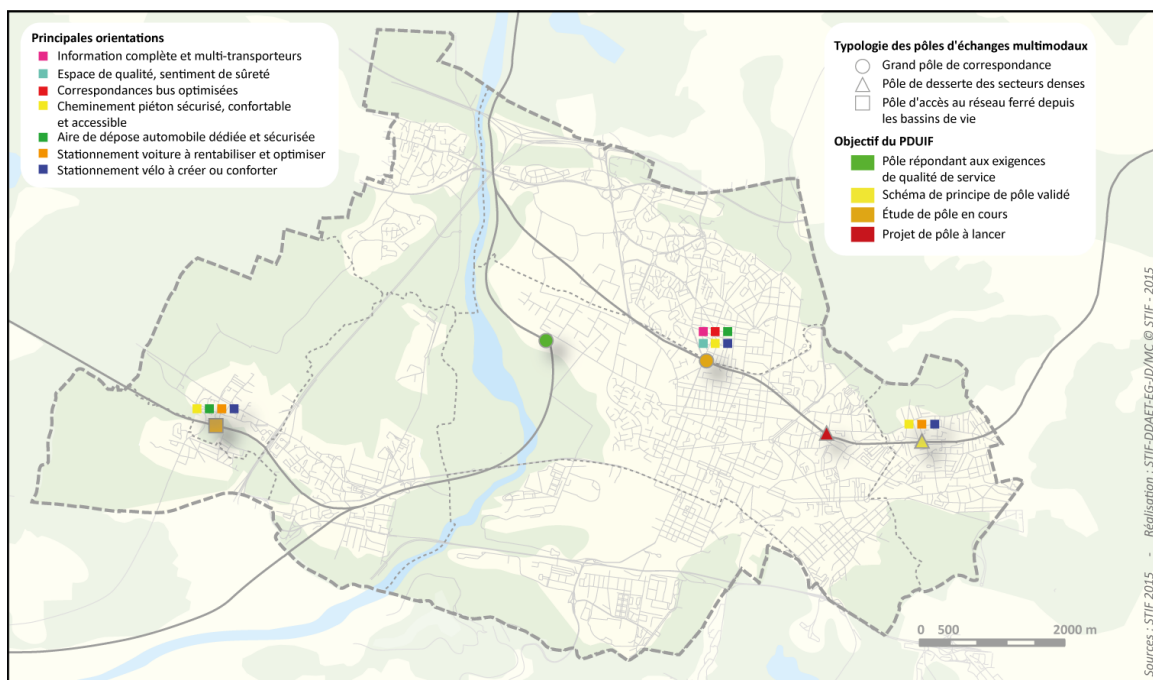


abords de la gare. Ensuite, l'étude de pôle se passe déroule comme indiqué dans le guide pour l'aménagement des pôles d'échanges d'Île-de-France édité par le STIF.

▲ Exemple de rendu

Réaliser une carte ou un tableau de synthèse à l'échelle intercommunale qui localise les différents pôles (gares, stations) du territoire :

- Pour les pôles sur lesquels, dans le cadre d'un projet de pôle, un schéma de référence de pôle a été validé ou est en cours d'élaboration : indiquer le calendrier prévisionnel de mise en service du pôle (année)
- Identifier les pôles pour lesquels des études de pôle sont à enclencher ou une action ponctuelle est à réaliser en fonction du calendrier de lancement des études et des pilotes d'étude
- Identifier les autres pôles qui répondent déjà aux objectifs de qualité de services définis dans le PDUIF



Exemple de carte pour les actions 2.5 prévues : le programme d'actions des pôles d'échanges

▲ Estimation financière des actions

- Estimation financière des projets de pôles déjà approuvés
- Coût prévisionnel des études de pôle pour les autres pôles

Mise en œuvre du PLD

Maîtrises d'ouvrage

Le pilotage des études de pôles diffère selon le type de pôle :

- Grands pôles de correspondance : STIF
- Pôles des secteurs denses et d'accès au réseau ferré : collectivités locales, avec un appui du STIF
- Pôles du Grand Paris : collectivités locales, avec un appui de la Société du Grand Paris (SGP) et du STIF

La maîtrise d'ouvrage des aménagements sur les pôles d'échanges est principalement réalisée par les propriétaires fonciers des aménagements et équipements d'intermodalité de voirie (gares routières, Parcs Relais, points d'arrêt bus, parcs à vélos, zones de stationnement dédiées aux taxis ou à la dépose, parvis piétons, carrefours...). En parallèle du projet de pôle, les opérateurs de transport, en accord avec le STIF, peuvent prévoir des travaux sur les infrastructures ferroviaires : quais et ouvrages d'accès, équipements d'infrastructure ferroviaire, bâtiments gares, équipements d'exploitation, ...



Subventions mobilisables

Etude de pôles des secteurs denses et d'accès au réseau ferré : STIF.

Etude de pôles du Grand Paris : financement par la SGP. Une convention de financement tripartite est signée entre STIF-SGP-pilote de l'étude.

Les aménagements issus des projets de pôles peuvent également être subventionnés :

- Grands pôles de correspondance : région Île-de-France, certains départements, Etat
- Pôles de desserte des secteurs denses et pôles d'accès depuis les bassins de vie : STIF, certains départements

Indicateurs de suivi

- Nombre de pôles ayant atteint les objectifs de qualité de service du PDUIF pour chaque composante

Références bibliographiques

- Guide pour l'aménagement des pôles d'échanges d'Île-de-France, STIF, à paraître courant 2015
- Le schéma directeur des gares routières et son cahier de références techniques, STIF, 2009
- Le schéma directeur des Parcs-Relais et son cahier de références techniques, STIF, 2009 (*en cours de révision*)
- Le schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations et son cahier de références techniques, STIF, 2011
- Le schéma directeur d'information voyageur et sa charte des Supports et Contenus d'information voyageurs, STIF, 2009
- Le schéma directeur d'accessibilité, STIF, 2009
- Guide d'aménagement des points d'arrêts, STIF, 2011



Action 3/4.1 : Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs

Contexte et objectifs

En zones urbaines denses, les modes actifs, et particulièrement la marche à pied, sont déjà fortement utilisés et leur usage doit se développer (notamment le vélo). Il est donc nécessaire d'interroger l'ordre des priorités entre les différents usages de la voirie. La voiture, qui n'est pas le mode de transport dominant ou le plus pertinent, doit avoir sa juste part dans l'organisation des circulations et l'occupation de l'espace public. La pacification de la voirie, par une adaptation au contexte des vitesses de circulation et du volume du trafic, améliore la sécurité routière et va dans le sens d'un rééquilibrage du partage de l'espace public en faveur du piéton et du cycliste.

Le code de la rue est un outil central pour traiter la question de la pacification de la voirie. Le code de la rue est une évolution réglementaire du code de la route en faveur des modes actifs, en introduisant le concept de zone de rencontre et en précisant les règles relatives à la zone 30 et à l'aire piétonne (notamment l'introduction de la généralisation des doubles sens cyclables dans les voiries apaisées à sens unique). La zone 30 est un espace public où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont le piéton et le cycliste, en abaissant la vitesse maximale autorisée à 30 km/h. La zone de rencontre est un espace public où l'usager le plus vulnérable est prioritaire, la vitesse sur voirie y étant limitée à 20 km/h.

La hiérarchisation de la voirie identifie les voies qui sont le support privilégié des déplacements à pied et à vélo. Si sur les axes structurants, des aménagements spécifiques pour les modes actifs (trottoirs, pistes et bandes cyclables, ...) doivent être mis en œuvre, sur une grande majorité des voiries la vitesse peut être limitée à 30 km/h maximum. Il convient de définir dans l'action 3/4.1 la nature des mesures à mettre en œuvre à l'horizon du PLD pour rendre effectives ces limitations.

Cette action est à élaborer en lien avec les actions 3.1 Aménager la rue pour le piéton et 4.1 Rendre la voirie cyclable.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- EPCI
- Communes
- Départements
- État
- Exploitants du réseau de bus
- Associations d'usagers
- Etablissements scolaires et ERP concernés

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Liste des données

- Hiérarchisation de la voirie permettant d'identifier les voiries à caractère local et à caractère structurant (travail élaboré dans le cadre du PLD) ;
- Limitations de vitesse en vigueur des différentes voiries (Sources : Gestionnaires de voirie) ;
- Zones pacifiées existantes : zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes, projets programmés ou étudiés par les gestionnaires de voirie (Sources : Gestionnaires de voirie) ;
- Identification des rues à sens uniques (Sources : Gestionnaires de voirie) ;



- Equipements scolaires, équipements recevant du public de catégories 1 à 3², actuels et en projet (Sources : EPCI, communes) ;
- Pôles d'échanges, notamment grands pôles de correspondance et pôles de desserte des secteurs denses (Sources : PDUIF, STIF) ;
- Secteurs accidentogènes pour les piétons et les vélos (Sources : Observatoire Départemental de la Sécurité Routière, Départements, lien avec l'action 5.1).

Méthodologie de recueil

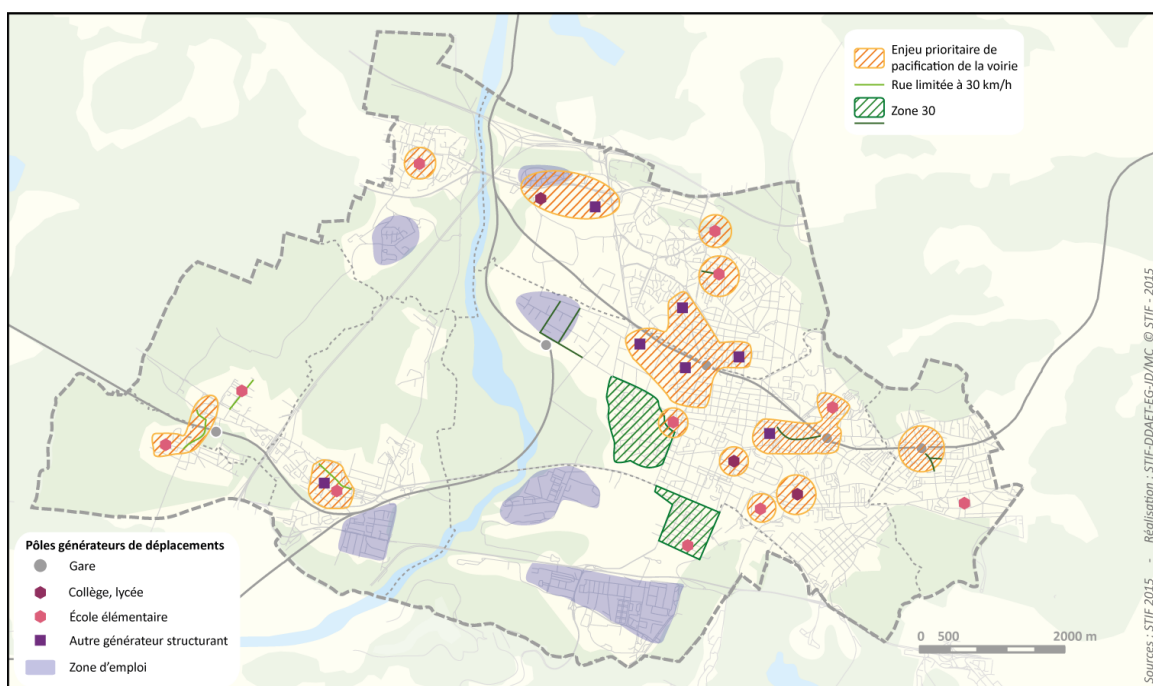
- Entretiens avec les services techniques de l'EPCI et des communes ;
- Groupes de travail ;
- Travail de terrain.

Analyses

- Identifier au sein des voiries supports privilégiés des déplacements à pied et à vélo ;
- Les secteurs les plus fréquentés par les piétons et cyclistes (en particulier scolaires ou personnes âgées, catégories les plus vulnérables) ;
- Les secteurs aux plus forts dysfonctionnements (en particulier en matière d'accidents) ;
- Les secteurs à enjeux au vu des projets de développement urbain et de transport.

Exemple de rendu

- Voiries concernées par des limitations de vitesse à 30 km/h
- Zones pacifiées existantes
- Equipements publics actuels et futurs générant des flux en modes actifs importants (établissements scolaires, densité de commerces de proximité, marchés, ...)
- Secteurs ayant un enjeu prioritaire d'apaisement de la circulation



Exemple de carte de diagnostic action 3/4.1 : Pacifier la voirie : Réglementations en vigueur et aménagements existants

² Catégorie 1 : capacité de l'établissement supérieur à 1 500 personnes

Catégorie 2 : capacité entre 701 et 1 500 personnes

Catégorie 3 : capacité entre 301 et 700 personnes



Plan d'actions

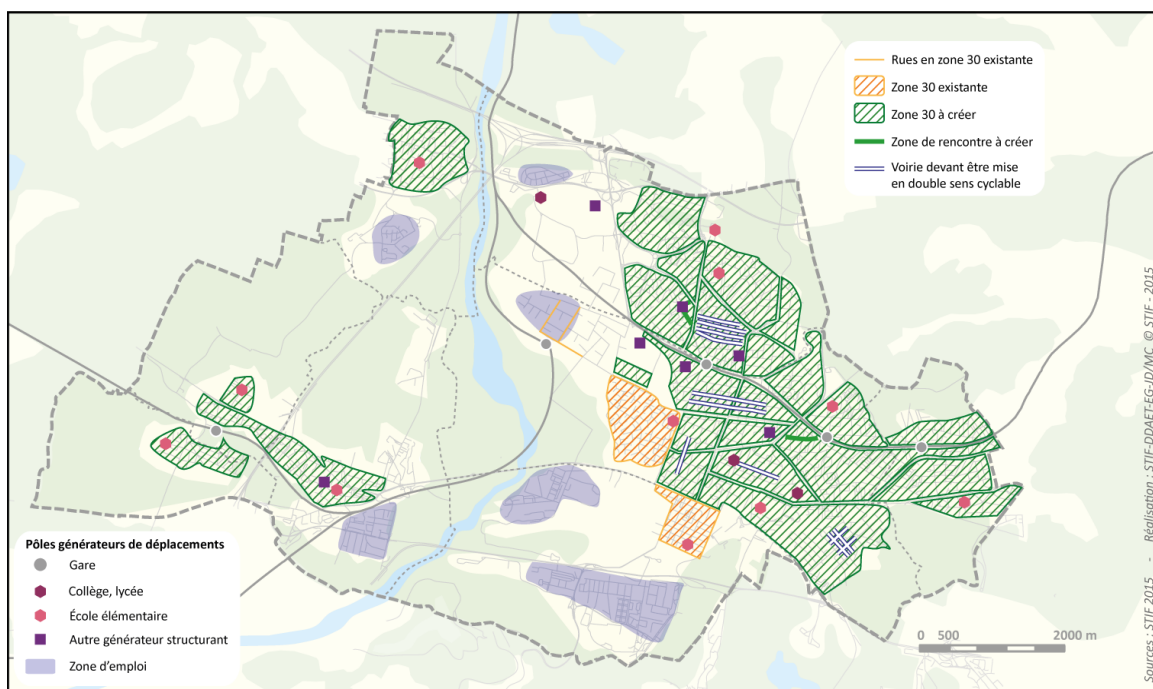
▲ Définition des actions

- Prioriser les secteurs devant faire l'objet d'aménagements de pacification de voirie à l'horizon du PLD : aménagements de ralentissement de la vitesse, élargissement des trottoirs, aménagements cyclables, ...
- Identifier les quartiers à aménager en zone pacifiée à 5 ans pour les communes de plus de 10 000 habitants
- Préciser les mesures restant à mettre en œuvre pour pacifier la voirie aux abords des établissements scolaires.
- Définir un aménagement type d'entrée/sortie de zone apaisée pour une meilleure lisibilité à l'échelle du territoire : revêtement, panneau, ...

Pour les abords des établissements scolaires, il convient de préciser la consistance des aménagements (zone 30, limitation à 30, zone de rencontre) et leur périmètre précis.

▲ Exemple de rendu

Identifier les secteurs à l'horizon du PLD devant être aménagés en zone apaisée en précisant leur nature (limitations de vitesse à 30 km/h, zones 30, zone de rencontre, aires piétonnes) et en identifiant les voiries devant être mises en double-sens cyclable³.



Exemple de carte pour les actions 3/4.1 prévues : Pacifier la voirie : Programme d'actions

▲ Estimation financière des actions

- Estimer les coûts des aménagements sur la base de ratios, pour les opérations listées à l'horizon du PLD. Donner a minima une fourchette si les coûts ne sont pas déterminés au moment de l'élaboration du PLD.
- Faire une programmation pluriannuelle d'une enveloppe financière permettant d'atteindre les objectifs fixés par le PLD.

³ Les doubles-sens cyclables sont obligatoires dans toutes les rues à sens uniques étant en Zone 30 conformément au décret du 30 juillet 2008



Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Communes
- EPCI
- Départements

Subventions mobilisables

- Région Île-de-France

Indicateurs de suivi

- Avancement de la réalisation des aménagements et linéaire de voirie concerné
- Accidentologie dans les zones pacifiées et les axes aménagés
- Vitesses (théoriques et constatées) dans les zones pacifiées et les axes aménagés

Références bibliographiques

- Aménagements en milieu urbain, recueil de fiches, Certu, 2010
- Zones de circulation apaisée, série de fiches, Certu, 2008 à 2010
- Zones de rencontre : premier retour d'expériences, Dinan, Lorient, Rouillon, Certu, 2012
- La démarche "code de la rue" en France - premiers résultats, Certu, 2008



Action 3/4.2 : Résorber les principales coupures urbaines

Contexte et objectifs

La question des coupures, quelle soient urbaines ou naturelles, et particulièrement de leur franchissement est un sujet essentiel à traiter pour améliorer les continuités piétonnes et cyclables sur le territoire. Le PDUIF a identifié 100 coupures urbaines principales en Île-de-France qui doivent être résorbées. 35 ont été définies comme prioritaires dans le PDUIF.

Cette action est à élaborer en lien avec les actions 3.1 Aménager la rue pour le piéton et 4.1 Rendre la voirie cyclable.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- EPCI
- Communes
- Conseil général
- Région Île-de-France
- État
- SNCF Mobilité et SNCF Réseau
- Ports de Paris
- Voies Navigables de France
- Associations d'usagers

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Les coupures urbaines identifiées dans le PDUIF
- Les autres coupures scindant ou handicapant les déplacements en modes actifs sur le territoire : coupures naturelles telles qu'un cours d'eau, coupures d'infrastructures telles que les voies ferrées ou les autoroutes, coupures zonales : zones d'habitats collectifs résidentialisées, zone d'activités, zone militaire, zone aéroportuaire... (Sources : EPCI, communes, repérages terrain)
- Les franchissements existant sur le territoire et leurs caractéristiques (Sources : EPCI, communes, repérages terrain)
- Itinéraires cyclables et piétons principaux

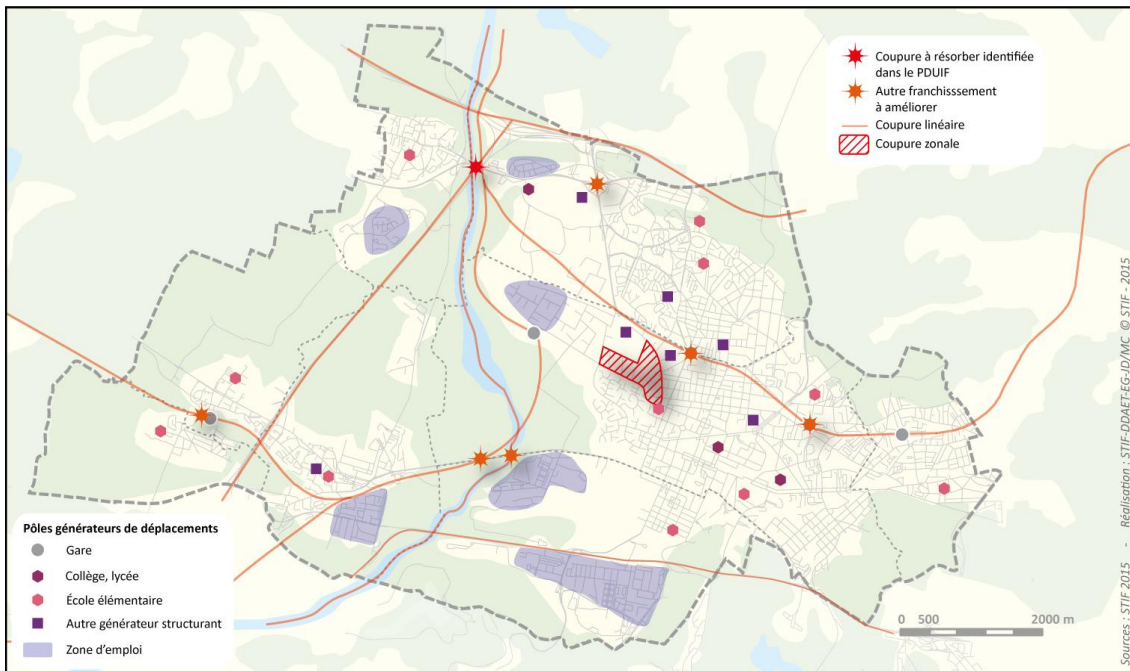
▲ Analyses

- Identification de la saturation ou non des différents franchissements
- Caractérisation des coupures urbaines à résorber : niveau de trafic, profil de voirie, typologie (pont, franchissement souterrain, passerelle piétonne et/ou cyclable, échangeur, ...), topographie
- Caractérisation des difficultés subies par les piétons et vélos : insécurité, longueur et pénibilité des détours...

▲ Exemple de rendu

- Localisation des différentes coupures en identifiant une hiérarchie vis-à-vis des cheminements piétons et vélos





Exemple de carte de diagnostic action 3/4.2 : Les principales coupures existantes

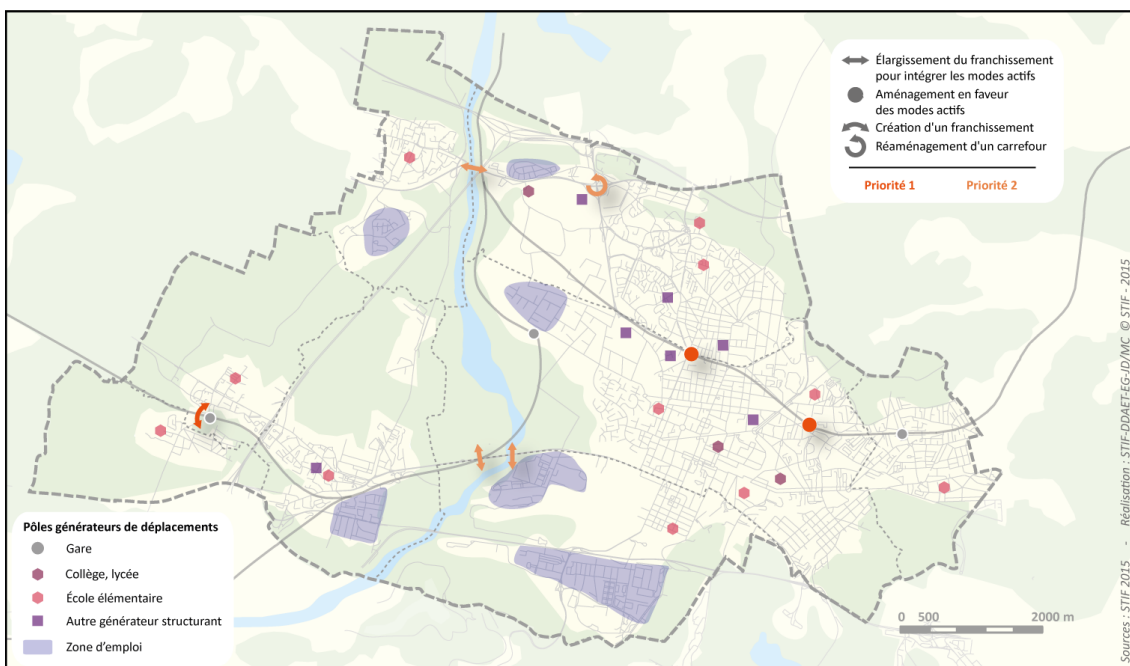
Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Définir les programmes d'aménagements nécessaires à la résorption des coupures identifiées : création d'un trottoir, d'un aménagement cyclable, d'une passerelle, d'un franchissement, reconfiguration d'un carrefour, modification du plan de circulation...
- Hiérarchiser les coupures à résorber et définir un planning d'intervention prenant notamment en compte les études préalables nécessaires (études de trafic, études de structures, ...)
- Prévoir un programme d'investissement pluriannuel pour la réalisation des aménagements

▲ Exemple de rendu

- Identifier les coupures par type d'intervention envisagée et par priorité



Exemple de carte pour les actions 3/4.2 prévues : Les principales coupures à résorber



▲ Estimation financière des actions

- Estimation sur la base de ratios des coûts d'études et de réalisation des aménagements envisagés
- Prévoir un programme pluriannuel de résorption des coupures identifiées

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- EPCI
- Communes
- Département
- Etat
- SNCF Mobilité et SNCF Réseau
- Ports de Paris
- Voies Navigables de France

Subventions mobilisables

- Région Île-de-France
- Certains Départements

Indicateurs de suivi

- Nombre de coupures résorbées

Références bibliographiques

- Recommandations pour les aménagements cyclables, Certu, 2008
- Fiche vélo n°31 - Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau, Certu, août 2013
- Accessibilité des traversées piétonnes aux passages à niveau, Certu, juin 2013
- Fiche vélo n°10 – Vélos et Giratoires, Cerema, novembre 2014



Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton

Contexte et objectifs

La marche est le premier mode de déplacement en Île-de-France. C'est un mode de déplacement du quotidien quels que soient les motifs de déplacement. Aménager les itinéraires piétons les plus usuels et les accès aux principaux pôles générateurs de déplacements est essentiel pour procurer un meilleur confort global de marche sur le territoire et assurer la sécurité de ces déplacements.

Cette action est à élaborer en lien avec l'action 3/4.1 Pacifier la voirie.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Communes
- EPCI
- Départements
- Région Île-de-France
- STIF
- État
- CAUE
- Associations : identifier les associations bénéficiant d'une représentation locale et d'une bonne connaissance du terrain, à l'échelle des quartiers (ex. : fédération pour les circulations douces en Essonne)

Diagnostic

Une partie du diagnostic nécessaire à la préparation de cette action découle du diagnostic lié à la mise en accessibilité de la voirie. La méthode de travail adoptée pour cette action doit permettre de traiter à la fois les itinéraires piétons et les abords des générateurs de déplacements (établissements scolaires, ERP, gares,...).

▲ Données nécessaires

- Points d'attraction majeurs des déplacements à pied : ces lieux sont à considérer comme des points d'accroche existants ou potentiels pour développer une stratégie de (re)valorisation de la marche. Il s'agit des centres villes, des quartiers résidentiels denses, les équipements recevant du public, des parcs et jardins, des arrêts de transports collectifs ; (Source : EPCI ou communes)
- Espace public existant destiné aux piétons sur le territoire et aux autres modes ; (Source : EPCI ou communes)
- Trame urbaine et viaire du territoire en particulier taille des îlots du territoire. Plus la trame urbaine est fine, plus les itinéraires à pied pour se rendre d'un point à un autre sont nombreux. Ainsi, les trajets à pied peuvent se rapprocher de la ligne droite et éviter les détours ; (Source : EPCI ou communes)
- Identification des coupures et des franchissements existants sur le territoire ainsi que les fortes pentes ; (Source : EPCI ou communes, repérages terrain)
- Existence ou non de jalonnement spécifique pour les piétons ; (Source : Département, EPCI ou communes, repérages terrain)
- Adéquation ou non de l'éclairage public ; (Source : EPCI ou communes, repérages terrain)
- Projets d'itinéraires piétons des différents gestionnaires de voirie. (Source : EPCI ou communes)

▲ Analyses

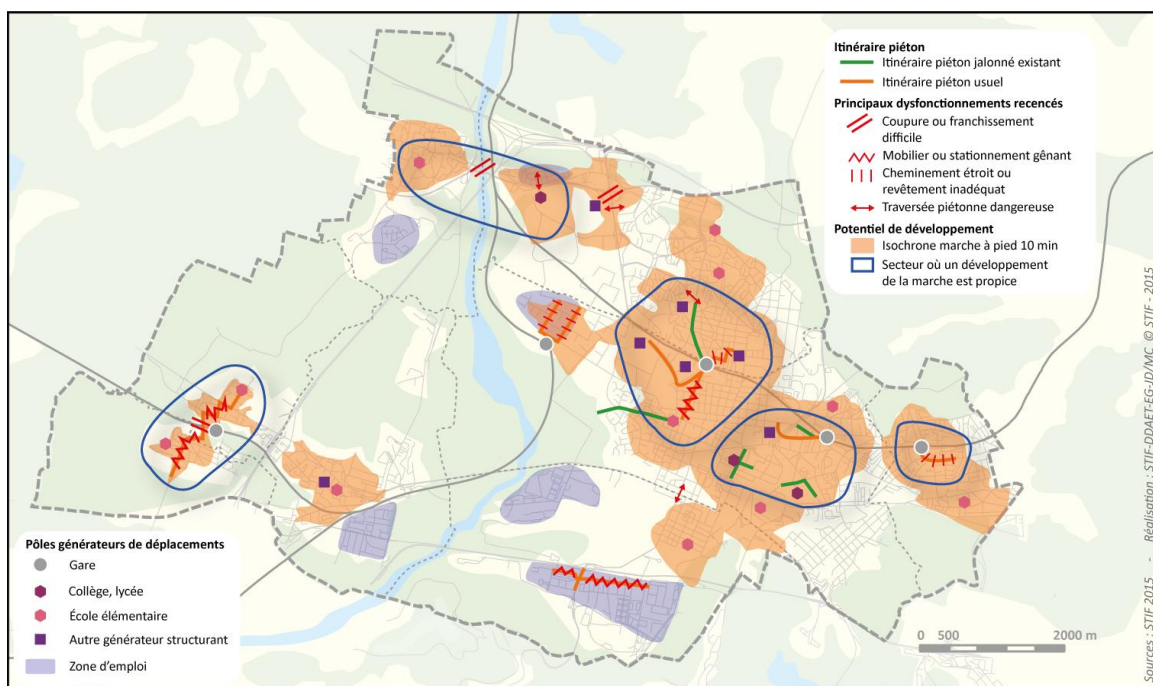
- Identifier et décrire les conditions générales de marche :
 - liaisons piétonnes existantes et type d'aménagement (trottoirs, cheminements, parvis, zones pacifiées...),



- principaux dysfonctionnements : discontinuités, itinéraires longs et indirects, obstacles sur les trottoirs (ex. : stationnement, mobilier urbain), coupures urbaines locales, mauvais état des aménagements, manque de visibilité.
- Identifier les secteurs empruntés à pied notamment autour des principaux pôles générant des flux piétons
- Analyser la part de l'espace public dédié aux piétons par rapport aux autres modes de déplacements (voitures, transports collectifs, vélo) sur les différents secteurs du territoire ;
- Mettre en avant les secteurs où la trame viaire est trop lâche ne favorisant ainsi pas la marche ;
- Zoom du confort de marche sur les itinéraires reliant les quartiers résidentiels denses aux lieux générateurs de déplacements, ainsi que sur les itinéraires d'accès aux transports collectifs structurants : analyse qualitative portant sur la qualité, le confort, les matériaux, le mobilier urbain, la présence ou non d'obstacles, la propreté, la visibilité, l'éclairage, les traversées piétonnes etc.
- Caractériser les différents franchissements piétons des coupures présentes sur le territoire et identifier les manques de franchissements piétons
- Analyser les caractéristiques de l'information destinée aux piétons sur l'espace public et dans les pôles de transport collectif : jalonnement (indication des destinations desservies, des distances, des temps de parcours), plans des itinéraires, panneaux d'information, sites Internet de l'EPCI et / ou des communes.
- Apprécier les besoins des piétons pour identifier les itinéraires les plus usuels. Croiser cette analyse avec celle des conditions générales de marche et avec les zooms réalisés sur certains itinéraires.

▲ Exemple de rendu

Générateurs de déplacements + cheminements les plus usuels + principaux dysfonctionnements



Exemple de carte de diagnostic action 3.1 : Potentiels de développement de la marche et dysfonctionnements actuels

Plan d'actions

▲ Définition des actions

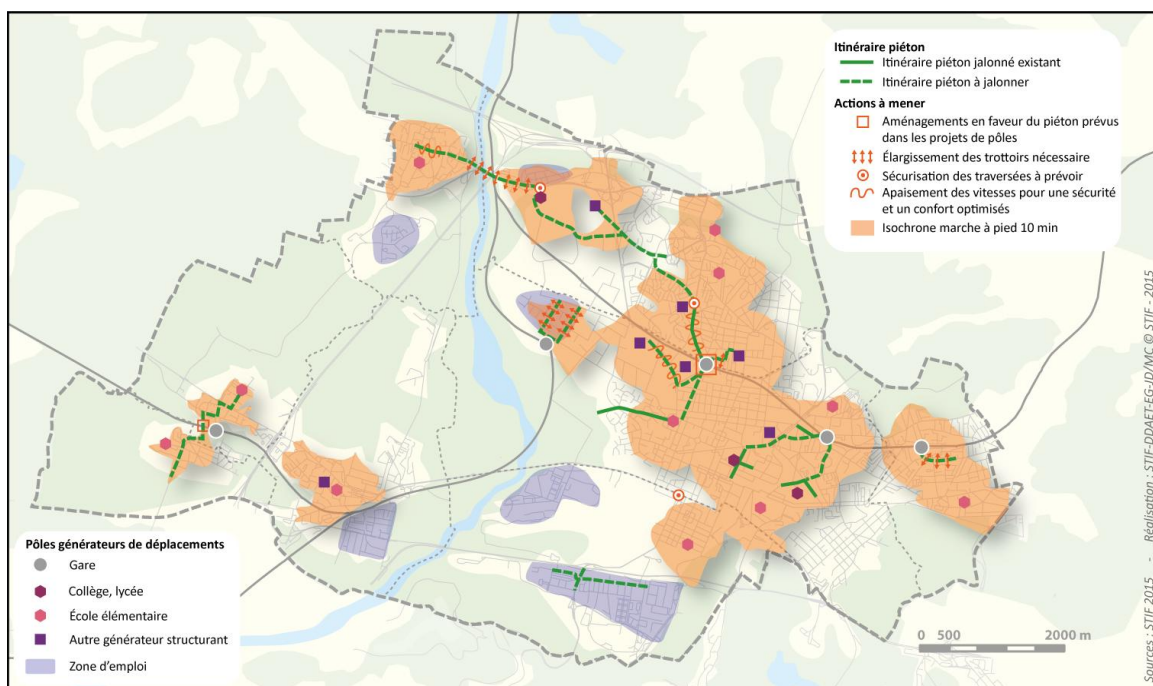
- Définir les principes d'aménagements à privilégier, en lien avec la hiérarchisation de la voirie et avec les principes d'aménagement retenus pour l'espace public (action « Pacifier la voirie »).
- Identifier les aménagements destinés aux piétons, en priorité sur les itinéraires les plus usuels, afin de résorber les discontinuités, de renforcer l'accessibilité piétonne entre les principaux secteurs urbains séparés d'une distance réalisable à pied et d'améliorer le confort de marche. La priorisation devra également être conforme avec les actions 6.1 « Rendre la voirie accessible ».
- Identifier les linéaires sur lesquels réaliser des aménagements d'amélioration : élargissement des trottoirs, changement du revêtement, mise en place d'éclairage,



- Identifier les intersections à traiter en faveur des piétons :
 - réduction des dimensions (resserrement des carrefours, largeurs de voiries, ...), réduction du nombre de voies,
 - création de traversées piétonnes, création d'îlots, amélioration de la visibilité des piétons avec une suppression du stationnement au niveau des traversées
 - optimisation des cycles de feux...
- Améliorer l'information et le jalonnement destiné aux piétons :
 - Jalonnement entre les points d'intérêts majeurs
 - plans des itinéraires indiquant les équipements desservis, les distances, les temps de parcours et proposant des raccourcis (accessibles dans les mairies, sur les sites internet des collectivités, ...)
- Définir les actions de sensibilisation du grand public à réaliser : campagnes de communication, évènements...

▲ Exemple de rendu

Aménagements à réaliser dans la période de mise en œuvre du PLD, en distinguant les actions prioritaires à réaliser à court terme.



Exemple de carte pour les actions 3.1 prévues : Développement d'une stratégie en faveur des piétons

▲ Estimation financière des actions

- Estimation des coûts des aménagements sur la base de ratios :
- aménagements d'espaces publics, résorption des coupures urbaines locales, traversées piétonnes,
- jalonnement.
- Optimisation des cycles de feux : pas de surcoût significatif.
- Programmation pluriannuelle d'une enveloppe financière permettant de mettre en œuvre le programme d'aménagement et les mesures d'information et de sensibilisation du public.



Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Communes
- EPCI
- Département

Subventions mobilisables

- Région Île-de-France : subvention envisageable si l'action piéton s'inscrit soit dans le plan d'actions global d'un plan de déplacement (entreprise ou scolaire), soit dans un plan global de mise en zone 30 à une échelle communale ou intercommunale.
- Parvis des gares : STIF (au montant plafond subventionnable)

Indicateurs de suivi

- Linéaire de voirie aménagée pour les piétons, selon le type d'aménagement
- Pratique de la marche sur les axes concernés par les aménagements

Références bibliographiques

- Piéton, usager des lieux publics, un jalonnement pour tous : le concevoir, le mettre en œuvre et l'entretenir, Certu, 2014
- Vers une marche plaisir en ville, Certu, 2012
- Commerce et zones à priorité piétonne : Anticiper les effets possibles, Certu, 2012
- L'aire piétonne, Certu, 2011
- La marche au cœur des mobilités : état des connaissances, Certu, 2009
- La démarche "code de la rue" en France - premiers résultats, Certu, 2008
- Savoirs de base en sécurité routière, fiche n°2, les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain, Certu, 2008
- Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables, fiches n°1 et 2, Certu, 2010



Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable

Contexte et objectifs

Un essor du linéaire d'aménagements cyclables et une amélioration de la sécurité à vélo sont des conditions sinequanone du développement de la pratique du vélo sur un territoire. Le PDUIF prévoit différentes mesures pour ce faire :

- Mettre en place un réseau régional structurant d'itinéraires cyclables
- Rendre la voirie urbaine cyclable à l'échelle locale
- Ouvrir les couloirs de bus aux vélos.

Une déclinaison de ces actions à l'échelle locale est nécessaire pour une évolution globale de la pratique du vélo en Île-de-France.

Cette action est à élaborer en lien avec l'action 3/4.1 Pacifier la voirie.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- EPCI
- Communes
- Départements
- Région Île-de-France
- État
- Associations de cyclistes
- Exploitants du réseau de bus (si couloirs bus)
- STIF (si couloirs bus)

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Liste des données

Un recueil des données au format SIG facilite les analyses. . Une partie des éléments nécessaires est commune aux informations à recueillir pour la hiérarchisation de la voirie et l'action 3/4.1 *Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs*.

- Caractéristiques de la voirie : caractéristiques des voies (nombre de files, largeur de chaussée, gestionnaire, présence de trottoirs et leurs largeurs), vitesse maximale autorisée ;
- Recensement des aménagements existants (pistes, bandes, double-sens cyclables, voie verte, ...) via les différents maîtres d'ouvrages concernés (communes, département) ;
- Accidentologie vélo (Source : Fichiers BAAC, Observatoire départemental de la sécurité routière, département) ;
- Réseau régional d'itinéraires cyclables structurants (cartes PDUIF) et schéma départemental d'itinéraires cyclables (Source : PDUIF, département) ;
- Identification des itinéraires cyclables existants jalonnés (Sources : Département, EPCI, communes, repérages terrain)
- Localisation des principaux pôles générateurs de déplacements : centres-villes, pôles d'échanges, zones d'emplois, espaces de loisirs, établissements d'enseignement, zones commerciales. (Source : EPCI et communes)
- Données disponibles sur les pratiques de déplacements à vélo en situation actuelle. En l'absence de données de ce type, il n'est pas toujours nécessaire de réaliser des comptages exhaustifs des flux vélos (lourdeur de la démarche, échelle trop vaste). En revanche, des comptages peuvent être réalisés aux abords des principaux lieux générateurs de déplacements pour disposer de données sur la situation actuelle.



- Coupures urbaines principales identifiées dans le PDUIF ou non (Source : EPCI et communes)
- Projets d'itinéraires vélos des différents gestionnaires de voirie (Source : EPCI, communes et gestionnaires de voirie)
- Trafics du réseau de voirie (Source : EPCI, communes et Conseil Général)
- Localisation et largeur des couloirs de bus (Source : EPCI et communes)

Méthodologie de recueil

- Entretiens avec les services techniques de l'EPCI et des communes ;
- Contacts avec le Conseil Général et la Région Île-de-France ;
- Groupes de travail ;
- Concertation avec les associations cyclistes;
- Travail de terrain.

Analyses

- Apprécier la qualité et le fonctionnement des aménagements vélo existants (pistes ou bandes cyclables, zones de circulation apaisées, couloirs bus ouverts aux vélos) : état global des itinéraires et de leur entretien, identification des discontinuités d'aménagement, lisibilité, obstacles (ex. : stationnement, mobilier urbain, éclairage), itinéraires longs et indirects, coupures urbaines locales, caractère accidentogène
- Evaluer l'avancement de la réalisation du réseau cyclable structurant régional du PDUIF sur le territoire local (ce qui a été fait, ce qui reste à faire).
- Identifier les couloirs de bus non déjà ouverts aux cyclistes qui répondent aux critères du PDUIF (pour un partage bus + vélo (en lien avec les opérateurs de lignes de bus)

	Couloir de bus unidirectionnel		Couloir de bus bidirectionnel (axial ou latéral)
	Couloir non protégé (ligne discontinue)	Couloir protégé (dont couloir à contresens) (ligne continue ou séparation physique par bordure, même discontinue)	
Couloir étroit < 4,30 m en site unidirectionnel	OUI Mais plutôt à éviter si : – itinéraire en montée (pente > 7 %) – impossibilité avérée pour le bus de doubler (ex. : rue toujours congestionnée à l'heure de pointe)	NON Sauf si (hors couloirs à contresens) : – fréquence peu élevée (< 15 bus/h) – itinéraire en descente (pente > 3 %)	OUI Sauf si : – priorité aux feux empêchant absolument la prise en compte de vélos dans le cycle – hors agglomération uniquement, distance interstation élevée (plus de 500 m)
Couloir large > 4,30 m en site unidirectionnel	OUI	OUI Sauf si : – couloir unidirectionnel axial – priorité aux feux empêchant absolument la prise en compte de vélos dans le cycle – hors agglomération uniquement : distance interstation élevée (plus de 500 m)	
Passage contraint court	OUI quelles que soient les caractéristiques : pont, passage sous ouvrage, couloirs courts (< 150 m)		

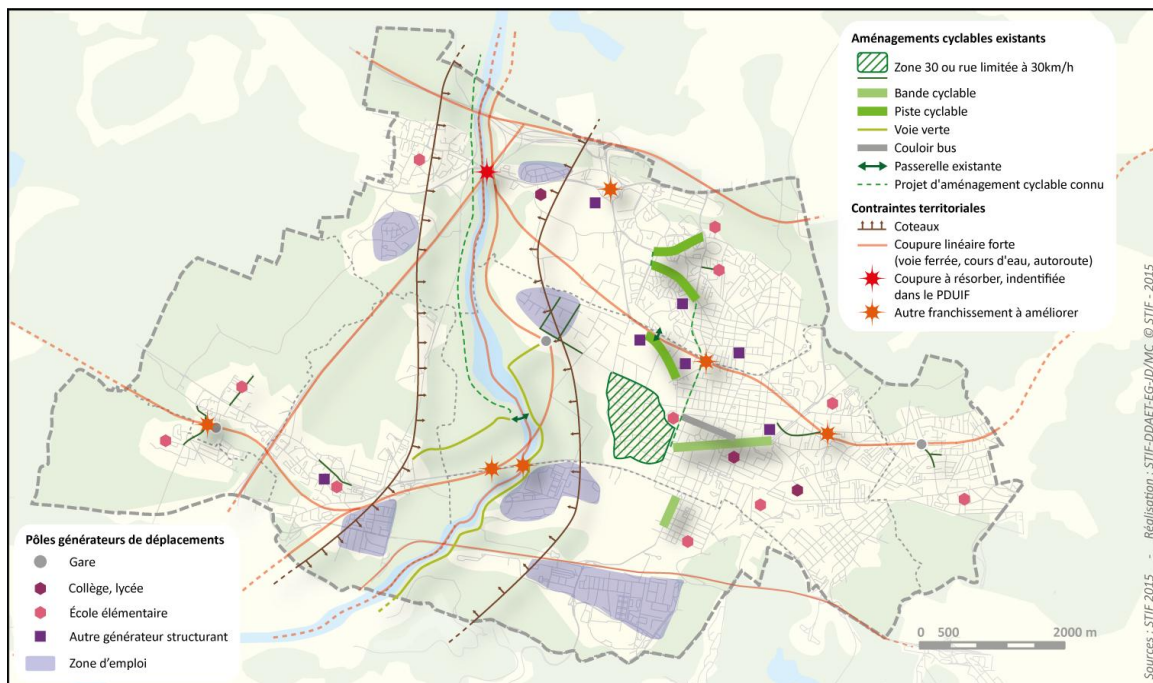
Tableau des critères d'ouverture des couloirs de bus aux vélos

- Analyser les caractéristiques du jalonnement destiné aux cyclistes sur le territoire local : présence ou non de jalonnement spécifique aux cycles conformément à la réglementation, indication des itinéraires pour rejoindre les principaux points d'intérêt, des distances, des temps de parcours, homogénéité selon les communes...



▲ Exemple de rendu

- Aménagements cyclables existants : bandes et pistes cyclables, couloirs bus ouverts aux vélos, zones de circulation apaisée, voie verte, double-sens cyclable, ...
- Aménagements projetés connus
- Contraintes territoriales fortes (coupures, relief, ...)
- Principaux pôles générateurs de déplacements



Exemple de carte de diagnostic action 4.1 : Caractérisation du réseau cyclable actuel

Plan d'actions

▲ Définition des actions

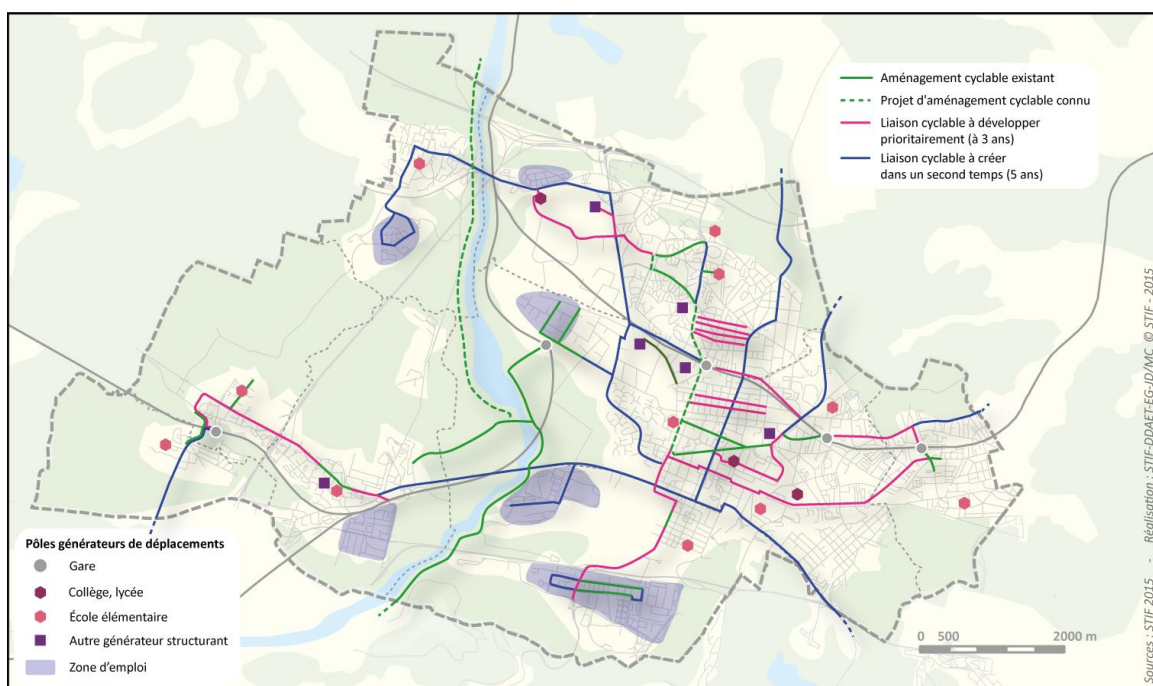
- Elaborer un schéma directeur des itinéraires cyclables :
 - Compléter le réseau régional structurant
 - Définir un réseau cyclable structurant secondaire et un maillage local complémentaire en privilégiant un rabattement vers le réseau régional structurant depuis les lieux générateurs de déplacements et en priorisant la mise en œuvre d'itinéraires dans un rayon de 3 km à partir de ces lieux
- Identifier les aménagements (pistes, bandes, Zones de circulation apaisées) cyclables les plus adéquats pour l'ensemble du réseau conformément aux profils de voiries, au trafic supporté, à la fréquence de bus, ...
- Identifier les couloirs de bus à ouvrir aux vélos, en fonction des critères définis dans le PDUIF.
- Réfléchir à une généralisation des zones apaisées pour une amélioration globale de la cyclabilité⁴ (en lien avec l'action 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs)
- Résoudre les dysfonctionnements éventuels sur les aménagements existants : amélioration de l'entretien du réseau cyclable en définissant un programme, réaménagements de sections et/ou de carrefours dangereux.
- Identifier un plan d'amélioration et de renforcement du jalonnement destiné aux cyclistes : principes de jalonnement, identification et hiérarchisation des pôles à jalonner, itinéraires à prioriser, ...

⁴ On appelle cyclabilité le niveau d'accessibilité cyclable d'une voie.



▲ Exemple de rendu

Aménagements à réaliser dans la période de mise en œuvre du PLD, en distinguant les actions prioritaires à réaliser à court terme.



Exemple de carte pour les actions 4.1 prévues : Réseau cyclable projeté

▲ Estimation financière des actions

- Coûts des aménagements (de voirie et de jalonnement) à réaliser
- Coûts annuels d'entretien de l'ensemble des itinéraires (existants et futurs)

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Communes
- EPCI
- Départements

Subventions mobilisables

- Région Île-de-France
- Certains Départements

Indicateurs de suivi

- Linéaire de voirie aménagée pour les cyclistes, selon le type d'aménagement : Le linéaire se calcule sans double compte quelque soit le type d'aménagement. Par exemple, une rue de 100 m aménagée de bandes cyclables dans les 2 sens de circulation sera comptabilisée comme un linéaire de 100 m de bandes cyclables.
- Fréquentation : comptages réguliers (manuels ou automatiques) sur quelques points clés des itinéraires cyclables
- Suivi de l'accidentalité vélo



Références bibliographiques

- Recommandations pour les aménagements cyclables, Certu, 2008 (*plutôt pour les aménagements en agglomération*)
- Recommandations pour les itinéraires cyclables, Certu, 2005 (*plutôt pour les aménagements en interurbain*)
- Fiches Vélo n° 1, 2, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 23, 27 et 28, Certu, 2009 à 2010
- La mise à double sens cyclable : guide pratique et méthodologique, Certu, 2012
- Les itinéraires cyclables urbains - MEEDDM, 2009
- Le jalonnement, élément clé d'une politique cyclable, ARENE IDF, 2003
- Guides techniques de réalisation des aménagements cyclables des départements : Val de Marne, Seine-et-Marne,
- Charte pour une voirie durable, Département des Hauts de Seine, juin 2012



Action 4.2 : Favoriser le stationnement des vélos

Contexte et objectifs

Le développement des itinéraires cyclables est un élément majeur pour favoriser la pratique du vélo mais pouvoir garer son vélo en sécurité que ce soit au point de départ ou de destination (à domicile, en gare, au travail, ...) est également essentiel. Le PDUIF a donc pour objectif de développer l'offre en stationnement sur l'ensemble du territoire.

Tous les pôles d'échanges d'Île-de-France doivent être équipés de stationnement vélo. Le schéma Directeur du Stationnement Vélo édité par le STIF fixe un objectif de 20 000 places de stationnement vélo aux gares et stations d'ici 2020.

Le stationnement vélo fait l'objet de deux mesures prescriptives dans le PDUIF concernant le stationnement vélo sur voirie et le stationnement vélo dans les bâtiments neufs.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Communes
- EPCI
- Région Île-de-France
- Départements
- STIF
- Opérateurs de transports (pour stationnement en gare)
- Associations vélo

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Recensement des espaces de stationnement vélo existants : emplacements, type d'équipement (arceaux, pincés-roues, présence d'abris ou non...), nombre de places, présence de points de recharges pour les vélos à assistance électrique (VAE) (Sources : repérages terrain, EPCI, communes)
- Dans les zones urbaines et à urbaniser (U et AU) des PLU et dans les zones de 800 m autour des gares, localisation et estimation de l'offre en stationnement voiture (nombre de places ou linéaire de voirie concerné) (Sources : repérages terrain, EPCI, communes)
- Pratiques de stationnement vélo existante y compris en dehors des espaces de stationnement → comptages, enquêtes-interview, concertation avec les associations, ...
- Projets de création d'espaces de stationnement vélo (Sources : EPCI, communes) : sur les espaces publics à proximité des équipements publics, dans les établissements scolaires, aux pôles d'échanges
- Normes de stationnement vélo dans les règlements des PLU des différentes communes (article 12 du règlement) (Sources : communes)
- Bilan des espaces de stationnement en gare (Véligo ou non) et du suivi de fréquentation (comptages) (Sources : repérages terrain, EPCI, communes, STIF, exploitants des consignes collectives)
- Cartographie des équipements publics (Sources : EPCI, communes)
- Identification de bonnes pratiques par l'aménagement de locaux vélos dans des immeubles privés (bailleurs, copropriétés...) (Sources : concertations avec les interlocuteurs concernés)

▲ Analyses

- Vérifier si l'article 12 du règlement des PLU est conforme au PDUIF pour les différentes communes concernées.





Les normes proposées sont minimales, il appartiendra aux collectivités de s'investir plus avant en faveur du vélo en proposant des normes plus contraignantes.

- Habitat collectif* : 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- Bureaux* : 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher.
- Activités, commerces de plus de 500 m² de SHON, industries et équipements publics : a minima une place pour dix employés. On prévoira aussi le stationnement des visiteurs.
- Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités) : 1 place pour huit à douze élèves.

Il est recommandé aux collectivités de suivre les recommandations visées ci-après pour adapter l'offre de stationnement vélo selon le niveau de l'établissement scolaire concerné :

- Ecoles primaires : une place pour 8 à 12 élèves,
- Collèges et lycées : une place pour 3 à 5 élèves ;
- Universités et autres : une place pour 3 à 5 étudiants

* Conformément à l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation, pris pour application du décret du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos.

- Identifier les secteurs déficitaires en stationnement vélos par rapport à la prescription du PDUIF et par rapport à la demande (présence de pôles générateurs de déplacements, mixité des fonctions urbaines, ...) :
 - Identifier les espaces de stationnement équipés de matériel non recommandés (pincés-roues, étriers : cf photo ci-après)
 - Pour les équipements publics, comparer l'offre existante avec les besoins (scolaire, loisirs etc.) et les usages



© Christophe RECOURA - STIF

- Calculer le rapport entre places de stationnement vélo et places de stationnement voiture sur voirie et le comparer à la prescription du PDUIF. Si le nombre de places n'est pas connu, faire une estimation en divisant le linéaire de stationnement par 5 (pour le stationnement longitudinal), par 2 voire 2,50 (pour le linéaire en bataille) ou par 3 (pour le linéaire en épis). A noter que sont concernées par la prescription du PDUIF toutes les zones U et AU des PLU ainsi que les zones situées dans un rayon de 800 m autour des gares (tout zonages PLU confondus). Les normes de la prescription peuvent s'entendre à l'échelle de chaque voirie, d'un îlot ou d'un quartier en fonction de la nature des quartiers.



Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public en prenant les arrêtés municipaux permettant la mise en application des prescriptions suivantes : sur le domaine public, une partie des places de stationnement sera réservée au stationnement des vélos dans les zones urbaines et à urbaniser des PLU (zones U et AU), et dans un rayon de 800 m autour des pôles d'échanges multimodaux cartographiés en page 110 du PDUIF. Le ratio à appliquer est différent selon les territoires franciliens.

Les places réservées pour les vélos seront implantées de préférence à proximité des réseaux de transports en commun et des équipements. Il convient par ailleurs de privilégier pour les vélos les places de stationnement sur la chaussée situées aux abords des carrefours, les vélos ne constituant pas une obstruction visuelle.

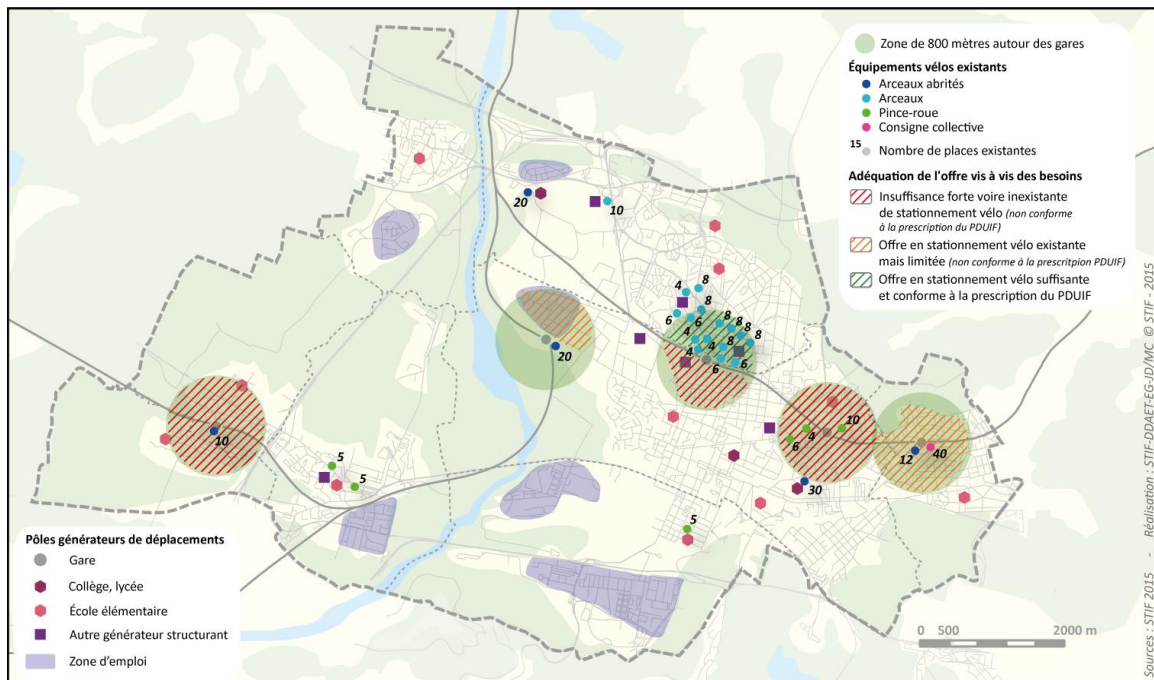
Le nombre de places de stationnement de véhicules particuliers à réserver au stationnement vélo selon l'entité géographique du PDUIF à laquelle appartient la commune

- A Paris : 1 place sur 30
- En cœur de métropole : 1 place sur 40
- En agglomération centrale : 1 place sur 50
- Dans les agglomérations des pôles de centralité : en fonction des caractéristiques locales



▲ Exemple de rendu

- Implantation des espaces de stationnement vélo existants en fonction du type et du nombre de places pour les différents pôles générateurs et les espaces publics à l'échelle de l'EPCI (+ zooms si besoin)
- Espaces de stationnement à réover
- Secteurs déficitaires ou bien équipés en stationnement vélos au regard de la recommandation du PDUIF dans les zones U et AU du territoire et autour des pôles d'échanges (rayon de 800 m)



Exemple de carte de diagnostic action 4.2 : Stationnements vélos existants

Plan d'actions

▲ Définition des actions

Stationnement vélos sur les espaces publics ou aux équipements publics :

- Définir le nombre total de places de stationnement vélo à créer sur l'espace public (selon les ratios du PDUIF), la localisation des espaces de stationnement vélo et le nombre de places dans chaque espace. Identifier, sur les zones concernées par la prescription du PDUIF, les portions de voirie et les espaces publics sur lesquels une création ou un renforcement de l'offre en stationnement vélo est nécessaire.
- Etablir une programmation annuelle de la réalisation de ces nouvelles places et de remplacement des équipements obsolètes sur 5 ans ou sur un planning permettant la mise en œuvre de la prescription avant 2020.

Dispositif Véligo : stationnement vélo en gare :

- Estimer le potentiel de places Véligo de chaque pôle d'échanges, gares et stations (en lien avec la pratique cyclable du territoire, du relief, de la densité de population et d'emplois dans une zone de chalandise adaptée au vélo, de l'offre des autres modes, l'espace disponible...)
- En déduire le nombre de places Véligo (en abri(s) et/ou en consigne(s) sécurisée(s)) à créer à chaque pôle d'échanges, gare ou station et préciser le nombre de points de recharge pour les VAE (à minima 10 % de la capacité de la consigne).
- Evaluer les futurs besoins en fonction notamment des évolutions de fréquentation estimées.
- Définir un échéancier de mise en œuvre (étude d'implantation et foncière, montage du dossier de subvention auprès du STIF, définition des modalités d'exploitation et des coûts associés...)

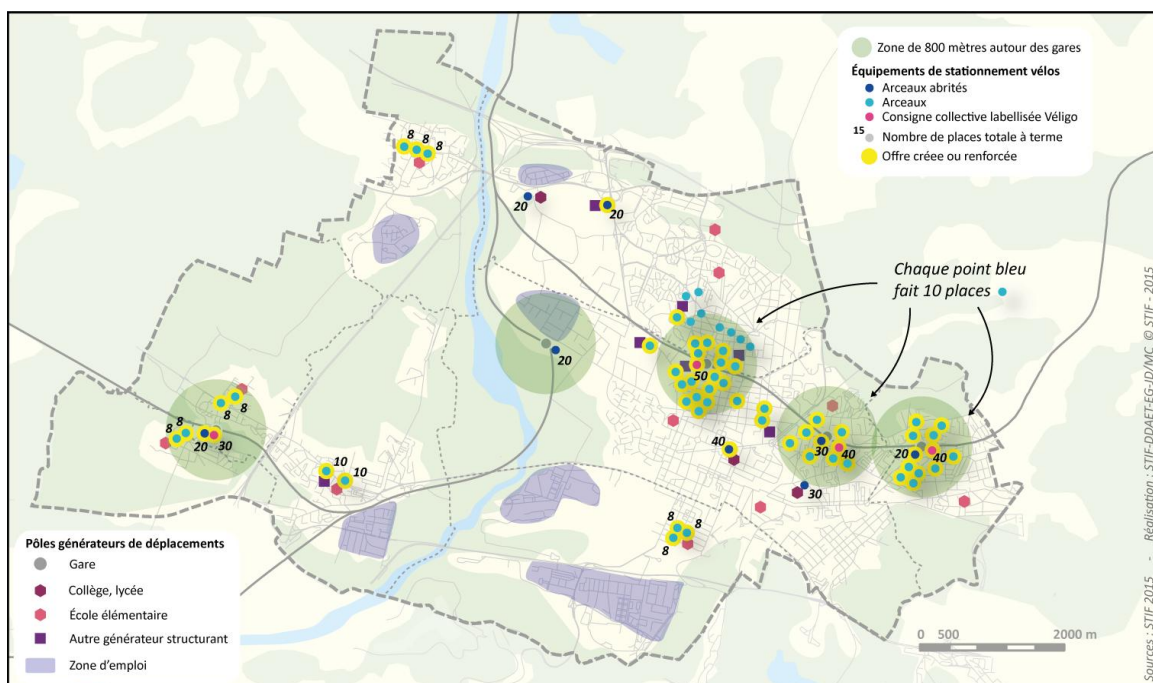


Stationnement vélo dans les espaces privés :

- Rédiger un article 12 type pour les PLU à modifier en respectant au minimum les normes figurant dans le PDUIF (préciser les normes de stationnement vélo pour chaque type de construction et faire des recommandations techniques en matière de localisation, d'implantation, de dimensionnement, ...)
- Prévoir d'informer les entreprises du territoire sur leurs obligations en matière de stationnement vélo dans les espaces privés conformément à la loi portant Engagement National pour l'Environnement (article 57) et son décret d'application du 30 juillet 2011
- Editer et diffuser des recommandations sur les caractéristiques des espaces de stationnement vélo dans les constructions privées (protection, sécurité, accès, rangement des vélos, usage...)

▲ Exemple de rendu

- Implantation des espaces de stationnement vélo à créer et à consolider en fonction du type (abri ou non, fermé ou non) et du nombre de places total à terme pour les différents pôles générateurs et les espaces publics à l'échelle de l'EPCI (+ ZOOMS si besoin) en précisant le niveau de priorité
- A noter qu'une identification des itinéraires cyclables existant dans un rayon de 3 km autour de chaque gare et station qui seront équipées de stationnement Véligo (abri et/ou consigne) est nécessaire



Exemple de carte pour les actions 4.2 prévues : Renfort du stationnement vélo

▲ Estimation financière des actions

Estimation des coûts de la mise en place des dispositifs de stationnement sur la base de ratios (hors pose et aléas de maîtrise d'œuvre) :

- Arceaux : 150 € / place vélo
- arceaux abrités : 300 € / place vélo
- Local sécurisé : 1 000 à 2 000 € / place vélo (les coûts plus élevés s'expliquent par la mise en place d'un dispositif d'accès, la maintenance et l'entretien...)



Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Communes
- EPCI
- Gestionnaires de pôles d'échanges
- Aménageurs (type SPLA, EPA...).
- Opérateurs de transport (SNCF et RATP)
- Département (pour l'équipement en stationnement vélo des équipements départementaux)
- Région (pour l'équipement en stationnement vélo des équipements régionaux)

Subventions mobilisables

- Région Île-de-France
- Dispositifs Véligo (abris ou consignes collectives) dans les pôles d'échanges multimodaux : STIF (Schéma Directeur du stationnement Vélo en gare)

Indicateurs de suivi

- Nombre de places de stationnement vélo sur l'espace public
- taux de remplissage : nombre de vélos stationnés (hors vélos épaves)
- Données de validations des consignes collectives Véligo ou résultats des comptages ainsi que le nombre d'abonnements vendus
- Nombre de places de stationnement dans les établissements scolaires
- Nombre de places de stationnement permettant la recharge pour vélo à assistance électrique

Références bibliographiques

- Schéma directeur du stationnement vélo en gare et son cahier de références établis par le STIF, 2011
- Recommandations pour les aménagements cyclables, Certu, 2008
- Fiches vélo n° 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, Certu, 2009 à 2010
- Le stationnement des vélos sur les espaces privés, Certu, 2010
- Stationnement des vélos dans les espaces privés : dimensions et caractéristiques, Ministère de l'égalité des territoires et du logement et Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 2013
- Intermodalité transports collectifs et vélo, l'exemple de deux pôles vélos, ARENE IDF, 2002



Action 5.1 : Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière

Contexte et objectifs

La sécurité routière est un enjeu important tant au niveau national que régional ainsi qu'à l'échelle locale. En Île-de-France, comme à l'échelle nationale, des progrès importants ont été constatés ces dernières années en matière de sécurité routière. Le nombre de tués sur les routes franciliennes a ainsi baissé de moitié entre 2001 et 2010. On déplore toutefois encore un nombre très important de blessés hospitalisés plus de 24 heures même si on note une tendance à la baisse. Pour les prochaines années, le PDUIF fixe un objectif ambitieux d'amélioration de la sécurité routière : réduire de moitié le nombre de tués et le nombre de blessés hospitalisés sur les routes et dans les rues franciliennes entre la période 2005-2009 et la période 2015-2019.

Les deux-roues motorisés sont devenus un fait de la mobilité urbaine. Ils connaissent un succès grandissant depuis plusieurs années : leur usage s'est fortement accru, en particulier dans Paris et en proche banlieue, là où la congestion automobile est forte. Améliorer la sécurité des usagers des deux-roues motorisés est donc la première priorité d'action.

Le PLD doit identifier ou renforcer les actions permettant une limitation des accidents pour tous les modes de déplacement.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Référents sécurité routière déclarés auprès des services de l'Etat : EPCI, communes, établissements scolaires
- Etat
- Département
- Région Île-de-France
- Education nationale
- SNCF Réseau
- Associations
- Entreprises / transporteurs de marchandises

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Fichier des bulletins d'analyse d'accident corporel (BAAC), détaillant les caractéristiques de chaque accident (caractéristiques générales, lieu, gravité, véhicules et usagers impliqués) pour les 5 dernières années, à recueillir auprès de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (à traiter à l'aide d'un logiciel spécifique ou de logiciels de traitement de données)
- Document Général d'Orientations (DGO), plan départemental d'actions de sécurité routière (Source : Observatoire Départemental de la Sécurité Routière ou Conseil Général)
- Présence de dispositifs de retenue pour les deux-roues motorisés non conformes ou de matériaux glissants sur les infrastructures routières existantes (Source : Gestionnaires de voirie)
- Limitations de vitesse en vigueur sur les voiries situées en zone urbaine. (Source : Gestionnaires de voirie)
- Passages à niveau : localisation, caractéristiques, dispositif de signalisation et de sécurité existants, dangerosité, accidentologie... (Sources : EPCI, communes, SNCF Réseau)
- Localisation des dispositifs de contrôle automatique de vitesse. (Source : Gestionnaires de voirie, Préfecture ?)
- Projets de voirie programmés. (Source : Gestionnaires de voirie)
- Actions de sensibilisation ou de communication menées par l'EPCI, les communes ou leurs partenaires en matière de sécurité routière

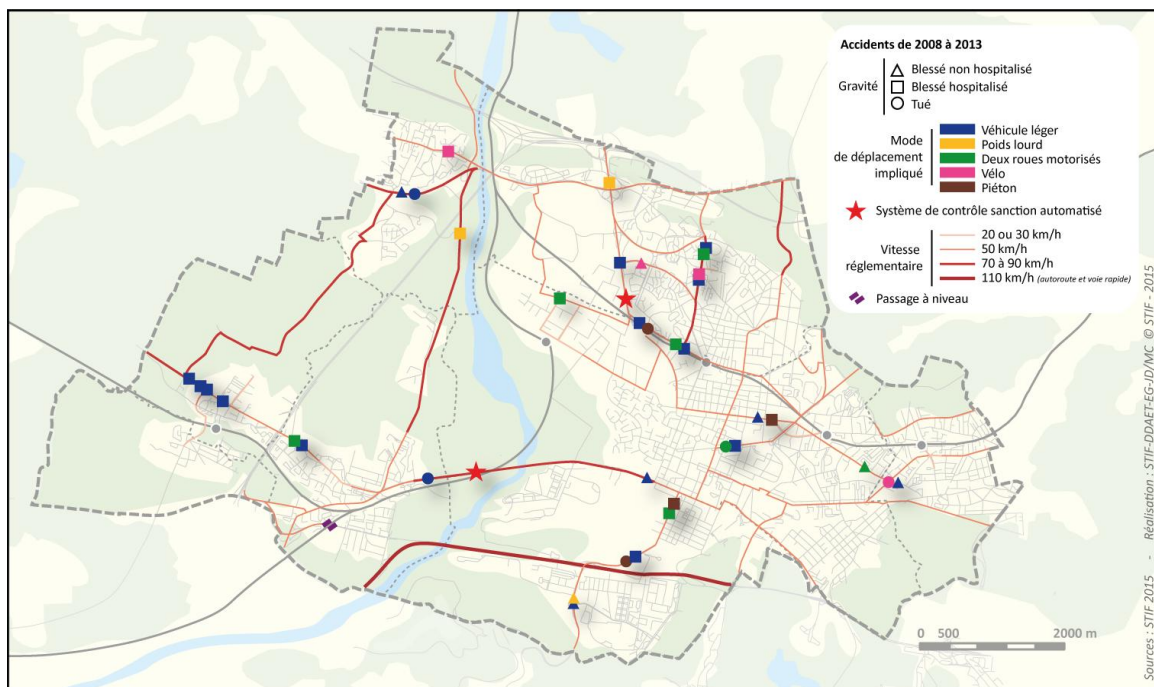


Analyses

- Réaliser un bilan des accidents sur le périmètre du PLD à partir des données issues des fichiers BAAC :
 - Caractéristiques générales : nombre d'accidents, date, heure, météo...
 - Lieu : localisation précise sur les voies, répartition selon les différentes catégories de voies
 - Véhicules impliqués : voitures, vélos...
 - Usagers impliqués : nombre de victimes et leur gravité (tués, blessés), catégories d'usagers (piétons, cyclistes, conducteurs de deux-roues motorisés), âge (jeunes de 15 à 24 ans, seniors de plus de 65 ans), expérience des conducteurs...
 - Analyse chronologique : évolution de l'ensemble de ces variables au cours des 5 dernières années.
- Analyser ce bilan et établir des comparaisons avec des agglomérations comparables (ou avec la moyenne départementale) et avec des indicateurs urbains de référence (voir bibliographie). Il s'agira d'identifier les enjeux d'accidentologie sur le territoire (points pour lesquels la situation est défavorable ou s'est dégradée au cours des 5 dernières années, points pour lesquels les résultats sont inférieurs aux territoires similaires avec lesquels des comparaisons ont été effectuées) :
 - Caractéristiques générales : accidents concentrés à certains moments de l'année ou de la journée,
 - Lieu : points d'accumulation d'accidents, secteurs présentant une inadéquation entre limitations de vitesse et caractéristiques urbaines, traversées d'agglomération présentant des dysfonctionnements en termes d'aménagement, hors zones urbaines denses,
 - Véhicules impliqués : part importante ou évolution défavorable des accidents impliquant des vélos (par exemple),
 - Usagers impliqués : nombre important ou évolution défavorable du nombre de victimes, hausse du taux de gravité, catégorie surreprésentée (ex. : conducteur de deux-roues motorisés), classe d'âge fortement concernée...
 - Apprécier la pertinence des actions et des campagnes de sensibilisation menées au regard des enjeux du DGO et des enjeux locaux.

Exemple de rendu

- Localisation des accidents : par gravité, par catégorie d'usagers, lieux d'accumulation d'accidents.
- Limitations de vitesse et systèmes de contrôle sanction automatisés.
- Réseau de voirie pour identifier les traversées d'agglomération.



Exemple de carte de diagnostic action 5.1 : Accidentologie et risque routier actuel du territoire



Plan d'actions

▲ Définition des actions

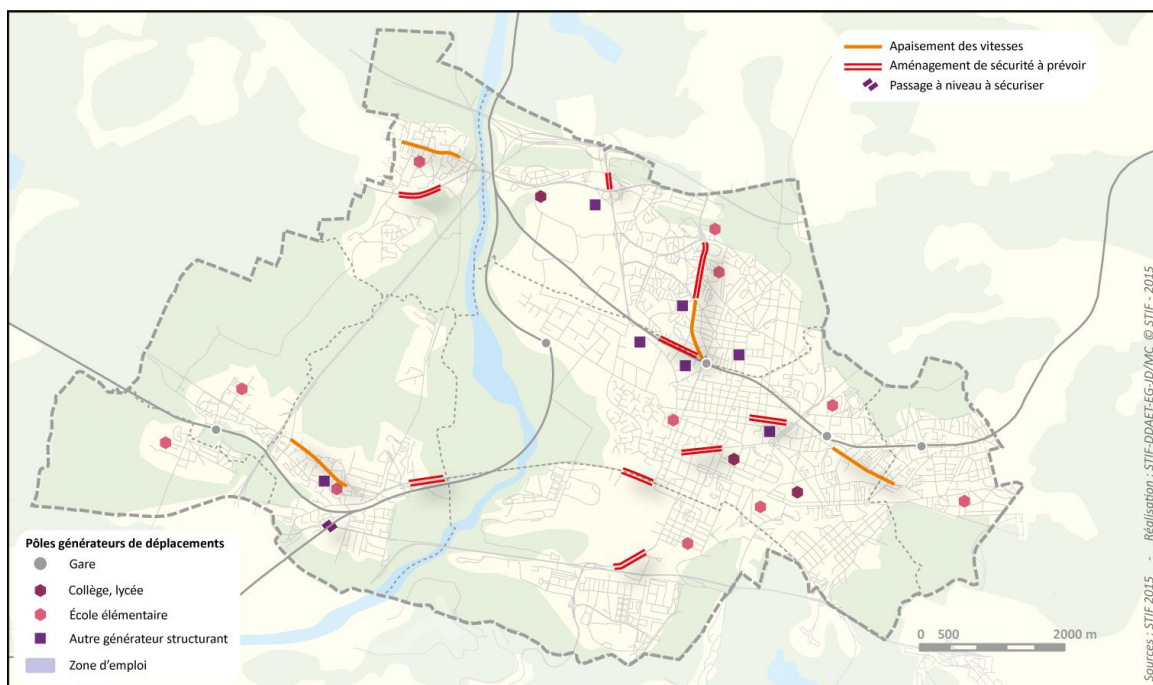
Définir un plan d'actions répondant aux objectifs de sécurité du PDUIF et aux enjeux identifiés dans le diagnostic du PLD.

- Etablir un programme :
 - d'aménagement des traversées d'agglomération,
 - de traitement des infrastructures routières existantes, pour supprimer les dispositifs de retenue non conformes et les matériaux glissants,
 - de résorption des points d'accumulation d'accidents
 - de sécurisation des passages à niveaux
 - Formuler des préconisations et mettre en œuvre les normes en vigueur pour les voiries nouvelles.
- Ajuster les limitations de vitesse de circulation en lien avec l'action 3/4.1 Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs
- Adapter les systèmes de contrôle sanction automatisés.
- Définir un plan d'actions en termes de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière notamment à destination des deux-roues motorisés, à mettre en œuvre par les référents de sécurité routière et leurs partenaires, en cohérence avec le DGO et le plan départemental d'actions de sécurité routière.
- Désigner des élus référents de sécurité routière dans chaque commune

Si les enjeux le nécessitent, le plan d'actions peut préconiser la réalisation d'un « diagnostic de sécurité routière » (selon la dénomination de l'INRETS, voir bibliographie), pour une compréhension plus fine et approfondie des mécanismes à l'œuvre dans la production des accidents.

▲ Exemple de rendu

- Aménagements à réaliser
- Limitations de vitesse préconisées, en lien avec la hiérarchisation de la voirie et la pacification de la voirie



Exemple de carte pour les actions 5.1 prévues : Actions en faveur d'une réduction du risque routier



▲ Estimation financière des actions

- Plan d'actions en termes de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière : pas nécessairement de surcoût.
- Programmes d'aménagement : enveloppe financière annuelle prévue par les différents gestionnaires de voirie, estimation des coûts des travaux d'aménagements à réaliser.
- Limitations de vitesse : panneaux de signalisation réglementaires.
- Systèmes de contrôle automatisés : à définir avec l'Etat.

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Etat : services déconcentrés départementaux, préfecture de police ou direction générale de la gendarmerie nationale.
- Départements.
- Communes ou EPCI (dont services techniques et polices municipales le cas échéant)
- SNCF Réseau

Subventions mobilisables

- Région Île-de-France

Indicateurs de suivi

- Nombre d'accidents corporels y compris par modes de déplacement
- Nombre de victimes, dont usagers vulnérables
- Taux de gravité des accidents
- Typologie des victimes d'accidents

Références bibliographiques

- Aménager la voirie, dix principes essentiels pour la sécurité, Certu, 2012
- Sécurité des déplacements en agglomération, guide méthodologique, Certu, 2007
- Savoirs de base en sécurité routière, fiches n°1 à 28, Certu, 2007 à 2010
- Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 2008, Certu, 2010
- Ville plus sûre, quartiers sans accidents, savoir-faire et techniques, CETUR, 1990
- Connaître la vitesse pour agir sur la sécurité de la circulation en agglomération, Certu, 2003
- Sécurité et urbanisme, la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain, D. Fleury, Presse de l'école nationale des Ponts et chaussées, 1998
- L'analyse séquentielle de l'accident de la route (Méthode INRETS), comment la mettre en pratique dans les diagnostics de sécurité routière, rapport INRETS, outils et méthodes, N°3, 1997



Action 5.2 : Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable

Contexte et objectifs

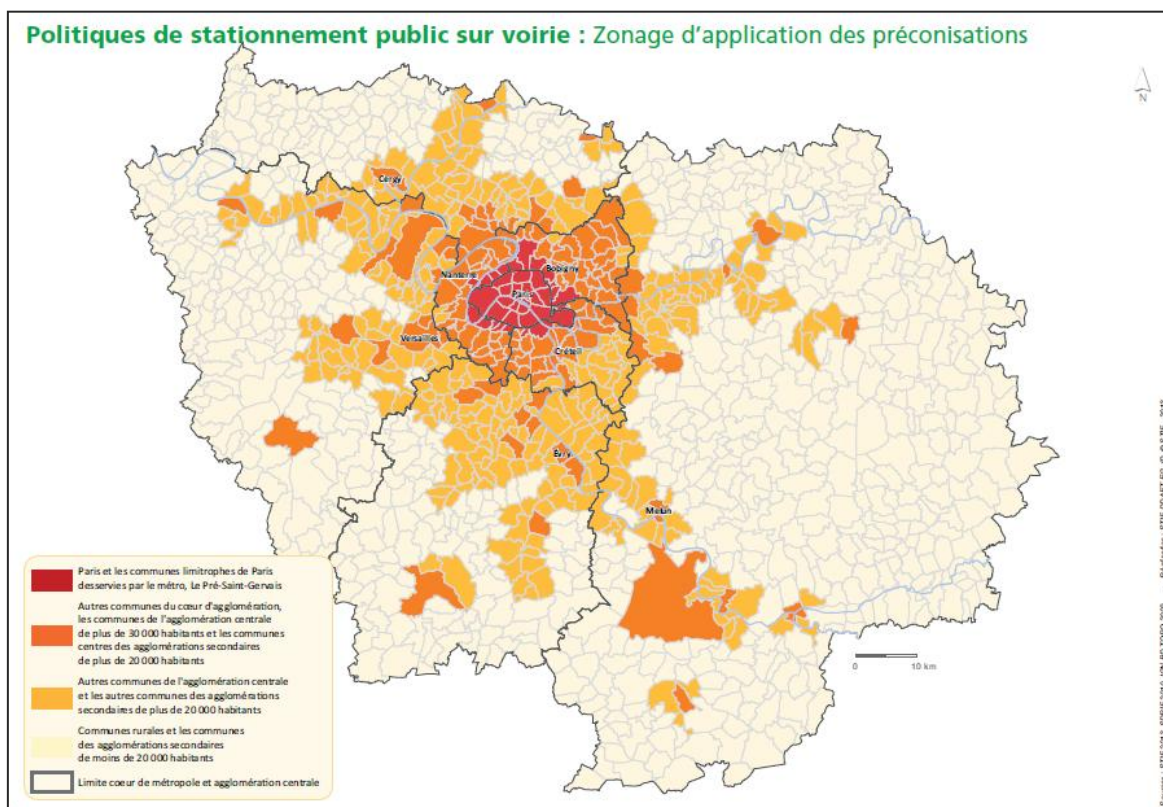
Les politiques de stationnement constituent un levier majeur pour faire évoluer le choix modal là où il existe des alternatives aux modes individuels motorisés. Elles doivent jouer un rôle régulateur pour permettre d'atteindre l'objectif global de réduction de la part modale de la voiture fixé par le PDUIF pour l'Île-de-France,

Les politiques de stationnement public doivent aussi viser à limiter l'occupation de l'espace public par les véhicules en stationnement, notamment les deux-roues motorisés, sur les trottoirs. Elles peuvent en outre favoriser le déploiement des nouveaux véhicules urbains, plus respectueux de l'environnement.

Il s'agit ainsi dans le PLD de déterminer les politiques de stationnement à mettre en œuvre selon deux axes :

- la réglementation du stationnement sur voirie conformément au contexte réglementaire national
- l'encadrement pour la création et l'exploitation des parkings publics et des parc-relais

Le PDUIF définit des règles en matière de stationnement en fonction de la localisation de la commune dans la Région Île-de-France et des secteurs urbains.



Secteur commercial (dont centre-ville)	Stationnement payant rotatif ou mixte visiteurs/résidents	Stationnement payant rotatif ou mixte visiteurs/résidents	Réglementation rotative ou mixte résidents/visiteurs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage
Secteur gare rencontrant des conflits d'usage		Réglementation visant à orienter le stationnement des usagers des transports collectifs vers les parcs relais		
Secteur mixte résidentiel et activités		Réglementation visant à favoriser le stationnement des résidents par rapport à celui des actifs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage	
Secteurs purement résidentiels	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage			
Autres secteurs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage			

Guide de lecture du tableau : à noter que la couleur des colonnes correspond aux couleurs de la carte précédente

Stationnement payant (...) signifie que le stationnement doit être rendu payant.

Réglementation (...) signifie qu'une réglementation doit être mise en place, qu'il s'agisse de stationnement payant ou d'une zone bleue (ou autre).

Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage : signifie que la commune doit apprécier la pertinence de mettre en place un stationnement payant ou une zone bleue (ou autre).

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Communes et/ou EPCI en fonction des compétences ;
- Polices municipales
- STIF (dans le cadre du schéma directeur des parcs-relais)
- Départements
- Exploitants de parcs de stationnement
- Associations d'usagers et de commerçants

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Stationnement sur voirie :
 - Pour chaque commune, identification du zonage correspondant aux préconisations du PDUIF et sur l'ensemble du territoire du PLD localisation des différents périmètres concernés par les recommandations du PDUIF : secteurs commerciaux, secteurs mixtes, secteurs gares, secteurs purement résidentiels, secteurs en projet
 - nombre de places existantes (ou à défaut le linéaire de voirie avec du stationnement) y compris GIG-GIC, (Source : EPCI, communes, repérages terrain)
 - réglementation(s) existante(s) : stationnement payant, limitation de la durée de stationnement, mesures spécifiques concernant les résidents, les professionnels, les véhicules propres et les véhicules en autopartage, (Source : EPCI, communes, repérages terrain)
 - tarifs et abonnements dans les secteurs payants, (Source : EPCI, communes, repérages terrain)
 - stationnement pour les deux-roues motorisés : localisation et capacité de l'offre, réglementation le cas échéant. (Source : EPCI, communes, repérages terrain)
- Parcs publics de stationnement : (Source : EPCI, communes, exploitants de parkings, repérages terrain)
 - localisation,



- nombre de places (dont nombre de places pour les deux-roues motorisés et/ou vélos),
- tarifs horaires et abonnements (dont abonnements pour les deux-roues motorisés et/ou vélos),
- services offerts (places dédiées à l'autopartage et/ou au covoiturage, recharges électriques, prêts de vélos, service de lavage, location de voitures, ...)
- projets de création de parkings.
- Parcs Relais : (Source : EPCI, communes, exploitants de parkings, repérages terrain) localisation, typologie,
- Parcs Relais labellisés (conformes au référentiel du Schéma Directeur des Parcs-Relais-SDPR édité par le STIF),
 - nombre de places (dont nombre de places pour les deux-roues motorisés et vélos, , covoiturage, recharges électriques,...),
 - tarifs et abonnements, possibilité d'accès avec le passe Navigo,
- projets d'extension ou de création de parc relais.
- Polices municipales ou ASVP : identifier les effectifs affectés au contrôle de la réglementation du stationnement
- Usage du stationnement : enquêtes existantes (il n'est pas préconisé de réaliser des enquêtes spécifiquement pour l'élaboration du PLD), données fournies par les exploitants des parkings, repérages terrain
- Recensement des projets susceptibles d'avoir un impact sur l'offre et la demande en stationnement : projets de requalification de voirie, projets de développement urbain, projets de transports collectifs (ex. : Grand Paris Express).

▲ Analyses

- Pour le stationnement autour des gares et stations :
 - Identifier les dysfonctionnements : saturation des parcs de stationnement⁵, stationnement anarchique sur l'espace public, non-respect des réglementations...
 - Analyser la réglementation du stationnement sur voirie dans un rayon de 500 m et la cohérence avec les Parcs de stationnement en gare
 - Apprécier l'adéquation des caractéristiques des parcs de stationnement en gare par rapport aux préconisations du Schéma Directeur des Parc-Relais (édité par le STIF) et du PDUIF
 - Vérifier la cohérence des parcs-relais du territoire avec ceux des territoires limitrophes
- Pour le stationnement le long des axes de transports collectifs structurants Tzen et Mobilien :
 - Identifier les dysfonctionnements : stationnement anarchique sur l'espace public ou dans les couloirs bus, non-respect des réglementations...
 - Analyser la réglementation du stationnement sur voirie qui doit permettre une bonne circulation des bus
- Pour le stationnement dans les autres secteurs urbains :
 - Identifier les dysfonctionnements : stationnement anarchique sur l'espace public, non-respect des réglementations...
 - Vérifier que la réglementation du stationnement sur voirie et des parkings publics s'ils existent sont conformes aux usages et aux besoins
 - Etudier la cohérence des réglementations des parcs publics par rapport à celle des parcs-relais et du stationnement sur voirie.
- En synthèse :
 - analyser la cohérence des réglementations du stationnement au sein des différentes communes du territoire et des communes limitrophes au territoire du PLD les unes par rapport aux autres et par rapport aux orientations fixées dans le PDUIF
 - Identifier les secteurs sous-dimensionnés ou sur-dimensionnés en matière de stationnement

▲ Exemple de rendu

Connaître la configuration du stationnement à l'échelle de quartiers (zooms par rapport au territoire du PLD) :

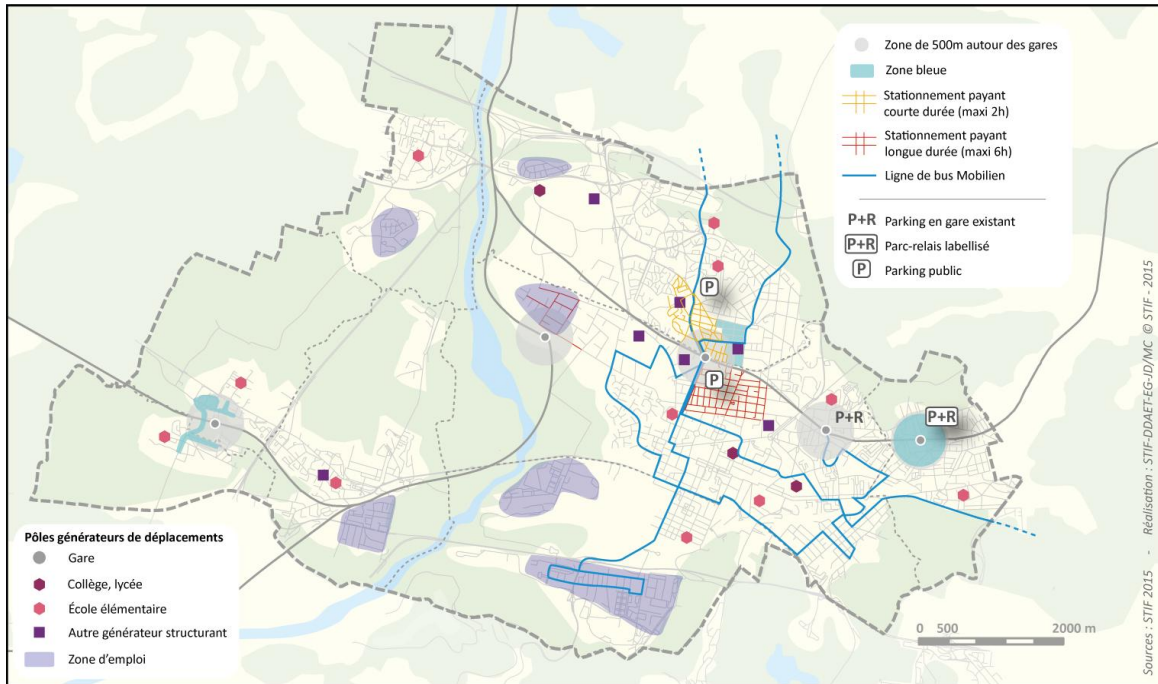
⁵ Les Parcs Relais sont des parcs de stationnement en gare labellisés par le STIF lorsqu'ils répondent aux objectifs de qualité de service. Toutefois tous les parcs de stationnement en gare ne sont pas nécessairement labellisés. La fiche traite ici de l'ensemble des parcs de stationnement car ce sont tous les parcs qui sont à prendre en compte dans l'analyse de l'offre.



- Identifier le stationnement sur voirie en fonction de la réglementation : payant/gratuit, durée limitée ou non, ...
- Localiser les parcs publics de stationnement et des parcs relais
- Repérer les gares, stations de tramway, les lignes de T Zen et de Mobilien

Synthétiser les enjeux en matière de stationnement à l'échelle du territoire du PLD

- Caractériser les différents secteurs du territoire en fonction de leurs besoins en stationnement commerciaux/mixtes/résidentiels/autres (rotation importante, longue durée nocturne, durée limitée, ...) et de leur conformité avec les préconisations du PDUIF



Exemple de carte de diagnostic action 5.2 : Etat du stationnement public et besoins identifiés

Plan d'actions

▲ Définition des actions

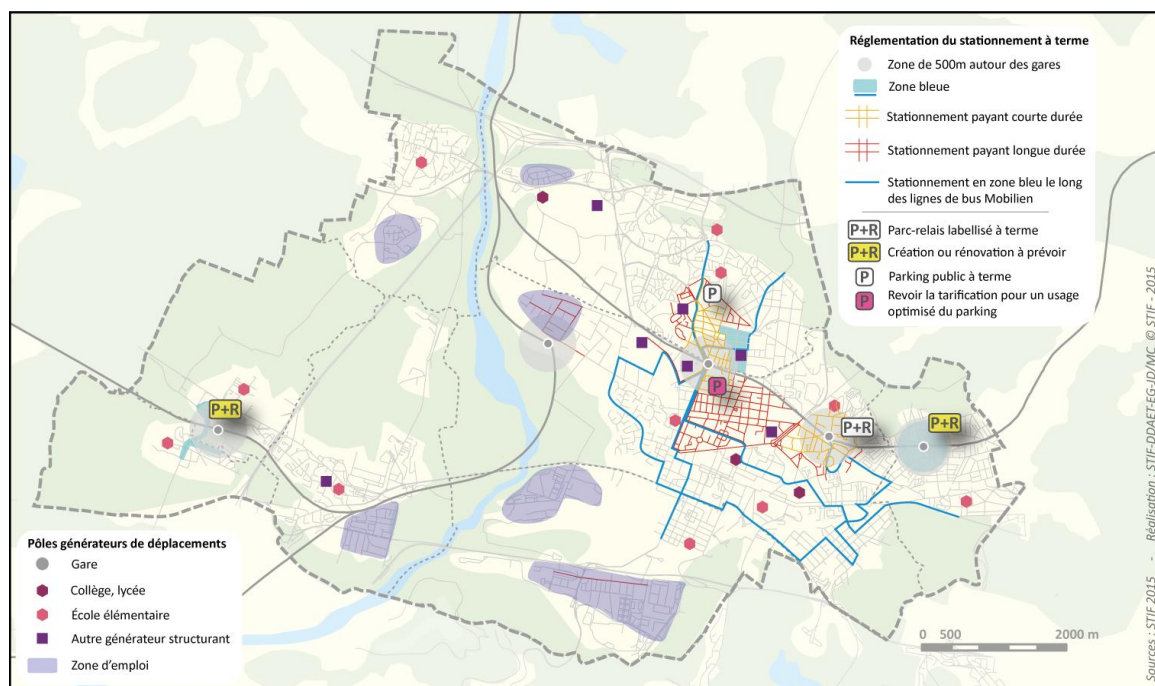
- Elaborer un plan local de stationnement ou le préfigurer en définissant les orientations à respecter prioritairement dans le plan local de stationnement et en programmant son élaboration à très court terme suite à l'adoption du PLD. Cette mesure est en effet essentielle à la mise en œuvre du PLD, il est nécessaire que les actions du plan local de stationnement prennent effet le plus rapidement possible.
- Pour le stationnement sur voirie :
 - Définir les évolutions nécessaires de la réglementation du stationnement au regard des enjeux locaux et des objectifs d'évolution de la part modale des modes individuels motorisés : extension ou création de périmètres réglementés, adaptations de la tarification, en cohérence avec les principes définis dans le PDUIF, selon les territoires franciliens et selon les quartiers.
 - Définir des mesures spécifiques le long des axes tramway, de T Zen et de Mobilien existantes et futures : déterminer le dimensionnement et la réglementation du stationnement le long des tronçons de voirie concernés par des aménagements en faveur des transports collectifs.
 - Identifier les axes sur lesquels une diminution du stationnement est possible.
 - Pour les communes limitrophes de Paris desservies par le métro et Le Pré Saint Gervais :
 - Définir ou revoir les mesures spécifiques préférentielles accordées aux riverains.
 - programmer la matérialisation puis la réglementation du stationnement des deux-roues motorisés
 - Définir les modalités de contrôle du stationnement : effectifs (en particulier en cas d'extension des périmètres de stationnement réglementé), méthodologie, programme de formation, nouvelles technologies mobilisables.



- Pour les parcs publics de stationnement :
 - déterminer les évolutions de la tarification et en particulier des abonnements (suppression des abonnements nuits et week-end, tarifs préférentiels pour les résidents, abonnements pour les deux-roues motorisés),
 - identifier des espaces spécifiques pour des services de mobilité (covoiturage, autopartage) ou les véhicules propres,
 - prévoir la création d'espaces d'accueil spécifiques pour les deux-roues motorisés.
- Pour les parcs de stationnement en gare :
 - programmer la création, la rénovation ou l'extension de parcs relais ainsi que la mise en œuvre du référentiel de qualité de service en vertu des principes définis par le Schéma Directeur des Parcs-Relais (STIF) et le PDUIF,
 - programmer les aménagements et les mesures nécessaires au développement de la dépose/reprise-minute (à privilégier sur voirie ou au plus près des accès)
 - identifier des espaces spécifiques pour le covoiturage,
 - prévoir les aménagements nécessaires pour le stationnement des taxis,
 - déterminer les évolutions de la réglementation du stationnement dans un rayon de 500 m autour des gares dotées d'un parc de stationnement en gare.

▲ Exemple de rendu

- Identifier les secteurs où des extensions ou des modifications de réglementation du stationnement sont envisagées : passage en zone bleue, stationnement payant, ...
- Identifier la création ou l'extension des parkings publics et des parcs-relais
- Identifier les zones où le stationnement est à supprimer



Exemple de carte les actions 5.2 prévues : Politique de stationnement projetée sur le territoire

▲ Estimation financière des actions

- Coûts et recettes d'exploitation induits par l'extension des périmètres de stationnement réglementé et par l'instauration de mesures spécifiques (résidents, deux-roues motorisés, autopartage, covoiturage, véhicules propres).
- Coûts d'aménagements liés à la création d'offre supplémentaire sur voirie ou en parc public.
- Coûts liés à la création, l'extension ou la rénovation de parcs relais.



Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Communes
- EPCI (aménagement des voiries d'intérêt communautaire)
- Départements pour l'aménagement des places de stationnement sur routes départementales (en fonction des départements)
- SNCF et RATP pour les Parcs Relais

Subventions mobilisables

- STIF pour les Parcs Relais

Indicateurs de suivi

- Stationnement sur voirie : nombre de places, taux d'occupation, taux de rotation
- Parcs publics de stationnement : les mêmes indicateurs
- Parcs Relais : les mêmes indicateurs + taux de fréquentation par les usagers des TC

Références bibliographiques

- Les politiques de stationnement après la loi SRU, Pourquoi? Comment?, Certu, 2003
- Enquête nationale sur le stationnement public, annuaire 2010, Certu, 2012
- Le contrôle du stationnement, politiques, pratiques et méthodes, Certu, 2001
- PLU et stationnement, Certu, 2008
- Les parcs relais urbains : étude bibliographique, Certu, 2010
- Schéma directeur des parcs relais et son cahier de référence technique, STIF, 2008 (*en cours de révision*)
- Le covoiturage dynamique : étude préalable avant expérimentation, Certu, 2009

Action 6.1 : Rendre la voirie accessible

Contexte et objectifs

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées rend obligatoire la mise en accessibilité aux PMR de l'ensemble des éléments de la chaîne de déplacement avant le 1er janvier 2015. Au sens de la loi, la chaîne de déplacement comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. Pour permettre l'application de cette loi plusieurs outils ont été définis :

- Le Plan d'accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) devait être élaboré avant le 22 décembre 2009 par toutes les communes
- Le schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transports collectifs qui en Île-de-France a été réalisé et approuvé par le conseil du STIF a mis en évidence que l'ensemble des lignes de bus de Paris et la petite couronne ainsi qu'environ 400 lignes de grande couronne
- Le Plan de Déplacements Urbains qui comporte une annexe Accessibilité

Le PDUIF se décompose donc en 2 volets : l'accessibilité de la voirie et l'accessibilité des transports collectifs. Concernant la voirie et les espaces publics, le PDUIF indique qu'une priorisation est à faire sur

- La mise en accessibilité complète des itinéraires principaux
- La réalisation d'aménagements simples sur l'ensemble de la voirie permettant de lever la plupart des blocages.
- L'avancement de la mise en accessibilité des points d'arrêts de bus des lignes concernées par le SDA

Cette action est à réaliser en lien avec les actions 2.4 Un réseau de bus plus attractif et 3.1 Aménager la rue pour le piéton.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Gestionnaires de voiries : Communes, EPCI, Départements
- STIF
- Exploitants des lignes de bus
- Commission(s) locale(s) d'accessibilité
- Associations de PMR
- Région Île-de-France

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Pour les territoires dotés d'un PAVE

- PAVE des communes ou de l'EPCI (Source : commune ou EPCI)

Pour tous les territoires

- Lignes de bus et de cars desservant le territoire inscrites au SDA (Source : STIF)
- Accessibilité des points d'arrêt desservis par ces lignes (Source : commune, EPCI ou STIF)
- Accessibilité des traversées piétonnes (Source : commune ou EPCI, PAVE, repérages terrain)
- Escaliers situés sur l'espace public (Source : commune ou EPCI, PAVE, repérages terrain)
- Places de stationnement GIC-GIG : localisation, nombre, caractéristiques en termes d'accessibilité (Source : commune ou EPCI, repérages terrain)
- Pôles générateurs de déplacements : localisation, nature (Source : commune ou EPCI)
- Modalités de maintenance et de gestion des espaces publics
- Information délivrée au public sur les espaces publics accessibles



Des entretiens en particulier avec les associations de personnes à mobilité réduite pourront agrémenter les données recueillies.

▲ Analyses

Analyser la voirie si le territoire n'est pas entièrement couvert par un PAVE :

- Diagnostiquer l'accessibilité des traversées piétonnes
- Diagnostiquer l'accessibilité des cheminements piétons (hauteur, largeur, présence de mobilier urbain) en concertation avec les associations de PMR et / ou la / les commission(s) locale(s) d'accessibilité.
- Recenser les places de stationnement réservées aux PMR : déterminer si elles sont conformes aux normes en vigueur et si le ratio de 2 % de places réservées est respecté

Expertiser les points d'arrêts de bus :

- déterminer l'avancement de la mise en œuvre du SDA sur le territoire du PLD : une ligne de bus urbaine est déclarée accessible dès que 70 % de ces points d'arrêts sont accessibles ;

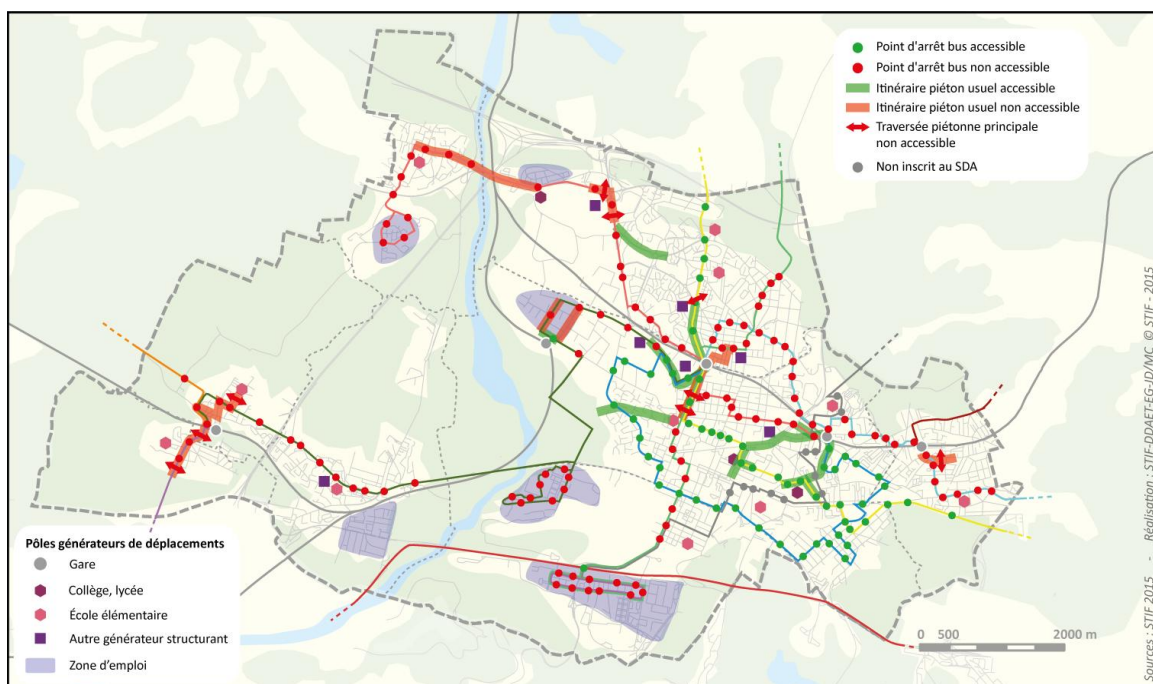
Mettre en avant les itinéraires principaux :

- Recenser les cheminements les plus usuels entre les lieux desservis par les transports collectifs d'une part, les zones d'habitat, les zones commerciales et les principaux équipements recevant du public d'autre part.
- Identifier les points durs en matière d'accessibilité sur ces itinéraires

Faire une synthèse des aménagements manquants notamment les plus simples pouvant être généralisés

▲ Exemple de rendu

- cartographie des points d'arrêts et des lignes sur le réseau de bus : accessibles/non-accessibles
- Générateurs de déplacements + accessibilité des cheminements piétons les desservant + identification des cheminements les plus usuels (en lien avec l'action 3.1 Aménager la rue pour les piétons)
- Accessibilité des traversées piétonnes



Exemple de carte de diagnostic action 6.1 : Etat de l'accessibilité PMR des points d'arrêts de bus et des principaux itinéraires

Plan d'actions

▲ Définition des actions

Concernant l'accessibilité de la voirie, le PLD a pour vocation de définir des programmations coordonnées entre les maîtres d'ouvrage :

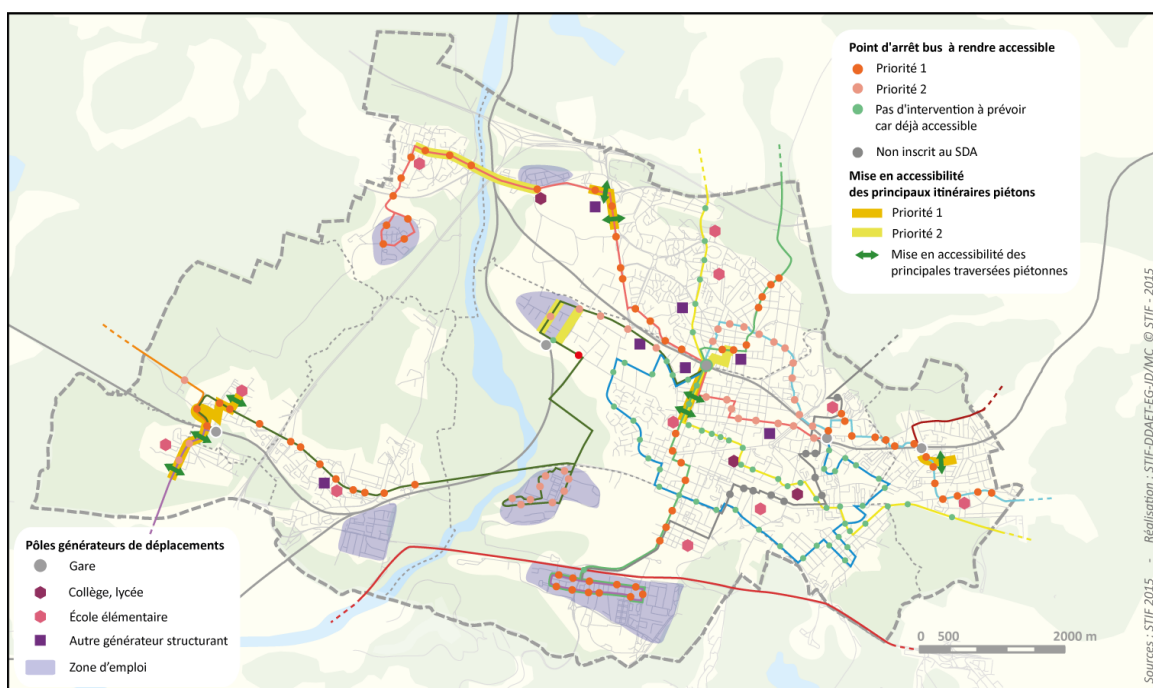
- pour la réalisation d'un PAVE pour les communes ou EPCI n'en ayant pas fait un
- pour les travaux de mise en accessibilité pour les points d'arrêt de bus inscrits au SDA
- pour des travaux de mise en accessibilité des itinéraires les plus usuels en commençant par les aménagements les plus simples pouvant être généralisés : traversées piétonnes, cheminements piétons et en particulier, cheminements les plus usuels, escaliers, places de stationnement réservées,

Le PLD peut également formuler des recommandations à l'attention des maîtres d'ouvrage :

- en termes de communication et d'information du public : informer en continu et à l'occasion de la mise en service de nouveaux aménagements, prévoir la réalisation d'un plan des voiries ou cheminements accessibles à l'échelle intercommunale,
- en termes de suivi des travaux (formation des services, définition de critères), de maintenance et de gestion de l'espace public.

▲ Exemple de rendu

Localisation des (principaux) aménagements programmés : itinéraires usuels et points d'arrêt de bus



Exemple de carte les actions 6.1 prévues : Programmation de la mise en accessibilité PMR des points d'arrêt de bus et des principaux itinéraires

▲ Estimation financière des actions

- Estimation des coûts d'études pour la réalisation de PAVE
- Programmation pluriannuelle d'une enveloppe financière permettant de mettre en œuvre le programme d'aménagement et les mesures d'information et de sensibilisation du public.
- Estimation des coûts des aménagements soit sur la base des estimations du / des PAVE, soit sur la base de ratios.



Aménagements	Coûts unitaires moyens constatés
Abaissement des trottoirs et pose de bandes d'éveil à vigilance	3 000 euros par traversée piétonne
Mise en accessibilité des arrêts de bus	12 000 euros par arrêt en urbain et jusqu'à 25 000 euros en périurbain
Sonorisation des feux	750 euros par mât, soit 6 000 euros pour le traitement d'un carrefour avec 8 mâts
Mise aux normes des potelets (hauteur et espacement réglementaires s'ils sont situés sur un cheminement)	120 euros par potelet
Pose de bandes d'éveil à vigilance en haut des escaliers, de nez contrastés sur les premières et dernières marches	400 euros par escalier
Création de places réservées de stationnement	5 000 euros par place

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrages possible des ces actions sont les gestionnaires de voirie, à savoir :

- Communes
- EPCI
- Département

Subventions mobilisables

- STIF : subvention de 300 € par point d'arrêt pour les études de diagnostic et d'aménagement, et de 75 % du montant total des travaux.

Indicateurs de suivi

- Linéaire de voirie aménagée pour les PMR, en fonction du type d'aménagement
- Nombre de places de stationnement pour les PMR sur voirie
- nombre de points d'arrêts accessibles
- nombre de lignes de bus mises en accessibilité

Références bibliographiques

- Schéma directeur d'accessibilité, STIF, 2009
- Guide d'aménagement des points d'arrêts, STIF, 2011
- Une voirie accessible, MEEDDM, 2007
- L'élaboration du PAVE, guide juridique et pratique à l'usage des maires, MEEDDM, 2012
- PAVE, la démarche d'élaboration, Certu, 2010
- Les PAVE, analyse et retour d'expériences, Certu, 2011
- Vers une ville accessible à tous : Quelles clés pour y parvenir ?, Certu, 2012
- Valise pédagogique : accessibilité de la voirie aux personnes handicapées, Certu, 2009
- Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes, recommandations pour les aménagements de voirie, série de fiches, 2010
- Les bus et leurs points d'arrêts accessibles à tous, Certu, 2008
- Ville accessible à tous, série de fiches, Certu, 2009
- Réglementations :
 - Ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées
 - Décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs

- Décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée
- Loi d'habilitation : Loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées



Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique

Contexte et objectifs

L'avenir des plateformes logistiques est un enjeu central pour permettre un transport de marchandises durable. L'optimisation du fonctionnement logistique régional apparaît comme l'une des actions les plus pertinentes à mener dans le domaine du transport des marchandises et de la logistique.

Le SDRIF Ile-de-France 2030 et le PDUIF identifient des sites multimodaux constitutifs de l'armature logistique régionale qu'il convient de préserver à la fois en zone dense et en grande couronne. Cette préservation passe notamment par les documents d'urbanisme établis par les collectivités locales et en particulier les PLU.

Toutefois, la préservation des sites existants n'est pas suffisante. Il faut développer de nouveaux sites multimodaux et prendre en compte les besoins logistiques dans l'organisation de la ville en réservant des espaces pour la logistique urbaine.

Au cœur des enjeux d'attractivité de la métropole, du bien être de ses habitants et salariés, et de son équilibre, les réponses à apporter se doivent d'être novatrices, tant en termes d'organisation et de mutualisation des flux, qu'en termes de formes et d'articulations urbaines.

Pour répondre à cet enjeu important, la question de la préservation foncière est essentielle. Les principaux moyens d'action sont :

- créer des espaces logistiques urbains (ELU) ;
- intégrer les enjeux de logistique urbaine dans l'aménagement ou le réaménagement de quartiers ;
- optimiser l'utilisation des espaces (délaissés de voiries) pour des services urbains de proximité.

La problématique du besoin de foncier pour de la logistique en lien avec l'approvisionnement des ménages, des établissements commerciaux et autres secteurs d'activité peut apparaître dans trois cas principaux :

- Un quartier déjà existant : la collectivité peut alors avoir un projet en lien avec l'approvisionnement du périmètre (par exemple, pour réduire le nombre de véhicules de livraison en circulation, pour réduire les émissions de polluants, pour piétonniser une zone...)
- L'implantation d'un établissement commercial dans un quartier : création de nouveaux besoins logistiques ;
- La création d'un nouveau quartier : il s'agit alors d'anticiper les besoins logistiques de ce quartier dès la phase de programmation.

Enfin, le développement de services mutualisés sur ces sites (recharge électrique, avitaillement en GNV), permet de favoriser l'essor des nouveaux véhicules urbains au sein des flottes logistiques (voir action 7.5).

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Communes
- Département
- Opérateurs de transport
- Commerçants
- Chambre de commerce et d'industrie
- Chargeurs
- Transporteurs
- Aménageurs publics et privés

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Localisation des sites logistiques multimodaux existants : (source : services du développement économique, relevés de terrain, chambre de commerce et d'industrie)
- sites multimodaux à préserver listés dans le PDUIF
- autres sites logistiques, uniquement desservis par la route : il s'agit le plus souvent d'entrepôts de stockage avant distribution en camions ou véhicules utilitaires, souvent pour un seul transporteur
- Fichier SIRENE recensant l'ensemble des établissements commerciaux de la zone (Source : INSEE)
- Disponibilités foncières (friches, bâtiments vacants...) (Source : communes, établissement foncier)
- PLU des communes (Source : EPCI ou commune)
- Liste des opérateurs de transport intervenant sur le périmètre d'étude
- Données qualitatives sur l'organisation des approvisionnements

Méthodologie de recueil

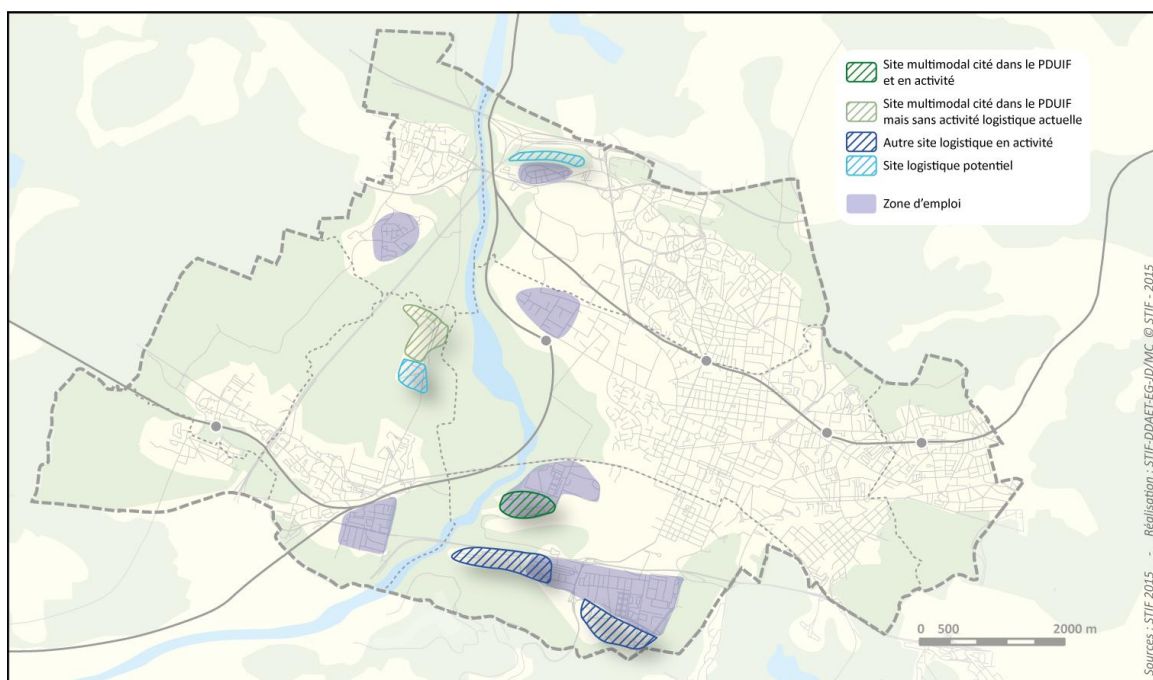
- Entretiens avec les opérateurs de transport
- Travail de terrain
- Entretien avec les services concernés : urbanisme, voirie, développement économique

▲ Analyses

- Synthèse de l'organisation actuelle des mouvements de marchandises sur le territoire
- Traduction des objectifs de la collectivité en besoin(s) logistique(s)
- Modéliser, simuler le transport de marchandises et en mesurer l'impact : Modélisation Freturb
- Identifier si les PLU des communes permettent la sauvegarde des sites logistiques déjà existants et définissent des réserves foncières pour la création d'autres sites logistiques si nécessaire

▲ Exemple de rendu

- Cartographie de localisation des opérateurs de transport et sites logistiques existants
- Cartographie des mouvements de marchandises sur le périmètre concerné (identification de poches d'intensité logistique)
- Localisation des sites fonciers pertinents



Exemple de carte de diagnostic action 7.1 : Sites logistiques existants et potentiels



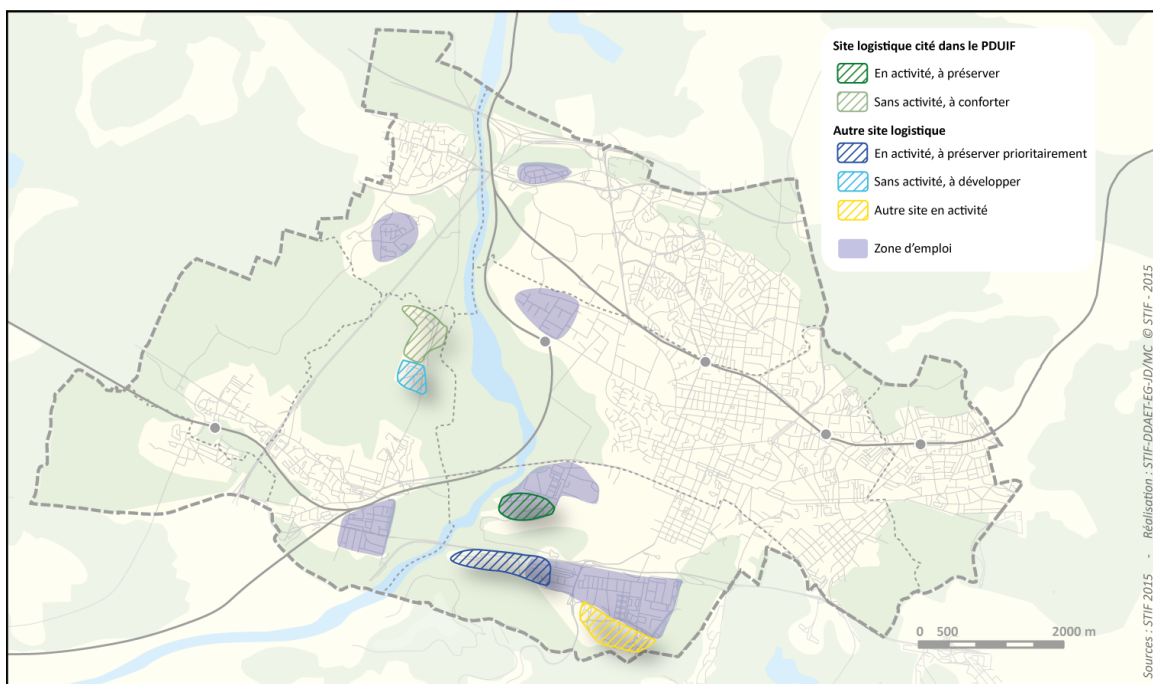
Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Lors de la création d'un nouveau quartier, il convient de quantifier le nombre de commerces et d'identifier les nouveaux flux qui seront générés afin de réserver des surfaces à la logistique.
- Réserve de surfaces logistiques en lien avec les besoins identifiés
- Quartier existant : élaboration d'un cahier des charges pour sélection d'un exploitant d'espace logistique urbain
- Intégrer la question de l'organisation de la logistique en ville dans le SCOT et les PLU

▲ Exemple de rendu

- Schéma directeur type schéma de mobilité des personnes (cf schéma ci-contre)



Exemple de carte pour les actions 7.1 prévues : sites logistiques à préserver ou créer

▲ Estimation financière des actions

- Etude de faisabilité : environ 50 k€

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- communes
- EPCI
- Etablissements publics d'aménagement

Subventions mobilisables

- Région Île-de-France

Indicateurs de suivi

- Nombre de sites logistiques créés ou maintenus en activité par rapport aux objectifs du PLD

Références bibliographiques

- L'impact des sites logistiques en Île-de-France, Résultats des enquêtes et ratios, IAURIF, 2009
- Livraisons en centre-ville : Les pratiques réglementaires de 50 villes passées au crible, Certu, 2009
- Services d'information pour le transport de marchandises, Certu, 2008
- Logistique urbaine : agir ensemble – FNE, Ademe, Paris, 2010
- Les modèles vertueux de la logistique urbaine, Région Ile de France, Paris, 2015



Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Contexte et objectifs

Les livraisons sont essentielles à la vie de la ville tant pour les commerces que pour le dynamisme économique.

Pour autant, le transport routier de marchandises est encore un générateur de nuisances environnementales. A l'inverse, son organisation souffre de contraintes liées aux règles de circulation qui rendent difficile son optimisation. Par ailleurs, les véhicules de marchandises, que ce soient les poids lourds ou les véhicules utilitaires légers, partagent l'espace public avec les autres usagers. Il est donc primordial de veiller à une bonne organisation de la circulation et du stationnement des véhicules de livraison.

Les emplacements de livraison sur la voirie sont souvent utilisés par d'autres véhicules. Ce mauvais usage des emplacements de livraison sur la voirie pénalise les professionnels et l'ensemble des utilisateurs de l'espace public. Pour contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises, il est nécessaire d'optimiser l'usage de l'espace public, notamment en privilégiant la disponibilité des emplacements de courte durée, libérant ainsi la voirie de points bloquants.

L'action 7.4 du PDUIF intègre des actions qui ne sont pas du ressort des collectivités locales, d'autres en revanche sont primordiales pour une bonne efficacité et une optimisation du transport routier de marchandises à l'échelle locale.

Quatre thématiques principales d'action à l'échelle locale sont ainsi identifiées dans la présente fiche outil. Elles sont présentées séparément pour pouvoir être suffisamment détaillées pour chacune. Pour autant, le travail doit être effectué en parallèle : le diagnostic s'appuie parfois sur des données communes à plusieurs thématiques, et le plan d'action doit permettre de coordonner les actions sur ces 4 thématiques.

► Orienter les poids lourds vers le réseau de voirie adapté

L'objectif est que les poids lourds circulent préférentiellement sur le réseau structurant et non pas sur le réseau local sauf à des fins d'enlèvement ou de livraison de marchandises. Le jalonnement est un moyen d'action essentiel pour atteindre cet objectif.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Communes (services urbanisme, transport, voirie, développement économique)
- Département
- Opérateurs de transport de marchandises
- Principaux générateurs de trafic (centres commerciaux, grandes surfaces, gestionnaires de parc ou grosses entreprises, sites logistiques)
- État

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Typologie du trafic par type de voirie (source : comptages routiers réalisés par les gestionnaires de voirie) et par type de véhicules (véhicules légers et poids lourds)
- Principaux itinéraires utilisés pour la desserte des grands générateurs (source : entretien avec les opérateurs de transport et les grands générateurs)
- Recensement des panneaux de signalisation dans le périmètre d'étude et à ses entrées (source : travail de terrain), à la fois pour le trafic de transit (signalisation d'agglomérations distantes, autoroutes, voiries du réseau structurant...) et celui lié aux grands pôles générateurs de trafic sur le secteur (zones d'activités, zones commerciales...)
- Réglementation de la circulation (desserte et transit) et du stationnement par secteur : arrêtés de circulations pour le transport de marchandises ; y compris matières dangereuses

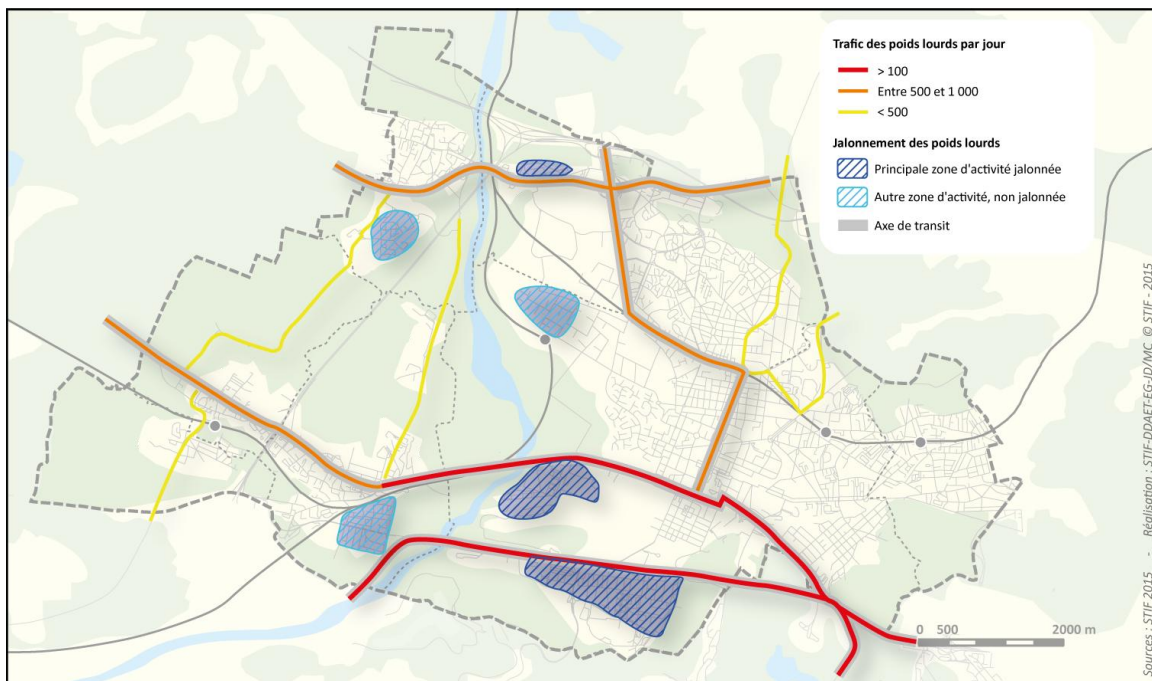
▲ Analyses

- Identification des itinéraires empruntés par les poids lourds au regard de la hiérarchisation de la voirie, des fonctions urbaines et circulatoires des voies
- Analyse de la pertinence des panneaux de signalisation marchandises : ruptures de jalonnement, existence d'itinéraires de raccourcis empruntés par les chauffeurs connaissant le secteur
- Expertise des arrêtés marchandises (circulation et stationnement) : conformité, pertinence des attendus, en lien avec une réflexion sur la mise en cohérence de la réglementation de circulation et de stationnement des véhicules de livraison



▲ Rendu cartographique

- Cartographie des différents types de voirie avec leur charge en UVP (unité véhicules particuliers) et part des poids lourds
- Localisation des grands générateurs de mouvement
- Hiérarchisation de la voirie visée par le PLD
- Cartographie des jalonnements existants vers les principaux générateurs ou pour le transit à l'échelle du territoire



Exemple de carte de diagnostic pour l'action 7.4 : principaux générateurs et voies utilisées par les poids lourds

Plan d'actions

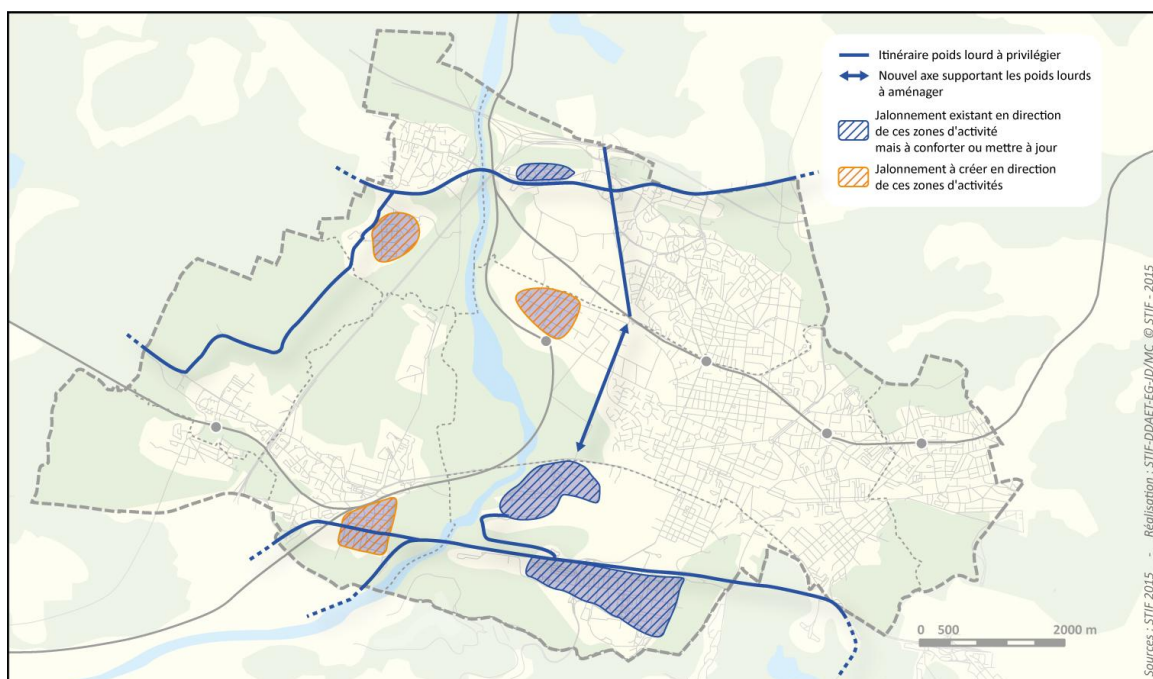
▲ Définition des actions

- Mettre en place une politique de jalonnement clair et efficace : identifier les itinéraires préférés que doivent emprunter les poids lourds entre les grands générateurs et les nœuds d'infrastructures routières les plus proches, identifier les intersections où le jalonnement est nécessaire.
- Mettre en cohérence le plan de jalonnement avec les communes limitrophes : élaborer un schéma stratégique à l'échelle du PLD et en cohérence avec les communes ou réseaux limitrophes du territoire du PLD
- Si l'enjeu autour de la circulation des poids lourds est trop complexe, une étude complémentaire devant permettre de définir un plan de jalonnement cohérent peut être nécessaire. Pour approfondir le diagnostic, elle pourra comprendre des comptages pour connaître la typologie fine des flux de marchandises par type de voie, des enquêtes origine / destination...
- Adapter ponctuellement les aménagements de voirie gênant la circulation des poids lourds
- Interdire ou limiter le trafic de poids lourds sur certaines rues à certaines heures et prendre les arrêtés en conséquence (en lien avec la sous-action « Mettre en cohérence les réglementations de circulation et de stationnement des véhicules de livraison »)
- Identifier les points à traiter : traitement des voiries d'accès aux gros générateurs, adaptation de la largeur de voirie
- Diffuser la carte du réseau « transport de marchandises » hiérarchisé auprès des transporteurs



▲ Rendu cartographique

- Itinéraires à privilégier et points à jalonner depuis le réseau magistral et structurant



Exemple de carte pour les actions 7.4 prévues : Itinéraires à privilégier pour la circulation des poids lourds et points du territoire à jalonner

▲ Estimation financière des actions

Principaux coûts :

- Adaptation de la signalétique sur les itinéraires et le nouveau jalonnement
- Coût unitaire panneau : 400€ HT (estimation)

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Gestionnaires de voirie

Subventions mobilisables

- Région Île-de-France

Indicateurs de suivi

- Trafic poids lourds sur des axes non structurants

Références bibliographiques

- Chartes départementales d'objectifs en matière de transport de marchandises (lorsqu'elles existent)



► Mettre en cohérence les réglementations de circulation et de stationnement des véhicules de livraison

Dans les villes françaises, plus de la moitié des mouvements sont réalisés pour compte propre par les commerçants, les artisans ou les professionnels de services, avec des véhicules utilitaires légers (de moins de 3,5 tonnes).

Il est ainsi nécessaire de prendre des mesures adaptées réglementant leur circulation et leur stationnement, de contrôler le respect de ces règles mais aussi de les faire connaître auprès des opérateurs de transport.

Les différences de réglementations entre communes ou au sein d'une même commune rendent compliqué leur respect par les transporteurs. Pour être efficaces, ces mesures doivent être facilement compréhensibles et lisibles.

Il s'agit donc de mettre en cohérence les réglementations en matière de livraison de marchandises afin d'en accroître la lisibilité auprès des acteurs du transport de marchandises. Cette mesure, qui ne peut s'établir qu'en concertation avec les opérateurs, doit permettre un respect accru de la réglementation.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Communes
- Département
- Commerçants, artisans ou leurs représentants (associations de quartier, chambre des métiers et de l'artisanat, chambre de commerce)
- Opérateurs de transports de marchandises

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Recenser les arrêtés portant sur la circulation, les itinéraires et le stationnement des véhicules de livraison, dans le périmètre du PLD en associant si besoin des communes limitrophes (par exemple en cas d'aire urbaine importante attenante au périmètre du PLD). Ce travail de recueil des arrêtés municipaux auprès des communes doit être engagé tôt dans la démarche. Le recensement peut être fastidieux dans le cas où les arrêtés ne sont pas répertoriés informatiquement.
- Répertorier les panneaux de signalisation marchandises en place sur la commune et les géocoder (ce recensement est aussi nécessaire pour la mise en œuvre des mesures la sous-action « Orienter les poids lourds vers le réseau de voirie adapté »).
- Recueillir les attentes des opérateurs de transport de marchandises

Méthodologie de recueil

- Entretiens auprès des opérateurs de transport de marchandises
- Travail de terrain pour le repérage de la signalétique et de l'offre en aires de livraison
- Des entretiens avec les services urbanisme et voirie des communes pourront être organisés pour faciliter le recueil des différentes données et informations.

▲ Analyses

- Expertiser les arrêtés marchandises (circulation, itinéraires et stationnement) : conformité, pertinence des attendus...

Les arrêtés peuvent être classés selon différentes grilles de lecture :

- Existence ou non de réglementation de circulation et de livraison
- Type de réglementation utilisée dans la commune (plusieurs types possibles) :
- Horaires
- Tonnage
- Longueur
- Norme Euro



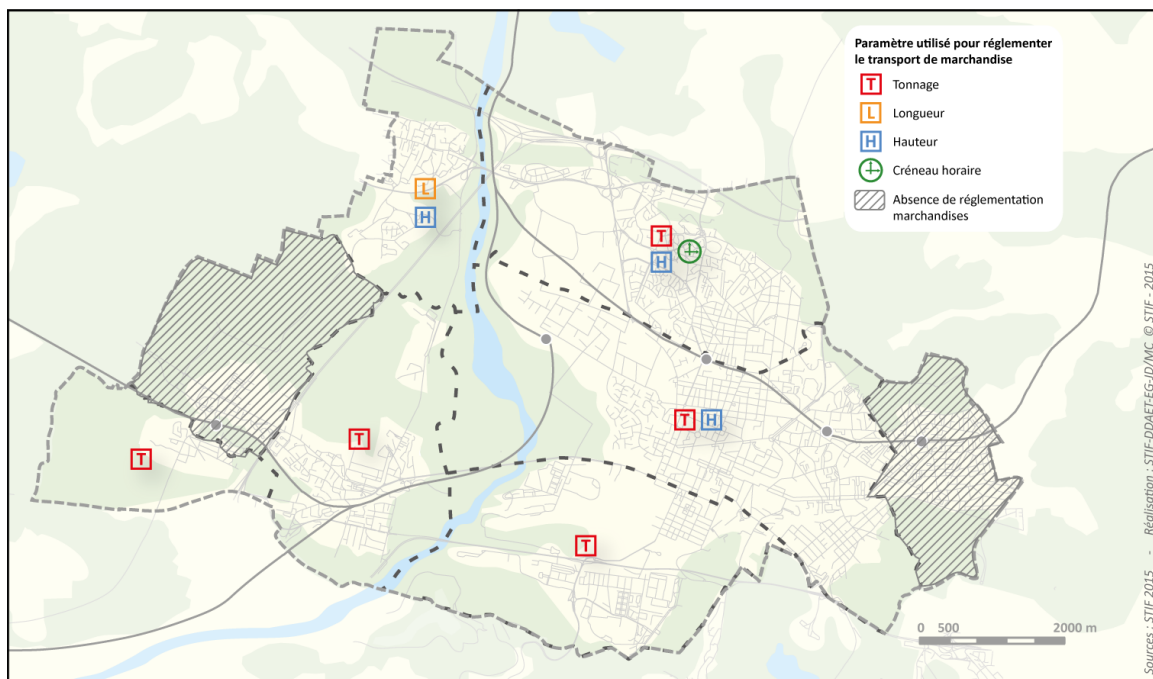
- Au sein d'une typologie de réglementation, identifier si plusieurs normes coexistent, par exemple :
 - Différentes plages horaires selon les communes, les quartiers, voire les aires de livraison,
 - Différentes normes de tonnages selon les communes ou selon les quartiers
 - Différentes longueurs selon les communes ou selon les quartiers
- Confronter la réglementation à la pratique des transporteurs
 - Mettre en évidence des éventuels dysfonctionnements en matière de circulation et de stationnement à l'échelle du territoire
 - Analyser la cohérence entre l'emplacement des panneaux de signalisation marchandises et le périmètre des arrêtés correspondants.

▲ Rendu cartographique

Le référencement sous forme SIG de ces arrêtés est particulièrement utile pour identifier par la suite quelles seront les voies qui devraient faire l'objet d'une modification de leurs arrêtés.

Le référencement et la localisation des panneaux de signalisation répondent à la même préoccupation : identifier les mesures à prendre pour permettre que l'action soit effectivement mise en œuvre et les chiffrer.

- Cartographie des arrêtés marchandises à l'échelle de la commune et à l'échelle intercommunale
- Cartographier les voies qui font l'objet d'arrêtés (ce peut être toutes les voies de la commune)
- Cartographier le type de réglementation rencontrée dans chaque commune
- Eventuellement, cartographier les normes rencontrées pour une typologie de réglementation donnée (le plus souvent le tonnage)



Exemple de carte de diagnostic action 7.4 : Etat des lieux des réglementations de circulation des véhicules de transport de marchandises

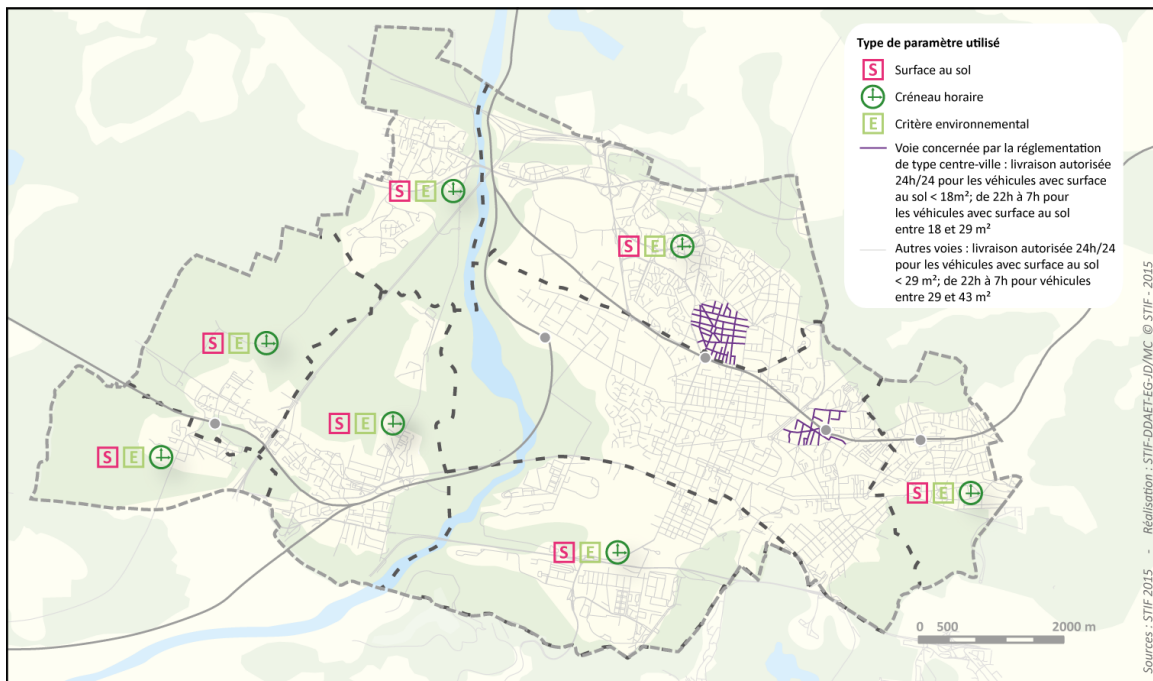


Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Mettre en place un système réglementaire pertinent et cohérent qui précise à la fois ce que l'on souhaite réglementer, quels sont les arrêtés à prendre et quelle doit être la signalisation pour en assurer la communication. La question cruciale du contrôle est l'objet d'une sous-partie de l'action 7.4.5
- Privilégier la surface au sol plutôt que le tonnage en préférant la norme de 29 m² (en œuvre à Paris et Lyon, adaptée aux véhicules pompiers et au gabarit des professionnels de la grande distribution)
- Harmoniser les réglementations à l'échelle du territoire du PLD et avec les communes limitrophes afin de permettre une continuité des itinéraires et une cohérence des horaires d'accès.
- Faire connaître la nouvelle réglementation harmonisée
- Diffuser la cartographie des arrêtés municipaux aux opérateurs de transport
- Créer une page dédiée sur les sites internet des communes et de l'EPCI
- Etablir une procédure d'enregistrement des arrêtés sur le périmètre du PLD pour le suivi et la cohérence des prises d'arrêtés de commune à commune
- Création d'un calque « Réglementation marchandises » dans les SIG

▲ Rendu cartographique



Exemple de carte pour les actions 7.4 prévues : Réglementations de circulation des véhicules de transport de marchandises à mettre en place

▲ Estimation financière des actions

- Uniquement des coûts de diffusion de l'information et éventuellement de communication ciblée.

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Communes

Subventions mobilisables

- Région Île-de-France

Indicateurs de suivi

- Nombre de communes ayant mis en place les arrêtés nécessaires pour se conformer au PLD

Références bibliographiques

- Fiche « L'aire de livraison : son utilisation, ses usagers, les principes d'aménagement », département de Seine-Saint-Denis, 2013 : fiche synthétique sur les aires de livraison : les types de véhicules, les dimensionnements, les réglementations et leurs contrôles
- Fiche n°28 « Transport de marchandises en ville », CERTU, septembre 2013
- Fiche Mobilité et Transports Outils et méthodes n°2 : Aires de livraison : planifier, aménager et gérer l'accueil des véhicules, Certu, 2013



► Optimiser le dimensionnement des aires de livraison

La mise en place d'aires de livraison constitue un enjeu fort de la politique de mobilité des marchandises. Un dimensionnement adéquat et une bonne utilisation de ces aires permettent de réduire de manière significative l'occupation de la voirie par les véhicules de livraison, en particulier le stationnement en double file, ce qui améliore de fait les conditions d'approvisionnement et la qualité de vie urbaine.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Communes
- Département
- Gestionnaires de zones d'activités et commerciales
- Associations de commerçants

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Recenser les secteurs générateurs de livraisons à partir de la répartition des activités industrielles et commerciales sur le territoire (notamment à partir du fichier SIRENE de l'INSEE qui recense toutes les entreprises et leurs établissements quelle que soit leur forme juridique et quel que soit leur secteur d'activité)
- Au sein des secteurs générateurs de livraisons, recenser les secteurs contraints en matière de livraisons en fonction de la typologie de la voirie
- Recenser les aires de livraisons sur le périmètre d'étude
- Identifier les types de véhicules de livraison présents par secteur (enquêtes et/ou entretiens)

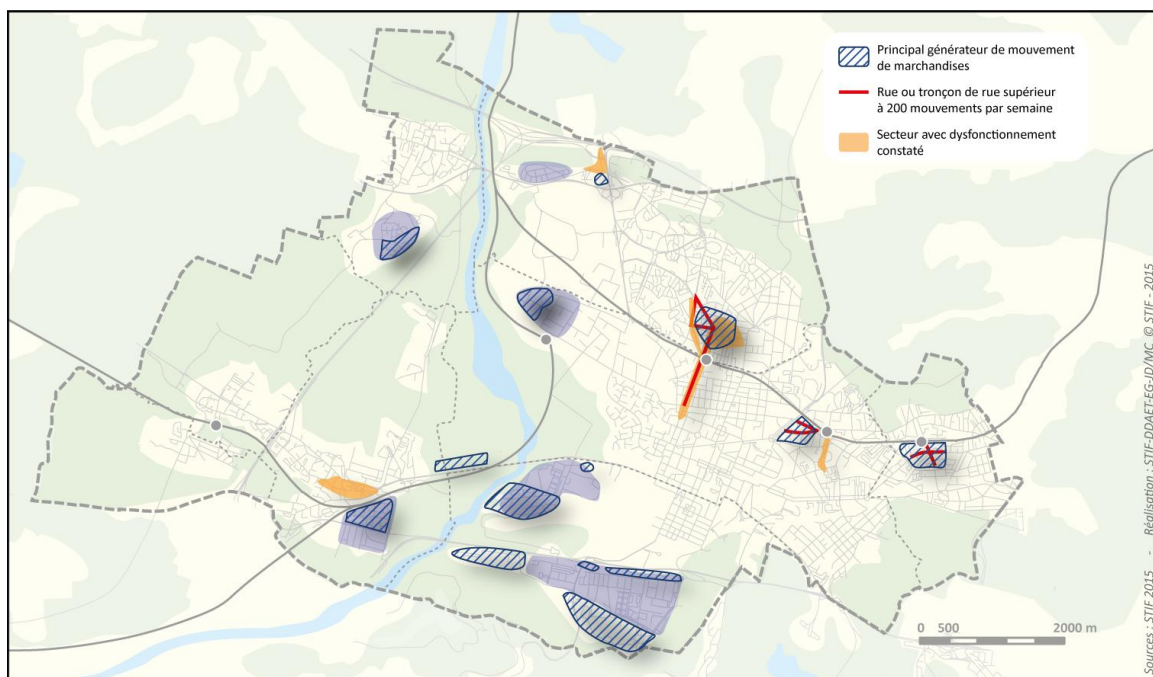
▲ Analyses

- Analyser la pertinence de la localisation des aires de livraison en lien avec les caractéristiques de la voirie et la localisation des gros générateurs de mouvements
- Effectuer des entretiens avec les professionnels du secteur pour identifier leurs besoins
- Evaluer la conformité réglementaire des aires de livraison



▲ Rendu cartographique

- secteurs présentant des dysfonctionnements sur l'usage, la localisation ou le dimensionnement des aires de livraison, gros générateurs de mouvements, rues ou tronçons de rues >200 mouvements par semaine



Exemple de carte de diagnostic action 7.4 : Conditions de livraisons actuelles

Plan d'actions

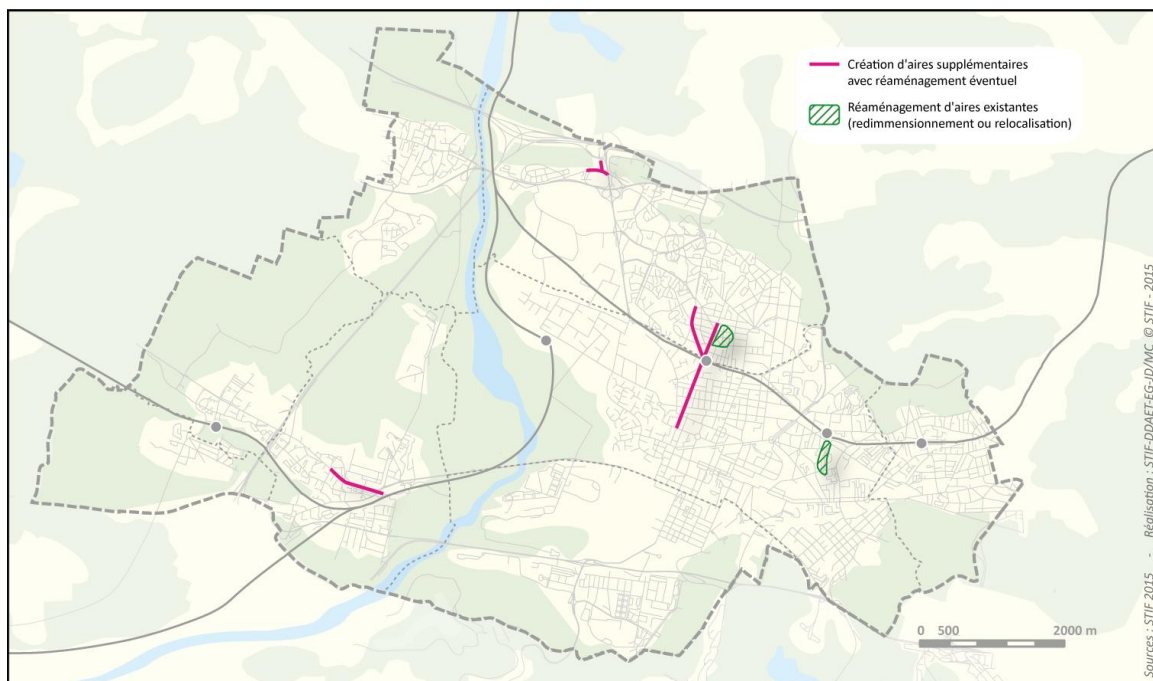
▲ Définition des actions

- Programmer la reprise des aires de livraison et ou la création de nouvelles aires de livraison en application des préconisations du CEREMA (cf. références bibliographiques)
- Inscrire dans les PLU des normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles. Il est recommandé, dans le PDUIF, de retenir a minima les normes suivantes :
- pour les commerces : une aire de livraison pour 1 000 m² de surface de vente. Cette aire doit permettre l'accueil d'un véhicule de 2,60 m de large, d'au moins 6 m de long et 4,20 m de haut, y compris le débattement de ses portes et d'un hayon élévateur. En outre, elle doit disposer d'une zone de manutention (de l'ordre de 10 m²). Ces dimensions pourraient être diminuées sur justification ;
- normes pour les bureaux et activités à préciser : une aire de livraison de 100 m² pour 6000 m² de surface de plancher



▲ Rendu cartographique

- Cartographie secteurs où des aires de livraison doivent être créées, relocalisées ou réaménagées



Exemple de carte pour les actions 7.4 prévues : aires de livraisons à créer, à relocaliser ou réaménager

▲ Estimation financière des actions

- Audit et préconisations : Diagnostic + environ 500 € / aire de livraison
- Création et/ou réaménagement des aires : pour une aire de 15 m x 2,5 m bordurée avec abaissement de trottoir, on comptera environ 1 025 € TTC (dont 600 € pour l'asphalte (Estimation 2011))
- Budgéter le plan de reprise des aires de livraison au même titre que tout autre aménagement de voirie (délibération)

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- EPCI en charge de l'élaboration du PLD

Subventions mobilisables

- Région Île-de-France

Indicateurs de suivi

- Le nombre d'aires de livraison conformes aux recommandations CEREMA.

Références bibliographiques

- Aménagement des aires de livraison : Guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement, Certu, 2009

► Améliorer le contrôle du respect des aires de livraison

Pour que l'offre de places de livraison, notamment sur voirie, joue pleinement son rôle, la mise en place d'un dispositif de surveillance permettant d'obtenir un bon niveau de respect de la part de l'ensemble des usagers (chauffeurs livreurs mais aussi utilisateurs des véhicules particuliers) est essentielle.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer à la démarche

- Communes
- Police municipale
- Opérateurs de transport de marchandises
- Organisations professionnelles du transport (FNTR, TLF)

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Nombre de procès-verbaux dressés sur les aires de livraison
- Nombre de procès-verbaux dressés à l'encontre des véhicules de transport de marchandises
- Identification des méthodes et pratiques de contrôle et de sanction des forces de police
- Localisation des aires de livraison et repérage de leur signalétique
- Taux de rotation sur les aires de livraison (enquêtes, observations de terrain)
- Part des livraisons sur aire de livraison et en double-file
- Avis des transporteurs

Méthodologie de recueil

- Entretiens auprès des opérateurs de transport
- Entretiens auprès de livreurs
- Repérage de terrain
- Entretien avec la Police Municipale et les Agents de Surveillance de la Voie Publique
- Entretien avec les services voirie

▲ Analyses

- Effectuer un audit des aires de livraison pour analyser leur conformité à la réglementation
- Analyser le processus de contrôle : taux de suite et de recouvrement des procès-verbaux

Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Insérer dans l'observatoire du stationnement le taux de rotation sur aires de livraison
- Former les agents de la Police Municipale, les ASVP et agents assermentés à la réglementation marchandises
- Introduire le disque de livraison
- Sensibiliser les commerçants et les riverains au respect des aires de livraison
- Développer les contrôles automatisés par le biais d'outils technologiques

▲ Rendu cartographique

- Cartographie des zones urbaines contraintes par une réglementation spécifique avec indication des taux de contrôle à atteindre

▲ Estimation financière

- Coût de la formation des agents



Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- EPCI en charge de l'élaboration du PLD

Subventions mobilisables

- Région Île-de-France

Indicateurs de suivi

- Evolution de l'usage des aires de livraisons (taux de rotation, respect des limitations)
- Suivi des infractions constatées dans les procès verbaux en lien avec les aires de livraison



BOITE A OUTILS N°2 : LES FICHES DES ACTIONS DU VOLET A LA CARTE



© David DELAPORTE - STIF





Action 2.6 : Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs

Contexte et objectifs

L'information disponible pour le voyageur est un élément crucial de l'utilisation des transports collectifs. Il est donc essentiel d'améliorer cette information en offrant la possibilité de mieux préparer son voyage et d'adapter son trajet en fonction des conditions réelles de transport. L'amélioration de l'information voyageurs dans les transports collectifs vise plus particulièrement à :

- mettre en valeur l'offre globale de transports collectifs en développant des outils (plan, site Internet) qui rassemblent, de la façon la plus claire et la plus exhaustive possible, l'information sur tous les modes ;
- diminuer l'impact des situations perturbées pour le voyageur en mettant à sa disposition une information fiable, mise à jour en temps réel et lui permettant d'adapter son trajet en cours de route ; faciliter le repérage et le cheminement lors des correspondances au sein des pôles d'échanges ;
- tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu denses en diffusant l'information la plus claire possible sur l'offre existante ;
- donner une information pour tous et rendre l'information accessible à tous en adaptant les supports aux différentes situations de handicap.

Le PLD peut être l'occasion d'évaluer l'avancement du Schéma Directeur de l'Information Voyageur (SDIV) sur le territoire, et de programmer la réalisation des actions restant à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs.

Cette action doit être élaborée en lien avec l'action 2.5 « Aménager des pôles d'échange de qualité », et le cas échéant, l'action 9.3 « Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité ».

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- STIF
- Transporteurs

Diagnostic

▲ Données nécessaires

L'EPCI ou son prestataire doit rassembler des éléments de description de l'information voyageurs statique et dynamique disponibles. En particulier on cherchera à déterminer les contenus (conformités aux recommandations STIF, niveau de mise à jour, traitement du multi ...) et à caractériser les supports (conformité, diversité, capacité à accueillir les contenus pertinents...) pour les différents espaces transport du territoire :

- dans les stations et gares routières et ferroviaires des territoires ;
- sur les points d'arrêts bus, en traitant en priorité les points à plus de 50 montants par jour

▲ Analyses

- Déterminer les points d'arrêts qui remplissent les objectifs du SDIV et ceux pour lesquels une mise à niveau est nécessaire
- Identifier les points de blocage dans les processus de mise en œuvre et / ou la maintenance des dispositifs.

Plan d'actions

▲ Définition des actions

En concertation avec le STIF et les transporteurs :

- Promouvoir à l'échelle du territoire du PLD le site d'information et de recherche d'itinéraires développé par le STIF : www.vianavigo.com
- Programmer le déploiement des supports d'information voyageurs (information statique et dynamique) aux points d'arrêt, dans les véhicules et dans les autres lieux de transport pour combler les manques et pour accompagner les évolutions
- Mettre en place / compléter l'offre de supports d'information à distance sur les transports collectifs au niveau local (ex : intégration du calculateur d'itinéraires du STIF sur le site de l'EPCI, des communes ou des transporteurs)
- Réaliser un plan de bassin multi-transporteur à l'échelle du territoire du PLD
- Assister le producteur désigné du plan de bassin multi-transporteur tel que défini dans la prescription cartographique du STIF.

▲ Estimation financière des actions

- pas de surcoût particulier pour les collectivités locales

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- EPCI
- Communes
- Transporteurs

Subventions mobilisables et financeurs

- STIF : financement des collectivités locales et des opérateurs de transports

Indicateurs de suivi

- Nombre de véhicules bénéficiant de supports d'information voyageurs
- Nombre de points d'arrêts conformes au SDIV

Références bibliographiques

- Schéma directeur de l'information voyageur, STIF
- Charte des supports et contenus, STIF
- Prescriptions pour la cartographie d'information voyageurs, STIF



Action 2.9 Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage

Contexte et objectifs

Les taxis permettent d'assurer une desserte complémentaire à celle des transports collectifs, en particulier pour les personnes qui transportent des bagages ou sur les territoires ou liaisons à l'offre de transports collectifs peu développée. L'organisation des taxis est fixée par un cadre réglementaire propre à l'Île-de-France :

- les taxis parisiens couvrent la zone de Paris, ainsi qu'une grande partie du cœur de métropole et les aéroports de Roissy et d'Orly, soit un périmètre regroupant environ la moitié de la population francilienne. Leur nombre est fixé par la préfecture de police de Paris (environ 19 000 taxis en circulation en 2014) ;
- en dehors de ce périmètre, les taxis ne sont pas soumis à un numerus clausus et sont autorisés par arrêtés municipaux. L'offre est nettement plus limitée : sur le reste de l'Île-de-France, on compte un peu plus de 2 000 taxis (2 140 pour l'année 2004, dont 336 en petite couronne et 1 804 en grande couronne - source ministère de l'Intérieur).

Cette organisation rend complexe l'évolution des services taxis à l'échelle de l'Île-de-France mais le PLD peut être l'occasion d'évoquer les questions :

- de leur circulation sur le territoire afin de proposer une optimisation et de faciliter leur usage
- de l'aménagement de stations de taxis aux principaux pôles générateurs et notamment les pôles d'échanges
- d'une articulation, dans les territoires peu denses, avec l'offre de transports collectifs au travers d'une offre de type transport à la demande

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- EPCI
- Communes
- Départements
- Représentants de la profession taxi

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Liste des données

- Couloirs de bus existants et projetés (Source : Départements, EPCI et communes)
- Voies réservées aux taxis sur les autoroutes et voies rapides (Source : DRIEA,)
- Emplacements pour les taxis à proximité des pôles générateurs et particulièrement dans les pôles d'échanges (Source : EPCI et communes)
- Supports d'information sur les services de taxi
- Services de transport à la demande (Source : EPCI)

Méthodologie de recueil

- Entretiens avec les représentants de la profession taxis exerçant sur le territoire
- Repérages de terrain

▲ Analyses

- Analyser la possibilité ou non pour les taxis d'emprunter les couloirs de bus
- Evaluer la présence et la qualité des équipements dédiés aux taxis dans les grands pôles de correspondance ainsi que dans les autres catégories de pôles d'échanges (voir action 2.5) (aire de stationnement, borne d'appel, local de repos)

- Etudier le niveau d'information sur les services de taxi dans les supports d'information des collectivités locales (plans de quartier, annuaires des professionnels) et dans les pôles d'échanges (indications dans la gare, panneaux aux points d'arrêt)
- Analyser les besoins locaux des taxis
- Evaluer la pertinence de créer ou développer un service de transport à la demande sur le territoire, en lien avec les taxis en partenariat étroit avec le STIF

Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Identifier les couloirs de bus à ouvrir aux taxis et prévoir les signalétiques adéquates le cas échéant
- Programmer la mise en place d'équipements et d'espaces de stationnement pour les taxis dans les grands pôles de correspondance (action 2.5) et éventuellement dans les autres pôles d'échanges, en fonction de l'offre existante et des besoins locaux
- Définir les supports d'information sur les taxis élaborés et diffusés localement (ex. : plans de quartier, annuaires des professionnels, mairie, sites internet...)
- Le cas échéant, faire appel aux taxis pour assurer tout ou partie des services de transport à la demande

▲ Estimation financière des actions

- Ouverture des couloirs bus aux taxis : pas de coût significatif
- Aménagement d'équipements pour les taxis dans les pôles d'échanges : estimation des coûts des aménagements sur la base de fourchettes
- Développement de l'information sur les taxis : pas de coût significatif
- Développement de l'information dans les pôles d'échanges : pas de coût significatif
- Service de transport à la demande : estimation du coût en fonction du type de service et du nombre de kilomètres parcourus

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Ouverture des couloirs bus aux taxis : application du pouvoir de police du maire ou président de l'EPCI ou du préfet de département
- Implantation d'équipements pour les taxis dans les pôles d'échanges : EPCI, communes, SNCF, RATP
- Développement de l'information sur les taxis : EPCI, communes
- Développement de l'information dans les pôles d'échanges : EPCI, commune, exploitants de transports collectifs, gestionnaires de pôles d'échanges
- Service de transport à la demande : dans le cadre d'une délégation de compétences du STIF à un EPCI

Subventions mobilisables et financeurs

- Financements du STIF concernant l'information et la signalétique taxis dans le cadre des projets de pôles d'échanges

Indicateurs de suivi

- Nombre de kilomètres de couloirs bus ouverts aux taxis et pourcentage par rapport au nombre de kilomètres de couloirs bus sur le territoire
- Nombre de pôles d'échanges bénéficiant d'équipements et/ou d'aires de stationnement pour taxis
- Offre de transport à la demande sur le territoire : nombre de véhicules, nombre de km parcourus ou selon les données disponibles courses assurées ou nombre de voyageurs par an.



Références bibliographiques

- Les Outils de la mobilité, Fiches n° 1 à 5, Cerema, 2009-2011
- Guide méthodologique et technique pour l'aménagement des pôles d'échanges de desserte des secteurs denses et d'accès au réseau ferré d'Île-de-France, STIF, à paraître en 2015
- Délibération du conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local http://www.stif.org/IMG/pdf/_02-Deliberation-services-communiaux.pdf

Action 4.3 : Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics

Contexte et objectifs

Le développement de la pratique du vélo ne dépend pas exclusivement des efforts fournis pour réaliser des aménagements en faveur du vélo, mais aussi d'une évolution de la vision collective vis-à-vis de l'usage du vélo. A cet égard, il est nécessaire de mettre en place des formations spécifiques, à destination des enfants et des adultes, et de développer une politique de communication sur les aspects positifs de la pratique du vélo.

Il est possible de décliner cette action dans le cadre du PLD, en y définissant des actions locales de communication et de sensibilisation à la pratique du vélo, en partenariat le cas échéant avec les associations concernées sur le territoire et les établissements scolaires.

Cette action doit être élaborée en lien avec les actions 9.1 « Développer les plans de déplacement d'entreprises et d'administration », 9.2 « Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires » et 9.3 « Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité ».

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- communes
- établissements scolaires
- associations
- Région Île-de-France
- Département

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Il s'agit de disposer d'une vision d'ensemble à l'échelle du territoire du PLD sur les actions de communication et de sensibilisation qui sont déjà mises en œuvre par les différents acteurs :

- lister les supports d'information et de communication existants dans lesquels le vélo est évoqué de façon ponctuelle ou régulière voire exclusive : journal d'intercommunalité ou des communes, sites internet, affichage, ... (Source : EPCI et communes)
- Recenser les opérations de communication ou de sensibilisation organisées autour du vélo sur le territoire (campagnes de sensibilisation, événement ponctuel du type « Fête du vélo », ...) (Source : Départements, EPCI et communes)
- Connaître les actions des associations vélos du territoire (vélo-école, atelier vélo, ...) (Entretien avec les associations)
- Recenser les démarches mises en place par les établissements scolaires sur le territoire (plans de déplacements d'établissements scolaires réalisés ou en cours, formation à la pratique du vélo) (Source : Départements, EPCI et communes)

Lister les actions en faveur du vélo menées dans le cadre de plans de déplacements d'entreprises ou d'administrations (Source : conseiller en mobilité, référents PDE/PDA/PDIE, gestionnaires de zones d'activité)

▲ Analyse

Dresser un bilan des actions de communication et de sensibilisation menées par les collectivités locales et par les autres acteurs en faveur de la pratique du vélo :



- Identifier les bonnes pratiques et les difficultés,
- Déterminer les messages clés par type de public-cible dans les actions de communication qui ont remporté des succès,
- Identifier les nombre d'élèves formés dans le cadre de vélo-école enfants et/ou adultes,
- identifier les cibles possibles d'action (établissements scolaires non dotés d'un PDES, initiatives d'associations à soutenir...).

Plan d'action

▲ Définition d'actions

- Définir un plan de communication d'incitation à la pratique du vélo porté par l'EPCI, en concertation avec les partenaires, en particulier les communes, les associations et les missions locales :
 - Publics cibles (hommes/femmes, enfants/adolescents/adultes/personnes âgées, actifs/loisirs/inactifs, ...)
 - Messages à porter : sécurité, santé, temps de parcours, autonomie, économie, environnement...
 - Evénements réguliers / ponctuels (mise en service de nouveaux aménagements / équipements / services dédiés aux cyclistes, fête du vélo...)
 - Campagnes de sensibilisation
 - Supports de communication (plan des aménagements cyclables existants sur le territoire...)
- Piloter ou inciter à la réalisation d'actions en faveur du vélo à destination des scolaires pendant la période de mise en œuvre du PLD:
 - Elèves de primaires :
 - Systématiser l'apprentissage du vélo à l'école par les éducateurs sportifs, la police municipale, les associations du territoire...
 - Organiser des ballades à vélo
 - Créer un circuit pédagogique
 - Acheter des flottes de vélos adéquates à disposition des établissements scolaires
 - ...
 - Collégiens :
 - Permettre l'apprentissage de la mécanique vélo : atelier de réparation, ...
 - Sensibiliser à la sécurité routière
 - Apprendre à circuler en milieu urbain : cohabitation avec les voitures, les bus, les piétons, ...
 - Sensibiliser à l'autonomie qu'apporte la pratique du vélo
 - Acheter des flottes de vélos adéquates à disposition des établissements scolaires
 - ...
 - Lycéens :
 - Redorer l'image du vélo pour limiter le report modal vers les deux-roues motorisés
 - Permettre l'apprentissage de la mécanique vélo : atelier de réparation, ...
 - Organiser des challenges entre établissements
 - Acheter des flottes de vélos adéquates à disposition des établissements scolaires
 - ...
- Piloter ou inciter à la réalisation d'actions en faveur du vélo pour les adultes :
 - Accompagner les initiatives d'ateliers vélos par la mise à disposition des associations de locaux
 - Accompagner les initiatives de vélos écoles

▲ Estimation financière des actions

- Prestation de communication et supports en lien avec le plan de communication
- Appui aux établissements scolaires
- Subvention aux associations
- Mise en œuvre du PLD

Mise en œuvre

Maîtres d'ouvrage

- EPCI
- Communes
- Départements
- Associations

Subventions mobilisables et financeurs

- Région Île-de-France
- Dispositifs de l'ADEME ?

Indicateurs de suivi

- Nombre d'actions de communication menées
- Fréquentation des événements organisés autour du vélo
- Nombre d'élèves formés à la pratique du vélo et nombre de plans de déplacements d'établissements scolaires engagés / validés
- Evolution de la pratique du vélo sur le territoire (comptages ou enquêtes menés à intervalle régulier)

Références bibliographiques

- Le vélo et l'enfant, FUB, 2001
- Guide du cycliste urbain, FUB, 2007
- Organisation d'un Vélobus, FUB, Fiche action
- Boîte à outils pour l'écomobilité scolaire, ARENE



Action 5.3 : encadrer le développement du stationnement privé

Contexte et objectifs

Une grande partie des places de stationnement se situe dans les espaces privés, faisant de l'encadrement du développement du stationnement privé un enjeu pour les politiques de stationnement des communes et EPCI. S'il n'est pas possible d'agir sur le stock de places existantes, il est en revanche possible d'intervenir lors de la construction de nouveaux bâtiments, par le biais des plans locaux d'urbanisme (PLU), dont les règlements s'imposent aux permis de construire.

Pour éviter un surdimensionnement de l'offre de stationnement résidentiel, le PDUIF recommande de ne pas exiger, dans les PLU, pour les opérations de logements, la création d'un nombre de places de stationnement qui soit trop élevé.

Extrait du PDUIF : Recommandation d'encadrement des normes plancher pour le stationnement des véhicules particuliers dans les opérations de logements

Dans les plans locaux d'urbanisme sont inscrites des normes minimales de places de stationnement à réaliser au sein des opérations de logements. Il s'agit d'éviter que ces normes plancher soient trop fortes par rapport au taux de motorisation réel des ménages, ce qui conduirait à réaliser un nombre trop important de places par application de l'obligation fixée dans le PLU. Il est à noter que puisqu'il s'agit de normes plancher, les promoteurs pourront créer autant de places de stationnement qu'ils le jugent nécessaire. La valeur de la norme plancher à inscrire dans les plans locaux d'urbanisme diffère selon les communes. Elle ne pourra exiger la création d'un nombre de places de stationnement supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune (selon les derniers résultats disponibles du recensement de la population lors de la révision du PLU). La norme de production des places s'entend pour l'ensemble des véhicules individuels motorisés ; elle inclut notamment le stationnement des deux-roues motorisés.

Le PDUIF contient, de plus, des prescriptions concernant l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les immeubles de bureaux. Les PLU doivent ainsi être révisés, dans un délai de trois ans, pour fixer un nombre maximum de places de stationnement à réaliser lors de la construction d'opérations de bureaux. Le PDUIF indique, pour chaque commune d'Île-de-France, la valeur maximale que peut prendre ce plafond, en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs structurants. Les communes peuvent fixer des normes plus contraignantes si elles le souhaitent.



Inclure, dans les plans locaux d'urbanisme, des normes plafond de stationnement pour les opérations de bureaux

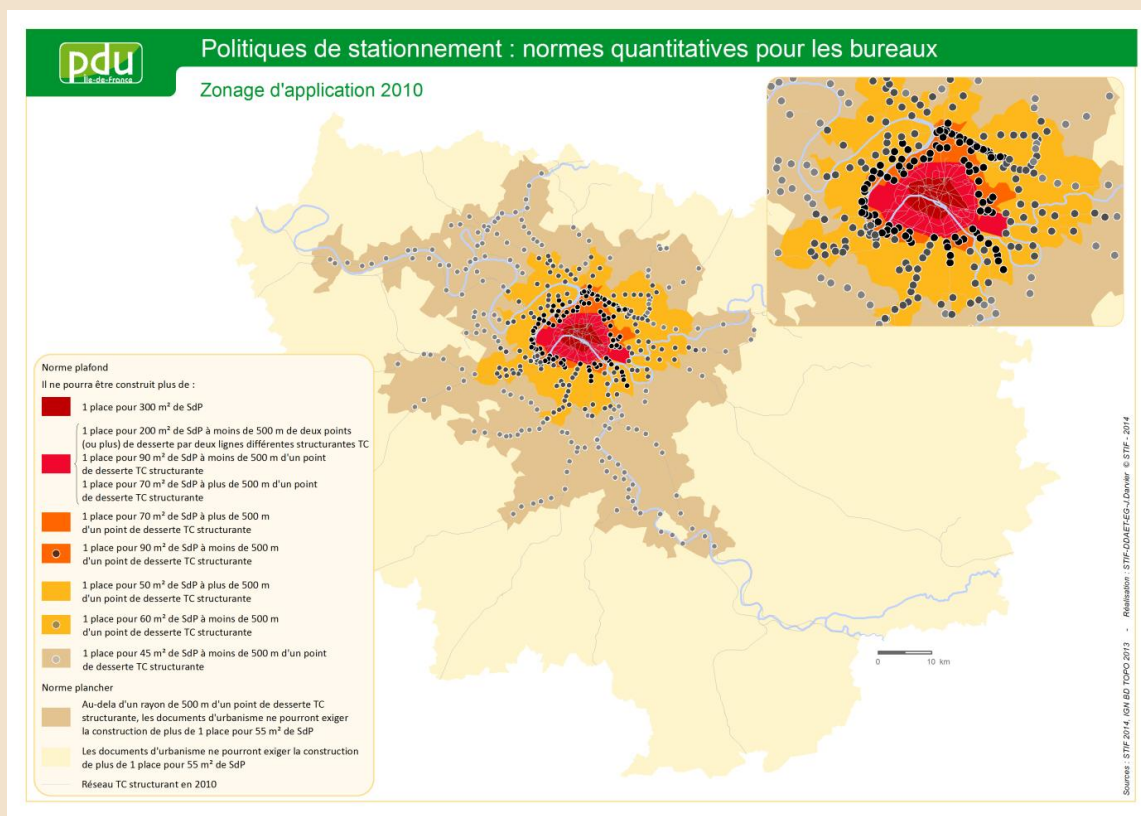
Les plans locaux d'urbanisme fixent un nombre maximum de places de stationnement à réaliser lors de la construction d'opérations de bureaux. Il s'agit ainsi de limiter le nombre de places de stationnement à disposition afin d'orienter le choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière. Puisqu'il s'agit d'une norme plafond, les promoteurs ne peuvent pas la dépasser.

Normes quantitatives

La valeur de la norme plafond à inscrire dans les plans locaux d'urbanisme diffère selon les communes et à l'intérieur des communes. Elle tient compte en effet de la proximité à une desserte par les réseaux de transports collectifs structurants. Les valeurs indiquées dans le tableau page 151 sont des valeurs maximales de normes plafond. Si elles le souhaitent, les communes peuvent donc fixer des valeurs plus contraignantes. La norme de production des places s'entend pour l'ensemble des véhicules motorisés individuels ; elle inclut notamment le stationnement des deux-roues motorisés. Si un même secteur est concerné par plusieurs normes du tableau, il convient de retenir la norme la plus restrictive.



Zonage SDRIF affiné	Dispositions proposées dans les opérations de bureaux	Taux de venue en voiture correspondant	Type d'outil	
Du 1 ^{er} au XI ^{ème} arrondissement de Paris	Il ne pourra être construit plus de 1 place pour 300 m ² de surface de plancher (Sdp)	9 % max	Norme plafond	
Du XII ^{ème} au XX ^{ème} arrondissement de Paris	Il ne pourra être construit plus de : - 1 place pour 200 m ² Sdp à moins de 500 m de deux points (ou plus) de desserte par deux lignes différentes structurantes de TC - 1 place pour 90 m ² Sdp à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante - 1 place pour 70 m ² Sdp à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante	14 % max 30 % max 40 % max	Norme plafond	
Communes limitrophes de Paris comportant au moins une station de métro, Pré-Saint-Gervais	Il ne pourra être construit plus de :	- 1 place pour 90 m ² Sdp à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante	30 % max	Norme plafond
		- 1 place pour 70 m ² Sdp à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante	40 % max	Norme plafond
Autres communes du cœur de métropole	Il ne pourra être construit plus de :	- 1 place pour 60 m ² Sdp à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante	45 % max	Norme plafond
		- 1 place pour 50 m ² Sdp à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante	55 % max	Norme plafond
Agglomération centrale	À moins de 500 m d'un point de desserte de TC structurante, il ne pourra être construit plus d'une place pour 45 m ² Sdp Au-delà d'un rayon de 500 m d'un point de desserte de TC structurante, les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus d'une place pour 55 m ² Sdp	60 % max	Norme plafond	
		50 % min	borne à la norme plancher	
Agglomérations des pôles	Les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus d'une place pour 55 m ² Sdp	50 % min	borne à la norme plancher	
Bourgs, villages et hameaux	Les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus d'une place pour 55 m ² Sdp	50 % min	borne à la norme plancher	



Le PLD est l'occasion d'identifier s'il est nécessaire que les communes du périmètre apportent des modifications à leur PLU, et, éventuellement, de proposer des normes plus volontaristes que celles prescrites par le PDUIF. Un guide



pratique pour la prise en compte du PDUIF dans l'élaboration d'un PLU est en cours de rédaction par le STIF (parution prévue courant 2015)

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- EPCI
- communes
- État (contrôle de légalité des PLU)

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Article 12 des PLU en vigueur sur le périmètre du PLD (Source : Communes)
- les données de motorisation des ménages du dernier recensement de la population (source INSEE)

▲ Analyses

- Déterminer le taux de motorisation des ménages par commune, selon la méthode suivante

Zoom sur le calcul du taux de motorisation moyen

Le taux de motorisation moyen dans une commune est égal à :

$$\frac{Nb_{mén_1} + (Nb_{mén_{2+}} \times NbVP_{mén_{2+}})}{Nb_{mén_{total}}}$$

$Nb_{mén_1}$: Nombre de ménages de la commune avec 1 voiture

$Nb_{mén_{2+}}$: Nombre de ménages de la commune avec 2 voitures ou plus

$Nb_{mén_{total}}$: Nombre total de ménages de la commune

Ces 3 données sont disponibles sur le site internet de l'INSEE www.insee.fr (rubrique Base de données → Données locales → Inscrire le nom de la collectivité → consulter le dossier complet → tableau LOG T9 - Équipement automobile des ménages)

$NbVP_{mén_{2+}}$: Nombre moyen de voitures des ménages multimotorisés du type de territoire auquel la commune

Cette donnée est issue de l'enquête globale transport 2010 et dépend de la situation de la commune dans le

Type de territoire

Cette donnée est issue de l'enquête globale transport

Type de territoire	Nombre moyen de
Paris	2,1
Cœur de métropole	2,1
Agglomération centrale	2,2
Agglomérations des pôles de	2,2
Bourgs, villages et hameaux	2,3

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

Exemple d'une commune de Cœur de Métropole pour laquelle

- 5 100 ménages au total
- 2 477 ménages disposant d'1 voiture
- 1 842 ménages disposant de 2 voitures ou plus

Le taux de motorisation moyen est donc de

- Identifier pour chaque commune du périmètre du PLD le zonage d'application défini par le PDUIF pour les normes quantitatives de stationnement pour les bureaux
- Identifier les secteurs situés à moins de 500 m d'un point de desserte par des lignes de transports collectifs structurantes.
- Analyser les normes en vigueur dans les PLU pour le stationnement des voitures particulières et des deux-roues motorisés dans les bâtiments d'habitation et de bureaux :
 - normes plancher pour les opérations de logement ;
 - normes plafond pour les opérations de bureaux ;
 - éléments qualitatifs relatifs aux caractéristiques des espaces de stationnement.

Plan d'actions

▲ Définition des actions

- en concertation avec les communes, définir les normes de stationnement à adopter dans les PLU : norme plancher pour les logements et normes plafond par zone pour les bureaux

▲ Estimations financières des actions

- Pas de surcoût

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Communes,
- EPCI en cas de PLUI

Indicateurs de suivi

- Nombre de PLU mis en conformité avec le PLD et le PDUIF
- Evolution du taux de motorisation des ménages

Références bibliographiques

- Guide pratique pour la prise en compte du PDUIF dans l'élaboration d'un PLU, STIF (en cours de rédaction)
- PLU et déplacements, L'essentiel - Certu, 2007
- PLU et stationnement, Certu, 2008
- L'offre privée de stationnement liée au logement, Certu, 2009



Action 5.5 : Encourager et développer la pratique du covoiturage

Contexte et objectifs

Le PDUIF encourage la pratique du covoiturage là où le développement d'une offre de transports collectifs suffisante n'est pas possible. Le PDUIF n'incite pas le covoiturage pour les déplacements en relation avec Paris ou les autres communes du cœur de métropole.

A l'échelle locale, la pratique du covoiturage peut-être encouragée de deux manières :

- par des actions de sensibilisation et d'information
- par la mise en place d'aires de stationnement facilitant le regroupement des covoitureurs.

Le PLD peut préconiser des actions selon ces deux axes en lien notamment avec l'action 9. 1 Développer les plans de déplacements d'entreprise et d'administration et 9.3 Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Maîtres d'ouvrage et gestionnaires des parcs relais et des aires de covoiturage
- Gestionnaires de voirie
- Départements, communes, EPCI

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Liste des données

- Données relatives à la mobilité sur le territoire et à la pratique du covoiturage (Source : Enquête globale transport)
- Aménagements existants en faveur du covoiturage (Source : gestionnaires de voiries)
- Parcs relais existants et projetés : localisation, nombre de places, taux moyen d'occupation, présence de places réservées au covoiturage (Source : STIF, EPCI, communes)
- Sites Internet dédiés au covoiturage à l'échelle locale (Source : Conseil Général, EPCI, communes)
- Supports / campagnes de communication menées en faveur du covoiturage à l'échelle locale (Source : Conseil Général, EPCI, communes)
- Selon l'évolution de la réglementation, projets de voies réservées aux bus qui seraient ouvertes au covoiturage sur le réseau magistral. (Source : DIRIF et/ou Région Île-de-France)

Méthodologie de recueil

- Entretiens, notamment avec les collectivités locales voire avec les gestionnaires de parcs relais et / ou d'aires de covoiturage
- Analyses documentaires et statistiques
- Travail de terrain

▲ Analyses

- Dresser un état des lieux de l'offre en matière de covoiturage : aménagements dédiés (ex. : aires de covoiturage, places réservées dans les parcs relais), outils de mise en relation des covoitureurs, outils de promotion du covoiturage
- Évaluer la pratique actuelle du covoiturage, dans la mesure où les données disponibles le permettent
- Estimer le potentiel de développement du covoiturage

Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Programmer les aménagements à réaliser pour encourager la pratique du covoiturage :
 - Réservation de places dans les parcs relais
 - Création d'aires de covoiturage
 - Déploiement d'une signalétique uniforme (Cf. Code de la Route) pour les lieux de covoiturage
- Définir les mesures de communication nécessaires pour accompagner le développement de lieux de stationnement liés au covoiturage : faire connaître cette offre ainsi que les modalités pour covoiturer

▲ Estimation financière des actions

- Aménagement d'une place de covoiturage sur un parking existant : environ 1 000 €
- Création d'une aire de covoiturage : environ 3 000 € par place

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Maîtres d'ouvrage des parcs relais,
- gestionnaires de voirie pour les aménagements : Départements, communes, EPCI
- EPCI pour les actions de communication et de sensibilisation

Subventions mobilisables et financeurs

- Région Île-de-France
- Certains départements

Indicateurs de suivi

- Nombre de places réservées au covoiturage dans les parcs relais
- Nombre d'aires de covoiturage aménagées et le nombre de places aménagées
- Taux d'occupation des places réservées aux covoitureurs dans les parcs relais / les aires de covoiturage
- Nombre d'utilisateurs des sites internet de covoiturage

Références bibliographiques

- Le schéma directeur des Parcs-Relais et son cahier de références techniques, STIF, 2009 (*en cours de révision*)
- Fiche : Comment encourager son personnel à pratiquer le covoiturage ? ARENE, ADEME, 2003
- Mesure de l'occupation des véhicules, Certu, 2008
- Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives, Certu, 2008



Action 5.6 : Encourager l'autopartage

Contexte et objectifs

L'autopartage est un nouveau service de mobilité permettant de faire évoluer l'usage de la voiture, le parc automobile et le taux de motorisation des ménages. Il s'agit de permettre à toute personne ayant le permis de conduire et adhérent au service de bénéficier d'une voiture en location pendant une durée allant de la demi-heure à la journée à un tarif attractif. L'autopartage est le système qui permet d'utiliser ponctuellement une voiture sans subir les inconvénients liés à sa possession. Il existe plusieurs types de services d'autopartage :

- L'autopartage en boucle consiste à prendre puis rendre le véhicule dans la même station ;
- L'autopartage en trace directe, par contre, permet de rendre le véhicule dans une station différente de la station de départ.

Les deux services sont à destination du grand public. Certains territoires de la région Île-de-France disposent déjà de services d'autopartage.

L'autopartage peut aussi permettre à l'échelle d'une zone d'activité ou d'un regroupement d'entreprises de faire des économies d'échelle en mutualisant les flottes de véhicules et en permettant un usage partagé des véhicules par les salariés de plusieurs entités.

Enfin, l'autopartage constitue un levier important pour le développement des nouveaux véhicules urbains.

Le PLD est l'occasion d'interroger l'opportunité de développer un service d'autopartage sur le territoire. Cette action est donc à mener en cohérence avec les actions ENV1 Accompagner le développement de nouveaux véhicules.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Collectivités
- Entreprises, opérateurs privés
- Gestionnaires de voirie

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Liste des données

- Services existants (y compris expériences de mutualisation de flottes d'entreprises)
- Equipements et aménagements existants: places réservées, stations, bornes de recharge (si véhicules électriques / hybrides) (Source : EPCI et communes)
- Données relatives à la mobilité des habitants et des actifs (Source : EGT via le STIF, études ou enquêtes menées par l'EPCI ou les communes)
- Réflexions, projets relatifs à l'autopartage (Source : EPCI et communes)

Méthodologie de recueil

- Données et études disponibles
- Travail de terrain
- Entretiens

▲ Analyses

- Etudier les modalités de gestion et de fonctionnement des services existants, acteurs impliqués (ex. : collectivités, entreprises, associations)
- Identifier les potentiels de développement : besoins de déplacements qui pourraient trouver une solution via un service d'autopartage, projets éventuels d'opérateurs sur le territoire, freins / obstacles, opérateurs susceptibles de développer un tel service.

Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Si un service d'autopartage existe déjà, on peut :
 - Accompagner son développement en réalisant des aménagements (places de stationnement réservées à l'autopartage sur voirie ou dans les parcs de stationnement) et des équipements (ex. : places réservées, bornes, stations)
 - Etudier la faisabilité de son extension aux communes du territoire qui n'en bénéficient pas encore
- Si aucun service d'autopartage n'existe, on peut en étudier l'opportunité et la faisabilité puis l'expérimenter : préciser les besoins par territoires et par publics-cibles (habitants, salariés, étudiants, ...)
- Intégrer la promotion de l'autopartage dans la communication des collectivités et dans les champs d'intervention du conseil en mobilité

▲ Estimation financière des actions

A déterminer par une étude de faisabilité, qui permettra d'évaluer la contribution des collectivités nécessaire pour atteindre l'équilibre financier

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- EPCI, en partenariat avec les opérateurs de services d'autopartage
- Entreprises

Subventions mobilisables et financeurs

- Région Île-de-France
- Entreprises : participation au financement de mesures dans le cadre de PDE ou PDIE
- ADEME : aides à la mise en place d'un PDE

Indicateurs de suivi

- Nombre de stations, de places réservées, de bornes de recharge (si véhicules électriques) et de véhicules
- Taux d'utilisation du service d'autopartage : nombre d'abonnés, nombre de locations ...

Références bibliographiques

- Guide pratique de l'autopartage entre particuliers, MEEDDM, DGITM, 2013
- L'autopartage en France et en Europe : état des lieux et perspectives, Certu, 2008
- Altermodalités, mode d'emploi : déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture, Certu, 2010
- Pour le développement de l'autopartage en France, ADEME, GART (plaquette)



Action 7.2 : Favoriser l'usage de la voie d'eau

Contexte et objectifs

Le territoire francilien est équipé de 90 ports actifs. La voie d'eau, dont l'usage est en croissance, présente encore un fort potentiel de développement en Île-de-France pour les années à venir. Il convient de conforter l'usage de la voie d'eau pour le transport de matériaux de construction, des déblais de chantier ou des déchets et étudier sa pertinence pour d'autres filières, notamment lors de la création d'entrepôts logistiques. Le PLD est l'occasion d'aborder ces points.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- EPCI
- Communes
- Haropa Ports de Paris
- Voies Navigables de France (VNF)
- Service des canaux de la Ville de Paris
- Maîtres d'ouvrages de travaux publics sur le territoire (Société du Grand Paris (SGP),
- SNCF Réseau, DIRIF, départements...
- Entreprises du territoire

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Points d'accès à la voie d'eau sur le territoire ou à proximité (Source : EPCI et communes)
- Chantiers prévus sur le territoire (Source : EPCI, communes, Société du Grand Paris, opérateurs de transport de marchandises ...)
- Entreprises générant des flux importants de marchandises (Source : EPCI et communes, chambres de commerce)

▲ Analyses

- Identifier si les points d'accès à la voie d'eau sont exploitables et suffisamment accessibles par la route pour permettre une évacuation des déblais des chantiers prévus sur le territoire
- Identifier les entreprises qui pourraient être intéressées par le fret fluvial

Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Favoriser l'évacuation par voie d'eau des déblais des chantiers situés à moins de 3 km d'un point d'accès à la voie d'eau
- Inclure dans les critères d'évaluation des offres des marchés publics de construction, une clause d'écoresponsabilité
- Favoriser l'évacuation par voie d'eau des déblais des chantiers liés à la construction des projets d'infrastructures de transports collectifs en lien étroit avec la Société du Grand Paris pour les communes concernées, les aménageurs (projets de ZAC par exemple) et les entreprises de travaux publics ou de construction ;
- Sensibiliser les entreprises du territoire et les inciter à rechercher quels peuvent être les flux transférables vers la voie d'eau parmi leurs flux d'approvisionnement ou d'expédition. Encourager et accompagner les réflexions communes à plusieurs entreprises d'un territoire ou d'une zone d'activité qui pourraient avoir intérêt à regrouper leurs flux pour parvenir à des volumes suffisants pour une utilisation de la voie d'eau.

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- EPCI
- Communes
- Maîtres d'ouvrages des grands projets d'infrastructures

Subventions mobilisables et financeurs

- Région Île-de-France

Indicateurs de suivi

- Nombre de chantiers ayant évacué leurs déblais par voie d'eau et volume des flux concernés
- Volume et nature des flux utilisant la voie d'eau sur les ports du territoire

Références bibliographiques

- Les Essentiels environnement n°1 - Futurs chantiers du Grand Paris Express - Anticiper l'évacuation des déblais pour limiter les nuisances, Société du Grand Paris, 2013
- Le PREDEC (Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics)



Action 7.5 : Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

Contexte et objectifs

Le transport de marchandises par la route restera prépondérant malgré les incitations au report modal. Inciter les entreprises de transport routier de marchandises à utiliser des véhicules propres est donc essentiel pour améliorer les performances environnementales du transport de marchandises en termes de pollution et d'émission de gaz à effet de serre. Pour ce faire, les collectivités disposent du levier des arrêtés municipaux d'interdiction de circulation de certains véhicules.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Communes
- EPCI
- Opérateurs de transport de marchandises
- Chambres de commerce
- UGAP (centrale d'achat public accessible aux collectivités)

Diagnostic

▲ Données nécessaires

- Arrêtés municipaux sur la circulation des poids lourds (Source : communes)
- Composition des flottes publiques de véhicules poids lourds du territoire (services techniques des collectivités, service de ramassage des ordures...) et caractéristiques techniques (type de motorisation, niveau des émissions polluantes émises, niveau sonore des véhicules...)

▲ Analyses

- Identifier les communes devant prendre les arrêtés nécessaires à l'interdiction de circulation des poids lourds les plus polluants
- Identifier les véhicules techniques les plus polluants

Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Prendre les arrêtés de circulation des poids lourds nécessaires selon le calendrier suivant inscrit au PDUIF (un calendrier plus volontariste peut être mis en œuvre) :
 - à partir du 1er janvier 2016, interdiction de circulation à tous les poids lourds ne respectant pas la norme Euro 3 au moins ;
 - à partir du 1er janvier 2018, interdiction de circulation à tous les poids lourds ne respectant pas la norme Euro 4 au moins.
- Faire évoluer les flottes publiques de véhicules poids lourds
- Encourager les entreprises à adhérer à la charte Objectif CO2 (pilotée par l'ADEME, l'Etat et la Région)

▲ Estimation financière des actions

- analyse coût / bénéfices à faire

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Communes
- EPCI

Indicateurs de suivi

- Nombre de communes ayant pris les arrêtés nécessaires en suivant le calendrier
- Composition du parc de véhicules des services techniques des collectivités, classé selon les normes Euro



Action 9.1 : Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations

Contexte et objectifs

Les déplacements liés au travail représentent 29 % du total des déplacements mais 54 % des distances parcourues en Île-de-France, d'après l'EGT de 2010. Agir sur les mobilités liées au travail (trajet domicile – travail mais aussi trajets réalisés dans le cadre des activités professionnelles) est donc un enjeu fort. Les démarches de plans de déplacements d'entreprises (PDE), d'administrations (PDA) ou inter-entreprises (PDIE) permettent l'analyse et l'optimisation des déplacements générés par un établissement ou un parc d'activité, notamment en orientant les pratiques de mobilité vers des alternatives à l'autosolisme.

Par ailleurs, en Île-de-France, le Plan de Protection de l'Atmosphère, rend obligatoire l'élaboration de plans de déplacements pour les établissements grands générateurs de trafic. Environ 340 établissements franciliens sont aujourd'hui concernés par cette obligation. En outre, les administrations de l'Etat sont également tenues d'élaborer leurs plans de déplacements.

Le PLD permet de faire le bilan des démarches existantes sur le territoire et de mettre en place une stratégie visant à appuyer ces démarches et encourager de nouvelles structures à s'engager. L'objectif est de renforcer le lien entre les entreprises, qui sont généralement d'importants générateurs de trafic, et la collectivité concernant la politique de mobilité développée.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- EPCI
- Communes
- Etat
- ADEME
- DRIEE
- Région Île-de-France
- CCI et Chambres de Métiers et de l'Artisanat
- Associations d'entreprises, de commerçants...

Veiller à associer le chargé de mission ou le conseiller en mobilité lorsqu'il en existe sur le territoire (au sein de la CCI, d'une association, d'une agence locale de mobilité ou d'une collectivité). La liste des chargés de mission en mobilité est disponible sur le site de Pro'Mobilité.

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Liste des données

- Recensement des démarches de plans de déplacements engagées ou en cours de réalisation et la liste des actions mises en place dans le cadre de ces plans (Source : entreprises, EPCI, communes, chargés de mission mobilité, Pro'Mobilité)
- Liste des établissements assujettis à la réalisation d'un plan de déplacements (Source : DRIEE)
- Localisation, caractérisation des entreprises et administrations majeures (en nombre de salariés) et des zones d'activités (Source : EPCI, communes, CCI)
- Parts modales des déplacements domicile-travail : comparaison aux moyennes régionales, départementales ou de territoires comparables (données INSEE)

- Recensement des structures portant du conseil en mobilité et/ou hébergeant un chargé de mission mobilité (Source Pro'Mobilité)

▲ Analyses

- Dresser un bilan des actions menées en matière d'écomobilité : facteurs de réussite, difficultés rencontrées, objectifs atteints, acteurs impliqués
- Identifier les structures n'ayant pas encore engagé leur plan de déplacement obligatoire au sens du Plan de Protection de l'Atmosphère
- Identifier le potentiel et/ou le degré de priorité pour lancer une démarche de plan de déplacements (en fonction de l'effectif, des caractéristiques d'accessibilité, des flux quotidiens générés par l'établissement ou la zone d'activité, des enjeux locaux) pour les établissements, administrations ou entreprises, ou zones d'activités du territoire
- Déterminer la nécessité de réaliser un plan de déplacements pour les services de l'intercommunalité, le cas échéant en lien avec d'autres établissements dans le cadre d'un PDIE, ou, s'il existe déjà, de dresser un bilan

Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Définir une stratégie de développement et de déploiement de plans de déplacements sur le territoire : hiérarchisation des structures (structures assujetties à l'obligation de plan de déplacements par le PPA, futures implantations d'établissements, agrandissements,...), identification des secteurs où un accompagnement des salariés est à privilégier (faible desserte en transports collectifs, arrivée d'une nouvelle infrastructure,...)
- S'appuyer sur les outils mis à disposition par le réseau Pro'Mobilité et participer aux différents événements d'échanges de bonnes pratiques (Club Mobilité Capitale, Rencontres des écomobilités...)
- Définir des actions d'animation et d'accompagnement des démarches engagées et de sensibilisation pour les établissements non engagés
- Réaliser le plan de déplacements interne de l'intercommunalité et le cas échéant son intégration dans un PDIE
- Evaluer la nécessité de créer un poste de chargé de mission pour inciter à la réalisation de plans de déplacements et accompagner leur mise en œuvre.

▲ Estimation financière des actions

- Poste de chargé de mission mobilité
- Coûts des actions de pédagogie et de communication assurées par le conseiller en mobilité

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Entreprises, administrations, gestionnaires de parcs d'activités, EPCI, communes
- Associations

Subventions et financeurs mobilisables

- Région Île-de-France
- ADEME (pour les établissements non-assujettis à l'obligation de réaliser un plan de mobilité)

Indicateurs de suivi

- Nombre de plans de déplacements élaborés et nombre de salariés concernés
- Actions réalisées (avancement et effets)
- Evolution des parts-modales pour les déplacements domicile-travail



Références bibliographiques

- Réseau Pro'Mobilité : <http://www.promobilite.fr/>
- Réussir son plan de déplacements d'entreprise, PRO'MOBILITÉ,
- Panorama des PDE et PDIE d'Ile-de-France, PRO'MOBILITE, 2014
- Livre Blanc - Prévenir le risque trajet domicile-travail, Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, 2012
- Guide Réaliser un plan de déplacements entreprise - Guide à destination des chefs de projet", ADEME, 2013
- Le conseil en mobilité, un nouveau métier, CERTU, 2003
- Guide « Le Plan de déplacements inter-entreprises, un outil de management de la mobilité sur les zones d'activités », Outil de management sur les zones d'activités, ADEME et OREE, 2009-2010
- Le management de la mobilité, Une palette d'outils et de services pour encourager le changement de comportement de mobilité, Fiche Outils et méthodes n°5 ; Cerema, 2014

Action 9.2 : Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires

Contexte et objectifs

Apprendre à se déplacer et utiliser les modes de déplacement les plus durables commence dès le plus jeune âge. Les démarches de plan de déplacements d'établissements scolaires (PDES) permettent de développer des actions spécifiques et adaptées à chaque âge. Les PDES peuvent être mis en place par des établissements du primaire jusqu'à l'enseignement supérieur. En outre, les actions pourront également bénéficier aux parents et les inciter à un changement de leurs propres comportements de mobilité.

Le PLD permet de faire le bilan des démarches existantes, les acteurs déjà actifs sur ces thématiques sur le territoire et de mettre en place une stratégie visant à appuyer ces démarches et encourager de nouvelles actions.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- Education Nationale, dont les directeurs d'établissement, et université le cas échéant
- EPCI
- Communes, Centres de loisirs
- Associations, en particulier associations de parents d'élèves, agences de mobilité Etat
- Département
- Région Île-de-France
- ARENE
- ADEME

Veiller à associer le chargé de mission ou le conseiller en mobilité lorsqu'il en existe sur le territoire (au sein d'une association, d'une agence locale de mobilité ou d'une collectivité). La liste des chargés de mission en mobilité est disponible sur le site de Pro'Mobilité.

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Liste des données

- Etablissements scolaires : nombre, localisation, effectifs, plans de déplacements en projet / en cours d'élaboration / élaboré / en cours de mise en œuvre
- Carte scolaire des établissements
- Aménagements de sécurité récents aux abords des établissements scolaires : élargissement des trottoirs, mise en zone 30, réaménagements des points d'arrêts de bus, sécurisation des traversées piétonnes, aménagement de parvis, zones de rencontres,...
- Localisation et cheminements depuis/vers les arrêts de transports en commun desservant les établissements
- Cheminements piétons et vélo à destination des établissements d'enseignement
- Aménagements existants et offre en stationnement pour les vélos à l'intérieur ou aux abords des établissements scolaires
- Relevé et caractéristiques de l'accidentologie à proximité des établissements
- Autres actions menées en faveur de l'écomobilité scolaire : actions pédagogiques, initiatives menées hors plan de déplacements d'établissements scolaires (sensibilisation, journées de formation à l'usage du vélo...)



▲ Analyses

- Définir pour chacun des établissements le potentiel ou le degré de priorité : en fonction de l'effectif, des caractéristiques des abords, du secteur de rayonnement, en ciblant particulièrement les projets de nouveaux établissements
- Analyser l'adéquation entre l'offre de stationnement vélo existantes à l'intérieur des établissements et les besoins constatés
- Dresser un bilan des actions menées en matière d'écomobilité scolaire : facteurs de réussite, difficultés rencontrées, objectifs atteints, acteurs impliqués

Plan d'actions

▲ Définition d'actions

- Elaborer une stratégie de déploiement des PDES à l'échelle du territoire : identifier les établissements où un accompagnement est à privilégier (projet de nouvelle infrastructure, implantation d'un nouvel établissement,...)
- Définir un programme d'actions pour inciter et accompagner les établissements scolaires dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans de déplacements : actions de sensibilisation en lien avec le programme pédagogique des établissements, communication
- Programmer la réalisation d'aménagements (voirie, espaces publics, offre en stationnement pour les vélos) aux abords des établissements scolaires du territoire (en relation avec l'action 3/4.1 « pacifier la voirie »)
- Identifier la nécessité de mobiliser des ressources internes pour animer et mettre en œuvre des actions en relations avec les établissements scolaires
- Intégrer le Réseau régional « Partenaires pour l'éco mobilité de l'école à l'université (PEEU) » animé par l'ARENE, l'ADEME et la Région Île-de-France pour bénéficier d'outils d'accompagnement dans la mise en œuvre des actions d'écomobilité scolaire, recevoir des formations ou échanger avec d'autres porteurs de projets pour bénéficier de leur retour d'expérience.

▲ Estimation financière des actions

- Elaboration et coordination d'un plan de déplacements d'établissement scolaire : environ 5 000 à 20 000 € (dégressif en fonction du nombre d'établissements) si réalisé par un assistant à maîtrise d'ouvrage
- Estimation des coûts des aménagements de voirie et d'espaces publics sur la base de ratios
- Estimation des coûts de la mise en place des dispositifs de stationnement vélo sur la base de ratios :
 - Arceaux : 150 € / place vélo
 - arceaux abrités : 300 € / place vélo
 - Local sécurisé : 1 000 à 2 000 € / place vélo (les coûts plus élevés s'expliquent par la mise en place d'un dispositif d'accès, la maintenance et l'entretien...)
- Suivi des travaux, maintenance et gestion de l'espace public : pas de surcoût.
- Coûts des actions de sensibilisation et de communication

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- communes (pour les écoles primaires)
- Départements (pour les collèges)
- Région Île-de-France (pour les lycées)
- Etablissements d'enseignement supérieur (dont les universités)
- Associations

Subventions mobilisables et financeurs

- Région Île-de-France
- Certains Départements

Indicateurs de suivi

- Nombre de plans de déplacements d'établissements scolaires élaborés et d'élèves concernés
- Actions réalisées
- Evolution du taux d'utilisation de la voiture et des deux-roues motorisés, du vélo et de la marche et des TC pour les déplacements domicile-études

Références bibliographiques

- Eco-mobilité scolaire, Pourquoi et comment encourager l'éco-mobilité scolaire ? ARENE, ADEME, 2003
- Plan de déplacements des établissements scolaires, Se déplacer autrement, on est tous gagnants !, ADEME, 2009
- Réaliser un Plan de déplacements des établissements scolaires, guide à destination du chef de projet, ADEME, 2009
- Plan de déplacements de collège : méthode et conseils, ARENE, 2007
- Kits pédagogiques de la Prévention Routière
- Exposition « De la maison à l'école, écomobilisons-nous ! », ARENE, 2010
- Guide méthodologique « Lycées Eco-Responsables » : <http://lycees.iledefrance.fr>



Action 9.3 : Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité

Contexte et objectifs

Pour être efficace, les incitations à l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière doivent s'appuyer sur une information complète sur les différents modes disponibles et leurs conditions d'utilisation. Cette information doit donc être multimodale, actualisée et facilement accessible.

Le STIF a un rôle majeur dans la mise à disposition d'un système de référence, le développement d'outil et la consolidation de l'information multimodale.

Les collectivités locales peuvent, quant à elles, relayer les informations fournies par d'autres partenaires (STIF, opérateurs de transport...) mais aussi créer des supports d'information (plan des aménagements cyclables, itinéraires piétons avec localisation des zones de circulation apaisée...) à destination de l'ensemble des personnes amenées à se déplacer sur leur territoire (habitants, salariés, étudiants, touristes...).

Au-delà de la diffusion de cette information, il est nécessaire d'accompagner les personnes dans le choix de leur mode de déplacements, de les inciter à rationaliser leurs pratiques et orienter leurs choix modaux. Pour ce faire, les collectivités peuvent développer des services de conseil en mobilité.

Les objectifs peuvent être multiples :

- Inciter au changement de comportement du grand public
- Accompagner les publics en difficulté par une aide à la mobilité
- Inciter les entreprises et établissements scolaires à l'élaboration de plans de mobilité
- Inciter leurs agents publics à des comportements exemplaires
- ...

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- EPCI
- Communes
- STIF
- Départements
- Région Île-de-France
- État
- Associations

Veiller à associer le chargé de mission ou le conseiller en mobilité lorsqu'il en existe sur le territoire (au sein de la CCI, d'une association, d'une agence locale de mobilité ou d'une collectivité). La liste des chargés de mission en mobilité est disponible sur le site de Pro'Mobilité.

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Liste des données

- Liste des services de mobilité disponibles sur le territoire
- Informations délivrées aux usagers sur le territoire et modalités de diffusion : sites internet, journaux d'informations communaux et/ou intercommunaux, affichages, flyers, plans, guides...
- Actions de conseil en mobilité développées sur le territoire

- Actions et services proposés par les agences locales de mobilité lorsqu'elles existent
- Formations d'aide à la mobilité dispensées (dans le cadre de structure d'aide au retour à l'emploi par exemple)

▲ Analyses

- Evaluer le caractère multimodal de l'information délivrée et l'accès à cette information selon les publics et préciser les améliorations à apporter
- Dresser le bilan des actions menées sur le territoire en matière de conseil en mobilité, formation, sensibilisation, et identifier les manques.
- Identifier les acteurs locaux à mobiliser pour développer le conseil en mobilité (porteurs, prescripteurs,...)

Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Définir les moyens à mettre en œuvre pour créer, diffuser et éditer une information multimodale :
 - créer des supports d'information à partir de l'ensemble de l'information disponible sur les différents services de mobilité locaux (aménagement cyclables, location vélos, itinéraires privilégiés pour les piétons, services et infrastructures de covoiturage,...)
 - définir les modalités et les supports pour la diffusion de cette information multimodale et intermodale
 - site internet
 - applications mobiles
 - guide des déplacements
 - cartes
- Définir les moyens à mettre en œuvre pour développer le conseil en mobilité
 - Identifier les publics à cibler prioritairement
 - Identifier des relais locaux pouvant assurer du conseil en mobilité auprès de leurs publics : associations, référents des plans de déplacements en entreprise, prescripteurs (médecins, maisons de l'emploi, CCAS...)
 - Evaluer les moyens à mettre en œuvre pour développer le conseil en mobilité et préciser l'organisation à mettre en place : créer un poste de conseiller/chargé de mission en mobilité à l'échelle du territoire, créer une agence locale de mobilité...

▲ Estimation financière des actions

- Coûts d'investissements et de fonctionnement pour la mise en place des supports, leur mise à jour et leur diffusion de l'information multimodale
- Coûts de fonctionnement pour le conseil en mobilité (en ETP)

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- EPCI ou communes pour la mise en place d'agences locales de mobilité ou de conseillers en mobilité

Subventions et financeurs mobilisables

- Région Île-de-France

Indicateurs de suivi

- Nombre de personnes ayant pu bénéficier d'actions de conseil en mobilité ou d'actions de formation



Références bibliographiques

- Altermodalités, mode d'emploi : déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture, Certu, 2010
- Agences locales de mobilité : cadre juridique de développement en Ile-de-France, Rapport d'expertise juridique, ARENE Ile-de-France, de décembre 2006 à février 2008
- Écomobilité, repenser ses déplacements, ADEME, FNE, juin 2012
- Le management de la mobilité, Une palette d'outils et de services pour encourager le changement de comportement de mobilité, Fiche Outils et méthodes n°5 ; Cerema, 2014
- Le conseil en mobilité, un nouveau métier, CERTU, 2003

Action ENV1 : Accompagner le développement de nouveaux véhicules

Contexte et objectifs

Les nouveaux véhicules urbains (NVU) regroupent les véhicules pour le déplacement des personnes (véhicules légers, deux ou trois roues motorisés, vélo à assistance électrique, bus ou car) ou des marchandises (véhicules utilitaires légers, poids lourds) ayant un impact limité sur l'environnement grâce à une motorisation performante et/ou grâce à une utilisation optimisée.

L'action ENV1 liste les mesures nécessaires à la mutation technologique du parc. Parmi ces mesures, la présente fiche se focalise sur le développement des véhicules électriques, hybrides rechargeables et au biogaz :

- Le déploiement d'un réseau de points de charge et de stations de compression
- Le renouvellement des flottes de véhicules des collectivités et des entreprises.

D'autres mesures incitatives sont explicitées dans d'autres fiches du guide :

- Mettre en place des prises de recharge dans les bâtiments pour les vélos à assistance électrique (action 4.2)
- Favoriser le stationnement sur la voirie des véhicules propres et en autopartage (action 5.2)

Pour atteindre l'objectif fixé par le SRCAE de 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables à l'horizon 2020 en Île-de-France, il est nécessaire de déployer des points de charge sur le territoire régional, qu'ils soient dans les espaces privés ou publics. Si la majeure partie de ces points de charge relèveront de la sphère privée (domicile ou lieu de travail), il est toutefois nécessaire de développer un maillage de bornes de recharge d'appoint accessibles au public pour rassurer l'utilisateur quant à l'autonomie de son véhicule. Le PDUIF fixe ainsi l'objectif de 40 000 points de charge d'accès public en 2020, dont 16 000 sur voirie et 24 000 hors voirie. Il est à noter que les points de charge (un point de charge = une prise) peuvent être regroupés par 2 voire par 4 au niveau d'une seule et même borne de recharge.

À l'échelle d'un PLD, l'évolution du parc de véhicules doit ainsi être encouragée et accompagnée par la définition d'une stratégie de développement des points de charge ouverts au public, commune à l'ensemble du périmètre du PLD, afin de répondre aux préoccupations des usagers quant à l'autonomie de ces véhicules.

Par ailleurs, le déploiement de flottes au gaz naturel-biogaz (en particulier pour des poids lourds et véhicules utilitaires légers) nécessite la création de stations de compression. Une réflexion sur l'avitaillement pour ce type de véhicules peut également être menée dans le cadre d'un PLD.

L'autre levier pour la mutation du parc de véhicules est le renouvellement des flottes des collectivités et des entreprises. Pour les collectivités locales franciliennes, le PDUIF recommande qu'elles fixent à au moins 25 % la part des véhicules électriques ou hybrides rechargeables à acquérir lors du renouvellement de leurs flottes de véhicules, et que tout nouveau véhicule à usage urbain doit être électrique. Le PLD peut décliner cet objectif.

Cette action doit être élaborée en lien avec l'action avec l'action 5.2 « Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable », et, le cas échéant, l'action 5.6 « Encourager l'autopartage » si l'on souhaite coupler le déploiement de bornes de recharge avec le développement d'une offre de véhicules en autopartage.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- EPCI
- Communes
- Départements



- Région Île-de-France
- ADEME
- Entreprises engagées dans des plans de déplacements d'entreprises
- ERDF et GrDF
- Syndicat intercommunal de l'énergie
- STIF
- Acteurs clés du fret et de la logistique
- Bailleurs

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Pour cette action, les données d'entrée nécessaires au diagnostic doivent être collectées par l'EPCI ou son prestataire :

- recensement des points de charge existants accessibles au public, sur voirie et hors voirie : nombre, localisation, caractéristiques (véhicules concernés, type de charge, éventuels services associés type autopartage ou réservation...)
- places de stationnement, sur voirie et en parking public : nombre, localisation
- équipement automobile des ménages résidents (recensement INSEE)
- données sur les flottes de véhicules de l'EPCI et des communes : nombre de véhicules, âge des véhicules, utilisation

▲ Analyses

- déterminer le nombre de points de charge à créer sur voirie et hors voirie : une estimation peut être réalisée en déclinant les objectifs régionaux (nombre de points de charge rapportés à la population et à l'emploi). Il peut aussi être utile de raisonner à partir de l'équipement automobile des ménages du territoire.
- identifier les localisations potentielles pour les points de charge accessibles sur voirie (à proximité de générateurs de trafic, dans les zones d'emploi), et hors voirie (parcs de stationnement, stations-services, etc.)
- le cas échéant, identifier les besoins et opportunités pour l'implantation de stations de compression gaz en lien avec les acteurs du fret et de la logistique
- estimer le nombre de véhicules communaux et intercommunaux dont le renouvellement est prévisible à l'horizon du PLD (en lien avec les plans de déplacements administrations de l'EPCI et des communes) et caractériser leur usage afin de déterminer le potentiel pour des véhicules électriques ou GNV/biogaz

Plan d'actions

▲ Définition des actions

- Elaborer une stratégie de développement des points de charge ouverts au public (en concertation avec les communes, le syndicat intercommunal de l'énergie et ERDF) :
 - Définition des emplacements des points de recharge sur voirie et dans les parkings publics
 - Caractéristiques techniques : Types de charge (standard, accélérée, voire rapide), types de prises, etc.
 - Interopérabilité
 - Services associés
 - Programmation de mise en œuvre
 - Détermination d'une politique tarifaire commune à l'échelle du PLD, en cohérence avec les politiques des territoires limitrophes
 - Choix d'un montage opérationnel et d'un modèle économique pour le déploiement des points de charge, leur supervision et leur exploitation
- Identifier l'opportunité et la faisabilité d'un déploiement de stations de compression gaz à privilégier en tenant compte de la proximité de sites logistiques ou industriels ainsi que de l'accessibilité depuis les grands axes de circulation (en concertation avec les communes, les principales entreprises concernées, le syndicat intercommunal de l'énergie et GrDF)
- Définir un plan de communication, d'information et de sensibilisation à destination des usagers potentiels

- Mettre en place une information auprès des promoteurs, bailleurs et copropriétés sur les obligations de prévoir des bornes de recharge dans les espaces privés
- Intégrer les normes minimales réglementaires concernant la recharge des véhicules électriques sur les espaces privés dans les PLU des communes du territoire ou le PLU
- Programmer le renouvellement de flottes de véhicules de l'EPCI et des communes
- Inciter les entreprises et les administrations, dans le cadre de leurs plans de déplacements d'entreprises ou d'administrations, à remplacer leurs flottes de véhicules par des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, en s'appuyant autant que possible sur la mutualisation de leurs usages

▲ Estimation financière des actions

- Installation d'une borne de recharge : de l'ordre de 10 000 Euros HT pour une borne délivrant une charge normale à accélérée, communicante et supervisable

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

ERDF raccorde au réseau les stations de bornes de recharge et fournit, si nécessaire, le point de livraison avec compteur, ou renforce le réseau.

En aval des points de livraison :

- bornes de recharge sur voirie, ou en parking public : communes ou EPCI
- bornes de recharge dans les espaces privés ouverts au public : propriétaire ou gestionnaire de l'espace concerné

GRDF raccorde au réseau les stations de compression gaz et fournit, si nécessaire, le point de livraison avec compteur, ou renforce le réseau.

Subventions mobilisables et financeurs

- Région Île-de-France (pour les bornes de recharge d'usage public, implantées sur la voie publique)
- ADEME

Indicateurs de suivi

- nombre de points de charge ouverts au public dans le périmètre du PLD
- indicateur de fréquentation des bornes de recharge

Références bibliographiques

- Livre Vert sur les infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules « décarbonés », 2011 et Guide technique pour la conception et l'aménagement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables (mise à jour du volet technique du Livre Vert), décembre 2014
- Pour un futur [simple] du véhicule électrique », rapport issu de l'expérimentation InfiniDrive, 2014
- ERDF, FFIE, GIMELEC, IGNES et SERCE, Recueil pratique Infrastructures de recharge pour véhicules électriques, 2012
- ADEME, Dispositif d'aide au déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules hybrides et électriques (dispositif actuel entré en vigueur le 17 juillet 2014, clôture des inscriptions le 31 décembre 2015)
- Région Île-de-France, délibération n° CR 14-14 : Politique régionale en faveur du développement des nouveaux véhicules urbains



Action ENV 2 : Réduire les nuisances sonores liées aux transports

Contexte et objectifs

Les nuisances sonores liées aux transports regroupent à la fois les nuisances liées au trafic routier et au trafic ferroviaire. Les efforts pour les réduire de façon significative doivent être conjugués dans plusieurs directions : réduction du bruit des véhicules, travail sur les revêtements de chaussée ou la qualité de l'infrastructure ferroviaire, actions sur les conditions de circulation (vitesse, fluidité), limitation de la propagation du bruit...

Même si l'ensemble des mesures du PLD visant à limiter la circulation des véhicules motorisés contribuent à limiter les nuisances sonores, plusieurs mesures efficaces de réduction du bruit lié aux transports peuvent être généralisées :

- pacifier la voirie en réduisant la vitesse (en lien avec l'action 3/4.1) ou optimiser l'exploitation routière (en lien avec l'action 5.4)
- améliorer les revêtements de chaussée
- limiter la propagation du bruit via la réalisation de protections phoniques, telles que des écrans antibruit ou des isolations de façade renforcées aux abords des voies, dans les zones de bruit les plus critiques sur le réseau routier et ferré
- moderniser le matériel roulant ferroviaire et les bus, encourager le recours à des véhicules individuels moins bruyants (en lien avec l'action ENV1)
- être vigilant afin de limiter l'impact sonore de certaines actions : développement de sites logistiques en zone dense, fret ferroviaire, etc.

Les collectivités locales ont à jouer un rôle pour mettre en œuvre certaines de ces mesures, le PLD est l'occasion d'en faire état.

Elaboration du PLD

Acteurs clés à associer pendant la démarche

- EPCI
- Communes
- Départements
- Directions départementales des territoires (DDT) et les Unités Territoriales (UT) de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA)
- Direction des routes Île-de-France (DIRIF)
- Gestionnaires d'infrastructures ferroviaires

Diagnostic

▲ Données nécessaires

Pour cette action, les données d'entrée nécessaires au diagnostic doivent être collectées par l'EPCI ou son prestataire :

- Classement sonore réglementaire des infrastructures de transport terrestre réalisé par les préfets de département (voies classées en cinq catégories en fonction de leur potentiel d'émissions sonores qui dépend essentiellement du trafic)
- Points noirs de bruit routier et ferré (auprès des préfetures de département et de SNCF réseau)
- Cartes stratégiques du bruit :
 - Cartes pour les grandes infrastructures routières et ferroviaires établies sous l'égide des préfets de département (disponibles sur les sites des préfetures)

- Cartes du bruit routier et cartes du bruit ferroviaire, établies sous l'égide des communes et EPCI uniquement sur le territoire de l'agglomération centrale (disponibles sur le site de Bruitparif <http://www.bruitparif.fr/ressources>)
- Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) établis par les gestionnaires de voirie sur leur réseau routier (Etat, sociétés d'autoroutes, départements, communes ou EPCI) et par les communes ou EPCI de l'agglomération centrale

▲ Analyses

- Identifier les secteurs soumis à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils définis dans les cartes stratégiques de bruit (NB : dans le cadre des PPBE, ces secteurs sont hiérarchisés en fonction de l'importance du dépassement des seuils et du nombre de personnes impactées) :
 - 68 dB(A) pour le bruit routier en moyenne journalière (indicateur Lden)
 - 62 dB(A) pour le bruit routier nocturne (indicateur Ln - de 22h à 6h)
 - 73 dB(A) pour le bruit ferroviaire en moyenne journalière (indicateur Lden)
 - 65 dB(A) pour le bruit ferroviaire nocturne (indicateur Ln - de 22h à 6h)
- Identifier les « zones calmes », secteurs faiblement exposés au bruit à préserver (identification réalisée dans le cadre des PPBE selon des critères définis par l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE)

Plan d'actions

▲ Définition des actions

Si l'EPCI est couvert en tout ou partie par un ou plusieurs PPBE, le PLD doit se référer aux actions définies dans ce(s) plan(s).

- Etudier la faisabilité de mettre en place un revêtement moins bruyant lorsque des travaux de requalification de voirie sont envisagés dans les secteurs les plus sujets au bruit
- Assurer une maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage, etc.)
- Pacifier la voirie en lien avec l'action 3/4.1 : la réduction de la vitesse entraîne une diminution du bruit engendré par la circulation routière
- Réaliser des aménagements ponctuels de voirie pour ralentir et réduire les émissions sonores des véhicules (ralentisseurs, rétrécissements de chaussée, voire modifications de carrefours)
- Réaliser des aménagements visant à limiter la propagation du bruit : mobilier urbain permettant de protéger du bruit, aménagements paysagers (talus, merlons), écrans antibruit voire couverture totale ou partielle de certaines infrastructures
- Estimer les impacts sonores de la création de sites logistiques sur l'environnement urbain et les limiter
- Sensibiliser les entreprises et commerces sur la question du bruit en ville en les incitant à utiliser des véhicules et accessoires de livraisons moins bruyants
- Encourager le recours à des véhicules moins bruyants par le déploiement de bornes de recharge et par le renouvellement de la flotte de l'EPCI et des communes (en lien avec l'action ENV1)
- Créer des zones calmes ou mettre en œuvre des actions de protection des zones calmes existantes, notamment en ciblant sur ces secteurs des actions de pacification de la voirie, d'aménagement de l'espace public et des aménagements paysagers, etc.

▲ Estimation financière des actions

- Surcoût d'un revêtement acoustique de l'ordre de 20 à 30 % par rapport à un revêtement classique

Mise en œuvre du PLD

Maîtres d'ouvrage

- Gestionnaires de voirie
- Gestionnaires d'infrastructures ferrées



Subventions mobilisables et financeurs

- Région Île-de-France

Indicateurs de suivi

- Nombre de points noirs de bruit routiers et ferroviaires résorbés
- Nombre de kilomètres de rues et routes avec des revêtements anti-bruit
- Nombre de kilomètres de voirie et d'infrastructures ferroviaires équipés de protections anti-bruit

Références bibliographiques

- Le bruit dans la ville – Pour une approche intégrée des nuisances sonores routières et de l'aménagement urbain, DRIEA d'Île-de-France, Janvier 2011
- Série de fiches « Des solutions pour prévenir et lutter contre le bruit » : BruitParif, septembre 2012
- Opter pour des revêtements acoustiques
- Faire baisser la vitesse
- Dossier technique et pédagogique « Etat des lieux des performances acoustiques des revêtements de chaussée », Bruitparif, décembre 2011
- Série de fiches « Impact acoustique des aménagements de voirie en milieu urbain », CERTU 2008-2009
- Référentiel national pour la définition et la création des zones calmes, MEDDAT et Université Paris XII – C.R.E.T.E.I.L, 2008



ANNEXES



© Christophe RECOURA - STIF



1. Liste des illustrations

Les objectifs du PDUIF	10
Les entités géographiques du PDUIF	11
Priorités des actions en fonction des entités géographiques du PDUIF	12
Les actions inscrites au volet socle des PLD	15
Lien entre les différents documents de planification en matière de déplacements, d'aménagement et d'environnement ...	18
Les actions du PDUIF concernées par les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de circulation	22
Les différentes étapes de l'élaboration d'un PLD (hors délais de validation).....	25
Les instances de pilotage et de validation d'un PLD.....	28
Une organisation de travail à prévoir avec l'ensemble des acteurs d'un PLD.....	32
Tableau des financements mobilisables pour l'élaboration d'un PLD.....	32
Les différentes étapes de l'enquête publique	49
Tableau caractérisant les 3 niveaux de hiérarchie de voiries du PDUIF	55
Exemple de carte de diagnostic action PMV : Cohérence entre les fonctions circulatoires et les fonctions urbaines du réseau de voirie.....	57
Exemple de carte pour les actions PMV prévues : Hiérarchisation du réseau de voirie au terme du PLD.....	58
Exemple de carte de diagnostic action 2.4 : Principaux dysfonctionnements de circulation des bus.....	63
Exemple de carte pour les actions 2.4 prévues : Optimisation du réseau de bus	64
Exemple de carte de diagnostic action 2.5 : Etat des lieux des pôles d'échanges.....	68
Exemple de carte pour les actions 2.5 prévues : le programme d'actions des pôles d'échanges	69
Exemple de carte de diagnostic action 3/4.1 : Pacifier la voirie : Réglementations en vigueur et aménagements existants ..	72
Exemple de carte pour les actions 3/4.1 prévues : Pacifier la voirie : Programme d'actions.....	73
Exemple de carte de diagnostic action 3/4.2 : Les principales coupures existantes	76
Exemple de carte pour les actions 3/4.2 prévues : Les principales coupures à résorber	76
Exemple de carte de diagnostic action 3.1 : Potentiels de développement de la marche et dysfonctionnements actuels.....	79
Exemple de carte pour les actions 3.1 prévues : Développement d'une stratégie en faveur des piétons	80
Tableau des critères d'ouverture des couloirs de bus aux vélos	83
Exemple de carte de diagnostic action 4.1 : Caractérisation du réseau cyclable actuel	84
Exemple de carte pour les actions 4.1 prévues : Réseau cyclable projeté	85
Exemple de carte de diagnostic action 4.2 : Stationnements vélos existants	89



Exemple de carte pour les actions 4.2 prévues : Renfort du stationnement vélo.....	90
Exemple de carte de diagnostic action 5.1 : Accidentologie et risque routier actuel du territoire.....	93
Exemple de carte pour les actions 5.1 prévues : Actions en faveur d'une réduction du risque routier.....	94
Exemple de carte de diagnostic action 5.2 : Etat du stationnement public et besoins identifiés.....	99
Exemple de carte les actions 5.2 prévues : Politique de stationnement projetée sur le territoire.....	100
Exemple de carte de diagnostic action 6.1 : Etat de l'accessibilité PMR des points d'arrêts de bus et des principaux itinéraires.....	103
Exemple de carte les actions 6.1 prévues : Programmation de la mise en accessibilité PMR des points d'arrêts de bus et des principaux itinéraires.....	104
Exemple de carte de diagnostic action 7.1 : Sites logistiques existants et potentiels.....	108
Exemple de carte pour les actions 7.1 prévues : sites logistiques à préserver ou créer.....	109
Exemple de carte de diagnostic pour l'action 7.4 : principaux générateurs et voies utilisées par les poids lourds.....	113
Exemple de carte pour les actions 7.4 prévues : Itinéraires à privilégier pour la circulation des poids lourds et points du territoire à jalonner.....	114
Exemple de carte de diagnostic action 7.4 : Etat des lieux des réglementations de circulation des véhicules de transport de marchandises.....	116
Exemple de carte pour les actions 7.4 prévues : Réglementations de circulation des véhicules de transport de marchandises à mettre en place.....	117
Exemple de carte de diagnostic action 7.4 : Conditions de livraisons actuelles.....	120
Exemple de carte pour les actions 7.4 prévues : aires de livraisons à créer, à relocaliser ou réaménager.....	121



2. Liste de Contacts

▲ STIF :

- **Suivi du PDUIF et élaboration d'un PLD** : Direction du Développement des Affaires Economiques et Tarifaire, division Etudes Générales, pduif@stif.info, secrétariat : 01 53 59 21 11
- **Intermodalité** : Direction de l'exploitation, division Intermodalité et PDU, Secrétariat : 01 47 53 29 33
- **Réseau de bus Paris et petite couronne** : Direction de l'exploitation, division Offre Routière Dense, Secrétariat : 01 47 53 28 87
- **Réseau de bus grande couronne** : Direction de l'exploitation, division Offre Routière Bassin, Secrétariat : 01 82 53 81 16

▲ Région Île-de-France

Politiques du PRMD	Service référent	Contact
Action territoriale (PLD et desserte des équipements régionaux) Sécurité routière	Territoires et mobilité	01 53 85 70 22
Partage multimodal de la voirie Vélo Gestion durables de la route Nuisances sonores (routes)	Réseaux structurants	01 53 85 56 88
Ecomobilités Nouveaux véhicules urbains Innovation	Stratégie des déplacements et Ecomobilités	01 53 85 70 22
Fret et logistique	Études et stratégies	01 53 85 71 44
Grands pôles de correspondance Nuisances sonores (rail) Schéma directeur d'accessibilité (SDA)	Opérations transports en commun	01 53 85 71 44
Chartes aménagement-transport	Direction de l'aménagement	01 53 85 70 95

▲ Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France (DRIEA)

- **Suivi de la mise en œuvre du PDUIF** : Service de la politique des transports
- **Gestion du réseau routier national** : Direction des routes Île-de-France (DiRIF)
- **Sécurité routière** : Service de la sécurité des transports (SST)

▲ Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE)

- **Évaluation environnementale** : Pôle "évaluation environnementale et aménagement des territoires", Service du développement durable des territoires et des entreprises, drie-if@developpement-durable.gouv.fr

▲ Département de Seine et Marne

- Direction des Transports - Services des transports et de la mobilité - Tel : 01 64 14 72 75 et 01 64 14 72 89

▲ Département des Yvelines

- Sous-Direction Politique des Transports et des Mobilités : Madame Barbara VACCARIZI - bvaccarizi@yvelines.fr



▲ Département de l'Essonne

Politiques du Département	Service référent au sein de la Direction des déplacements (DDEPL)	Contact
Sécurité routière	Service sécurité et gestion de la route (DDEPL/SSGR)	01 60 91 31 87
Entretien et exploitation de la voirie départementale	Unités techniques départementales :	
	UTD Nord est	01 69 11 48 30
	UTD Nord ouest	01 69 63 31 50
	UTD Sud	01 60 81 64 70
Grands projets (Voirie et TCSP)	Service Grands projets et foncier (DDEPL/SGPF)	01 60 91 31 71 01 60 91 97 12
Itinéraires départementaux cyclables		
Schéma départemental des déplacements		
Schéma directeur de la voirie		
Mobilités durables (covoiturage, centrale de mobilité, PDE et PDA)	Mission Mobilités essoniennes et grand Paris (DDEPL/MMEGP)	01 60 91 96 17
Transports scolaires et solidaires	Service des transports scolaires et solidaires (DDEPL/STSS)	01 60 91 96 71

▲ Département des Hauts-de-Seine

- Direction des Infrastructures de Transports, Service Politiques et Offres de Mobilité - 01 41 91 29 08. Pour les thèmes :
 - Suivi de la Planification (PDUIF, PLD, PDIE)
 - Observatoire des déplacements
 - Suivi de l'offre de transport
 - Marchabilité
- Direction de la Voirie - 01 47 29 30 31. Pour les thèmes :
 - Réseau viaire
 - Accidentologie
 - Vélo
 - PMR

▲ Département de Seine Saint Denis

- Direction de l'Aménagement et du Développement (Bureau des Transports) et Direction de la Voirie et des Déplacements (Bureau des Etudes de Déplacements)

▲ Département du Val de Marne

- Mise en œuvre du plan de Déplacements du Val-de-Marne (PDVM) : Service Transports et Etudes générales au sein de la Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements, Secrétariat : 01 49 56 53 51

▲ Département du Val d'Oise

Service concerné	Contact référent
Service des Ressources Techniques (SRT) / Direction des Routes	Jonathan LECHARME - Référent circulations douces, déplacements bruits
Service des Ressources Techniques (SRT) / Direction des Routes	Sandrine Billard - Référente Sécurité Routière
Service du développement durable (SDD) / Direction de l'Environnement et du Développement Durable	Olivier MACHECOURT - Chargé de mission Climat - Air - Energie
Mission Projets de Transports (MPT) / Direction des Transports 01 34 25 30 81	Alexis GARNIER - Chargé de mission Projets - Déplacements - Référent PDUIF alexis.garnier@valdoise.fr





Pour retrouver toutes les informations concernant le nouveau PDUIF, la mise en œuvre des actions par les différents acteurs, et le suivi de l'évaluation en continu, deux sites internet sont à votre disposition :

www.pduif.fr informe et accompagne les acteurs franciliens de la mobilité en fournissant les informations nécessaires sur le PDUIF, ses objectifs et ses actions.

www.omnil.fr met à disposition toutes les informations concernant les chiffres de référence et les analyses sur la mobilité en Île-de-France.

