

DÉFI 8

CONSTRUIRE UN SYSTÈME DE GOUVERNANCE RESPONSABILISANT LES ACTEURS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PDUIF



PRINCIPES D'ACTIONS DU PDUIF

- Impliquer tous les acteurs de la mobilité dans la mise en œuvre du PDUIF
- Faire des Plans locaux de déplacements des outils de mise en œuvre impliquant tous les acteurs à l'échelle locale



Table de travail aux Assises de la mobilité en Île-de-France, 2019

- Assurer l'animation et le soutien aux maîtres d'ouvrage tout au long de la vie du PDUIF



ÉVOLUTION DU CONTEXTE DEPUIS 2010



Une évolution de la répartition des compétences relatives à la mobilité avec la loi d'orientation des mobilités

La loi MAPTAM de 2014 a introduit la notion d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Elle a ainsi commencé à élargir les compétences des autorités organisatrices à des services autres que les transports collectifs. La loi NOTRe de 2015 a continué à modifier l'organisation des compétences en matière de mobilité, notamment en supprimant la clause de compétence générale des régions et des départements. La LOM de 2019 a ensuite redéfini les contours de la compétence mobilité et a ainsi fait évoluer la répartition

des compétences, en particulier en Île-de-France. Île-de-France Mobilités remplace le STIF et les compétences dévolues à une AOM autour de six services de mobilité lui sont confiées.

En tant qu'AOM, Île-de-France Mobilités assure également des missions de planification et s'assure que sa politique contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution sonore, la pollution de l'air et l'étalement urbain.

Les six services relevant de la compétence d'une AOM définis par la loi d'orientation des mobilités :

1. Organiser des services réguliers de transport public de personnes.
2. Organiser des services à la demande de transport public de personnes.
3. Organiser des services de transport scolaire.
4. Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités.
5. Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages.
6. Organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Une AOM peut également exercer des compétences facultatives telles que :

- Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.
- Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.
- Organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

En tant qu'établissement public régi par des règles de spécialité et d'autonomie, Île-de-France Mobilités est l'autorité unique des mobilités en Île-de-France à

l'exclusion de toute autre collectivité ou groupement de collectivités. Il lui est toutefois possible de déléguer tout ou partie de ses attributions d'organisation de la mobilité et des missions facultatives, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements.

Pour autant, d'autres acteurs maîtrisent des leviers indispensables à la mise en œuvre de projets et services de mobilité, tout particulièrement les gestionnaires de la voirie (voir Défi Voirie), support de



Une montée en puissance de l'intercommunalité

La réforme territoriale de 2014-2015 a redessiné en profondeur la carte intercommunale francilienne, en passant en plusieurs étapes de 113 EPCI en 2014 à 63 EPCI en 2020. La principale évolution est intervenue en 2016-2017 avec la création de la Métropole du Grand Paris (MGP) et des établissements publics territoriaux (EPT) en première couronne, ainsi que la mise en œuvre des schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI) en seconde couronne qui ont contribué à faire émerger des EPCI agrandis.

Cette évolution a permis d'achever la couverture intercommunale francilienne et d'amorcer une montée en puissance de l'échelon intercommunal en Île-de-France, avec cependant des disparités territoriales, en termes de superficie, de nombre de communes membres, ainsi que de poids de population. La carte intercommunale est à présent stabilisée : au 1^{er} janvier 2020, l'Île-de-France comptait une métropole, onze établissements publics territoriaux, une communauté urbaine, vingt communautés d'agglomération et trente communautés de communes.

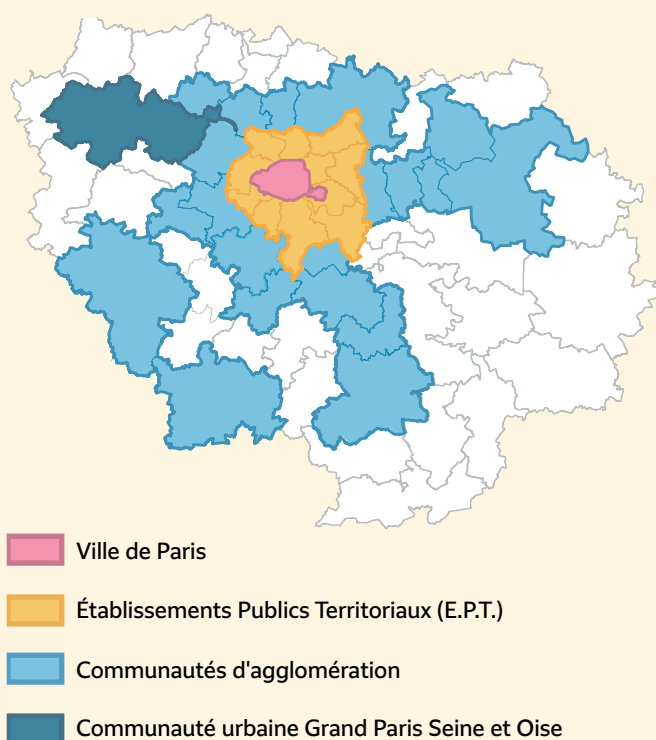
la majorité des mobilités, les acteurs du stationnement (dont les compétences ont également évolué avec la décentralisation du stationnement payant sur voirie – voir Défi 5 – Stationnement public) et les maires par leur pouvoir de police de la circulation. Les intercommunalités et les communes jouent un rôle prépondérant dans la mise en œuvre de politiques de mobilités actives et d'accessibilité, via leur compétence de gestion des voiries communautaires et communales. Ceci rend nécessaire une coordination étroite des interventions entre acteurs.



Des Plans locaux de mobilité désormais obligatoires pour de nombreuses intercommunalités

Autre évolution de la LOM, en Île-de-France, l'élaboration des plans locaux de mobilité (nouvelle dénomination des plans locaux de déplacements), déclinaisons locales du plan de mobilité régional, est désormais obligatoire depuis janvier 2021 pour la Ville de Paris, les établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris, les communautés d'agglomération et la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, soit au total 33 collectivités concernées.

Collectivités ayant l'obligation d'établir un Plan local de mobilité (PLM)



Source : Île-de-France Mobilités 2021, IGN BD TOPO 2018

BILAN DES ACTIONS MENÉES DEPUIS 2010 ET PERSPECTIVES

Les dispositifs de connaissance de la mobilité et d'accompagnement technique des acteurs organisés par Île-de-France Mobilités pour faciliter la mise en œuvre du PDUIF sont globalement salués. Néanmoins, les acteurs interrogés pour l'évaluation regrettent que, malgré un contenu très largement partagé grâce à l'importante concertation menée lors de son élaboration, le document manque d'opérationnalité. Les raisons invoquées touchent principalement à la complexité des rôles en matière de planification de la mobilité et de dispositifs de financement, ainsi qu'à des difficultés pour décliner un document jugé trop général dans certains territoires.

Île-de-France Mobilités a mandaté le cabinet MENSIA Conseil pour évaluer la gouvernance du PDUIF. Ce dernier a mené plus de 90 entretiens auprès des acteurs, élus ou techniciens, concernés par l'élaboration et la mise en œuvre du PDUIF. Les éléments factuels de bilan présentés ci-après ont été complétés avec les résultats de ces entretiens.



Une meilleure connaissance de la mobilité des Franciliens

La mise en place de l'Omnil, observatoire de la mobilité en Île-de-France sous l'égide d'Île-de-France Mobilités, a permis d'améliorer la connaissance de la mobilité des Franciliens. L'observatoire a également contribué à l'évaluation en continu du PDUIF, qui a conduit notamment à mettre à jour certains principes d'action à l'issue de l'évaluation à mi-parcours menée en 2016 au travers de la Feuille de route 2017-2020.

Enfin, l'Omnil vient alimenter les démarches locales en fournissant des données pour l'élaboration des plans locaux de mobilité.



Remise des Trophées de la mobilité, 2019



Une animation à l'échelle régionale pour faciliter la mise en réseau des acteurs

Une grande partie des actions du PDUIF repose sur les acteurs locaux, en particulier les EPCI et les communes. L'approbation du PDUIF s'est donc accompagnée de la mise en place d'un dispositif d'animation visant à les inciter à décliner le plan régional à l'échelle locale.

Ainsi, les Assises de la mobilité en Île-de-France, organisées presque tous les ans depuis 2013 pour réunir les acteurs franciliens des mobilités afin d'échanger sur la mise en œuvre des actions, sont considérées comme un moment privilégié de partage de bonnes pratiques qui permettent une capitalisation pertinente entre territoires.

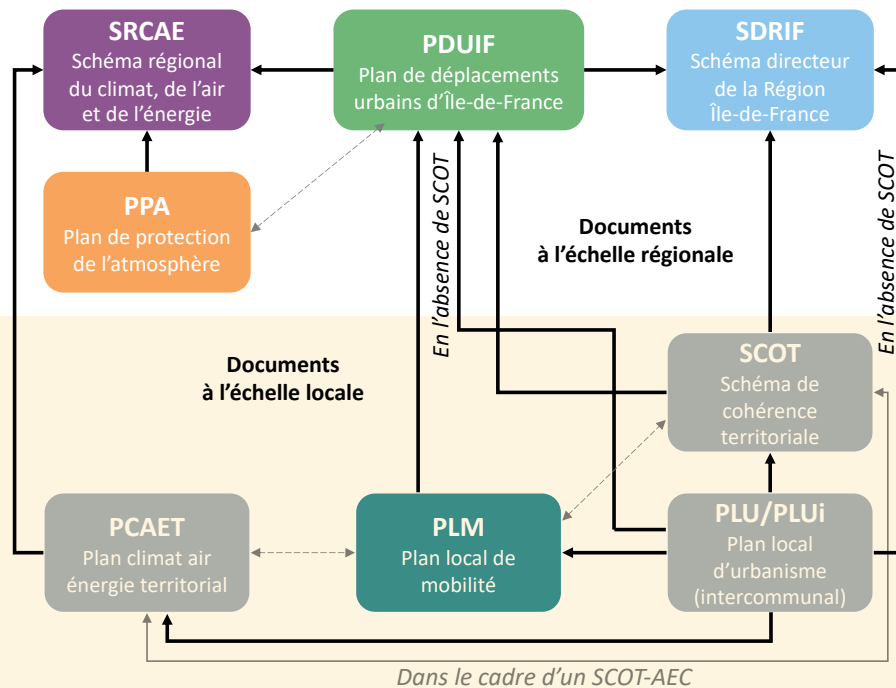
Les Trophées de la mobilité qui récompensent et mettent en avant des projets innovants contribuant à la mise en œuvre des actions du PDUIF sont également appréciés.



Un accompagnement technique à la mise en œuvre du PDUIF à l'échelle locale

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités accompagne les EPCI dans l'élaboration des plans locaux de mobilité, sur le plan de la méthode (mise à disposition de données, de guides pratiques) et sur le plan financier. En tant que personne publique associée, Île-de-France Mobilités rend un avis sur leur contenu avant leur approbation. Ce positionnement lui permet d'avoir une vision globale de la déclinaison locale des actions du PDUIF et d'assurer une capitalisation et un transfert de connaissances entre territoires.

Cet accompagnement est jugé pertinent et utile par les acteurs locaux interrogés.



Dans le cadre d'un SCOT-AEC

Au 11 janvier 2022

- Est compatible avec
- ↔ Fusion possible
- ⋯ Cohérence à assurer (pas de lien réglementaire)

- Document établi par la Région et l'État
- Document établi par la Région
- Document établi par l'État
- Document établi par les communes, les EPCI, les EPT ou la Métropole du Grand Paris
- Document établi par les EPCI, les EPT ou des syndicats mixtes



Des Plans locaux de mobilité plus nombreux, dont l'opérationnalité peut être renforcée

Au cours de la période, dix Plans locaux de mobilité ont été approuvés, dont six après l'approbation du PDUIF en 2014, tandis que neuf sont à fin 2021 en cours d'élaboration, révision ou évaluation. Dans leur ensemble, ces plans traitent bien les actions du « volet socle » du PDUIF à décliner localement en priorité, cependant de façon hétérogène. Le suivi réalisé par Île-de-France Mobilités permet d'identifier un enjeu global d'opérationnalisation plus poussée de ces plans ainsi que, tout comme pour le PDUIF, de portage politique plus marqué.

L'enjeu pour la prochaine décennie est donc de saisir l'opportunité offerte par l'obligation d'élaboration de ces documents pour faire de ces démarches de véritables outils de coordination des politiques de mobilité, le futur Plan de mobilité régional devant en assurer la cohérence. Île-de-France Mobilités suivant également l'élaboration des plans locaux d'urbanisme (intercommunaux) en tant que personne publique associée, l'articulation entre l'élaboration des plans locaux de mobilité et ces derniers pourrait être renforcée, pour assurer une coordination aménagement / transport adaptée aux différents contextes territoriaux.



Un document de planification dont l'impact peut être renforcé

Le dispositif important de concertation mis en place au moment de l'élaboration du PDUIF est salué. Les objectifs du document sont jugés pertinents et sont partagés par les acteurs des mobilités en Île-de-France. La richesse technique du document permet de le considérer comme un état de l'art, au moment de son élaboration, des enjeux qui se posaient aux territoires en termes de mobilités.

Cependant, la portée opérationnelle du document est jugée insuffisante, pour diverses raisons. En premier lieu, l'inscription du PDUIF dans un paysage de planification paraissant complexe rend difficile la lisibilité de la portée du document. L'articulation avec d'autres documents de planification environnementale (SRCAE, PPA) ou d'aménagement (SDRIF) de portée régionale, établis par des acteurs différents, ne simplifie pas la compréhension de la hiérarchie des objectifs pour les acteurs locaux.

En second lieu, le document est jugé trop générique par certains acteurs pour traduire la diversité des enjeux territoriaux. Notamment, les acteurs des territoires ruraux expriment des difficultés à décliner certaines recommandations du PDUIF dans leur contexte spécifique.

Si le PDUIF a été accompagné à partir de 2014 d'un dispositif de financement ad hoc décidé par la Région Île-de-France (le Plan Régional en faveur d'une mobilité durable) pour inciter à la mise en œuvre d'actions concrètes auprès des territoires, l'existence d'autres dispositifs de financement (CPER, Plans fret, route et vélo régionaux) ne facilite pas le portage politique du document.

Les acteurs notent globalement que ce portage politique pourrait être renforcé pour en faciliter l'appropriation et la déclinaison locales.

Extraits d'entretiens réalisés par MENSIA Conseil dans le cadre de l'évaluation de la gouvernance du PDUIF auprès des acteurs de la mobilité en Île-de-France

« Aujourd'hui le PDUIF est un très bon document de planification, c'est une référence en termes d'aménagement mais ce n'est pas un document opératoire car il manque de gouvernance. »

« Le problème c'est que le PDUIF fixe un cadre global sur les mobilités mais qu'il n'est pas le seul : sur les marchandises, quel est celui qui fixe le cadre ? Le PDUIF est-il vraiment un cadre ? Cela pose une question plus générale : quelle convergence de l'ensemble de ces plans et schémas ? »

« Le PDUIF donne un cadre mais manque d'opérationnalité : il faut qu'il trouve sa place entre le SDRIF, le CPER et d'autres politiques de droit commun. »

« Il y a un chaînon manquant entre ce document uniforme décrété pour toute la Région et la mise en œuvre qui en est faite par les techniciens. »

« C'est un document qui parle d'améliorations stratégiques : il faut qu'on ait des outils et des moyens pour avoir une concordance entre moyens d'action et stratégie. »

« Un document uniforme à l'échelle régionale n'est pas applicable ni opérationnel en l'état. Certains éléments, même prescriptifs ne sont pas applicables. L'adaptation au contexte local serait préférable. »

« Les solutions sont plus difficiles à mettre en place dans les espaces peu denses, les moyens à consacrer ne sont pas évidents à mobiliser et plus éloignés des enjeux du PDUIF. »

« Il faut aussi prendre en compte les spécificités de l'urbain qui n'est pas uniforme. »

OUTILS DE PILOTAGE ET D'ANIMATION DU PDUIF

1. DES OUTILS DE COMMUNICATION ET D'ANIMATION POUR ACCOMPAGNER ET SUIVRE LA MISE EN ŒUVRE DU PDUIF



Les Assises de la mobilité en Île-de-France

- Sept éditions des Assises de la mobilité ont été organisées par Île-de-France Mobilités en partenariat avec la Région Île-de-France (2013, 2014, 2015, 2016, 2018, 2019, 2021).
Chaque édition a été l'occasion de partager le bilan de l'action réalisée par l'ensemble des partenaires de la mobilité en Île-de-France, de faire le point sur l'avancement de la mise en œuvre des mesures du PDUIF et de partager les expériences de chacun.
- Les Assises s'adressent tout particulièrement aux élus et techniciens des EPCI et des communes, acteurs majeurs de la mise en œuvre du PDUIF à l'échelle territoriale.
Elles visent également la mobilisation des partenaires du monde économique et de l'aménagement ainsi que des associations qui jouent un rôle clef dans la mise en œuvre des actions.
Elles ont rassemblé environ 300 personnes à chaque édition. L'édition 2021 a permis de partager l'évaluation de la mise en œuvre du PDUIF sur toute la décennie 2010.



Les Trophées de la mobilité en Île-de-France

- Les Trophées de la mobilité ont valorisé des projets exemplaires réalisés dans le domaine des transports et de la mobilité sur le territoire francilien et dont les objectifs étaient conformes aux enjeux définis dans le PDUIF.

Six éditions ont été organisées.

Édition des Trophées de la Mobilité en Île-de-France	Nombre de projets candidats	Nombre de projets primés
2013	28	5
2014	40	6
2015	36	6
2016	45	7
2018	33	5
2019	26	6
TOTAL	208	35



Un site internet pour diffuser le PDUIF et ses actions

- Pour faciliter l'accès aux informations du PDUIF, Île-de-France Mobilités a élaboré un site internet à destination des collectivités locales d'Île-de-France et des partenaires du PDUIF, dès la phase d'élaboration du PDUIF. Le site permet d'accéder au PDUIF, à son évaluation à mi-parcours et à sa Feuille de route 2017-2020, ainsi que de diffuser des actualités et des événements sur la mobilité.





Des instances de suivi réunies pour coordonner la mise en œuvre du PDUIF

- Un comité de pilotage technique s'est réuni régulièrement depuis 2012, pour suivre la mise en œuvre des actions du PDUIF, identifier les difficultés de mise en œuvre et proposer des solutions. Il regroupe la Région Île-de-France, l'Institut Paris Region, les Départements franciliens et la Ville de Paris, les EPCI ayant un PLD approuvé ou en cours d'élaboration, la DRIEAT, la RATP, la SNCF, Optile, SNCF Réseau, Haropa Port, Voies navigables de France, la chambre de commerce et d'industrie Paris Île-de-France.
- Un comité de pilotage politique s'est réuni, en 2016, pour faire le bilan de l'avancement des actions et échanger sur les orientations à donner à la Feuille de route 2017-2020. Il a rassemblé Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, les Départements franciliens et la Ville de Paris, l'AMIF, les EPCI ayant un PLD approuvé ou en cours d'élaboration, l'Etat (DRIEA et DRIEE).

2. DES OUTILS D'ACCOMPAGNEMENT TECHNIQUE À DESTINATION DES COLLECTIVITÉS



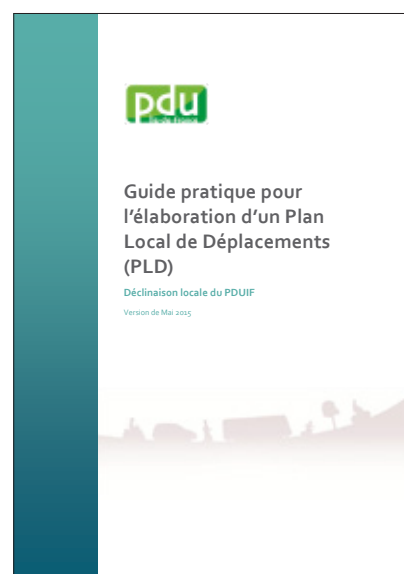
L'observatoire de la mobilité en Île-de-France

- L'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnil), créé par Île-de-France Mobilités, fédère les acteurs fournisseurs de données et d'expertises sur la mobilité en Île-de-France. Les travaux de l'Omnil permettent de diffuser des données sur l'évolution des mobilités et de suivre au cours du temps le respect des orientations fixées par le PDUIF et des délais de mise en œuvre.
- Vingt-quatre partenaires ont adhéré à la charte de l'Omnil : Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, la DRIEAT, la Ville de Paris, les Départements franciliens, l'Institut Paris Region, l'Atelier parisien d'urbanisme, la RATP, la SNCF, la Société du Grand Paris, OPTILE, SNCF Réseau, la CCI Paris Île-de-France, l'INSEE, le Cerema, Airparif, Bruitparif, l'Arene Île-de-France.



Un dispositif d'accompagnement des Plans locaux de mobilité

- Pour accompagner les collectivités dans leur travail d'élaboration des plans locaux de déplacements devenus plans locaux de mobilité, Île-de-France Mobilités a élaboré un guide pratique. Il se compose de trois parties : une méthodologie d'élaboration d'un PLD / PLM, une boîte à outils pour la déclinaison des actions du volet socle du PDUIF et une boîte à outils pour la déclinaison des autres actions du PDUIF.
- L'élaboration des PLD / PLM fait l'objet de subventions d'étude de la part d'Île-de-France Mobilités et de la Région Île-de-France et d'un appui méthodologique tout au long du processus (relecture du cahier des charges, fourniture de données, échanges réguliers avec l'EPCI ou le syndicat mixte et son prestataire sur la méthode de travail et sur le contenu du document).



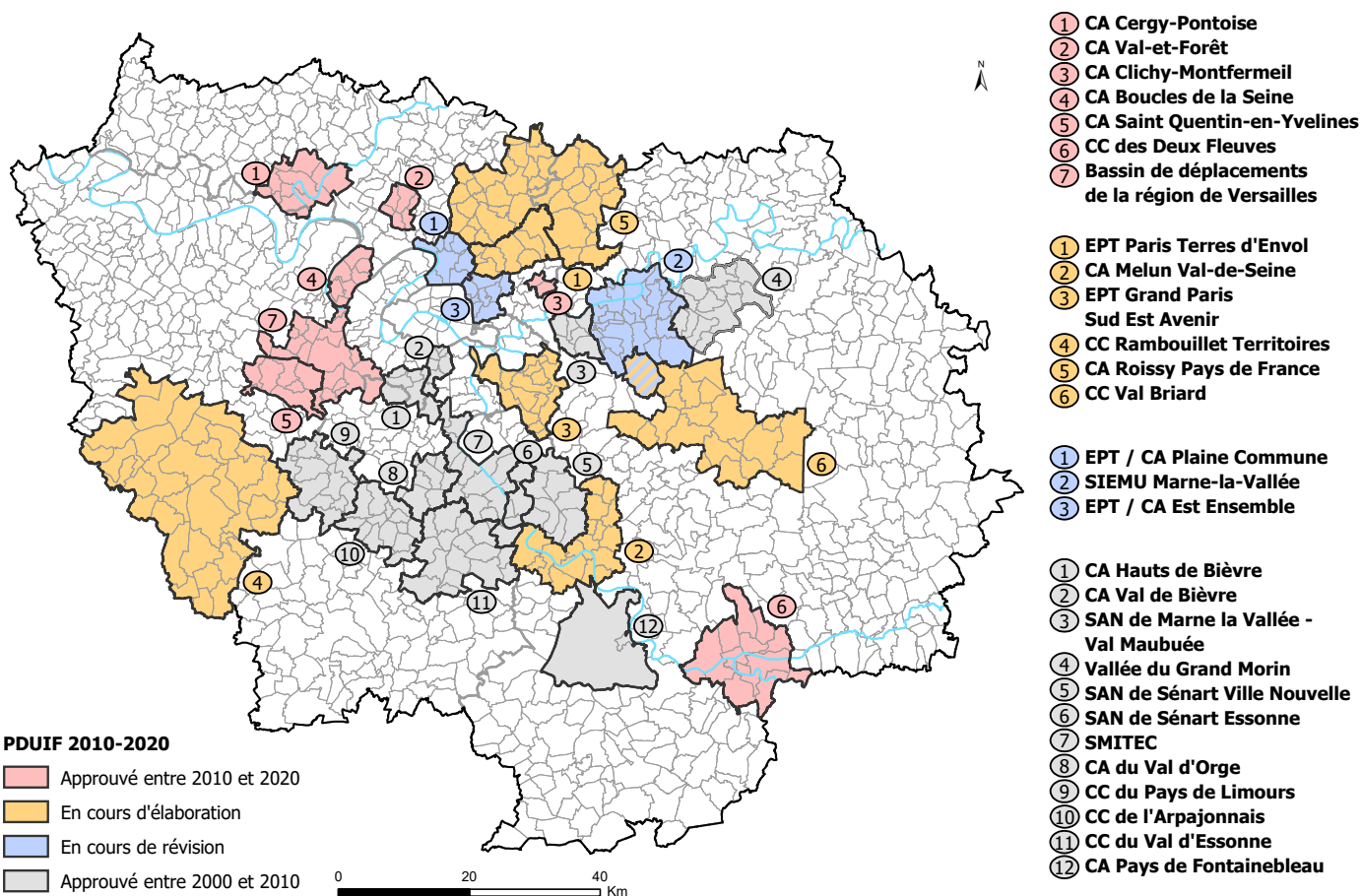
ÉLABORATION ET MISE EN ŒUVRE DE PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENTS

1. | LES PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENTS EN 2021

Dix plans locaux de déplacements (PLD) ont été approuvés depuis 2010, dont six après l'approbation du PDUIF en 2014. Trois PLD sont en cours de révision

ou d'évaluation. Six plans locaux de mobilité (PLM) sont en cours d'élaboration.

État d'avancement des plans locaux de mobilité en Île-de-France (décembre 2021)

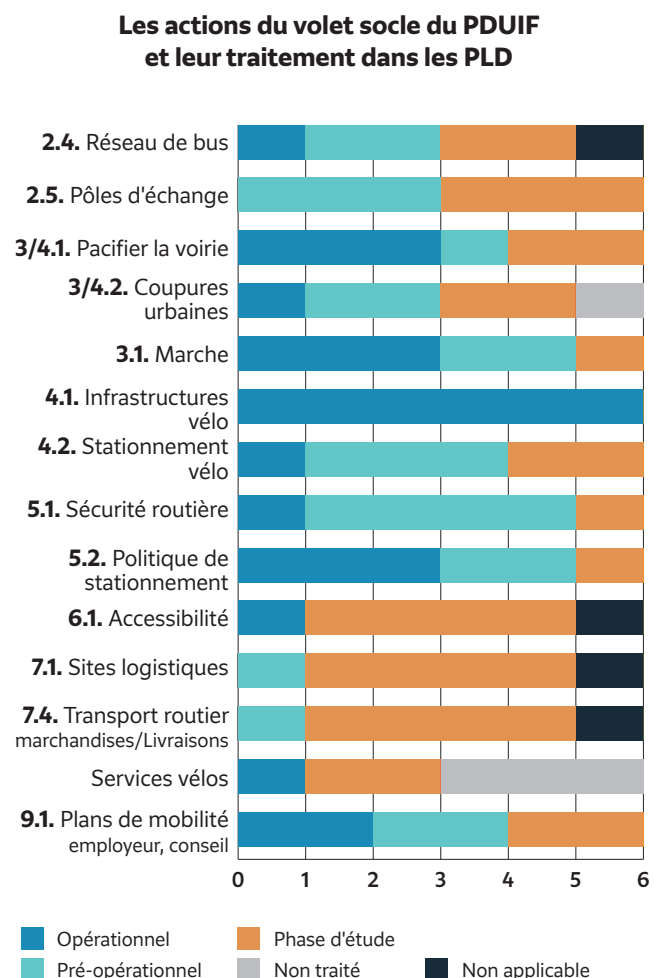


Source : Île-de-France Mobilités

2. LE CONTENU DES PLD : LE TRAITEMENT DES ACTIONS DU VOLET SOCLE

- Les PLD devaient décliner en priorité douze actions parmi les trente-quatre que comporte le PDUIF. Ces actions constituaient le volet socle des PLD, parce que leur réalisation repose principalement sur la responsabilité des EPCI ou des communes. Deux actions supplémentaires ont été ajoutées à ce volet socle dans le cadre de l'élaboration de la Feuille de route.
- L'évaluation porte sur les six PLD approuvés depuis 2014. Pour chaque PLD, les actions du volet socle ont été analysées en fonction de leur degré d'opérationnalité.
- Les actions du volet socle sont généralement traitées dans les PLD, mais pour certaines de manière assez hétérogène selon les PLD. Cela peut être dû aux spécificités des territoires, aux politiques déjà menées dans les domaines concernés, ou aux priorités des EPCI.
- Il peut toutefois y avoir un décalage entre les attentes du PDUIF et le contenu de certaines actions traitées pourtant de manière opérationnelle dans un PLD. C'est par exemple le cas pour l'action concernant le stationnement sur voirie : certains PLD prévoient par exemple la mise en œuvre de stationnement réglementé de type zone bleue dans certains centres-villes où le PDUIF et sa Feuille de route recommandent du stationnement payant.

Opérationnel	L'action est traitée dans le PLD, avec des objectifs, un calendrier, un budget et des partenaires identifiés.
Pré-opérationnel	L'action est détaillée, mais elle ne sera pas entièrement traitée à l'horizon du PLD et/ou le budget, le calendrier ou les partenaires sont encore à préciser.
Phase d'étude	Des études doivent être lancées pour préciser les objectifs et le plan d'action à l'horizon du PLD.
Non traité	L'action n'apparaît pas dans le PLD, ou son traitement ne donne lieu à aucune action concrète, même à un stade d'étude.
Non applicable	La collectivité n'est pas concernée par cette action, ou (pour les services vélo) le PLD a été rédigé avant la Feuille de route.



Source : Île-de-France Mobilités, analyse des six PLD approuvés après approbation du PDUIF, 2021

ÉLABORATION ET MISE EN ŒUVRE DE PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENTS

La déclinaison des actions du volet socle dans les PLD

2.4	Un réseau de bus plus attractif	La plupart des PLD présentent les évolutions souhaitées de l'offre bus, qui relèvent d'Île-de-France Mobilités. A contrario, les actions d'amélioration des conditions de circulation des bus, relevant des collectivités locales, ne sont pas toujours opérationnelles.
2.5	Aménager des pôles d'échange de qualité	L'aménagement des pôles est traité dans tous les PLD. Toutefois, compte tenu de la complexité des études et de la multiplicité des acteurs, la mise en œuvre de cette action dépasse souvent l'horizon du PLD : en général, seules les études sont prévues à cet horizon.
3/4.1	Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs	La pacification est traitée de façon hétérogène, selon la qualité de la hiérarchisation du réseau viaire. Certains PLD identifient des actions précises et chiffrées, et priorisent les interventions. D'autres sont au stade d'étude.
3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines	Les coupures sont généralement identifiées. Toutefois, cette action, qui nécessite des travaux lourds, dépasse souvent l'horizon PLD : la majorité des mesures sont à une phase d'étude ou pré-opérationnelle.
3.1	Aménager la rue pour le piéton	La marche est plutôt bien traitée dans les PLD, mais à des degrés d'opérationnalité divers (un seul vrai plan marche). Cette action implique le développement à court terme de cheminements piétons, du jalonnement, et/ou la réalisation de cartes / plans piétons.
4.1	Rendre la voirie cyclable	Le vélo est le sujet le mieux traité dans les PLD. Les mesures prises sont précises, ambitieuses, et traduisent une volonté d'inciter au report modal vers le vélo.
4.2	Favoriser le stationnement des vélos	Le traitement du stationnement vélo manque parfois d'ambition et de précision, en particulier pour le stationnement sur voirie, qui n'est pas toujours décliné sous forme d'objectifs chiffrés et encore moins de localisation.
5.1	Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière	La sécurité routière est traitée de manière inégale, avec une diversité d'actions envisagées. Assez peu de mesures de court terme sont définies. Elles se limitent souvent aux mesures de pacification.
5.2	Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable	Le stationnement fait souvent l'objet de recommandations précises, mais qui ne correspondent pas toujours aux recommandations du PDUJF sur cette thématique (par exemple concernant l'instauration de stationnement payant).
6.1	Rendre la voirie accessible	L'accessibilité est mal prise en compte dans les PLD. Les mesures concrètes sont assez rares et il s'agit plutôt de grandes orientations, dont le budget et le calendrier sont à préciser.
7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique	La préservation et le développement des sites à vocation logistique est la thématique la moins abordée par les PLD étudiés. Pas de mesure concrète, chiffrée ou datée.
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison	La question des livraisons regroupe une multitude d'actions que les PLD mentionnent, mais ces actions restent souvent assez vagues et sans plan précis à court ou moyen terme.
	Développer des services vélos	Cette action n'est en général pas traitée dans les PLD étudiés car son émergence est plus récente (fin de la décennie).
9.1	Accélérer la mise en place de plans de mobilité employeur et le développement du conseil en mobilité	Cette thématique est traitée dans les PLD, mais certains manquent de précision quant aux moyens mis en œuvre pour accompagner le développement de ces plans.

ÉLABORATION ET MISE EN ŒUVRE DE PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENTS

3. LA MISE EN ŒUVRE DES PLD

À la lecture des PLD, il est possible d'identifier les difficultés qui peuvent conduire à une mise en œuvre limitée des actions.

- Le niveau de définition des actions joue un rôle majeur. Certaines actions peuvent être insuffisamment précises, faute de temps pour les élaborer dans le cadre du PLD. C'est notamment le cas si le diagnostic a été trop général et n'a pas porté sur des thématiques précises.
- En corollaire du niveau de définition des actions, un manque d'objectifs chiffrés et précis peut également nuire à la bonne réalisation de l'action.
- L'élaboration des PLD est de la responsabilité des EPCI. Or, la loi ne leur confie que peu de compétences en matière de mobilité. Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France. Les communes conservent le plus souvent la compétence voirie et les compétences

relevant du pouvoir de police des maires ne sont pas déléguées. Les Départements ou l'État ont également compétence sur certaines voiries. Les PLD doivent donc aboutir à des actions consensuelles pour l'ensemble des maîtres d'ouvrage potentiels. Cette difficulté peut conduire à rester au niveau de principes d'action qui permettent d'obtenir le consensus nécessaire pour l'approbation du document.

- Le manque de budget des collectivités peut conduire à une absence de programmation des réalisations voire à une imprécision dans leur présentation.

4. LA RÉVISION/L'ÉVALUATION DES PLD

- Parmi les six PLD approuvés depuis l'approbation du PDUIF, un a fait l'objet d'une évaluation et est en cours de révision, et un autre est en cours d'évaluation.
- L'évaluation des PLD est essentielle pour leur révision, qui pourra se faire en fonction des recommandations du futur Plan de mobilité en Île-de-France.

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Développer les Plans locaux de déplacements/de mobilité

15 EPCI sur 62

Mettre en œuvre un Plan local de mobilité dans les EPCI à PLM obligatoire

13 EPCI sur 32 à PLM obligatoire

Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
			