Élaborer un Plan Local de Déplacements (PLD)

Septembre 2002

plan de déplacements urbains

ILE-DE-FRANCE

plan de déplacements urbains
ILE-DE-FRANCE

Élaborer un Plan Local de Déplacements

Septembre 2002

PRÉAMBULE

À l'instar des grandes agglomérations françaises, l'Ile-de-France est dotée depuis décembre 2000 d'un plan de déplacements urbains (PDU).

Il a été élaboré sous la conduite de l'État, en collaboration avec les collectivités locales, les professionnels du transport, les acteurs économiques, les associations entre autres et soumis à enquête publique, au cours de laquelle les Franciliens qui le souhaitaient ont pu s'exprimer.

Le PDU fixe des objectifs pour répondre aux besoins de mobilité des habitants tout en préservant leur santé et leur environnement.

En effet, les impacts de l'organisation actuelle des déplacements (congestion, pollution, insécurité routière) et les perspectives d'évolution nécessitent d'agir si l'on souhaite que l'ensemble du territoire francilien bénéficie durablement d'un cadre de vie attractif, tout en développant l'activité économique.

L'ensemble des partenaires impliqués dans la démarche peut maintenant décliner localement les prescriptions, les recommandations et les orientations concernant la voirie, et notamment la prise en compte des modes doux, les transports collectifs, les transports et livraisons des marchandises, la circulation et le stationnement.

Comment, à partir d'une multitude d'acteurs et de projets, aboutir à des décisions et des actions efficaces ?

Pour cela, et afin de poursuivre l'esprit qui a jusqu'ici guidé l'élaboration du PDU, il convient de faire travailler ensemble les différents partenaires concernés par un même projet.

Des démarches ont déjà été initiées. Afin de compléter ces structures de projet mises en place, un nouvel "outil" est proposé : le plan local des déplacements (PLD), élaboré par le comité local.

Le PLD est l'occasion de répondre à ces nouveaux enjeux, de définir des mesures concrètes pour améliorer l'existant, de s'engager sur des projets argumentés.

Le premier enjeu consistera à définir un périmètre pertinent adapté aux objectifs poursuivis dans le cadre de chaque PLD.

Aussi, afin de guider les collectivités, les professionnels, d'apporter un appui technique, de proposer des exemples concrets déjà mis en œuvre, il a paru souhaitable d'élaborer un document de référence.

C'est là l'objet de ce guide, qui sera amené à évoluer, à s'enrichir des expériences à venir.

SOMMAIRE

I - Objet du guide 6

II - Le Plan Local de Déplacements, déclinaison locale du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France 8

- Le contexte en Ile-de-France 10
- Définitions 10
  - Le PLD 10
  - Les territoires 11
  - Les acteurs 13
  - Les actions 14
- Objectifs du PLD 15
  - Des objectifs différents selon les territoires 15
  - Un outil pour la mise en œuvre du PDU 15
  - Une réponse à des enjeux nouveaux 16
  - Des mesures concrètes pour améliorer l'existant 16
  - Un engagement sur des projets argumentés 17
  - Une démarche partenariale 18
- Démarche pour l'élaboration du projet de PLD 18
  - Initiative et périmètre 18
  - L'élaboration : des étapes croisant les phases techniques et politiques 19
  - Liens entre le Plan Local de déplacements et les documents d'urbanisme 20
  - Le cas des PDU locaux, antérieurs à la loi SRU 20

III. Comment mettre en œuvre un plan local de déplacements ? 21

- Formalisation du projet de PLD 22
  - Maîtrise d'ouvrage de l'élaboration du PLD 22
  - Formalisation du PLD 23
  - Arrêt du projet 24
- Avis et enquête publique 24
  - La consultation des personnes publiques 24
  - De l'intérêt de l'enquête publique 24
  - Déroulement de l'enquête publique 24
  - Approbation du PLD 24
- Financements 25
  - Financement au titre du PLD 25
  - Financement au titre du réseau principal bus 25
  - Financement au titre du réseau principal des pôles 26
  - Autres financements 26
- Suivi 27
  - Objectifs 27
  - Moyens 27

IV - Élaboration du projet de PLD 29

- Calendrier indicatif d'élaboration d'un PLD 30
- Étude préalable et prédiagnostic 31
  - Définition du périmètre pertinent 31
  - Prédiagnostic 32
  - Définition du cahier des charges et choix du prestataire 33
- Le diagnostic 34
  - Objectifs 34
  - Outils et méthodes d'analyse 34
  - Résultats 35
- Élaboration d'un programme d'actions cohérent 36
  - Les méthodes 36
  - Hiérarchisation des objectifs et définition d'actions 36
  - Programmation et évaluation 37
- Concertation et communication 38
  - Une démarche concertée 38
  - Des actions de communication 39
- Recommandations thématiques 40
  - Réseau de voirie : définition et hiérarchisation 40
  - Réseau de transports collectifs 43
  - Aménagement des accès aux gares et aux pôles générateurs de trafic 48
  - Stationnement 49
  - Modes doux 52
  - Plans de mobilité des salariés et covoiturage 61
  - Sécurité routière 62
  - Livraisons en ville 65
  - Articulation des projets urbains et des projets de transport 67

V - Annexes 69

Article 102 de la loi SRU modifiant la LOTI en y insérant l'article 28-4 70

Interventions des collectivités locales ou territoriales dans le domaine des transports publics 70

Bibliographie et sites internets 72
  - Guides du PDUIF 72
  - Guides thématiques 72

Tableau de synthèse des principaux financements 74

Liste des sigles 77

Objet du guide

Objectifs du guide

Ce guide est un outil d'aide à la décision, destiné aux partenaires du PDU d'Ile-de-France.

Il a pour objectifs :

1 - de préciser aux décideurs les enjeux que représentent les Plans Locaux de Déplacements (PLD) dans la mise en œuvre des objectifs de la loi SRU et du PDU régional au niveau local ;

2 - de partager les expériences et les réflexions des différents acteurs pour leur permettre d'avoir le même niveau d'information ;

3 - de proposer une méthodologie d'élaboration d'un PLD, de la définition du périmètre pertinent à la mise en forme du projet, qui traduira les objectifs communs ;

4 - d'apporter, aux différentes étapes de la démarche, un appui méthodologique et technique nécessaire à la prise en compte des différentes thématiques et à l'organisation des différentes formes de concertation ;

5 - d'apporter le cadrage législatif et réglementaire.

Structure et contenu du guide

Le guide se présente en plusieurs parties :

- le chapitre 2 est un chapitre de synthèse qui présente les fondamentaux sur le thème des PLD : qui, quoi, pourquoi, comment ;
- le chapitre 3 apporte des outils de formalisation et de mise en œuvre du PLD ;
- enfin, le chapitre 4 détaille la démarche et contient des recommandations thématiques.

Principaux destinataires du guide

Sont plus particulièrement concernés par ce guide :

- les représentants élus des collectivités locales : communes, EPCI, syndicat mixte, départements ;
- les techniciens des collectivités, de l'État et les exploitants de transport ;
- les autres partenaires : associations, riverains, représentants du monde économique, bureaux d'études…

Remarques

Élaboré au 1er semestre 2002, le guide ne prétend pas à l'exhaustivité et est susceptible d'évolution. Des compléments utiles pourront être trouvés sur le site internet www.pduif.org, qui est à votre disposition pour échanger expériences et documentation.

Les montants en euros sont donnés à titre indicatif ; les montant exacts seront précisés dans des documents ultérieurs relatifs aux procédures de financement.

Des guides spécifiques ont d'ores et déjà été édités qui traitent :

- des questions de stationnement ;
- des comités d'axes ;
- des comités de pôles ;
- des plans de déplacements des employés.

Nous vous invitons à vous y référer pour plus de précisions. Ils sont disponibles auprès des DDE d'Ile-de-France, ainsi que sur le site Internet **www.pduif.org**.

Il pourra aussi être utile de se référer aux guides non spécifiques à l'Ile-de-France *(voir bibliographie en annexe)*.

Le Plan local de Déplacements, déclinaison locale du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France

Le contexte en Ile-de-France

L'Ile-de-France est dans une situation particulière puisqu'elle fait exception au droit commun de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982.

En Ile-de-France, l'organisation des transports urbains est à la charge du STIF, qui est la seule autorité organisatrice des transports. En conformité des règles de coordination des transports, le STIF fixe les relations à desservir, désigne les exploitants, définit le mode technique d'exécution des services, les conditions générales d'exploitation et la politique tarifaire.

Des structures intercommunales en Ile-de-France ont pu se doter d'une "compétence déplacements", mais pas de la compétence transport, au sens de la LOTI.

En effet, le groupement intercommunal se donne une "compétence déplacement" indirectement, au travers d'autres compétences qui peuvent influer effectivement sur une politique de déplacements :

- développement économique (création et gestion des zones d'activité) ;
- aménagement de l'espace communautaire : création ou aménagement et entretien de voiries, signalisation, parcs de stationnement ; SCOT, PLU, ZAC ;
- environnement et cadre de vie : lutte contre la pollution de l'air, lutte contre les nuisance.

Définitions

Le PLD

Le PDU, arrêté le 15 décembre 2000, a décliné ses objectifs en actions. Si certaines sont mises en oeuvre au niveau régional, le PDU a aussi fixé des actions qui n'ont de sens que déclinées localement. Par exemple, contrairement à certains PDU de province, il n'a pas localisé les zones 30 de l'agglomération francilienne, mais en a prescrit le principe. C'est pourquoi le PDU prévoit que des "PLD sont élaborés sur la base des orientations fixées au niveau régional".

Pendant la phase d'élaboration du PDU, plus de vingt démarches locales ont été initiés par des groupements de communes. Ces regroupements, auxquels étaient dans certains cas associés d'autres personnes, ont été appelés "comités locaux". Il conviendrait, à présent, de les réintégrer dans une démarche de PLD, dans le respect des procédures prévues par le nouvel article 28-4 de la LOTI.

Désormais, la transcription des orientations du PDU à un niveau local pertinent se fait au travers des PLD. En effet, le législateur, prenant en compte la spécificité de la région Ile de France et notamment l'impossilité de définir à l'échelle régionale l'ensemble des éléments contenus dans un PDU a introduit dans la loi SRU une modification de la LOTI, prévoyant l'élaboration de documents précisant le PDU :

"En région Ile de France, le Plan de Déplacements Urbains peut être complété, en certaines parties, par des Plans Locaux de Déplacements qui en détaillent et précisent le contenu".

Les territoires

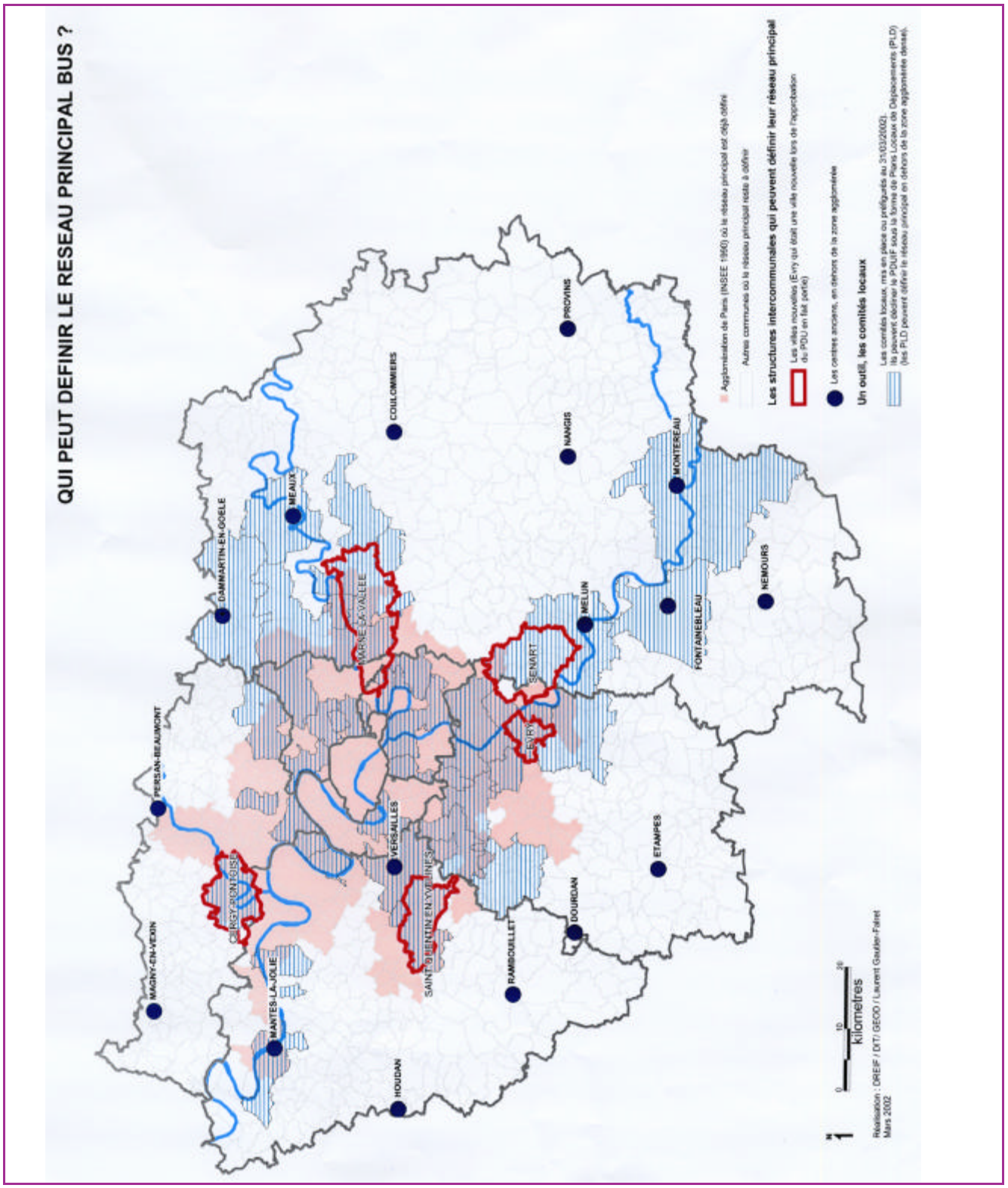
Le PDU Ile-de-France distingue :

■ Un territoire au-delà de la zone agglomérée dense, qui s'étale sur une partie de la grande couronne.
Dans cette zone, le PDUIF vise "plus de centralité" en mettant en place une politique de déplacements à l'échelle du bassin de vie. Bien qu'elles fassent partie de l'aire urbaine, certaines agglomérations sont considérées comme faisant partie de ce territoire : il s'agit notamment des villes nouvelles.

■ La zone agglomérée dense, constituée par l'aire urbaine au sens de l'INSEE 1990.
Dans ce territoire, le réseau principal de voirie et de transport collectif a d'ores et déjà été défini. L'objectif du PDU pour cette zone est d'orienter son développement vers "une nouvelle urbanité", en reconstruisant la ville sur la ville.

Ces zones ne correspondent pas aux limites administratives des départements.

■ Paris.
Élaborer un PLD relève de l'initiative d'une structure intercommunale. Comme il n'en existe pas à Paris, la ville élabore le Plan de Déplacements de Paris. Ce Plan de Déplacements de Paris explicitera les prescriptions du PDU et précisera les mesures pour atteindre les objectifs que la ville se donne en matière de qualité de l'air, de qualité des espaces publics, de lutte contre l'insécurité routière et le bruit, et proposera des orientations pour les actions qui relèvent sur le territoire parisien d'un partenariat entre les différents acteurs du PDU.
La Commission Extra-Municipale des Déplacements est l'organe qui élabore pour le Conseil de Paris le Plan de Déplacements de Paris. Elle fait aussi fonction de comité d'axe pour les lignes du Mobilien. Elle réunit les mêmes partenaires qu'un comité local PLD, communes et départements limitrophes compris. Elle a mis en place quatre groupes de travail autour des principaux enjeux du futur Plan de Déplacement de Paris : circulation et stationnement, programmation des aménagements, transports et déplacements des personnes, enfin modes d'acheminement et de livraison des marchandises.
Près de 200 personnes, élus, associations ou professionnels participent activement à ces travaux. L'élaboration du Plan de Déplacements de Paris s'inscrit dans une démarche conjointe de révision du Plan Local d'Urbanisme et du Programme Local de l'Habitat. Une concertation commune entre ces procédures est menée à l'échelle des arrondissements pour associer pleinement les Parisiens dans la réflexion sur les enjeux municipaux ou locaux. Cette démarche facilitera la promotion des modes de proximité, la définition d'une nouvelle politique de stationnement, l'instauration de quartiers verts et la définition d'un nouveau plan de circulation.
Les aspects réglementaire et administratif ne s'appliquent pas au Plan de Déplacements de Paris, les éléments techniques peuvent en revanche concerner Paris.


QUI PEUT DEFINIR LE RESEAU PRINCIPAL BUS ?
MAGNY-EN-VEXIN
PERSAN-BEAUMONT
CERGY-PONTOISE
MANTES-LA-JOLIE
DAMMARTIN-EN-GOELE
MEAUX
HOUDAN
VERSAILLES
SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES
MARNE-LA-VALLEE
COULOMMIERS
RAMBOUILLET
EVRY
SENART
DOURDAN
MELUN
NANGIS
PROVINS
ETAMPES
FONTAINEBLEAU
MONTEREAU
NEMOURS
Agglomération de Paris (INSEE 1990) où le réseau principal est déjà défini
Autres communes où le réseau principal reste à définir
Les structures intercommunales qui peuvent définir leur réseau principal
Les villes nouvelles (Evry qui était une ville nouvelle lors de l'approbation du PDU en fait partie)
Les centres anciens, en dehors de la zone agglomérée
Un outil, les comités locaux
Les comités locaux, mis en place ou préfigurés au 31/03/2002). Ils peuvent décliner le PDUIF sous la forme de Plans Locaux de Déplacements (PLD) (les PLD peuvent définir le réseau principal en dehors de la zone agglomérée dense).
0
10
20
kilomètres
Réalisation : DREIF / DIT/ GEOD / Laurent Gaudin-Falret
Mars 2002

Les acteurs

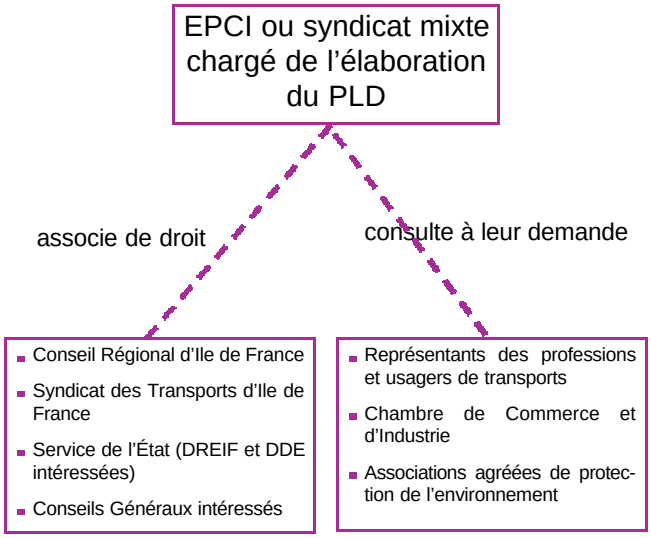
Comité local et Plan Local de Déplacement

L'article 28-4 de la LOTI prévoit que les PLD sont élaborés à l'initiative des EPCI ou syndicat mixte. Les communes qui souhaitent élaborer un PLD sont donc invitées à se regrouper dans un établissement public. L'expression usuelle "comité local" désigne l'EPCI ou le syndicat mixte chargé d'élaborer le PLD.

Les comités locaux sont créés à l'initiative des communes ou de leurs groupements, préférentiellement sur la base d'établissements publics existants. L'organe délibérant de l'EPCI ou du syndicat mixte propose un périmètre au préfet qui l'arrête.

Les comités locaux sont composés des délégués des communes qui désignent leur président en leur sein.

L'élaboration du PLD définie par l'article 102 de la loi SRU



En dehors de la procédure légale présentée dans le schéma ci-dessus, une consultation est possible sous forme de communication ou de concertation.

Le comité local doit assurer les interfaces :

- avec les autres démarches en cours au sein du territoire du PLD et qui ont trait à la problématique des déplacements (comités d'axes, comités de pôles, démarche de Contrat local de sécurité, démarches au titre de la politique de la ville). Si des comités de pôles et d'axes préexistent au comité local PLD, une cohérence maximale doit être trouvée entre ces différentes instances, cohérence qui passe notamment par leur composition, la transmission des comptes-rendus, l'analyse fine des interfaces, voire des études communes (cf. stationnement) ;
- mais aussi avec les démarches de PLD engagées sur les territoires voisins, afin d'assurer une continuité et une cohérence dans les actions.

Comité technique

La constitution d'un comité technique n'est pas obligatoire. Néanmoins, il permet, d'une part d'assurer le suivi technique des différentes étapes d'élaboration d'un PLD, d'autre part de préparer les réunions du comité local PLD. Il pourrait être une émanation technique de l'EPCI ou du syndicat mixte et des partenaires associés et consultés.

Comités de pôles et d'axes

Le PDU a identifié, pour la zone agglomérée dense, le réseau principal bus et, pour l'ensemble de son territoire, les pôles du réseau principal. Les études relatives à ces différents thèmes et le suivi de la mise en œuvre relèvent des comités de pôles et comités d'axes.

Les comités de pôles et d'axes rendent compte régulièrement de l'avancement des projets aux comités locaux PLD et à l'instance départementale de concertation. Le comité local PLD s'assure de la cohérence des études conduites par ces comités. Dans l'hypothèse où une autorité

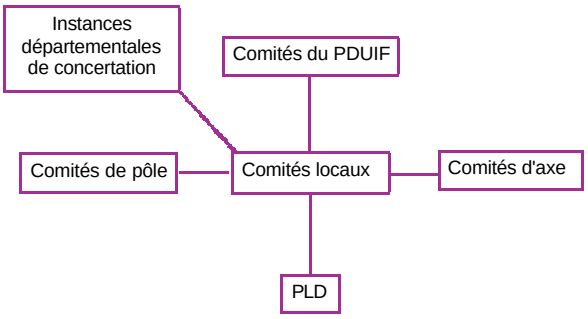
compétente a mis en place un comité local PLD, ces comités peuvent être des commissions internes au comité local PLD.

Il existe, au niveau régional, des pôles grands générateurs de trafic : aéroports, grands centres commerciaux, ports, …. Ces générateurs de trafic sont traités en dehors du comité local PLD, qui devra cependant prendre en compte les comités correspondants, dans son action de coordination des structures de projet. En outre, le comité local PLD a tout intérêt à identifier, sur son territoire, les générateurs de déplacement tels que les lycées qui devront être intégrés au PLD.

Instances départementales de concertation

Présidées par le Préfet de département, elles sont le lieu privilégié de la démarche ascendante de mise en oeuvre du PDU. Elles rassemblent outre les services de l'Etat le Conseil Général, les élus des collectivités locales, la Région, le STIF, les entreprises de transport, les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations d'environnement et d'usagers.

Elles assurent la cohérence des actions des différents comités et sont des lieux de débat et d'information sur les travaux effectués par les comités locaux, de pôle ou d'axe.



Les actions

Les actions sont déclinées par thème. On peut distinguer :

- prescription : action prioritaire, dont la mise en œuvre est rendue obligatoire par le PDU.
- recommandation : action dont la mise en œuvre passe par l'édiction de normes, souvent techniques, pour leur mise en place par les partenaires concernés.
- orientation : action dont la mise en œuvre nécessite la coopération de certains partenaires mais à laquelle le PDU ne donne pas le caractère obligatoire des prescriptions. Une telle action repose plus particulièrement sur le volontariat des acteurs concernés.

Les actions peuvent relever du court (mise en œuvre rapide), du moyen (d'ici 2005 ou 2006) ou du long terme (au-delà de l'horizon du PDU).

D'autre part, les actions proposées dans le PDU ne s'adressent pas toutes aux mêmes acteurs.

L'innovation, ainsi que l'expérimentation, jouent un rôle important dans la réalisation des objectifs du PDU, compte tenu de la diversité des besoins et des caractéristiques territoriales.

Un exemple d'innovation, la desserte de la zone d'activité de Gennevilliers par des monospaces.
Photo : DREIF communication

Objectifs du PLD

Des objectifs différents selon les territoires

Accompagnant le mouvement de décentralisation, en parallèle avec les dotations de l'Etat aux collectivités, des cofinancements entre les différents niveaux institutionnels sont mis en œuvre. Cette coopération peut se réaliser par la voie contractuelle ou par la création d'établissements publics. Des cofinancements de principe sont aussi trouvés pour les actions des plans de déplacements urbains qui concernent plusieurs niveaux institutionnels.

Pour l'élaboration du PDU, l'organisation mise en place en Ile-de-France a été celle d'une démarche participative associant les collectivités locales, qui auront à prendre les mesures permettant la mise en œuvre concrète des orientations, le monde professionnel et les associations. Les formes souples d'association de tous les acteurs ont permis d'éviter de se poser continuellement la question du territoire pertinent.

"Pour diminuer le trafic automobile et atteindre les objectifs fixés par la loi", le PDU d'Ile-de-France préconise de "mettre en œuvre une politique globale et articulée à chaque échelle : métropole, agglomération dense, villes nouvelles, centres anciens, quartiers".

Les échelles de réflexion sont très variables selon les zones :

- en zone agglomérée, il faut privilégier l'espace public non dédié à la voiture particulière. Dans cette zone, élaborer un PLD permet de répondre au projet politique d'une ville.

- au-delà, les centres anciens et les villes nouvelles doivent pouvoir vivre de façon plus autonome. Les axes principaux qui seront définis dans le cadre du PLD se verront appliquer les actions d'aménagements et d'exploitation relatives aux axes principaux de la zone agglomérée, en particulier lorsque l'axe traverse une zone urbaine.

Tous les territoires sont en outre concernés par les réflexions sur le partage de la voirie, à l'échelle du quartier, qui est le plus petit dénominateur commun des communes d'Ile-de-France.

Un outil pour la mise en œuvre du PDU

Le PLD est, comme le PDU, un document de planification, soumis à enquête publique. De la même façon, sa force réside dans la concertation.

Ce qui le distingue néanmoins relève :

- des échelles des territoires : le PDU concerne toute la région Ile-de-France. Le PLD est une nécessité, dans cette vaste région, pour adapter localement le document régional. A titre de comparaison, le PDU d'Ile-de-France concerne près de 11 millions d'habitants, contre 140 000 dans l'agglomération de Pau, 127 000 dans celle d'Annecy et 255 000 dans l'agglomération du Havre. Le PDU local du district de Melun a été élaboré sur un périmètre qui regroupe 104 000 habitants ;

- du niveau de précision : le Plan Local de Déplacements a pour objet de détailler et préciser le contenu du PDU. Si tous les thèmes ne sont pas obligatoirement traités, les actions doivent porter sur des opérations précises ;

- de la relation hiérarchique entre les deux documents : le PLD est un outil de mise en œuvre du PDU. Le PLD doit donc proposer une série d'actions qui soient compatibles avec les objectifs du PDU.

En outre, d'autres documents de planification (SCOT, PLU) doivent prendre en compte la problématique des déplacements et être compatibles avec le PDU. La réalisation d'un PLD peut alors faciliter cette prise en compte d'objectifs régionaux au niveau local et éviter ainsi des erreurs d'interprétation ou des oublis qui seraient préjudiciables à la cohérence, voire même à la pertinence de ces outils.

Le PLD est un document de référence pour toutes les décisions des pouvoirs publics, voire pour d'autres acteurs : aménageurs, transporteurs, etc... Il a une valeur juridique et s'impose, en particulier, aux PLU.

Une réponse à des enjeux nouveaux

Il apparaît une conscience grandissante de la population face aux problèmes de la qualité de l'air, de l'insécurité routière, d'émission de gaz à effet de serre, de la préservation des espaces publics… Cependant, cette attente, qui s'exprime de manière collective, se concilie souvent difficilement avec l'intérêt particulier, notamment dans les choix de mobilité ou de localisation résidentielle.
L'élaboration d'un PLD est l'occasion de répondre aux enjeux du développement durable. Le développement durable est un principe qui vise à satisfaire équitablement les besoins relatifs au développement et à l'environnement des générations présentes et futures.

Le PLD se présente comme un outil visant à terme à offrir aux habitants une meilleure qualité de vie. Il s'agit en effet de concilier à l'échelle locale les besoins de mobilité et la préservation de la santé. L'enjeu majeur de cette démarche est de réduire les nuisances induites par l'augmentation continue du trafic automobile, à savoir le bruit, la pollution atmosphérique, l'insécurité routière… Et de redonner à des espaces urbains jusqu'ici prioritairement dédiés à l'automobile un caractère plus convivial, où chaque mode trouve sa place, une organisation de l'espace plus favorable au maintien de l'activité et de l'animation des centres et des quartiers.

La plupart des infrastuctures de 2015 sont déjà construites : il faut, désormais les améliorer.

Photo : DREIF communication

Des mesures concrètes pour améliorer l'existant

Le PLD est un outil pour la mise en œuvre du PDU, grâce à la programmation d'actions concrètes.

Le PDU a pour principal objectif d'améliorer l'existant. Le PLD doit donc se traduire par un programme pluriannuel de réalisations (aménagements, équipements, …), présentant les clés de répartition des financements entre les différents partenaires. Cela peut se concrétiser par des mesures simples d'aménagement, d'exploitation…en vue d'améliorer la qualité de service du réseau cyclable, du réseau de bus. Il ne s'agit en

aucun cas de lancer une politique de grands travaux, ni de définir le contenu du prochain contrat de plan État-Région, même si les réflexions sur le temps long ne sont pas exclues.

Un engagement sur des projets argumentés

Le PLD va permettre d'établir un cadre de référence pour aider les élus à faire des choix cohérents dans l'espace et dans le temps, alliant une vision à la fois prospective (des objectifs à moyen et long termes) et la recherche d'actions concrètes à mettre en œuvre rapidement.

La démarche d'élaboration est pour partie financée par l'État et la Région (*cf. chapitre III*). La mise en œuvre des actions développées par le PLD peut, sous certaines conditions, bénéficier de financements au titre du contrat de plan État-Région.
Le projet de PLD est soumis à enquête publique. Cette étape permet de rendre compte à la population et de s'engager auprès d'elle et avec elle. L'approbation du PLD par l'autorité compétente lui donne, en outre, une valeur juridique et une légitimité.

Une démarche partenariale

Un Plan Local de Déplacements est moins l'aboutissement d'une étude qu'un état d'esprit partagé entre les acteurs locaux. Cet état d'esprit se concrétise par une démarche partenariale.

Élaborer un PLD est l'occasion de prendre conscience de l'interdépendance entre les différents territoires et entre les différents domaines de la voirie, des transports publics, de l'urbanisme. Agir sur un thème de manière isolée peut s'avérer inefficace, voire en totale contradiction avec des décisions prises par ailleurs, dans un domaine ou un territoire proche.

Le PLD va permettre de coordonner des politiques sectorielles, de mettre en cohérence les diverses composantes du système de déplacements. En effet, atteindre les objectifs du PDU nécessite :

- la mise en œuvre simultanée de mesures d'aménagement, d'équipement, d'exploitation, de sensibilisation et de communication ;
- d'agir sur les différentes réglementations, que ce soit en matière de circulation, de stationnement, d'itinéraires cyclables, …

et cela en interface avec les autres volets de la planification urbaine tels que les documents d'urbanisme, la prise en compte de l'environnement, la programmation des logements…

Ainsi, un grand nombre de prescriptions fixées par le PDU relève du pouvoir de police du maire ou de leur prise en compte dans les plans locaux d'urbanisme (PLU), tandis que d'autres relèvent de l'État, de la Région ou des Départements.

La démarche nécessite une concertation entre l'ensemble des acteurs des déplacements, élus, techniciens, usagers, afin de comprendre les intérêts et les projets de chacun, d'établir des convergences, de rompre le cloisonnement et de développer l'interdisciplinarité.

Pour que le PLD se traduise par des actions volontaristes et ne reste pas un catalogue de vœux pieux, une des conditions principales réside dans le caractère collectif du travail.
En outre, cette démarche globale sur différents territoires permet d'avancer vers plus d'intercommunalité et de nouvelles solidarités territoriales. Le sujet des transports et des déplacements est une thématique moteur de l'intercommunalité.

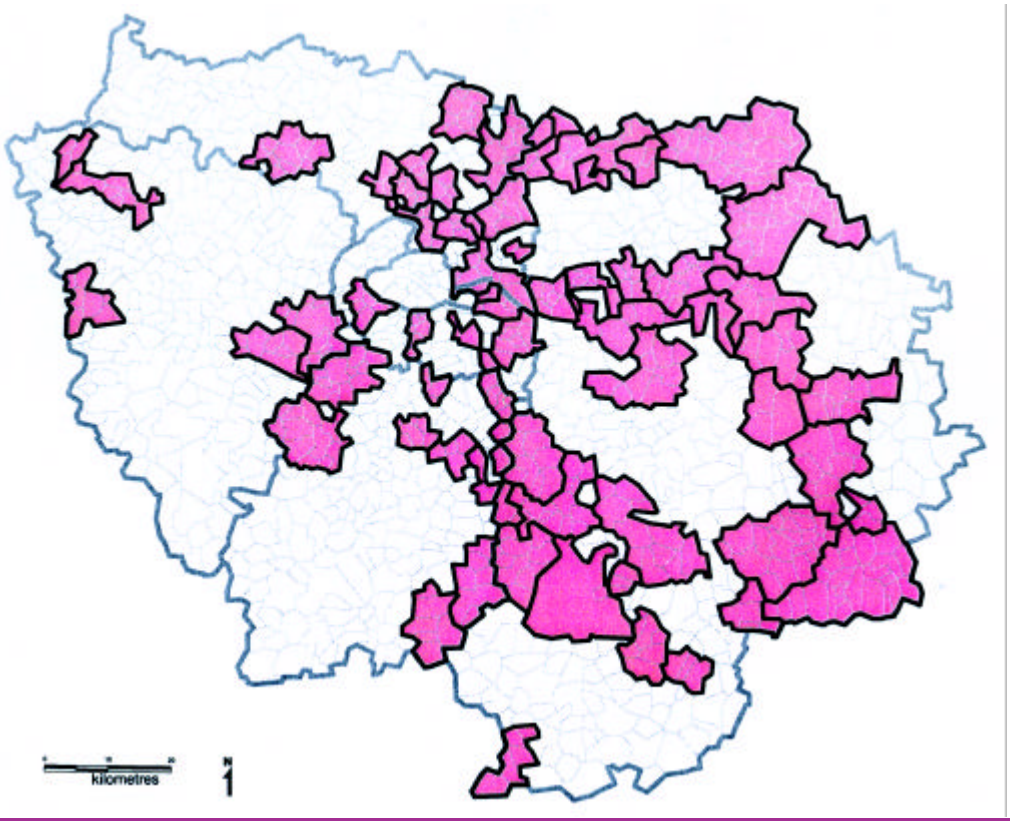
Démarche pour l'élaboration du projet de PLD

Initiative et périmètre

Le périmètre de mise en œuvre du PLD doit correspondre à une logique territoriale, à une communauté d'intérêts pour l'organisation des déplacements, mais aussi plus largement à une volonté de plus grande coopération entre les communes. C'est pourquoi on dit de ce périmètre qu'il doit être pertinent. Au terme de l'article 28-4 de la LOTI, modifiée par la loi SRU, le PLD est "élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte". Le périmètre sur lequel il sera établi "est arrêté par le représentant de l'État dans le département dans un délai de trois mois après la demande formulée".

Ce n'est pas une obligation légale que le périmètre d'un PLD coïncide avec celui d'un EPCI ou d'un syndicat mixte préexistant. Le périmètre doit seulement être cohérent. Alors, soit le périmètre de l'autorité compétente est ajusté, soit une structure compétente ad hoc est créée. Les services de l'État et des autres partenaires publics peuvent assurer, auprès des collectivités locales, une concertation préalable à la présentation du projet de périmètre au préfet.

Structures intercommunales franciliennes en mai 2002



L'élaboration : des étapes croisant les phases techniques et politiques

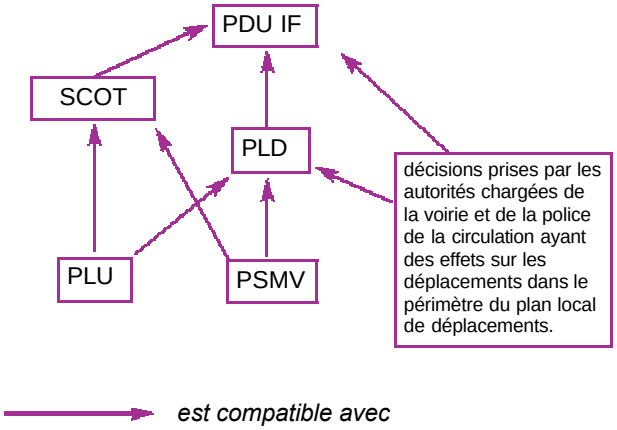
Proposition de démarche

Étapes	Tâches techniques	Concertation technique, politique et publique
De la première réunion au lancement de l'étude du PLD	Prédiagnostic Définition d'un cahier des charges Choix d'un bureau d'étude	*Première réunion de l'EPCI ou syndicat mixte* Comité technique suivi de l'élaboration *EPCI ou syndicat mixte : validation* *EPCI ou syndicat mixte : lancement de l'étude du PLD*
De l'élaboration à l'arrêt du projet de PLD	Diagnostic partagé et objectifs Élaboration des actions par objectif Programmation et évaluation Formalisation du projet de PLD	Concertation élargie : associations, groupes thématiques, etc... Comité technique *Validation par l'organe délibérant del'EPCI ou syndicat mixte* Comité technique *Validation par l'organe délibérant de l'EPCI ou syndicat mixte* Comité technique *Validation par l'organe délibérant de l'EPCI ou syndicat mixte* Comité technique *Validation et arrêt du projet de PLD par l'organe délibérant de l'EPCI ou syndicat mixte*
De l'enquête publique à l'approbation du PLD	Avis et enquête publique	Comité technique : intégration des modifications *Validation et approbation du PLD par l'organe délibérant de l'EPCI ou syndicat mixte*
La mise en œuvre et le suivi	- Mise en oeuvre des actions du PLD - Mise en compatibilité : PLU, ... - Suivi/évaluation - ...	*EPCI ou syndicat mixte*

Remarque : les étapes obligatoires sont signalées par un encadré plus épais

Liens entre le Plan Local de Déplacements et les documents d'urbanisme

L'article 28-4 de la LOTI précise que "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 plan local de déplacements doivent être compatibles ou être rendues compatibles avec ce dernier dans un délai de six mois. Les PLU et les Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV)doivent être compatibles avec le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France et les Plans Locaux de Déplacements quand ils existent."



En conséquence, pour les démarches d'élaboration de PLD engagés ou approuvés, et afin de satisfaire aux modalités légales permettant de conférer au document toute sa portée juridique, il convient de reprendre la procédure :

- compétence de l'entité chargée de l'établissement d'un PLD ;
- arrêté préfectoral définissant, sur proposition de l'entité initiatrice, le périmètre d'établissement du PLD ;
- existence d'une délibération de l'organe compétent arrêtant le projet de PLD (au sens de l'article 102 de la loi) ;
- avis des collectivités (communes concernées, Département(s), Conseil régional), du STIF et des services de l'État préalables à l'enquête publique ;
- enquête publique selon les modalités prévues par la loi du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et la protection de l'environnement ;
- amendements éventuels pour tenir compte des observations formulées lors de l'enquête ou par le commissaire enquêteur et adoption définitive par délibération de l'organe compétent de l'entité initiatrice du PLD.

Le cas des PDU locaux, antérieurs à la loi SRU

C'est l'article 28-4 de la LOTI, modifiée par la loi SRU, qui institue, pour l'Ile-de-France, les plans locaux de déplacements (PLD).

De ce fait, les documents baptisés sous le terme générique de PDU locaux, achevés avant la promulgation de la loi SRU, n'ont pas de valeur normative.

Il convient de veiller particulièrement au respect de leur ordonnancement selon les termes de la loi sous peine de vicier la procédure globale.

Le travail de diagnostic et de définition d'actions effectué auparavant devrait permettre toutefois de doter rapidement le PDU local du statut de PLD.

Comment mettre en œuvre un Plan Local de Déplacements ?

Formalisation du projet de PLD

Maîtrise d'ouvrage de l'élaboration du PLD

Le maître d'ouvrage de l'élaboration du PLD est la structure qui possède la compétence requise et qui en prend l'initiative.

Le PLD ne peut pas être engagé par une structure qui n'en a pas encore la compétence au risque d'un vice de procédure. Il est toutefois possible d'engager les réflexions sur un PLD pendant que l'intercommunalité prend forme. Il faudra in fine que le projet de PLD soit approuvé par une structure compétente, un EPCI ou un syndicat mixte.

En conséquence :

- soit l'initiative est prise par un EPCI ou un syndicat mixte existant, qui estime que son périmètre de compétence constitue une base cohérente pour mettre en œuvre une telle démarche et auquel est donné la compétence d'élaboration du PLD ;
- soit des communes non encore associées ou incomplètement associées entre-elles décident de se regrouper pour lancer cette démarche.

Un EPCI ou un syndicat mixte a besoin d'être compétent pour élaborer un PLD. Il peut donc être amené à modifier ses statuts dans ce but.

Initiative prise par une structure intercommunale existante

L'initiative peut être prise par :
- une communauté d'agglomération ;
- une communauté de communes ;
- un syndicat intercommunal ;
- un syndicat mixte.

La démarche doit être engagée par une délibération de l'établissement public concerné.

Le périmètre d'élaboration du PLD est soumis au représentant de l'État dans les départements.
Il faudrait attendre la réponse du (des) Préfet(s) avant d'engager la suite de la procédure. Mais, le travail technique peut néanmoins avancer. Par exemple, la délibération de chacune des 43 communes du périmètre du PLD de Nemours prend un certain temps, qui est utilisé au recueil de données existantes.

Des communes ou groupement de commune n'appartenant pas à la structure intercommunale initiatrice de la démarche PLD peuvent être consultées ponctuellement sur certains thèmes particuliers. Cela peut s'avérer intéressant notamment pour assurer une plus grande cohérence dans l'analyse du fonctionnement des déplacements (cf. notion de bassin de déplacements et de bassin de vie).
En revanche, le PLD ne s'imposera pas sur leur territoire. Pour cela, elles doivent obligatoirement faire partie de la structure intercommunale porteuse du projet. Une commune ne peut appartenir qu'à un seul périmètre de PLD.
Ainsi, avant de proposer un périmètre au(x) Préfet(s), une phase préalable de définition de l'aire du PLD peut s'avérer nécessaire.
Il se peut qu'à l'issue de cette phase préalable, il apparaisse que l'aire sur laquelle l'EPCI ou le syndicat mixte souhaite réaliser son PLD n'est pas pertinente, que l'élargissement de la démarche à des communes périphériques soit garant d'une véritable cohérence. Dans ce cas, soit les communes hors périmètre intègrent la structure intercommunale existante, soit est créée une structure intercommunale spécifique pour l'élaboration du PLD.

Création d'une structure intercommunale spécifique

La décision de créer une structure intercommunale spécifique pour l'élaboration d'un PLD peut intervenir :

- lorsque des communes souhaitent élaborer un PLD sur un périmètre qui ne correspond pas à celui d'un EPCI ou d'un syndicat mixte existant et/ou qu'elles ne souhaitent pas intégrer celui-ci ;
- lorsque les communes n'appartiennent à aucun EPCI ou syndicat mixte.

La délimitation du périmètre pertinent pour un PLD ne peut être arrêtée qu'après une pré-étude spécifique. Elle n'est pas obligatoire, mais vivement recommandée : ce n'est jamais du temps de perdu quand les périmètres existants ne sont pas satisfaisants ou qu'il n'en existe pas.

La réussite d'un PLD étant fortement liée à la pertinence du périmètre d'action en matière de déplacements, cette étude préalable permet aussi de sensibiliser les acteurs, de mettre à plat les attentes des différents partenaires et d'évaluer l'ampleur qui sera donnée au PLD.
En outre, le financement de l'élaboration d'un PLD est versé en une seule fois, couvrant, selon des modalités définies au chapitre "Financement", l'ensemble de la démarche : du diagnostic à l'enquête publique. Délimiter précisément le périmètre du PLD avant de se lancer permet d'ajuster le montant du financement, puisque le plafond est fixé au nombre d'habitants. La subvention se calcule plus facilement sur un périmètre arrêté.

À l'initiative d'une ou de plusieurs communes est alors proposée la constitution d'un EPCI ad hoc ou d'un syndicat mixte.
Le périmètre de ce syndicat, qui correspond au périmètre d'élaboration du PLD, est proposé au(x) Préfet(s).

Formalisation du PLD

Le projet de PLD peut contenir :

- les éléments de méthode et le calendrier de l'élaboration du projet ;
- les éléments de diagnostic justifiant la définition d'objectifs communs ;
- le détail des actions retenues, avec leur description technique, le maître d'ouvrage, l'estimation des coûts et les clés de financement, le phasage de leur réalisation ;
- une cartographie par thème sur tout le territoire et une carte globale tous thèmes, démontrant la cohérence des actions retenues ;
- une "check-list" pourrait être élaborée pour vérifier, point par point, que le PLD est bien compatible avec le PDU.

Arrêt du projet

Le projet de PLD est arrêté par l'organe délibérant de l'EPCI ou du syndicat mixte qui en a pris l'initiative.

Avis et enquête publique

La consultation des personnes publiques

Dans un délai de trois mois après l'arrêt du projet de PLD, celui-ci est soumis pour avis :

- au Conseil Régional ;
- aux Conseils Municipaux et Généraux intéressés ;
- au représentant de l'État dans les départements concernés ;
- au STIF.

L'avis qui n'a pas été donné dans un délai de trois mois est réputé favorable.
Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis à l'enquête publique.

De l'intérêt de l'enquête publique

La LOTI, dans son article 28-4, dispose que "le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par le président de l'établissement public concerné à l'enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement".

L'enquête publique a de nombreuses vertus :

- affirmer la cohérence du projet ;
- communiquer auprès de la population, notamment restituer aux groupes de réflexion, aux groupes de quartier, aux partenaires locaux en général le travail effectué avec eux ;
- laisser la place à des idées nouvelles et permettre une remontée de la connaissance locale et quotidienne du terrain ;
- faciliter la mise en œuvre du PLD et donc du PDU.

Déroulement de l'enquête publique

- l'enquête est annoncée par des affiches mentionnant entre autre les dates de début et de clôture d'enquête ; ces affiches doivent figurer aux portes des administrations communale et intercommunale. Elles doivent rester parfaitement visibles et lisibles pendant toute la durée de l'exposition ;
- l'enquête doit durer au moins 15 jours ;
- si une enquête a lieu pendant la période des vacances, elle est suspendue entre le 16 juillet et le 15 août ;
- les documents doivent être accessibles dans les administrations communales et intercommunales pendant les heures de bureau et soit un jour jusque 20 heures, soit le samedi matin ;
- quiconque pourra obtenir auprès d'une commune de l'EPCI ou du syndicat mixte des explications techniques ;
- tous les citoyens pourront remettre leurs observations soit par écrit avant la clôture de l'enquête, soit oralement lors de la séance de clôture de l'enquête.

"Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête et des avis des personnes publiques consultées, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public concerné" Extrait de l'article 102 de la loi SRU.

Approbation du PLD

L'approbation du PLD par l'organe délibérant de l'EPCI ou du syndicat mixte et son acceptation par ses partenaires signifie que ceux-ci reconnaissent le bien-fondé des orientations du PLD et approuvent la pertinence du programme d'actions retenu.

Ces orientations deviendront effectives quand les décisions d'exécution et le budget correspondant auront été voté.

Financements

Financements au titre du Plan Local de Déplacements

La création d'un comité local PLD ouvre droit à des financements spécifiques pour l'élaboration d'un PLD, du diagnostic à l'enquête publique.

Les études du PLD sont subventionnées à hauteur de 50% par l'État (25%) et la Région (25%), le solde étant à la charge des collectivités locales. Les subventions versées sont calculées sur la base de 1,52 € par habitant (plafond) et sur la base du périmètre des seules communes appartenant à l'intercommunalité porteuse du projet.

L'obtention des subventions est soumise à deux conditions :

- Un maître d'ouvrage clairement identifié ;
- Des perspectives affichées de constitution d'un EPCI et d'élaboration d'un Plan Local de Déplacements.

S'il le souhaite, l'EPCI ou le syndicat mixte existant peut élargir son domaine d'étude au territoire de communes limitrophes ; toutefois, le montant des subventions ne pourra dépasser 50 % de 1,52 € par habitant de la structure porteuse de projet.

Une commune ne peut pas être financée deux fois.

Les conseils généraux peuvent aussi participer au financement des études. C'est le cas, par exemple, du Conseil général de l'Essonne qui subventionne les études d'élaboration de PLD à hauteur de 30 %.

** Conversion en euros donnée à titre indicatif.*

Financement au titre du réseau principal bus

Pour plus de détails, vous pouvez vous reporter au guide Axes.

Financement des études

Le pilote du projet est le gestionnaire principal de la voirie.

Ce financement concerne les axes :
- inscrits au réseau principal régional ;
- décidés par l'organe délibérant du comité local PLD et approuvés par le STIF pour les agglomérations nominativement citées.

Les études sont financées à hauteur de 152 500 € HT (*) par axe du réseau principal (par la Région et l'État).

Si besoin, des subventions complémentaires peuvent être accordées pour des recueils de données (réalisation de comptages et d'enquêtes), effectués par ou pour les comités d'axes à un taux de subvention de 75% dans un plafond d'études de 15300 euros (*) par axe.

Financement des actions

Le traitement des axes du réseau principal défini au PDU (régionale et local) se fera sur la base d'un coût forfaitaire plafond au km de voirie de 610 000 € HT, auxquels s'ajoute une subvention de 50 % pour les aménagements complémentaires jusqu'à un plafond total de 1 220 000 € HT par km, hors contraintes exceptionnelles d'insertion. (État, Région, STIF).

Ce financement comprend à la fois la réalisation d'actions favorisant la qualité de service des transports collectifs, mais aussi le traitement de la voirie et des espaces publics (*cf. CPER, article 2*).

Financement au titre du réseau principal des pôles

Les pôles éligibles au titre du réseau principal ont été listés dans le PDU, en zone agglomérée dense et hors agglomération dense.

Pour plus de détails, vous pouvez vous reporter au guide Pôles.

Financement des études

Les études sont financées à hauteur de 46 000 HT € (*) par pôle du réseau principal du PDU (STIF)

Si besoin, des subventions complémentaires peuvent être accordées pour des recueils de données (réalisation de comptages et d'enquêtes), effectués par ou pour les comités de pôle à un taux de subvention de 50% dans une enveloppe maximum de 22 950 € HT (*) par pôle.

Financement des actions

Seuls les projets décidés dans le cadre d'un comité de pôle sont éligibles aux financements au titre du PDU. Les investissements réalisés seront financés dans la limite d'un plafond de 3 048 980 € HT (État, Région, STIF, collectivité locales).

Autres financements

Voir en annexe :

- programmes spécifiques du STIF, de la Région, des transporteurs…
- des aménagements cyclables (cf. Région) ;
- des aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite (cf. STIF et Région) ;
- du matériel roulant, de l'équipement des points d'arrêt et des systèmes d'information statique ou dynamique (cf. STIF et Région) ;
- des expérimentations retenues dans le cadre du PDU (Cf. État) ;
- des pôles grands générateurs de déplacements, voyageurs ou marchandises et les financements spécifiques apportés par les partenaires.
- politique de la ville ;
- politiques territoriales spécifiques (contrat de plan État-Région, article 20 par exemple) ;
- et les financements spécifiques apportés par les partenaires.

** Conversion en euros donnée à titre indicatif.*

Photo : DREIF communication

Suivi

Le suivi des PDU est abordé dans le titre V de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie : "au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant". Pour les PLD, il peut être intéressant d'évaluer les effets de la politique menée.

Objectifs

Ce suivi doit alors répondre à plusieurs objectifs, qui concernent :

- l'évaluation des moyens mis en œuvre dans le cadre du PLD
- les résultats des actions mises en œuvre et leur adéquation aux objectifs à atteindre
- la possibilité d'utiliser ces résultats à des fins de sensibilisation et de communication
- l'adaptation ou l'actualisation éventuelle du PLD.

Moyens

Ce suivi suppose l'élaboration d'outils tels que :

- des indicateurs de suivi pertinents pour tous les modes de transport ; ils pourront être compilés dans un observatoire des déplacements
- un compte-déplacements "dont l'objet est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité" (cf. article 113 de la loi SRU, modifiant la LOTI en y insérant les articles 27-1 et 27-2). Un tel compte-déplacements est élaboré à l'échelle de la Région. S'il ne semble pas très pertinent à l'échelle locale en Ile-de-France, un tableau de bord peut toutefois être élaboré. Ce tableau de bord contient alors, par exemple, un volet technique, détaillé et un volet politique, comprenant une dizaine d'indicateurs majeurs.

La définition d'indicateurs communs à l'ensemble des PLD peut constituer une opportunité d'une part pour comparer différents PLD, d'autre part pour mutualiser les connaissances à une échelle plus vaste.

Le suivi des PLD peut s'inspirer directement de celui prévu dans le cadre du PDU d'Ile-de-France :

Le suivi passe par des indicateurs simples observés le plus possible dès aujourd'hui. Ainsi, le suivi concerne aussi bien les moyens que les résultats, observés par rapport aux orientations de la loi sur l'air.

Les mesures concernant le réseau principal, du fait de l'institution des comités d'axes et de pôles, feront l'objet d'un suivi relativement simple dans leur état d'avancement qui permettra ainsi une vision globale.

Les travaux des comités locaux PLD pourront faire l'objet d'une présentation semestrielle aux instances départementales.

Les coûts d'investissement et de fonctionnement engendrés par les mesures mises en œuvre seront recueillis dans les cadres ainsi définis. Un suivi des effets des mesures du PLD sera mis en place. Il s'appuiera autant que possible sur les indicateurs existants. À défaut, des dispositifs d'observation appropriés seront mis en place en prenant soin d'en limiter le coût, notamment par le recours à l'observation sur des secteurs témoins représentatifs.

Les indicateurs concernent la sécurité, la circulation automobile, le stationnement, la qualité de service, la fréquentation et les marchandises. Les données de référence point zéro sont établies à partir de données de circulation du SIER et des collectivités locales, complétées par une enquête globale transport inscrite au CPER (en complément de celle déjà réalisée en 98) qui sera réalisée en 2002. Ils sont pérennes et observés annuellement. Ils comportent des documents graphiques basés sur des systèmes d'information géographique et font l'objet d'une mise en cohérence. Dans le cas des marchandises, une instance de coordination copilotée par l'État et la Région dont l'objet principal sera l'observation des transports de marchandises et la mise en œuvre des mesures imposées par le PDU (en particulier pour les livraisons) sera créée.

Le bilan du PDU d'Ile-de-France est prévu à fin 2005 ; un premier bilan sera réalisé à mi-parcours, c'est-à-dire mi-2003.

Des indicateurs ont été définis par les partenaires du PDU. Ils correspondent à l'échelle régionale et donc à l'évaluation du PDU et ont un intérêt plus limité pour les échelons locaux et les PLD.

En outre, le site internet du PDU (www.pduif.org) permettra d'informer les partenaires des PLD sur les actions mises en œuvre en Ile-de-France, dans le cadre du suivi des PLD notamment, de donner des exemples locaux, etc...

Train de marchandises - Photo : DREIF communication

Élaboration du projet de Plan Local de Déplacements

Calendrier indicatif d'élaboration d'un PLD

Dans ce chapitre, après un calendrier estimatif, la démarche d'élaboration d'un PLD est présentée, suivie de recommandations thématiques.

De la première réunion du comité local à l'approbation du PLD, le calendrier peut s'étaler sur 24 mois :

- de la première réunion au lancement de l'étude : 7 mois ;
- la mission d'élaboration du PLD à l'évaluation du projet : 10 mois ;
- de la formalisation du projet de PLD à l'approbation du PLD : 7 mois.

Mois	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Prédiagnostic																								
Mise en place du comité local et arrêt du périmètre par le préfet																								
Définition du cahier des charges et choix éventuel du BET																								
Analyse et diagnostic																								
Définition des actions																								
Programmation et évaluation																								
Formalisation du projet de PLD et arrêt du projet																								
Avis et enquête publique																								
Éventuelles modifications																								
Approbation du PLD																								

Les délais de validation ne sont pas compris dans ce phasage.

Il est recommandé de valider chaque étape, afin de s'assurer de l'accord de l'ensemble des intervenants.

Étude préalable et prédiagnostic

Une étude préalable au lancement de l'élaboration du PLD peut permettre de :

- définir le périmètre pertinent, si celui-ci n'est pas "évident" ;
- réaliser un pré-diagnostic, notamment pour aider à la définition du périmètre ;
- élaborer un cahier des charges.

Qu'il soit réalisé en régie, par un bureau d'études techniques ou encore avec une assistance à maîtrise d'ouvrage, la réalisation du pré-diagnostic nécessite un fort engagement du maître d'ouvrage.

Définition du périmètre pertinent

Le périmètre du PLD doit correspondre au niveau institutionnel qui est le bon pour mettre en œuvre des actions communes. Par exemple, les limites départementales ne constituant pas un obstacle, le PLD peut recouvrir plusieurs départements.

Un projet d'amélioration de la qualité de service des transports, au travers de l'élaboration d'un PLD, peut être à la fois un catalyseur de l'intercommunalité et le produit du travail en commun sur un territoire.

Les questions posées sur la définition du périmètre pertinent portent souvent sur :

- la diversité des territoires, urbains et ruraux, hors zone agglomérée dense : faut-il assurer une homogénéité de la zone ?
- la définition des zones agglomérée dense et non agglomérée : certaines structures intercommunales sont en effet à cheval sur ces zones.
- faut-il définir le périmètre d'une structure intercommunale avant de définir le périmètre du PLD ? Est-ce le périmètre du PLD qui déterminera le périmètre de la structure intercommunale à créer ?
- faut-il qu'une commune change de structure intercommunale si elle appartient à un EPCI ou un syndicat mixte mais relève d'un autre bassin de mobilité ?
- comment mobiliser une commune pour qu'elle intègre le périmètre pertinent du PLD ?
- …

Les réponses sont aussi nombreuses qu'il existe de cas différents en Ile-de-France.

La méthode choisie peut être de :

1 - définir un périmètre de réflexion, a priori plus large que le périmètre d'action du PLD ;

2 - réaliser un pré-diagnostic sur ce périmètre élargi ;

3 - et vérifier sa cohérence avec :

- la structure des différents réseaux de transports publics ;
- la structure des déplacements (par mode, par motif, par type d'usager) ;
- l'organisation des fonctions urbaines, économiques et sociales ;
- le périmètre d'autres procédures de planification ;
- éventuellement, les réflexions en cours sur la création d'un EPCI ou d'un syndicat mixte.

ou selon le cas,

1 - réaliser un pré-diagnostic sur le périmètre qui pourrait être celui du PLD ;

2 - et vérifier sa cohérence.

Néanmoins, l'EPCI chargé de l'élaboration du PLD pouvant se voir confier par le STIF, en application de la loi SRU, une intervention dans le domaine de transports publics (voir en annexe), il est particulièrement important de s'interroger sur la pertinence du périmètre pour l'organisation des transports collectifs.

Prédiagnostic

Le prédiagnostic est une synthèse élaborée à partir des éléments fournis par chacun des partenaires pour son domaine de compétence, avec recensement des études existantes.

Objet

Ce prédiagnostic doit :

- mettre en évidence les dysfonctionnements ;
- permettre de hiérarchiser les problématiques ;
- sélectionner des domaines à approfondir et préciser le degré de précision des études ;
- lister les enjeux et fixer des objectifs à atteindre pour le PLD ;
- organiser des modalités de travail (création de groupes thématiques, définition de la composition du comité technique, par exemple).

Ce pré-diagnostic sera donc nécessaire pour établir le cahier des charges de l'étude PLD, si celui-ci est réalisé avec l'assistance d'un bureau d'études.

Proposition de méthode pour la réalisation d'un pré-diagnostic

- recenser les études existantes. De nombreuses informations sont déjà disponibles auprès des acteurs des déplacements : recensements de la population, mesures de trafics routiers, analyse des PV d'accidents, fréquentation des parcs de stationnement, offre et usage des TC, localisation des principaux générateurs de déplacements…
- lister les projets en cours : transport, habitat, équipements, aménagements de quartiers, planification…
- lister les principaux dysfonctionnements et les hiérarchiser : quelles sont, pour les différents acteurs, les priorités dans le périmètre du futur PLD ?

Les éléments issus de cette démarche permettront la rédaction d'un rapport de pré-diagnostic, intégrant les modalités de travail de la mission PLD (définition de commissions thématiques, par exemple), définition des études complémentaires à mener (enquêtes déplacements, état des lieux sur la dynamique commerciale, etc...).

Les moyens

Le pré-diagnostic devra permettre à l'organe délibérant du comité local PLD de connaître, sur son territoire :

- les aspects socio-économiques liés aux déplacements : taux de motorisation des ménages, quartier par quartier notamment…
- les aspects urbains liés aux déplacements : densité de construction, générateurs de déplacements…
- les déplacements : principaux flux de déplacements selon les motifs (cartographie à différentes échelles) ;
- l'organisation des transports collectifs : lignes existantes, fréquentation, échanges multimodaux, lisibilité du réseau, fonctionnement des pôles d'échanges…
- l'organisation du réseau routier : trafic et capacité des voies, plans de circulation des communes (et contradictions avec les communes mitoyennes), mode de régulation des feux, points noirs de circulation, aménagements réalisés (zones 30, pistes et bandes cyclables, couloirs de bus) ;
- les livraisons de marchandises ;
- l'organisation du stationnement : politique de stationnement par commune, points sensibles, parkings existants et prévus…

Ces éléments devront concourir à déterminer le périmètre pertinent du futur PLD.

Des moyens spécifiques existent d'ailleurs pour approfondir la réflexion sur le périmètre pertinent, parmi lesquels :

- les diagnostics territoriaux réalisés par les DDE sur certains secteurs géographiques ;
- la délimitation des bassins de vie et de mobilité : recensement général de la population de 1999, enquête sur les déplacements de proximité ;
- pratiques des réseaux de transports en commun (cf. comités d'axes et comités de pôles en cours) …

Gare de Lyon - Photo DREIF communication

Définition du cahier des charges et choix du prestataire

Élaboré par le comité technique, le cahier des charges est validé par l'organe délibérant de l'EPCI ou du syndicat mixte.

Pour les études confiées à un prestataire extérieur, le cahier des charges explicite :

- le périmètre ;
- les principaux dysfonctionnements ;
- les premiers objectifs du PLD ;
- les données d'ores et déjà disponibles ;
- les thèmes à approfondir ;
- la méthodologie pour le déroulement de l'étude : phasage, calendrier, réunions (concertation, commissions techniques, …).

Le diagnostic

Le PDU a notamment mis en évidence :

- une augmentation de 50% en 25 ans des déplacements de banlieue à banlieue. Aujourd'hui, 7 déplacements sur 10 sont des déplacements de banlieue à banlieue ;
- la voiture particulière est le premier mode de déplacement, ce qui est encore plus vrai en s'éloignant de Paris. La voiture particulière est utilisée pour 80% des déplacements en grande couronne, alors que 75% des déplacements s'effectuent grâce à des modes alternatifs à la voiture à Paris.

La connaissance locale a besoin d'être aussi précise. La comparaison au PDU permettra au comité local PLD de situer son territoire par rapport à l'ensemble régional.

Objectifs

Le diagnostic ne doit pas consister en un simple constat. Il doit aussi être un jugement à partager.

Le diagnostic doit permettre à l'organe délibérant de l'EPCI ou du syndicat mixte :

- d'avoir une connaissance fine du système de transport sur le périmètre du PLD (offre, usage et demande), des besoins de la population et des attentes des partenaires ;
- de mettre en évidence des leviers d'actions ;
- de définir des objectifs communs.

Outils et méthodes d'analyse

Le diagnostic du PLD se nourrit :

- de l'étude préalable (ou pré-diagnostic), si elle existe ;
- des données disponibles et des études déjà réalisées, qu'elles soient qualitatives ou quantitatives ;
- des avis des personnes rencontrées ;
- de la liste des projets urbains et de transport ;
- de la concertation avec la population ;
- d'analyses de terrain.

Il n'est pas recommandé de réaliser des enquêtes de type enquêtes-ménages. Le financement des études PLD ne les a pas intégrées, sur la base des enseignements de l'étude expérimentale de Saint-Quentin en Yvelines.

En revanche, d'autres types d'enquêtes peuvent être réalisées :

- enquêtes de fréquentation, ponctuellement : centre-ville, pôle d'échange, zone d'emploi, marché, etc...
- comptages directionnels aux carrefours ;
- enquêtes sur les pratiques de stationnement : rotation, paiement, etc...
- mesures de bruit et/ou de vitesse sur certains axes ;
- enquêtes d'opinion auprès de la population, notamment par le biais de la presse municipale ou du support de communication intercommunale ;
- …

Le PDU liste les thèmes qu'il est souhaitable de voir abordés dans un PLD, à savoir, selon les territoires :

Zones	Thématiques spécifiques	Thématiques communes
Zone agglomérée dense	Mise en œuvre du réseau principal	- Stationnement - Zones 30 - Cheminements piéton - Itinéraires cyclables et - stationnement - PMR - Sécurité routiére - Livraisons - Urbanisme
Au-delà de la zone agglomérée dense	- Définition du réseau principal de voirie et de bus - Aménagement de l'accès aux gares	

Il conviendra de s'appuyer également sur les orientations de la loi SRU. Les analyses pourront porter sur :

- la cohérence du développement urbain et du système des déplacements ;
- les pratiques de mobilité, le partage modal ;
- l'accessibilité aux générateurs de déplacements ;
- la qualité de l'environnement urbain ;
- le coût des systèmes de déplacements ;
- ...

Si des priorités peuvent être faites entre les thèmes, il est recommandé de tous les aborder au niveau du diagnostic ou à défaut du pré-diagnostic.

Résultats

Un diagnostic détaillé sur la situation existante peut porter sur :

- les facteurs de mobilité : l'organisation de l'urbanisation, la socio-économie ;
- l'offre et l'usage des modes de transport (transports collectifs, automobile, marche, vélos) ;
- les conséquences de cette situation, notamment en termes d'accidentologie, de bruit et de pollution atmosphérique, d'émission de gaz à effet de serre.

et ainsi mettre en évidence :

- les atouts et les dysfonctionnements ;
- les thèmes consensuels et les points de divergence. Il est recommandé d'aborder tous les thèmes du PDU dans le diagnostic du PLD, ou à défaut dans le pré-diagnostic ;
- les leviers d'action ;
- les priorités d'intervention (les objectifs du PLD) ;
- les premières pistes d'actions.

Les documents à valider pourraient être constitués de fiches synthétiques par thème et/ou par quartier et d'un rapport de synthèse incluant des illustrations cartographiques, schématiques et photographiques.

Élaboration d'un programme d'action cohérent

Sur la base du diagnostic validé, des actions devront être imaginées afin d'atteindre les objectifs que l'organe délibérant du comité local a fixés pour le PLD.

Les méthodes

Il est possible de s'inspirer de la "méthode des scénarios" (guide méthodologique du CERTU sur l'élaboration des PDU). Bien des PDU de province ont été élaborés avec cette méthode.

Elle consiste à élaborer des scénarios contrastés traduisant différentes politiques en matière de transport et de déplacements, dont un "au fil de l'eau", prolongement des tendances en cours. Ils sont conçus soit en fixant des objectifs à terme (par exemple, évolution des parts modales, des niveaux de bruit…), soit en fixant des priorités d'intervention à court, moyen et long termes.
Une analyse multicritères, élaborée en concertation avec le comité technique, doit permettre de choisir une stratégie et de définir un cadre d'intervention.
Le scénario retenu pourra être un des scenarii ou une synthèse d'éléments des différents scenarii.

Cette méthode a surtout pour avantages :

- d'être pédagogique ;
- d'ouvrir les champs du possible ;
- d'asseoir le choix des actions sur la comparaison multicritères.

Par ailleurs, des fiches-actions détaillées et pré-opérationnelles peuvent permettre :

- de décrire techniquement les actions et de les localiser ;
- d'identifier les avantages et inconvénients, les conditions de mise en œuvre, les coûts ;
- de situer les actions les unes par rapport aux autres ;
- d'assurer la cohérence de l'ensemble.

Cette méthode permet de gagner du temps, de rester dans le concret, tout en assurant une concertation étroite avec les partenaires.

Hiérarchisation des objectifs et définition d'actions

Quelle que soit la méthode retenue, elle aboutira à la définition précise d'actions qui composeront le PLD. Ces actions devront répondre en priorité aux objectifs retenus pour le PLD, à l'issue de la phase diagnostic.

Ces actions peuvent relever de différents domaines :

- la planification et l'organisation des déplacements : schéma des itinéraires cyclables par exemple ;

- l'aménagement : réalisation d'aires de livraison, par exemple ;
- l'exploitation : priorité des bus aux feux par exemple ;
- la réglementation, en termes de stationnement par exemple ;
- la sensibilisation, la communication et la promotion, notamment sur la sécurité routière, la marche et le vélo, l'intermodalité ou l'offre en transport collectif.

Une approche thématique doit être complétée par une approche transversale, à différentes échelles : par quartier, par commune. La cohérence d'ensemble sur le territoire du PLD peut être vérifiée par la réalisation d'une cartographie appropriée et d'un calendrier réaliste (*voir chapitre 2*).

Des exemples sont proposés chapitre IV.

Programmation et évaluation

Les actions doivent être hiérarchisées, selon qu'elles sont prioritaires ou relèvent du plus long terme. Cette répartition est notamment fonction des disponibilités financières.

En effet, chacune des actions retenues devra faire l'objet d'approfondissements :

- techniques : nécessité d'une étude de faisabilité ;
- financiers : évaluation des coûts d'investissement et d'exploitation, clés de financement ;
- maîtrise d'ouvrage ;
- programme pour le suivi.

Le Plan Local de Déplacements, une occasion de raisonner à l'échelle d'un territoire. *Bièvres (91) - Photo DREIF communication*

Concertation et communication

L'élaboration d'un Plan Local de Déplacements repose essentiellement sur une concertation, le plus souvent itérative. Cette démarche peut également être accompagnée d'actions de communication.

La concertation et la communication concernent un large public :

- élus ;
- grand public ;
- associations et usagers ;
- techniciens.

Une démarche concertée

L'organisation et les méthodes proposées pour l'élaboration d'un PLD visent à faire travailler ensemble les différents partenaires concernés par un même projet. Il est donc le fruit d'une démarche partagée, notamment avec les collectivités locales, qui seront amenées à prendre de nombreuses mesures concrètes permettant sa mise en œuvre.

La concertation s'impose au moment des réflexions préalables, pour l'élaboration d'une politique, alors que l'enquête publique constitue un dossier administratif déjà bien établi sur un projet.

Participent de la concertation :

- la composition du groupe de travail, telle qu'elle est prévue par l'article 102 de la loi SRU ;
- l'organisation de sa communication interne ;
- la méthode d'élaboration du PLD : entretiens, rencontres, groupes de travail, réunions publiques, tables rondes… avec les habitants, les usagers, les élus, les techniciens, etc...

Le succès du PDU d'Ile-de-France a notamment reposé sur la participation active de toutes les collectivités publiques et sur l'adhésion du monde économique et de la population. C'est pourquoi, aux partenaires institutionnels, en ont été ajoutés d'autres qui ont participé eux aussi à l'élaboration du PDU d'Ile-de-France et qui sont fortement impliqués dans sa mise en œuvre.

Pour recueillir l'avis du public, des usagers, des associations, plusieurs méthodes peuvent être déployées :

- des entretiens ;
- des tables rondes ;
- soumettre à leur avis les documents d'étape ;
- questionnaires ;
- expositions ;
- registres ;
- …

Des actions de communication

Le PLD pourra s'appuyer sur une campagne de communication, notamment afin de :

- faire connaître la démarche ;
- faire partager les connaissances et sensibiliser le grand public ;
- renforcer le dialogue avec les usagers des différents modes de transport.

Elle pourra comprendre d'une part les supports de communication "classiques" (cf. lettres d'information, enquêtes et sondages, réunions de quartiers,…), d'autre part sur les nouvelles possibilités offertes par les technologies de l'information et de la communication (cf. sites internet,…).

La communication prendra différentes formes selon :

- les cibles ;
- les phases d'élaboration du PLD.

Le bureau d'études pourra, dans ce but, élaborer un plan de communication, comprenant, par exemple :

- un volet destiné aux partenaires et aux élus des communes et de la structure intercommunale. Les actions pourront comprendre la rencontre de chacun des maires dans la phase diagnostic et/ou dans la phase de définition des actions ;
- un volet destiné au grand public, précisant à quel moment, pour quelles cibles, avec quels messages et quels moyens il communiquera.

Le PDU de Cergy-Pontoise, élaboré à l'initiative du SAN, a fixé cinq orientations dont celui de "renforcer le dialogue avec les usagers". Cette orientation s'appuie notamment sur les actions suivantes :

- des groupes témoins et des forums thématiques. Des groupes témoins réunissant les usagers et les organismes concernés seront mis en place pour traiter les problématiques et les projets relatifs aux lignes d'autobus du réseau principal, aux circulations douces, aux plans de déplacements d'entreprises, au transport de marchandises. Des forums thématiques de propositions et d'échanges, utilisant les ressources de la communication électronique, pourront par ailleurs être organisés ;
- un plan de communication permanent interactif sur les transports en commun pour faire connaître le plus largement possible les actions engagées en faveur des transports en commun et recueillir les réactions, pour rendre coutumière et positive l'image des transports publics dans la population de Cergy-Pontoise.

Gare de Cergy-St-Christophe. *Photo DREIF communication*

Recommandations thématiques

Ce chapitre s'attachera à aborder les points suivants pour chacun des thèmes :

- l'esprit du PDU : comment, thème par thème, décliner le PDU dans les PLD ?
- quelques éléments de diagnostic : comment un PLD peut appréhender chaque thème à l'échelle de chaque territoire ?
- une déclinaison d'actions : rappel des prescriptions, recommandations et orientations définies par le PDU et dont la mise en œuvre concerne pour partie les collectivités locales ;
- des "zooms" sur des points particuliers ou des cas concrets.

Si l'approche thématique a été retenue pour la présentation ici, cela ne signifie pas que cette approche est préconisée pour le PLD. Il va sans dire que l'ensemble de ces actions n'est pas limitatif, que les collectivités peuvent décider de les réaliser toutes ou en partie seulement, selon le contexte local. Et il est possible de mettre en œuvre des actions qui ne figurent pas dans le PDU, pourvu qu'elles visent à répondre aux objectifs définis.

Si les thèmes listés dans le PDU semblent porter essentiellement sur le traitement des infrastructures, il n'en reste pas moins que c'est bien de l'usager et de l'habitant qu'il faut partir : comprendre leurs comportements de mobilité et répondre à leurs besoins et à leurs attentes.

Pour plus de précisions, le lecteur pourra se reporter aux guides spécifiques disponibles (*cf. liste bibliographique en annexe).*

Réseau de voirie : définition et hiérarchisation

Principes généraux

Ce thème, et celui de la hiérarchisation du réseau de transport collectif, sont la colonne vertébrale du PDU : c'est sur cette hiérarchisation que reposent les modalités de financement définies, pour le réseau principal, par le contrat de plan État-Région.

Le PDU d'Ile-de-France a défini deux catégories de réseau de voirie :

- le réseau magistral est constitué par les réseaux d'infrastructures (autoroutes, voies rapides) qui assurent les déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle de la région ;
- le réseau principal assure les déplacements au sein de la zone dense, dans les villes nouvelles et les centres anciens. Ce réseau doit privilégier l'espace public non dédié à la voiture particulière. Il accueille le réseau principal d'autobus. Ce réseau est aujourd'hui défini pour la zone agglomérée dense. En revanche, au-delà de la zone agglomérée dense, ces axes principaux ne sont pas encore tous définis.

Compte tenu de son échelle, le PDU s'est limité au réseau principal, le reste du réseau de voirie devant être considéré à une échelle plus pertinente, l'échelle locale. Les actions proposées sont ciblées ; elles concernent notamment la promotion des quartiers tranquilles, la promotion de l'espace public,…Un principe général du PDU d'Ile-de-France est d'assurer une bonne insertion dans la ville des axes de circulation, en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, notamment par un nouveau partage de la voirie. Ce partage devra faciliter et donc promouvoir le recours aux modes alternatifs à la voiture particulière : transports collectifs et modes doux.

Il appartient alors au PLD, en dehors du réseau principal, de hiérarchiser le reste de ce réseau de voirie et d'y définir les aménagements adéquats.

Comment hiérarchiser la voirie locale ?

La hiérarchisation du réseau doit traduire l'organisation de l'ensemble des déplacements au sein du périmètre du PLD. En effet, les différentes voies n'ont pas les mêmes fonctions et, selon les cas, elles assurent surtout des échanges, des relations entre communes ou entre quartiers, ou encore la desserte fine des quartiers. Dans la pratique, plusieurs fonctions sont souvent assurées simultanément, ce qui peut provoquer des conflits d'usage.

Hiérarchiser le réseau de voirie répond à plusieurs objectifs :

- différencier les voies selon leur fonction principale en termes de structure de trafic et de fonctionnement urbain. Cette différenciation devra être partagée par les différents responsables de voirie et par les entreprises de transport les utilisant ; en dehors de la zone agglomérée dense, elle sera en outre l'occasion d'identifier des axes de voiries qui pourront être intégrés au réseau principal ;
- définir les aménagements et équipements correspondant le mieux à la fonction de chaque voie, par exemple au travers d'une charte d'aménagements de la voirie ;
- prendre en compte la préoccupation globale d'une meilleure qualité de vie et de plus de sécurité routière, mais en l'adaptant à la fonction de chaque voie.

À titre d'exemple, la hiérarchisation du réseau de voirie peut retenir 3 niveaux (outre le réseau magistral) :

- le réseau principal (voiries déjà définies dans le PDU d'Ile-de-France ou à inscrire dans ce réseau principal, notamment au-delà de la zone agglomérée dense) ;
- le réseau d'échange local, qui relève du PLD ;
- le réseau de desserte des quartiers, qui relève aussi du PLD.

Pour aboutir à un réseau hiérarchisé et caractériser chacune des voiries du réseau, plusieurs analyses devront être effectuées :

- les caractéristiques actuelles de la voirie : géométrie, dessertes assurées, vocations ;
- les volumes de trafic supportés (voitures particulières, poids lourds, transports collectifs, vélos, piétons) ;
- le type de trafic supporté : transit, …
- le tissu urbain traversé par les voies ;
- les projets identifiés, afin de les prendre en compte.

Une fois le travail de hiérarchisation du réseau de voirie effectué, une charte d'aménagements de la voirie (principes) pourra être élaborée, concrétisant les réflexions préalables. Cette charte pose les principes d'aménagements et d'exploitation qui seraient souhaitables pour chaque niveau hiérarchique de voirie, principes partagés entre tous les maîtres d'ouvrage de voirie sur le territoire du PLD.

À titre d'exemple, pourront être définis les principes suivants :

- nombre de files de circulation ;
- largeurs de files maximales ;
- traitement des carrefours : giratoire, feux, priorité ;
- jalonnement : panneaux à messages variables, jalonnement des parcs-relais (P+R), aménagements cyclables…
- vitesse de circulation maximale ;
- prise en compte des modes alternatifs à la voiture : transport collectif (position des arrêts et type d'aménagement, voie de circulation réservée,…), piétons (position des cheminements, principe de localisation des traversées, largeur des trottoirs,…), cyclistes (position des pistes ou bandes cyclables, contresens pour les vélos dans les sens uniques…) ;
- prise en compte du traitement paysager et du contexte urbain : traitement des entrées de ville, des abords, plantations, éclairage,…
- principes de stationnement ;
- révision du plan des circulations.

La requalification urbaine du réseau principal de voirie, un des enjeux majeurs du PDUIF. *Photo : DREIF communication*

Déclinaison d'actions

Pour le réseau principal

Le PDU d'Ile-de-France propose qu'en fonction des capacités physiques de la voie (route nationale, route départementale), l'emprise dédiée à la circulation automobile sera limitée au profit d'un élargissement des trottoirs, de la définition d'un espace pour les transports collectifs, de plantations d'alignement et de pistes cyclables. Un soin extrême sera porté aux matériaux employés et au mobilier urbain. Les carrefours seront aménagés en places urbaines et les continuités transversales seront favorisées.

À chaque axe de voirie principale est associée une structure de projet et de concertation qui a pour obligation et objectif la définition des principes de base et des priorités à traiter pour l'axe, mais aussi l'élaboration dans les 18 mois d'un projet qui devra être réalisé au plus tard en 2005 : ce sont les comités d'axe du réseau principal de voirie. Ces comités d'axe de voirie ont pour objectif d'améliorer le partage de la voirie en faveur des transports collectifs, des vélos et des piétons, ainsi que la qualité de service du bus (fréquence, amplitude, ...).

Pour le reste du réseau de voirie, hors réseau principal

La quasi totalité des actions définies par le PDU et qui concerne le réseau de voirie ont pour objectif de partager l'espace en faveur des modes alternatifs (transports collectifs, modes doux) et d'améliorer la sécurité routière.

Nous ne développerons donc pas dans ce thème les différentes prescriptions, recommandations et orientations du PDU qui s'y rattachent mais renvoyons le lecteur aux chapitres spécifiques : transports collectifs, modes doux et sécurité routière.

Zoom : le concept de "zone 30", un environnement favorable à la vie locale

Une zone 30 désigne "une section ou un ensemble de sections de routes constituant dans une commune une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30km/h, et dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques".

Au-delà de l'objectif général d'amélioration de la sécurité routière, la mise en œuvre de zones 30 est aussi destinée à encourager les autorités locales et les gestionnaires de la voirie à créer, en concertation avec la population, un environnement favorable à la vie locale dans les quartiers où l'habitat, le commerce et la vie sociale dominent. Le PDU propose, à plus long terme, de mettre les zones 30 en réseau, dans une logique d'itinéraires pour les piétons et les vélos.

À Lorient, la première zone 30 a été mise en place en 1991. Au fil des années, l'aménagement de ces zones a été étendu à une grande partie du territoire communal, constituant ainsi un réseau. La concertation avec les habitants a accompagné la réalisation de ces aménagements. En outre, la ville propose aux promoteurs privés des conseils pour concevoir des lotissements aménagés en zone 30. La nature et la qualité des aménagements sont adaptées au quartier, ce qui induit des budgets différenciés suivant les secteurs. Le PDU de l'agglomération de Lorient affiche l'objectif d'aménager en zones 30, 50% de l'ensemble de son réseau local dans les 10 ans à venir.

Réseau de transports collectifs

Principes généraux

Le réseau ferré de transports collectifs d'Ile-de-France est principalement constitué de radiales. La première étape d'un réseau structurant de bus, notamment de rocades, a déjà été défini en zone agglomérée dense et il reste à le définir au-delà. Cette seconde étape doit d'ores et déjà être préparée par les PLD.

Comme pour le réseau principal de voirie, le réseau de transport collectif est hiérarchisé :

- le réseau des voies ferrées, dit "magistral", doit permettre d'assurer plus efficacement les déplacements à l'échelle de la métropole ;
- le réseau principal d'autobus régional, comprend les lignes structurantes et très fréquentées, soit 142 lignes existantes et 16 lignes express de pôle à pôle à créer. La démarche qualité de ces axes est détaillée dans le guide Axes. Par ailleurs, ce réseau doit privilégier l'espace public non dédié à la voiture particulière ;
- le réseau principal local, qui a les mêmes objectifs, est défini par les comités locaux en dehors de la zone agglomérée.

Le réseau Mobilien sera constitué par l'ensemble du réseau principal, axes et pôles, lorsqu'ils auront atteint les critères de qualité de service définis par le PDU.

En dehors de la zone agglomérée dense, le PDU prescrit aux comités locaux de hiérarchiser le réseau de transport collectif inclus dans le bassin de vie de leur périmètre.

Déclinaison d'actions

Prescriptions

- Prévoir des aménagements de la voirie permettant de résorber les principaux points durs de ce réseau principal.

Ces aménagements pourraient combiner :

- *réimplantation des points d'arrêts : pour optimiser le fonctionnement des systèmes de priorité dans les carrefours à feux, il faut placer le point d'arrêt après le carrefour, excepté dans le cas de difficultés techniques d'insertion ;*
- *aménagements : protections anti-stationnement dans des endroits stratégiques, modifications ou créations d'îlots, marquages au sol, réorganisation de carrefours ;*
- *dispositifs en faveur des bus : couloirs réservés, sas, priorités aux carrefours à feux ;*
- *coordination des dispositifs d'exploitation de la voirie et des bus ;*
- *le maintien de la viabilité (pour les bus en priorité) en situation perturbée : réglementation, contrôle du respect.*

- Dans les bassins de vie, les comités locaux hiérarchiseront le réseau de transport collectif inclus dans leur périmètre en définissant un réseau principal.

Comment le PLD peut-il définir le réseau principal hors zone agglomérée dense ? Le principe de hiérarchisation est similaire à celui décrit plus haut, pour la voirie.

Plusieurs niveaux peuvent être définis par le réseau principal local :

- *le réseau principal : ligne de bus porteuse d'enjeux, comme les lignes structurantes de bassin de vie, lignes de rabattement vers les gares ;*
- *un réseau de desserte locale : desserte de pôles urbains spécifiques, des quartiers, …*
- *un réseau de desserte spécifique : transport à la demande, transport de personnel…*

Le PDU précise que "les lignes concernées auront des critères de qualité (vitesse, fréquence, amplitude, services en week-end), d'accessibilité (personnes à mobilité réduite) et permettront ainsi d'améliorer le fonctionnement interne du bassin de vie".

Dans cette optique, seront mis en évidence :

- *les caractéristiques des lignes : longueur, nombre de points d'arrêt, vocations (rabattement,…) ;*
- *les données d'offre : fréquences, amplitudes,…*
- *les données de fréquentation et d'exploitation : nombre de voyages, voyages par habitant, voyageurs x kilomètres, évolutions récentes…*
- *les temps de parcours : vitesses constatées des bus (par section) ;*
- *identification des dysfonctionnements : points durs de congestion, conflits d'usage (Cf. stationnement, respect des arrêts, conditions d'accessibilité des modes doux et des PMR,…), fonctionnement des carrefours, qualité de service (régularité, sentiment de sécurité,…)...*
- *billetterie, coûts.*

Recommandations

- Mettre en œuvre le réseau principal bus ;
- Permettre une desserte fine des quartiers de ces bassins de vie grâce à l'utilisation de véhicules plus légers ;

- Mettre en place un transport régulier "virtuel" dont le déclenchement ne s'effectue que sur appel téléphonique préalable de l'usager. Ce mode d'organisation peut s'étendre et répondre aux attentes des usagers des zones rurales de faible densité identifiées par les comités locaux. Ce type de système peut être complété par les taxis à la demande ou les véhicules en libre accès.

Un certain nombre d'expérimentations de transport à la demande ont été menées :

- *le système Allobus mis en place aux alentours de Roissy pour répondre aux besoins d'accès à la plate-forme aéroportuaire de personnes y travaillant en horaire décalé ou habitant dans des territoires y étant mal reliés par les transports en commun ;*
- *le système Allegio, consistant en une offre de transports sur le sud de l'Essonne par petits véhicules de haut confort pour des trajets ne pénétrant pas dans la zone dense de l'agglomération, en complémentarité des lignes régulières de TC existantes, les voyageurs étant pris et ramenés à proximité de leur domicile ;*
- *le service de transport à la demande du pays provinois, assuré par des minibus pour relier des communes rurales à la ville centre, avec prise à domicile moyennant réservation téléphonique ;*
- *la desserte de l'intérieur de la zone d'activités portuaires de Gennevilliers par de petits véhicules (d'abord monospaces à motorisation GPL, puis minibus), reliant cette zone aux gares et lignes classiques d'autobus du voisinage, desserte assurée en service régulier aux heures de pointe et en service à la demande aux heures creuses ;*

Ces expérimentations ont connu des degrés de réussite variables : Allegio a dû être arrêté, la clientèle en étant insuffisante pour rendre l'exploitation viable financièrement. Les autres systèmes sont toujours en place, mais avec des fréquentations très différenciées qui sont évidemment conditionnées par l'étendue du service et par le potentiel de clientèle inhérent à la situation : 8 000 par semaine pour Allobus, 300 par jour à Gennevilliers, 60 par semaine dans le pays provinois à caractère très rural. Le montant de l'effort financier inévitable pour assurer la viabilité de tels services à la demande est évidemment conditionné par la fréquentation, mais aussi par le matériel et le service offert.

- Rendre possible l'accès aux lignes régulières pour les handicapés ;
- prendre en compte le transport des scolaires en encourageant, partout où c'est pertinent, le transfert des circuits spéciaux sur les lignes régulières ;
- Favoriser la diffusion de la carte Imagine'R.

Minibus - Photo : DREIF communication

- **Orientations**
- Aménager les points durs bus des autres lignes.

- **Pour aller plus loin : améliorer la qualité de service**
- exploitation / sécurité / information : équipement en système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs (SAEIV), localisation permanente des bus (régulation en temps réel, gestion des alarmes de sécurité) ;
- points d'arrêts : design, confort, accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR), protection de la pluie et du vent…
- qualité du matériel roulant : accessibilité pour tous (dispositif d'agenouillement, de palette, de plancher bas,…), bus "propres"…
- la certification "NF service" de la ligne.

- **Pour aller plus loin : améliorer l'information et la communication**

Le développement de l'information des usagers peut être illustré par l'expérimentation d'un guide transport pour information territorialisée à Montreuil et Bagnolet (quartier de la Noue), mis en œuvre par la RATP avec le soutien du STIF et la collaboration des collectivités locales. Cette expérimentation consiste en l'édition et la diffusion d'un plan spécialement adapté aux besoins de déplacements des habitants d'un quartier déterminé, leur présentant les possibilités offertes par les lignes de transport collectif desservant ce quartier (équipements desservis, points d'arrêt, amplitude de desserte, fréquences, lieux de délivrance des titres de transport, ...) et des informations sur d'autres modes de transport (aménagements cyclables, parcs de stationnement, transports spécialisés pour handicapés).

Des programmes de prévention de l'insécurité dans les transports collectifs ont d'ores et déjà été lancés :

- *Ile-de-France : Des contrats départementaux thématiques transports ont été signés en 1999 pour l'Essonne, le Val-de-Marne et Paris. Ils sont en cours d'élaboration pour les autres départements. La SNCF organise des actions auprès des scolaires, adaptées à chaque classe d'âge, qui ont touché 27 000 jeunes. Des visites au Centre de découverte du chemin de fer de Rosny-sous-Bois sont également organisées ;*
- *La Celle-St-Cloud : Des rencontres entre la SNCF et les élèves d'un lycée technique ont tissé des liens qui ont débouché sur la création d'une classe préparatoire aux métiers de service à la SNCF ;*
- *Melun : La SNCF, la CGEA et la Police Nationale organisent régulièrement des "journées civiques", où les jeunes découvrent les cabines de pilotage des trains et bus et rencontrent les fonctionnaires de police.*

Zoom : le cas du PDU local de Cergy-Pontoise

Le PDU local de Cergy-Pontoise se fixe parmi ses orientations d'améliorer l'offre de transports en commun. Cet objectif s'articule autour de 8 actions, dont la mise en œuvre se concrétisera de la manière suivante :

L'amélioration du services sur les lignes les plus fréquentées.

- Définition des objectifs d'exploitation et de qualité de services (fréquences, matériel, information,…) et programmation des actions correspondantes en concertation avec le STIF, la Région et l'État ;

- réalisation de sites propres sur l'ensemble du réseau : 10 km à l'échéance du PDU contre 2,7 km actuellement ;
- traitement des points durs ;
- à terme : certification NF services des lignes concernées.

La restructuration du réseau d'autobus

Lancement de l'étude de restructuration du réseau d'autobus fin 2000 pour une première phase de mise en œuvre en 2001 (desserte de la gare de Liesse).

Photo : DREIF communication

Une meilleure articulation des modes par l'amélioration des pôles multimodaux : cf. comités de pôle.

L'amélioration par étape de la qualité de service de l'ensemble du réseau SAN

- la signalétique vers les points d'arrêts et les pôles d'échanges ;
- l'information dynamique ;
- l'accessibilité des véhicules, qui sera assurée au fur et à mesure du renouvellement du parc ;
- la pollution.

La mise en œuvre du volet " transport " du contrat local de sécurité (CLS)

- Requalification des gares SNCF et routières ;
- sécurisation du PSR de Canrobert-gare de Pontoise ;
- mise en place de 14 agents locaux de médiation sociale dans les gares de Cergy-Pontoise ;
- mise en place d'une équipe de 12 agents de proximité urbaine pour les parkings dépendants du SAN ;
- création de "conférences de ligne" sur le réseau d'autobus du SAN ;
- recrutement de 20 agents d'accompagnement et de 10 "contrôleurs de titres" pour améliorer l'accueil et la sécurité dans les autobus ;
- actions de sensibilisation à la sécurité et à la citoyenneté dans les transports.

La mise en place de dessertes interurbaines nouvelles et l'amélioration des dessertes express existantes

Les études sont à lancer par les Conseils généraux concernés, en vue de :

- dessertes interurbaines nouvelles vers Roissy / Charles de Gaulle et Argenteuil ;
- amélioration des dessertes express existantes vers les pôles des Yvelines : Mantes, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Germain-en-Laye.

La création de nouveaux services de transport adaptés aux demandes spécifiques.

Le SAN envisage la mise en place de services à la demande, comme il en existe dans d'autres secteurs d'Ile-de-France, pour répondre à ces besoins. La mise en œuvre s'effectuera par le lancement d'un appel d'offres sur performances en avril 2001 pour une mise en œuvre au cours du 2ème semestre 2002.

Aménagement des accès aux gares et aux pôles générateurs de trafic

Principes généraux

• Les pôles Transports en Commun - Gares

Le PDU a listé les pôles d'échanges qui feront l'objet de réflexions spécifiques : 58 gares RATP, 109 gares SNCF (et 9 pôles parisiens et Marne la Vallée), 34 gares communes SNCF-RATP (et 6 pôles parisiens). Ce thème est développé dans un guide dédié aux pôles d'échanges.

Seuls les pôles inscrits au réseau principal régional ont accès aux financements spécifiques.

En dehors des pôles d'échanges identifiés par le PDU d'Ile-de-France, il appartient à l'organe délibérant du comité local de prendre en compte ces pôles dans la démarche PLD.

• Les pôles générateurs de trafic

Le comité local peut aussi se pencher sur la desserte des "pôles générateurs de trafic" (PGT) d'échelle locale, tels que les lycées, les cliniques, les zones d'activités, les centre commerciaux…

Déclinaison d'actions

■ Prescriptions

- L'aménagement des conditions psychologiques et physiques de l'attente, la création des services dans le pôle, l'extension des heures de présence des personnels dans le pôle ;

■ Recommandations

- Traiter les cheminements piétons et deux-roues dans la ville pour l'accès au pôle, y compris pour les personnes à mobilité réduite ;
- stationnement deux-roues : création de parcs sécurisés dans les gares les plus importantes. Prévoir un aménagement concomitant de pistes cyclables autour des gares, ainsi que des actions d'information ;
- résorber les éventuels points durs bus dans un périmètre restreint à définir autour des gares ;
- l'accès et l'intégration des bus, des cars dans les pôles d'échanges et les gares routières ;
- éditer un plan de situation des pôles principaux environnants ;
- améliorer, en grande banlieue, les accès aux parcs relais et leurs jalonnements, y compris pour les personnes à mobilité réduite ;
- aménager les espaces publics autour des gares de manière à favoriser leur accessibilité.

Zoom : la gare RER de Grigny : une réhabilitation concertée

"Vestige" des années 70, la gare de Grigny Centre avait un besoin pressant de réhabilitation. C'est aujourd'hui chose presque faite, puisque la SNCF et RFF ont entrepris un important chantier de reconstruction du bâtiment voyageurs, de réaménagement des quais, mais aussi de création d'un vaste parvis devant le nouveau bâtiment des voyageurs. Un projet qui s'intègre parfaitement dans l'environnement urbain, et qui est cohérent avec les objectifs du PDUIF.

Plus de lumière, plus de sécurité, plus de confort, et une intégration sans faille avec l'espace urbain environnant, la nouvelle gare de Grigny Centre s'inscrit parfaitement dans la logique du PDUIF. Les 13 000 voyageurs qui transitent chaque jour par cette gare et empruntent la ligne D du RER

vont pouvoir mesurer, d'ici quelques mois, les progrès accomplis autour de ce pôle de transports. La gare de Grigny, vestige architectural des années 70, symbole de l'éclosion des "villes nouvelles", a vécu. Le bâtiment voyageurs souterrain a été fermé il y a quelques années déjà et transféré dans un bungalow en surface.

Stationnement

Principes généraux

Le stationnement est un outil transversal ayant des implications aussi bien sur la mobilité régionale que sur l'aménagement et le développement économique des communes. Il est porteur de nombreux enjeux :

- la modification de la répartition modale des déplacements ;
- le développement économique local ;
- la préservation du cadre de vie ;
- l'accessibilité aux équipements locaux.

La demande de stationnement est variée (demande dont le motif est lié au travail, aux achats, au lieu de résidence…). Ces différents motifs peuvent être concurrents dans certains secteurs, notamment dans les quartiers mixtes (habitat, commerces, activités), ou aux abords des gares ; ils peuvent être à l'origine d'importants dysfonctionnements : gêne de la circulation générale, stationnement sur les espaces réservés aux piétons, sur les aires de livraisons…

En outre, agir sur l'offre en stationnement lié au travail constitue un important levier d'action en faveur du report vers les modes alternatifs à l'automobile : transports collectifs et modes doux. En effet, de nombreuses études ont démontré qu'à offre en transports collectifs équivalente, c'est la possibilité de stationner aisément au lieu de travail qui détermine le choix modal.

Les dispositions retenues par le PDU doivent permettre de répondre aux objectifs de réduction du trafic automobile, tout en étant compatible avec la diversité des situations existantes à l'échelon local.

Trois enjeux principaux sont ainsi définis par le PDU :

- dissuader le stationnement des migrants (motif lié au travail) et favoriser celui des résidents et des visiteurs sur les emprises publiques ;
- réduire la construction de places de stationnement dans les immeubles de bureaux dans les périmètres bien desservis par les transports collectifs ;
- améliorer le respect de la réglementation.

La déclinaison de ces enjeux passe notamment par l'élaboration de plans de stationnement locaux. Ces plans locaux doivent s'attacher à recenser l'équilibre entre l'offre et la demande de stationnement, à identifier les principaux dysfonctionnements et à définir des mesures répondant aux objectifs du PDU.

Pour plus de détails, se reporter aux guides spécifiques du PDU "Élaborer une politique de stationnement par un plan local de stationnement" et "Les normes de stationnement dans les documents d'urbanisme".

Comment un PLD peut définir une politique cohérente de stationnement ? Le plan local de stationnement

L'objectif du plan de stationnement local n'est pas d'avoir une connaissance exhaustive de l'ensemble des éléments relatifs à l'offre et à la demande

en stationnement sur la totalité du périmètre d'étude. Seront privilégiés les secteurs sensibles (centres-villes anciens, quartiers de gare, abords de grands équipements …), lieux de dysfonctionnements.

Dans ces secteurs, il s'agira alors de :

- recenser l'offre et l'usage du stationnement sur voirie, en parcs publics et en garages privés (volume, réglementation, taux d'occupation, taux de respect…) ;
- évaluer le potentiel de la demande de stationnement résidentiel, de stationnement des migrants et de celui des visiteurs ;
- évaluer la qualité de la desserte par les transports collectifs ;
- analyser les normes en vigueur (POS, PLU) ;
- évaluer les respect de la réglementation et de l'efficacité de la surveillance ;
- recenser les projets d'urbanisation.

Déclinaison d'actions

Prescriptions

- Les comités locaux PLD déclineront les modalités d'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs-relais de stationnement, et notamment dans les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux handicapés, la politique de tarification, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares et aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents, en privilégiant les véhicules peu polluants ;
- les comités locaux PLD délimiteront les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les PLU en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, tout en prévoyant les places nécessaires aux déplacements professionnels et aux véhicules utilitaires ;
- afin de mieux faire respecter la réglementation concernant le stationnement, le dispositif de prévention ou de constat des infractions sera amélioré.

À Aix en Provence, lorsqu'un surveillant aperçoit un véhicule sans ticket, au lieu de dresser un PV, il peut apposer un préavis personnalisé demandant à l'usager de régulariser sa situation dans le ¼ d'heure qui suit. Au terme de ce délai, il peut alors dresser un PV qu'il joint au préavis. Il conserve la trace de ce préavis par l'utilisation d'un carnet à souche. Ces préavis ne concernent pas les véhicules dont le ticket est en dépassement. Si le véhicule est celui d'un "habitué" , le surveillant n'utilise pas de préavis. Pour éviter toute contestation ou incompréhension, le formulaire comporte la mention : "Attention, il ne s'agit pas d'un ¼ d'heure gratuit, mais d'une tolérance accordée aux seuls usagers peu familiers du stationnement payant".

Instauré en août 1997, cette méthode a permis une baisse du nombre de PV émis de l'ordre de 30%, sans provoquer aucune baisse de recette.

Les avantages du préavis sont les suivants :

diminuer globalement le nombre de PV, éviter de sanctionner des stationnements de très courte durée, laisser le temps à l'usager de bonne foi d'aller prendre un ticket ou de faire de la monnaie, éviter au surveillant des problèmes de conscience, permettre au surveillant de prouver à l'usager de mauvaise foi qu'il ne vient pas d'arriver et qu'il stationne déjà depuis un certain temps, décourager l'usager de contester son PV, lorsqu'il constate que celui-ci est accompagné d'un préavis, ce qui signifie que le surveillant a eu le temps de constater l'infraction à deux reprises pendant son absence.
Le seul inconvénient minime de cette méthode, c'est qu'elle oblige le surveillant à remplir un formulaire supplémentaire, mais lui évite d'effectuer un "passage à blanc".

- Des actions de communication permettront de sensibiliser les automobilistes sur la gêne qu'ils occasionnent lors d'un stationnement illicite.

À Nantes, des "agents d'accueil stationnement" sans fonction d'encaissement, ont été déployés sur des zones de stationnement. Sans aucun pouvoir de répression, sinon celui de signalement, leur simple présence a permis une nette amélioration des taux de paiement, même sur les secteurs voisins, tout en assumant leur fonction de renseignements, d'orientation, d'indication de places de stationnement disponibles et de promotion des parcs publics.

Recommandations

- Dissuader le stationnement des migrants ;
- recommander aux communes, dans le cadre des plans de stationnement locaux, le stationnement réglementé à durée limitée, dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs dans lesquels il existe une demande pour du stationnement de courte durée. Il faudra prévoir des exemptions pour les résidents, si nécessaire ;
- inciter les communes à développer l'efficacité de la surveillance dans les zones de stationnement à durée limitée, notamment en accentuant la répression des infractions pour dépassement de durée.
- tout projet de création d'un parc public hors voirie doit être accompagné d'une étude de requalification de l'espace public au profit des circulations douces et des transports collectifs. Une étude analogue est recommandée dans le cadre des plans locaux de stationnement ;
- les tarifs de stationnement public (voirie, souterrain) pour les véhicules à énergie alternative pourront être adaptés ;
- l'augmentation du niveau des amendes de stationnement permettrait de dissuader les automobilistes de gêner, par un stationnement illicite, la circulation des transport collectifs, ainsi que le cheminement des piétons et la progression des vélos. Cette augmentation pourrait s'accompagner d'une taxation supplémentaire des récidives ;
- la fiscalité liée à la possession et à l'utilisation d'emplacements de stationnement résidentiel hors voirie pourra être allégée.

Contraventions - Photo : DREIF communication

■ **Orientations**

- Examiner avec les gestionnaires de garages commerciaux la possibilité d'appliquer un tarif préférentiel aux résidents ;

À Dijon, un nouveau "tarif résident" est expérimenté pour le parking Darcy-Liberté. Ce tarif, qui concerne les propriétaires de voitures domiciliés dans le quartier, donne droit à un stationnement 24H/24H pour la somme de 46 € TTC/mois, au lieu des 69 € actuels pour un abonnement mensuel. Pour pouvoir en bénéficier, il faut habiter dans un périmètre déterminé au préalable. Les justificatifs à produire sont la taxe d'habitation et la carte grise. Les mêmes résidants peuvent également bénéficier d'un droit d'occupation de la cour du Service des travaux et ce le week-end, du vendredi 18H au lundi 8H, pour un tarif de 15 € TTC/mois.

- faciliter le stationnement résidentiel sur voirie à proximité du domicile, lorsque c'est nécessaire, par l'attribution d'un abonnement payant de longue durée et à condition qu'un taux de vide suffisant existe ;
- fixer un tarif horaire sur voirie égal au minimum à celui des parcs hors voirie ;
- encourager, pour les immeubles anciens ou nouveaux, la constitution d'unités de stationnement d'une taille compatible avec des mesures de sécurisation efficace (d'une cinquantaine de places) ;
- créer sur la voirie un certain nombre de places réservées aux handicapés.

Afin de permettre aux communes de présenter au conseil municipal un rapport annuel sur le stationnement, un ensemble d'indicateurs standards seront définis au niveau régional.

Zoom : le cas du PDU local de Cergy-Pontoise

Le PDU local de Cergy-Pontoise vise à réorganiser le stationnement en tenant compte de l'évolution de l'urbanisme. Ce qui suppose :

- l'établissement d'un atlas du stationnement et la conduite d'une réflexion globale sur le stationnement public dans l'agglomération ;
- l'étude du plan de circulation et de stationnement en accompagnement des projets urbains dans le quartier de Cergy-Préfecture ;
- la rénovation du PSR d'Éragny-Neuville et du parking des Arts, regroupement des parkings Oise et Galerie à Cergy-Préfecture.

Modes doux

L'évolution des parts de marché des modes de déplacements observée au travers des enquêtes-ménages successives sur la mobilité dans les agglomérations françaises indique une diminution sensible de la part absolue et relative des modes doux, c'est-à-dire de la marche et du vélo.

Parmi les facteurs explicatifs de cette "désaffection" pour les modes doux figurent notamment les nouvelles formes d'urbanisation, qui se traduisent par une séparation des fonctions (habitat, emplois, services) et une imperméabilité des tissus urbains qui contribuent à une augmentation des distances de cheminements.

Or, de nombreuses études et enquêtes montrent que les aspirations des citoyens sont très différentes des pratiques de la ville d'aujourd'hui, et notamment il y apparaît la volonté de "réinventer" le mode piéton.

En effet, de nombreux aménagements en faveur des piétons ou cyclistes ont été pensés et réalisés, essentiellement sous l'angle de la vulnérabilité, et ont développé des solutions protec-

trices ségrégatives s'accompagnant de fortes contraintes d'itinéraires. Il s'agit au contraire de réaliser des séquences complètes qui doivent permettre une amélioration du confort et de la qualité des espaces (cheminements rétablis, temps d'attente de traversées réduits), une appropriation de l'espace public, dans le cadre d'un partage rééquilibré entre tous les modes, et ne dépendant plus prioritairement des contraintes de la circulation automobile.

Les zones 30 apparaissent comme l'un des outils les plus appropriés en faveur des modes doux, permettant d'assurer une mixité des usages en toute sécurité et à un coût limité.

Cette prise en compte des modes doux (piétons, vélos) doit s'opérer très en amont (planification, conception de projets) et selon plusieurs échelles :

- celle du territoire du PLD pour l'organisation générale de l'urbanisation, la mixité des fonctions et la continuité des aménagements ;
- celle du quartier et de la rue pour la conception urbaine, l'aménagement des espaces publics grâce, notamment, aux zones 30 ;
- celle du "bâtiment" pour l'organisation de ses accès et les circulations internes (PMR).

La première échelle, celle du territoire de l'agglomération, renvoie largement aussi au développement urbain et à la prise en compte du PDU dans les documents d'urbanisme.

La marche

Principes généraux

Les cheminements piétons doivent être aménagés pour offrir aux habitants, à l'échelle de la rue, du quartier et de la ville, des déplacements sûrs et confortables et permettre un accès facilité aux stations de transport collectif, arrêts d'autobus, stations de taxis et gares ferroviaires. En ville, les piétons sont impliqués dans un accident sur quatre environ et représentent environ le quart des victimes graves (tués + blessés graves). Les comités de pôles intègrent notamment cette question dans leurs réflexions et leurs projets.

Les besoins des piétons sont variés. On peut en distinguer trois principaux :

- la liberté de déplacement ;
- des liaisons pratiques ;
- la sûreté et l'agrément des itinéraires.

On doit aussi distinguer, parmi les piétons, des catégories particulières : les personnes âgées, les enfants et les personnes à mobilité réduite.

Les besoins des piétons peuvent se résumer ainsi :

- agrément : aménagement de l'espace public et lisibilité des itinéraires ;
- liaisons : accessibilité et axes principaux (définition d'une trame générale) ;
- sécurité : séparation ou mixité des usages.

Photo : DREIF communication

Éléments pour le diagnostic du PLD

Aucun comptage spécifique n'est possible, si ce n'est à l'échelle d'un générateur de déplacements

- identifier les générateurs de trafic piétons, en distinguant ceux qui génèrent des déplacements à l'échelle du quartier de ceux qui ont une influence plus large (ville, voire agglomération) pour les piétons ;
- repérer les dysfonctionnements : insécurité, détours, coupures, perte de temps, inconfort…

Déclinaison d'actions

Recommandations

- Améliorer le confort du piéton en offrant aux piétons une largeur suffisante de marche : largeur minimum libre de tout obstacle par l'organisation du mobilier urbain, implantation judicieuse de la signalisation, jalonnement des principaux pôles générateurs de marche, édition de plans indiquant les temps de parcours à pied.
- mise en place d'un jalonnement piétons autour des gares et de stations de métro indiquant les principaux équipements situés dans un rayon de 800 m pour rendre plus attractive la marche à pied, protection des arrêts de bus et de leurs abords immédiats contre le stationnement, mise en place de protections physiques appropriées, relèvement des amendes par changement de la classification de l'infraction ;
- amoindrir l'effet rupture de charge des parcours de piétons et leur assurer la continuité des cheminements : amélioration de la signalétique et des dispositifs d'attente des transports en commun.

Orientations

- Mettre en place des revêtements adaptés aux cheminements piétons (confort, glissance…) et un mobilier de confort, de sécurité et d'agrément (bancs, poubelles, plans de ville, arbres, éclairage…) tout en assurant une verbalisation plus forte des dépôts de déjections canines ;
- mise en réseau des zones 30 et des quartiers tranquilles.

Les centres-villes peuvent aussi être le lieu privilégié des aménagements en faveur des piétons. À Lausanne, l'utilisation des taxis est favorisée en complément des transports collectifs pour limiter l'usage de la voiture individuelle : le centre-ville a été aménagé de façon à ce que n'importe quel point de la zone piétonne soit à moins de 150 mètres d'une station de taxis.

Pour aller plus loin ; actions envisageables de planification

- Schéma des continuités piétonnes :

en amont des décisions d'aménagement, relevant de la planification, ce schéma doit permettre la mise en œuvre d'aménagements offrant aux piétons des cheminements confortables et continus pour améliorer la sécurité et faciliter l'accès aux différents générateurs de déplacements ;

- Charte des aménagements piétons :

permettant de faire émerger une culture des aménagements pour procurer davantage de confort et de sécurité aux piétons, la charte peut porter sur les critères d'implantation des passages piétons, les dispositifs permettant d'améliorer la visibilité réciproque, les refuges centraux sur la chaussée, la réglementation des passages piétons, les dispositifs anti-stationnement, les aménagements nocturnes ; l'implantation du mobilier urbain, etc... Ces recommandations sont mises en œuvre par les services des différentes communes, lors de la création ou de la réfection de voies, pour traiter les points noirs d'accidents, etc... De telles chartes ont été élaborées, notamment à Paris ou dans l'agglomération bordelaise.

Zoom : un plan piéton à Genève

À Genève, un plan piéton a été élaboré dans le but d'améliorer la sécurité des usagers, la continuité du réseau et l'embellissement des espaces publics et afin d'encourager la découverte de la ville par les habitants. Le plan indique les distances en minutes à la vitesse moyenne de 5 km/h entre les grands pôles. La distribution du plan a été accompagnée d'un véritable plan de communication.

Photo : DREIF communication

Les personnes à mobilité réduite

Principes généraux

Derrière ce vocable de personnes à mobilité réduite (PMR), il convient de distinguer des situations différentes : les personnes avec des poussettes, des caddies, des bagages, les personnes temporairement handicapées, les utilisateurs de fauteuils roulants, les personnes aveugles ou mal voyantes…

Les aménagements de l'espace public, l'accessibilité aux transports publics et aux équipements prennent trop rarement en compte ces situations et créent par là même une ségrégation dans la liberté de déplacement et dans le droit au transport.

En outre, il convient de rappeler que pratiquement 100% des déplacements comportent une phase de marche, et que tout aménagement en faveur des personnes à mobilité réduite améliore le confort et la sécurité de déplacement de l'ensemble des piétons.

L'objectif consiste donc à apporter aux espaces et aux équipements qui le nécessitent des aménagements améliorant le confort et la sécurité des déplacements des PMR, et de prendre en considération ces paramètres dès la phase de conception des nouveaux projets.

À ce titre, il conviendra de se conformer aux textes réglementaires et aux recommandations du COLIAC . La concertation avec des représentants d'associations de personnes à mobilité réduite sera privilégiée à tous les stades : diagnostic, conception, mise en œuvre.

Éléments pour le diagnostic du PLD

Devront prioritairement être repérés les importants générateurs de déplacements : commerces, équipements scolaires et de loisirs, gares et arrêts de transports collectifs, hôpitaux et plus spécifiquement générateurs de déplacements de personnes à mobilité réduite.

Les abords de ces équipements seront analysés afin de noter tous les obstacles aux cheminements : mobilier urbain mal positionné ou peu visible, hauteur de trottoir au droit des passages piétons supérieure à 2 cm, pente trop importante, escalier non équipé de plans inclinés ou d'ascenseur, déficience de l'éclairage, information accessible aux malvoyants…

Déclinaison d'actions

Prescriptions

- Mettre en œuvre les textes réglementaires et les normes de stationnement en vigueur.

C'est un travail de longue haleine qui pourra se traduire par un programme pluriannuel d'aménagements.

Les actions viseront notamment à :

- offrir des largeurs de trottoir supérieures ou égales à 1.40 m ; dégager les cheminements de tous les obstacles potentiels (Cf. mobilier urbain) ;
- abaisser les trottoirs au droit des passages piétons ; les équiper, au droit des passages piétons ainsi que les arrêts de bus, de bandes podotactiles ;
- équiper les feux d'un signal sonore, améliorer l'éclairage public ;
- aménager des rampes d'accès, des ascenseurs ;
- proposer une signalisation, un jalonnement facilement lisible et compréhensible ;
- offrir des places de stationnement réservées…
- ...

Photo : DREIF communication

Le vélo

Principes généraux

Comme dans d'autres villes, le vélo peut devenir un vrai mode de déplacement. Pour cela, le PDU veut développer le réseau cyclable, avec des itinéraires aménagés pour assurer la sécurité des cyclistes. Il faut aussi leur réserver des emplacements de stationnement suffisamment nombreux, de bonne qualité et sûrs (sur la voirie, dans les gares, sur les lieux de travail et d'habitation).

Un vaste mouvement de création puis de maillage d'itinéraires cyclables est en marche en Ile-de-France, mais de façon hétérogène. Certains itinéraires sont cohérents à une échelle intercommunale, par exemple sur le district du plateau de Saclay. Mais, ces politiques globales sont rares. Certes, le relief et les coupures (RN, voies ferrées, sortie de centre commercial …) sont autant de freins à la pratique du vélo dans certains secteurs d'Ile-de-France.

Photo : DREIF communication

La prise en compte du vélo ne concerne pas seulement les aménagements de voirie, mais aussi :

- le stationnement : des voitures et des livraisons sur voirie, des vélos dans les lieux publics, des voitures des parents d'élèves aux abords des établissements scolaires…
- la réglementation : faire le choix de mettre une rue à sens unique, limiter la vitesse de circulation à 30 km/h, voire à 10 km/h, …
- l'urbanisme, avec le choix d'implantation des bâtiments générateurs de déplacements en zone urbaine ou l'identification d'emplacements réservés pour créer des itinéraires cyclables, notamment.

Éléments pour le diagnostic du PLD

L'objectif affiché dans le PDU d'Ile-de-France est le doublement du nombre de déplacements en vélo. Pourtant, la part du vélo dans les déplacements est mal connue.

Peuvent être recherchées les données portant sur :

- la part des vélos dans les déplacements ;
- la distance moyenne des trajets effectués en vélo ;
- les motifs, caractéristiques des usagers…
- les contraintes à la pratique : relief, coupures..
- les caractéristiques des aménagements existants : itinéraires cyclables, stationnement vélo;
- les projets communaux ou intercommunaux ;
- l'accidentologie.

Déclinaison d'actions

Prescriptions

- Mettre en place dans la zone agglomérée un maillage continu d'itinéraires vélos. Ce maillage sera composé d'une part d'un réseau principal, destiné à relier les principaux bassins de vie, et d'autre part de liaisons internes à ces bassins de vie. L'ensemble de ces deux catégories de réseau devra être conçu de façon coordonnée, en prenant en compte tous les types de déplacements, et devra permettre d'accéder aux principaux équipements, dont les pôles du PDU. Les PLU et dossiers de ZAC devront prévoir les réservations nécessaires à la réalisation des liaisons manquantes.

La définition des réseaux peut se faire itinéraire par itinéraire :

- *définir préalablement la vocation de l'itinéraire : tous motifs ou promenade seulement, relier les pôles générateurs de déplacements, les points touristiques remarquables, … Une priorité peut, par exemple, être donnée aux aménagements cyclables aux abords des centres aérés qui en sont de grands utilisateurs;*
- *puis de définir l'itinéraire : à partir de la voirie existante (cf. nombre et type de trafic, type d'habitat, de stationnement, etc.), tracer un itinéraire continu en tenant compte d'obstacles tels que sorties de garages, traversée de voies ferrées ou de routes à grand gabarit, etc... Le PDU IF précise que "les itinéraires vélos (…) devront être sans détour, continus et faire l'objet de traitements spécifiques de façon à assurer une sécurité et un confort satisfaisants des déplacements à bicyclette. Pour leur réalisation, on fera en particulier appel aux dispositions de l'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie" ;*
- *aux extrémités, il faut veiller à faire se terminer les itinéraires dans des espaces adaptés (zone piétonne, trottoirs, parcs, entrée du collège…). En Ile-de-France, peu d'établissements recevant du public, autres que scolaires, sont desservis par des aménagements cyclables. Sinon, il est regrettable que les réalisations n'aboutissent pas jusqu'à la porte des établissements.*
- *les itinéraires peuvent ensuite être maillés, reliés entre eux, en prenant en compte les différentes pratiques : rabattement sur les gares pour les déplacements longue distance, réseau permettant d'assurer les liaisons à travers l'agglomération, réseau de déplacements de proximité à l'échelle des quartiers.*

La démarche suppose de prendre en compte les documents de planification existants : réseau vert, ….

- les itinéraires vélos ainsi définis devront être "sans détour", continus et faire l'objet de traitements spécifiques de façon à assurer une sécurité et un confort satisfaisants des déplacements à bicyclette. Pour leur réalisation, on fera en particulier appel aux dispositions de l'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

"À compter du 1er janvier 1998 à l'occasion des <u>réalisations ou des rénovations des voies urbaines</u>, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des <u>itinéraires cyclables</u> pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe".

- Réserver des emplacements de stationnement sur voirie pour développer l'usage des deux roues avec ou sans moteur : accessibles directement de la chaussée, en nombre suffisant (un ratio de 1 % de l'espace occupé

par le stationnement voiture est recommandé) et avec une interdistance réduite, équipés de mobilier d'accrochage.

La sécurisation des parcs à vélos par un gardiennage est évidemment une solution très satisfaisante pour la protection contre le vol. Elle est expérimentée à Neuilly-Plaisance et à Versailles-Chantiers, en y étant jumelée avec des services de location et réparation de vélos. Ces opérations, dont un bilan reste à dresser, ne peuvent évidemment être envisagées que là où le potentiel de cyclistes intéressés permet de justifier la présence permanente de personnel.

- Insérer des normes dans les documents d'urbanisme pour permettre le garage des vélos et deux roues à moteur dans les constructions nouvelles.

À Rennes, le règlement du POS (art.12) fixe un nombre d'emplacements en fonction de la zone et du nombre d'habitations. Un emplacement pour un logement construit avec une surface minimum de 1,5m². Concernant les commerces, bureaux et hôpitaux, des dispositions ont également été prises : un emplacements pour 6 lits dans les hôpitaux.

- Réserver des places aux deux roues motorisés dans les parcs de stationnement.

Parking pour deux roues - Photo : DREIF communication

Recommandations

- Mettre en place, dans un rayon de trois kilomètres autour des gares SNCF ou RER, un réseau cyclable convergeant vers celles-ci ;

- prévoir des actions d'information auprès des lieux d'emploi, d'habitat, des parcs de rabattement voiture particulière sur l'ensemble de ces aménagements ainsi que sur les horaires d'accessibilité des cyclistes dans les trains ;

- prévoir des opérations de promotion pour soutenir le développement de l'utilisation du réseau principal vélos et le respect des deux roues.

Des actions de sensibilisation peuvent être mises en œuvre :

- *diagnostic sécurité routière aux abords des établissements scolaires. Le périmètre d'un collège dépend de la carte scolaire (sectorisation) et non du périmètre communal. Des ensembles de communes sont rattachés à des établissements lointains. Il est fondamental de concevoir des rabattements cyclables sur les collèges depuis la commune d'implantation de l'établissement, mais aussi depuis les communes qui lui sont rattachées par la carte scolaire, dans la mesure où l'éloignement reste à portée de vélo (5 km au maximum ; 3 km en moyenne) ;*

- *campagne de sensibilisation dans les autos-écoles, dans les établissements scolaires…*

- *auprès des exploitants de parkings en ouvrage, pour qu'une place soit réservée aux deux-roues, avec une tarification spécifique ;*

- *auprès des aménageurs pour qu'un local vélo soit systématiquement prévu dans les nouveaux locaux d'habitation ou d'activité.*

Orientations

- Créer un centre local de ressources d'informations et de documentation sur les aménagements cyclables et la sécurité des piétons utilisateurs de deux-roues, à la disposition des élus, des techniciens et des associations ;
- proposer un accès optimal pour le roller tout en sachant que son utilisation sur les trottoirs, sur les pistes cyclables et les couloirs bus est dénoncée par les associations pour des raisons de sécurité mais aussi pour l'espace latéral dont il a besoin. Ce mode doit faire l'objet de règles strictes permettant la mixité ;
- assurer le jalonnement des itinéraires cyclables structurants pour développer l'usage de la bicyclette. Il faut permettre le repérage des itinéraires, faciliter leur accessibilité : mise en place de panneaux de jalonnement permettant de signaler les principales destinations par itinéraire, les principales sorties vers des équipements importants, ainsi que les rabattements depuis l'extérieur ; mise en place d'une cartographie issue d'un support informatique pour cyclistes urbains (itinéraires conseillés suivant des réseaux pré-étudiés, aménagements de sécurité, les zones 30, parcs à vélo importants, équipements et adresses vélocistes et autres informations utiles) ;
- pour les liaisons de quartier, assurer des itinéraires continus, les plus directs possible, aux cyclistes, en les aménageant et en les signalant de manière adéquate (en particulier en cas de travaux). L'action prévoit la mise en place d'itinéraires par une répartition de l'espace, la mise en place de contre-sens vélo et de traitements cyclables afin d'offrir aux vélos le plus de confort possible.

Dans l'agglomération de Rennes, 110 km ont été aménagés pour les deux-roues. La sécurité des cyclistes a requis la mise en place de mesures spécifiques aux carrefours : bande cyclable de présélection pour le tourne-à-gauche, le franchissement de face ou pour les deux types de trajectoire à la fois, sas à vélo, permettant aux cyclistes arrivant à une ligne de feux de se positionner devant les voitures, piste cyclable pour le tourne à droite, combinée ou non avec un sas à vélos.

Zoom

À Colombes, un réseau vert relie les principales aires de centralité de la ville pour offrir un maximum de sécurité aux piétons et cyclistes tout en confortant les pôles d'activité. Il combine notamment des bandes et pistes cyclables, des zones 30, la suppression de places de stationnement….

- …

Photo : DREIF communication

Plans de mobilité des salariés et covoiturage

Principes généraux

Les déplacements domicile-travail représentent environ 1/3 de l'ensemble des déplacements. Ils ont la caractéristique de structurer "à la source" l'ensemble des déplacements d'un individu sur une journée : un salarié se rendant sur son lieu de travail en voiture a de fortes probabilités d'effectuer l'ensemble de ses autres déplacements en voiture : achats, déjeuner, déplacements professionnels…

Il s'agit d'inciter les employeurs, publics et privés, à encourager leurs salariés à l'usage des autres modes de déplacements que la voiture individuelle : covoiturage, voiture partagée, vélo, transports collectifs, etc...

Déclinaison d'actions

Recommandations

- Une action de communication et d'incitation en direction des entreprises sera développée au niveau régional afin qu'elles réalisent des plans de déplacements de salariés. Il s'agit de sensibiliser les entreprises aux coûts réels des différents modes de déplacements et leur proposer des exemples d'actions en faveur des modes alternatifs à la voiture.

À Saint-Denis (quartier Pleyel), l'établissement d'un plan de déplacements des employés dans les grandes entreprises établies dans ce quartier est retenu en tant qu'expérimentation PDU. Des enquêtes ont été effectuées, une autre est en cours. Des scénarios doivent être élaborés en 2000 et l'expérimentation de mesures est prévue en 2001.

- L'action propose d'inciter les entreprises à organiser la pratique du covoiturage par leur salariés. La désignation d'un délégué transport dans les entreprises, la prise en charge de certains frais d'entretien du véhicule, la réservation de places de stationnement, ou encore les réductions tarifaires sur les autoroutes urbaines à péage sont des éléments à intégrer dans la politique du développement du covoiturage. La mise en place de navettes de rabattement sur des pôles d'échanges devra être envisagée. De plus, il faut prévoir des places de stationnement pour les deux-roues, qu'ils soient motorisés ou non.

En Ile-de-France, deux entreprises ont donné l'exemple : Nestlé à Noisiel et Disneyland Paris à Marne-la-Vallée ; le coût pour l'entreprise Nestlé a été de 450 €/participant. Le covoiturage a aussi été développé dans le centre Renault de Guyancourt et dans celui de PSA à Vélizy.

Selon l'Arene, 300 entreprises en Ile-de-France se sont montrées intéressées par le guide sur le covoiturage "La clef et le contact". Fin 1997, 2% des automobilistes pratiquent spontanément le covoiturage pour emmener les enfants à l'école ou se rendre à leur travail.
Les comportements tardent à changer malgré différentes tentatives. L'autoroute A14, par exemple, gratuite pour les automobilistes qui pratiquent le covoiturage à 3 personnes, ne voyait passer (date à préciser) que 110 véhicules dans ce cas chaque jour sur un trafic de 21000 véhicules ; le nombre de cartes d'abonnement covoitureur vendues a toutefois atteint 1239 en septembre 1999.
Chez Nestlé, sur les mille personnes qui viennent

en voiture, 130 environ font du covoiturage. Chez Disneyland Paris, il est possible de dénombrer 177 covoitureurs avec 2,3 covoitureurs par voiture en moyenne. La pratique du covoiturage en entreprises permet d'économiser de 22,5 (Disneyland Paris) à 27,5% (Nestlé France) d'émissions de polluants sur les trajets effectués quotidiennement par l'effectif des covoitureurs. En terme d'économie kilométrique annuelle, elle est de 416 975 km concernant Nestlé, et de 386 112 km concernant Disneyland Paris.

Orientations

- Le lancement de systèmes de voitures à usage partagé (location de courte durée) sera encouragé. Il pourra en être de même pour l'expérimentation de procédés innovants de mise en relation des candidats potentiels au covoiturage, dans la mesure où ces procédés paraîtront avoir des chances raisonnables de succès et à la condition que le champ de l'expérimentation ne concerne que les secteurs non ou mal desservis en transports collectifs.

À Angoulême, l'exploitant des transports collectifs met à la disposition de groupes d'usagers des Renault Clio (en 1995, 3 avaient été acquises et 2 étaient en circulation) pour les déplacements domicile - travail. La desserte est librement organisée par le conducteur du véhicule. Les usagers payent le carburant et un abonnement d'un montant plus élevé que celui du service d'autobus (38 à 50 € selon le kilométrage contre 29 € en 1995) ; l'exploitant des transports collectifs entretient les véhicules et paye l'assurance. Des options supplémentaires sont ouvertes : usage intégrant la mise à disposition d'une place de stationnement en parc public et utilisation des voitures en week-end.

Sécurité routière

L'insécurité routière est un drame à l'échelle du territoire national. La région Ile-de-France n'est pas épargnée. Sa réduction devient un enjeu majeur et constitue une priorité du PDUIF.

L'insécurité routière est :

- un drame social : en moyenne tous les jours, 81 accidents de la circulation nécessitent l'hospitalisation de 106 personnes. Chaque semaine, 13 personnes meurent sur les routes d'Ile-de-France ;
- un élément d'inéquité : parmi les victimes nombreux sont les piétons et les utilisateurs de deux-roues, qui comptent pour 40% des tués ; un piéton tué sur deux est un enfant de moins de quinze ans ou une personne de plus de 65 ans ;
- un gouffre économique : le coût des accidents de la route en Ile-de-France pour l'année 1996 est évalué à environ 430 millions d'euros.

Les responsabilités engagées sont multiples :

- tout d'abord les usagers, et notamment les automobilistes ; la vitesse est en effet l'un des principaux facteurs d'accident de la circulation ; en outre, même lorsque l'on est dans son droit, un peu moins de vitesse peut permettre d'éviter l'accident provoqué par un autre ;
- ceux qui aménagent la voirie ; bien des rues sont trop larges et incitent à la vitesse, bien des transitions entre voies rapides et rues banales sont trop courtes. Certes les voies rapides sont généralement moins accidentogènes que les autres voies, mais elles donnent le goût et l'habitude de la vitesse et de la sécurité passive, deux facteurs aggravant l'insécurité sur le reste du réseau viaire ;

- ceux qui contrôlent, il est certes difficile d'être partout à la fois et à tout moment et les forces de l'ordre - Gendarmerie pour les routes et Police nationale pour les rues urbaines - ont aussi bien d'autres missions que la sécurité routière. Il n'en reste pas moins que la question mérite d'être soulevée sur la meilleure stratégie à adapter pour que les campagnes de contrôle contribuent à réduite globalement les vitesses excessives. Le contrôle est un élément incontournable d'une politique de sécurité des déplacements, sur lequel il y a beaucoup à faire.

Éléments pour le diagnostic du PLD

Le diagnostic préalable à la définition des actions peut comporter les éléments suivants :

- analyse des statistiques d'accidents : évolution du nombre d'accidents au cours des 5 dernières années sur le territoire d'étude, localisation des secteurs d'accumulation d'accidents, modes impliqués, facteurs…
- analyse in situ : aménagements de la voirie, vitesses pratiquées, comportement des différents usagers (piétons, cyclistes…).

Des études spécifiques aux abords des principaux pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, gares…) pourront être réalisées, de même que des "études d'impact sécurité".

Affiche de prévention de la sécurité routière. *DREIF communication*

Déclinaison d'actions

Prescriptions

- La vitesse sur le réseau de voirie rapide et en agglomération sera mieux adaptée à la nature des réseaux et des quartiers traversés.

La réduction des vitesses passe en premier lieu par une reflexion sur la hiérarchisation des réseaux, qui peut se concrétiser par une réglementation des vitesses. Il s'agit donc de bien différencier la fonction de chaque voie : voie de transit, voie d'échanges, voie de desserte interne. De plus, cette réglementation doit s'adapter à l'environnement traversé : secteur d'habitat, d'activités... Cette connaissance est indispensable pour identifier les voies sur lesquelles la vitesse sera limitée à 50 km/h et les voies susceptibles d'évoluer vers des zones 30 (cf. ce thème).

- Des actions spécifiques seront menées pour améliorer la sécurité des utilisateurs de deux-roues à moteur. Les aménagements de voiries, les revêtements de chaussées, les équipements seront conçus pour minimiser les risques d'accidents et leurs conséquences ;
- améliorer la sécurité et le confort des piétons lors des traversées de chaussées au niveau des carrefours et en section courante, en réduisant les largeurs de chaussée à traverser et en évitant les grands carrefours giratoires en site urbain. Il faut faire respecter la réglementation en matière de réglage de feux. Des aménagements spécifiques aux mal voyants accompagneront ces mesures ;
- des actions de communication seront mises en œuvre pour aller dans le sens d'un meilleur respect des dispositions du Code de la Route notamment pour protéger les utilisateurs des modes doux.

Recommandations

- Amélioration de la sécurité devant les points singuliers (écoles, stades, gares…). Il s'agit d'offrir aux piétons des espaces suffisants et des aménagements satisfaisants (élargissement ponctuel des trottoirs, aménagements en faveur des piétons dans les carrefours proches, stationnement deux-roues).

Aménagement d'un carrefour. *Photo : DREIF communication*

Les aménagements pourront consister en une amélioration de la signalisation, en des aménagements légers ou en une reprise complète de la voirie.

Par exemple :

- *éclairage spécifique des passages protégés ;*
- *aménagement de chicanes, pour réduire la vitesse en ville ;*
- *réduction des largeurs de voirie ;*
- *aménagement de giratoires ;*
- *bandes rugueuses ;*
- *traitement paysager : choix des essences ;*
- *…*

Orientations

- La sécurité sera améliorée grâce à l'aménagement des traversées : trottoirs abaissés, réduction des largeurs de chaussée à traverser, augmentation du temps minimum de traversée pour les piétons (10 s au lieu de 6 s), en particulier autour de zones telles que les écoles, les commerces, les gares… Des documents pour les concepteurs seront élaborés et des formations mises en place ;
- la promotion du vélo passe par l'amélioration de la sécurité et du confort vélo lors de la traversée des carrefours et en approche des carrefours. Il s'agit d'offrir aux vélos des temps de sécurité suffisants, calculés sur une vitesse de 18 km/h et de mettre en place des "sas" de présélection sur les itinéraires vélos quand il est possible de tourner à gauche ;
- la mesure prévoit aussi des actions d'information des parents sur le comportement à avoir pour améliorer la sécurité (attente des enfants…).

Autres actions envisageables

Il s'agirait de créer une commission permanente afin d'assurer une veille sur la prise en compte de la sécurité dans les différents projets, notamment de voirie, et de contrôler la mise en œuvre de l'ensemble des actions de sécurité routières définies dans le cadre du PLD.

Cette commission peut notamment être composée d'élus, de techniciens de la voirie, de représentants des forces de police, de pompiers…

Zoom : La Communauté d'agglomération d'Annecy

L'aire de la communauté d'agglomération d'Annecy connaît un nombre très important d'accidents de la circulation. Outre les opérations d'aménagement de la voirie, la communauté d'agglomération a décidé de se doter de radars mobiles afin de procéder à des campagnes de contrôle.

Livraisons en ville

Principes généraux

les livraisons en ville, les points d'éclatement dans les quartiers, le développement des véhicules propres intéressent les structures intercommunales. De plus, ce sont les communes qui fixent leur propre réglementation en matière de livraisons et d'enlèvement des marchandises.

Organiser la distribution des marchandises en ville doit permettre de diminuer les nuisances liées au trafic des poids lourds, d'harmoniser les réglementations des livraisons. "…De même, il faut réaliser des pistes cyclables sûres. Pour autant, il faut toujours tenir compte des autres usages de la voirie, notamment les livraisons. Le besoin de partager la voirie, vital, ne doit pas oblitérer la réalité économique de nos territoires" (*Jean-Paul Huchon*) .

La nouvelle logistique urbaine s'appuiera d'abord sur l'amélioration des infrastructures et plates-formes existantes, en particulier celles desservies par le fer et l'eau. Par la suite, de nouvelles implantations pourront être envisagées.

Éléments pour le diagnostic du PLD

- cadre réglementaire : itinéraires spécifiques, horaires de livraison, gabarits et types de véhicules …
- flux automobiles et poids lourds : axes et trafics, goulets d'étranglement, …
- localisation des pôles générateurs de flux et liens avec les communes, localisation des commerces…
- enquête auprès des acteurs institutionnels : CCI, DDE, services de polices, syndicats professionnels de transporteurs, …
- enquête auprès d'acteurs économiques (transporteurs, commerçants…) ;
- enquête auprès des associations de quartier (notamment au cours de la phase diagnostic).

Déclinaison d'actions

Prescriptions

- Homogénéiser les plages horaires autorisées pour les livraisons ;
- harmoniser les tonnages et les gabarits pris en compte dans ces réglementations ;
- un traitement des emplacements pour livraisons sur voirie.

Recommandations

- Harmoniser les règles afférentes à la circulation des poids lourds en cherchant à réduire le nombre d'unités nécessaires pour effectuer les livraisons et les enlèvements.

Orientations

- Mise en place d'un système de "magasins de quartier" de proximité en partenariat étroit avec la profession des transporteurs. Ces magasins pourraient faire l'objet d'une gestion commune entre opérateurs privés (transporteurs, professionnels de la logistique), les communes-franciliennes et les CCI ;
- mieux intégrer, au travers des documents d'urbanisme, les marchandises dans leur environnement urbain immédiat en organisant mieux les livraisons. Trop peu de communes utilisent leurs documents d'urbanisme pour inciter les livraisons à se faire hors voirie dès que les flux deviennent trop importants.

Zoom : l'enquête auprès des commerçants dans le cadre du comité d'axe RATP 113

40 commerçants à Nogent-sur-Marne et 48 à Chelles ont été interviewés sur la base d'un questionnaire portant sur leurs livraisons (fréquence, heure dans la journée, durée, type de véhicules utilisés, pratiques de stationnement), et les habitudes de stationnement d'eux, de leurs employés et de leurs clients.

Résultats : pour les livraisons, les stationnements illicites sont très majoritaires (75%) et les commerçants ne sont pas satisfaits, ni pour leurs livraisons, ni pour eux-mêmes, ni pour leurs clients (note moyenne allant de 3,2 à 4,3 sur 10.

Stationnement gênant - Photo : DREIF communication

Articulation des projets urbains et des projets de transport

Principes généraux

L'urbanisme de ces 30 dernières années a été profondément marqué par la culture automobile. On constate ainsi que la ville s'organise de moins en moins à des échelles de quartier, en négligeant les aspects spécifiques des déplacements de proximité. De même, l'amélioration globale des moyens de déplacements motorisés, à savoir essentiellement l'automobile, s'accompagne, à budget-temps constant, d'un accroissement de la consommation de kilomètres.

Les choix de localisation de zones de développement ou de grands équipements se font souvent en ignorant les critères d'aptitude à la desserte par les transports collectifs et ne se réfèrent quasiment qu'à l'accessibilité automobile. Cela vaut aussi pour l'habitat périurbain, pour les centres commerciaux, les zones d'activités, …

Utiliser essentiellement la mobilité (automobile) des personnes comme lien entre les différentes parties et les différents composants de la ville contribue directement à la ségrégation spatiale et sociale car les personnes de classe aisée ont davantage de possibilités de se déplacer à leur guise que des personnes aux revenus modestes, plus captives de leur quartier.

Déclinaison d'actions

Prescriptions

- Les programmes urbains doivent être développés en articulation avec le développement des transports collectifs : politique de reconquête et de restructuration urbaine ou étude urbaine préalable lors de la planification d'un transport collectif lourd (gare SNCF, station de métro, tramway…) pour optimiser l'implantation des gares et des pôles d'échanges ;
- la mise en place d'une zone d'activités économiques ou d'un grand établissement public s'accompagnera d'une étude d'impact des déplacements et de la desserte, d'un plan de gestion des déplacements et d'un suivi des emplois et des impacts ;
- les créations de zones d'activités s'accompagnent d'efforts en matière de desserte non automobile, tant pour les personnes que pour les marchandises ;
- les comités locaux délimiteront les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans d'occupation des sols en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, tout en prévoyant les places nécessaires aux déplacements professionnels et aux véhicules utilitaires ;
- informer les ménages sur les surcoûts et les inconvénients dans la vie quotidienne que peuvent engendrer leurs choix de localisation.

Recommandations

- La valorisation urbaine aux abords des gares ;
- dispositions réglementaires visant à faciliter la mutation urbaine de ces secteurs devront être envisagées par les collectivités. Dans le même sens, il faut fixer un Coefficient d'Occupation des Sols plancher en fonction de la qualité d'accessibilité en transports collectifs pour freiner la croissance urbaine loin des gares ou pôles d'échange, dans des zones de bonne accessibilité en transports collectifs ;

- guide méthodologique pour les études d'impact lors de l'implantation des grands équipements publics ;
- instauration d'une étude d'impact qui prenne en compte la fonction des déplacements et les conséquences de l'implantation sur les déplacements en véhicules particuliers ;
- les rapports de présentation des documents d'urbanisme doivent s'accompagner d'un volet déplacements des voyageurs et des marchandises : volume et modes ;
- le rapport de présentation et le règlement des documents d'urbanisme devront justifier les dispositions relatives à la reconstruction du tissu existant et à l'urbanisation de nouvelles zones ;
- information préalable à la conclusion d'actes de vente ou de location (rendre obligatoire la mention "desservi" ou "non desservi par les transports publics d'Ile-de-France" dans l'affichage et la publication d'offres d'achat, de vente ou de location immobilières et foncières, dans les documents administratifs préalables à la vente ou à l'acquisition comme les certificats d'urbanisme avec une annexe sur la desserte) ;
- étudier les possibilités de valorisation et de mutation à plus long terme du tissu environnant dans sa profondeur.

Orientations

- Le développement des transports collectifs en zones urbaines sensibles (ZUS) doit être prioritaire. Elle nécessite d'apporter aux exploitants les moyens financiers, matériels et humains leur permettant d'améliorer la desserte des zones sensibles, tout en évitant de dégrader la qualité de service dans d'autres zones ;
- lutte contre la fraude et la violence urbaine.

Photo : DREIF communication

Annexes

Article 102 de la loi SRU modifiant la LOTI en y insérant l'article 28-4

"En région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu. Ils sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte. Le périmètre sur lequel sera établi le plan local de déplacements est arrêté par le représentant de l'État dans le département dans un délai de trois mois après la demande formulée.

Le conseil régional et les conseils généraux intéressés, les services de l'État et le Syndicat des transports d'Ile-de-France sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers de transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan. Le projet de plan est arrêté par délibération de l'organe délibérant de l'établissement public concerné puis sous un délai de trois mois, soumis pour avis au conseil régional, aux conseils municipaux et généraux intéressés ainsi qu'aux représentants de l'Etat dans les départements concernés et au syndicat des transports d'Ile-de-France. L'avis qui n'a pas été donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par le président de l'établissement public concerné à l'enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête et des avis des personnes publiques consultées, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public concerné.

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 plan local de déplacements doivent être compatibles ou être rendues compatibles avec ce dernier dans un délai de six mois. Les plans d'occupation des sols et les plans de sauvegarde et de mise en valeur doivent être compatibles avec le plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France et les plans locaux de déplacements quand ils existent "

Interventions des collectivités locales ou ou territoriales dans le domaine des transports public

Bien que le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) soit la seule autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, des évolutions législatives récentes permettent aux collectivités locales d'être davantage responsabilisées sur le thème des transports, notamment dans une dynamique intercommunale.

Modifié par l'article 115 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains, l'article 1 de l'ordonnance relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France (7 janvier 1959) prévoit ainsi :
"Il est constitué entre l'État, la région d'Ile-de-France, la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val de Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise, et de Seine-et-Marne, un syndicat doté de la personnalité morale, chargé de l'organisation des transports en commun des voyageurs en Ile-de-France.
En Ile-de-France, le syndicat, en conformité des règles de coordination des transports, fixe les relations à desservir, désigne les exploitants, définit le mode technique d'exécution des services, les conditions générales d'exploitation et la politique tarifaire. En dehors de Paris, des communes limitrophes de Paris et des communes desservies par les lignes du métropolitain ou les lignes de tramway qui lui sont directement connectées, il peut, à la demande des collectivités territoriales ou de leurs établissements publics de coopération intercommunale, leur confier des missions citées à l'alinéa précédent, à l'exception de la définition de la politique tarifaire, pour des services routiers réguliers inscrits en totalité dans leur périmètre, dès lors que ces établissements ont préalablement arrêté par délibération leurs orientations pour la mise en uvre locale du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. La convention prévoit, à peine de nullité, les conditions de participation des parties au financement de ces services, ainsi que les aménagements tarifaires éventuellement applicables en cohérence avec la politique tarifaire d'ensemble.
Les charges résultant pour les collectivités publiques de l'exploitation des services de transports compris en Ile-de-France sont réparties entre les membres du syndicat dans les conditions fixées par décret.
Le syndicat est administré par un conseil composé en nombre égal de représentants de l'Etat et de représentants des collectivités locales intéressées.
Le statut du syndicat est fixé par décret".

Le STIF passe des contrats avec les entreprises de transport, RATP et SNCF Ile-de-France et avec l'association OPTILE qui regroupe les 104 transporteurs privés. Il décide des liaisons à desservir (plan de transport), la consistance des services, désigne les exploitants et fixe les tarifs.

Il existe toutefois des territoires où les collectivités locales sont déjà très impliquées dans le fonctionnement des transports collectifs (en particulier les SAN, …). En outre, ces territoires sont souvent concernés par des regroupements intercommunaux : le transport s'est développé dans le cadre de l'intercommunalité ou l'intercommunalité s'est créée sur la base d'une coopération sur les transports. Les relations avec les préoccupations des usagers ont été favorisées de ce fait. Néanmoins c'est le STIF qui fixe les relations à assurer et désigne le transporteur et en assume l'essentiel du financement; il le fait en étroite concertation avec les collectivités dans le respect de la réglementation existante. La loi solidarité et renouvellement urbains a modifié l'ordonnance du 7 janvier 1959 et permet aux collectivités de mieux s'impliquer dans le développement des transports collectifs (syndicat d'agglomération nouvelle, communautés d'agglomération, district) Le STIF peut, à la demande de ces collectivités, leur confier des missions pour des services routiers réguliers, inscrits en totalité dans leur périmètre. Mais la responsabilité des tarifs reste de la seule compétence du STIF.

Les contours et les modalités de création de ces regroupements et les missions qui leur seront confiées sont encore à déterminer. La réalisation préalable d'un PLD semble être pertinente.

Bibliographie

Guides du PDUIF

Disponibles auprès de la DDE et téléchargeable sur www.pduif.org :

PDUIF

- "Guide méthodologique et technique sur les pôles d'échanges" ;
- "Élaborer une politique de stationnement par un plan local de stationnement" ;
- "Les normes de stationnement dans les plans locaux d'urbanisme"
  Méthodes et bonnes pratiques ;
- "Un plan de déplacements des employés (PDE) : faciliter les déplacements de votre personnel" ;
- "Guide d'axes".

Guides thématiques

- "Plans de déplacements urbains : guide" - *CERTU - mars 1996 - 263 pages* ;
- "PDU : prise en compte des marchandises" - *CERTU - septembre 1999 - 148 pages* ;
- "PDU : prise en compte de la pollution de l'air, du bruit et de la consommation d'énergie" - *CERTU - novembre 1999 - 300 pages* ;
- "Guide d'aménagement de voirie pour les transports collectifs" - *CERTU - janvier 2000 - 267 pages ;*
- “La priorité aux feux pour les véhicules de transport en commun” - *CERTU - août 2001 - 232 pages* ;
- "Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous" guide méthodologique - CERTU - août 2001 - 203 p*ages* ;
- "Carrefours urbains" - *CERTU - janvier 1999 - 239 pages* ;
- "Guide zone 30 : Méthodologie et recommandations" - *CERTU - mai 1992 - 64 pages* ;

- "Section 70 en agglomération : guide de conception et de recommandations" - *CERTU - juin 1996 - 47 pages ;*
- "Recommandations pour les aménagements cyclables" - *CERTU - avril 2000 - 107 pages* ;
- "Les enquêtes de stationnement" - CERTU - octobre 2000 - 116 p*ages* ;
- "Protection des trottoirs contre le stationnement" - *CERTU - décembre 1997 - 112 pages* ;
- "Le contrôle du stationnement : politiques, pratiques et méthodes" - CERTU - *novembre 2001 - 160 pages ;*
- "Le stationnement des résidents en centre-ville" - *CERTU - novembre 2001 - 136 pages ;*
- "Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie : quelle acceptabilité pour les mesures de tarification ?" - *CERTU - août 2000 - 62 pages* ;
- "Une politique de stationnement : pourquoi ? comment ?" - *CERTU - novembre 1999 - 167 pages* ;
- "Le service public de stationnement : caractéristiques des conventions d'exploitation" - *CERTU - novembre 2001 - 240 pages* ;
- “PDU et marchandises en ville” - *CERTU - décembre 2001 - 32 pages.*

Tableau de synthèse des principaux financements

Ces montants sont donnés à titre indicatif ; les montants exacts seront précisés ultérieurement.

COMITÉ LOCAL PLD

ÉTUDES

Le programme des études nécessaires peuvent faire l'objet d'une subvention de :

- 25 % de l'État } montant plafonné à
- 25 % de la Région } 1,52 € HT/habitant
- Certains conseils généraux participent au financement des études.

COMITÉ D'AXE DU RÉSEAU PRINCIPAL DE VOIRIE AVEC LIGNE(S) DE BUS

ÉTUDES

Les études sous-traitées peuvent faire l'objet d'une subvention plafonnée à 152 k€ HT :
- soit l'État où le maître d'ouvrage principal de la voirie serait une DDE ;
- soit le STIF ; } le maître d'ouvrage principal de la voirie
- soit la Région ; } serait une collectivité.

RÉALISATIONS DES PROJETS

Le financement total du traitement de l'axe se fait sur la base :

-d'un coût forfaitaire au kilomètre de voirie de 610 K€ HT
- 1/3 État ;
- 1/3 Région ;
- 1/3 STIF ;

-**et d'une subvention à 50 % (en trois tiers)** des des aménagements complémentaires décidés par les collectivités maîtres d'ouvrage **jusqu'à un montant total de dépenses de 1 220 k€ HT par kilomètre**, hors contraintes exceptionnelles d'insertion.

Sont financés, en dehors de l'enveloppe ci-dessus, selon les règles actuelles par le STIF, sur le produit des amendes, la Région et la participation des maîtres d'ouvrage :
- le matériel roulant ;
- l'équipement des points d'arrêt et le système d'information statique ou dynamique.

COMITÉ DE PÔLE TRANSPORTS COLLECTIFS

ÉTUDES

Dans le cas où il y a lieu de réaliser une ou des études destinées à préciser le contenu du projet de pôle, le STIF apporte un financement à 46 k€ TTC par pôle.

Bien évidemment pour des études d'un coût supérieur à 46 k€ TTC la contribution du STIF devra être complétée par les autres membres du comité de pôle.

RÉALISATIONS DES PROJETS

Les travaux relevant de programmes spécifiques STIF/Région pour lesquels les procédures de financements demeurent inchangées notamment :

Les travaux de construction des gares routières :
- 100 % STIF/Région à parts égales (hors TVA) dans la limite des prix plafonds (STIF/Région) fixés au 1/01/99 :
- 91,47 k€ HT par poste à quai pour les autobus standards
- 131 105 k€ par poste à quai pour les autobus articulés

Les travaux de construction des parcs de stationnement régional :
- 100 % STIF/Région à parts égales (hors TVA) dans la limite des prix plafonds (STIF/Région) fixés au 1/01/99 :
- 3 050 € HT par place au sol
- 9 150 € HT par place en étages
- 13 720 € HT par place en souterrain en sites très contraints

Les travaux de mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite :
- 100 % Région ou STIF ;

L'aménagement de sécurité (pour les 55 gares de la liste sécurité autres que les opérations de rénovation des gares) :
- 100 % STIF/Région à parts égales dans la limite d'un prix plafond de 457,4 k€.

La rénovation des gares SNCF :
-152,45 k€ SNCF (Transilien)
-152,45 k€ Région (CPER) si engagement financement SNCF

Pour les pôles du réseau principal du PDUIF, les autres investissements, dans la limite d'un plafond de 3 005 000 € HT, réalisés dans le cadre d'un contrat de pôle au titre du PDUIF sont financés selon la clé suivante :
- 25 % État
- 25 % Région
- 25 % STIF
- 25 % collectivités locales ou exploitant du réseau ferré } l'un ou/et l'autre selon le domaine territorial du maître d'ouvrage sur lequel on intervient

AUTRES FINANCEMENTS

REALISATIONS

Site propre/protégé bus :
- 50 % Région ; - 50 % STIF.

Priorité bus/feux tricolores :
- 50 % Région ; - 50 % STIF.

Arrêts bus y compris accessibilité :
- 50 % Région ; - 50 % STIF.

Circulations douces (subvention de la Région)

Réseaux locaux maillés
- les études préalables à la mise en œuvre :
- 40 % du coût hors taxe ;
- 50 % pour les projets menés par une structure intercommunale.

pour les réseaux des travaux définis à l'issue de l'étude préopérationnelle de faisabilité et de programmation :
- 30 % de leur coût hors taxe ;
- 40 % en cas de réalisation intercommunale.

Liaisons cyclables d'intérêt régional
(desserte des gares et lycées, itinéraires intercommunaux, stationnement des vélos)
- 50 % du montant hors taxe.

N'hésitez pas à consulter les sites de nos partenaires pour en savoir plus sur les financements qu'ils proposent :

- Région : **www.iledefrance.fr**
- STIF : **www.stif-idf.fr**

D'autres financements existent : crédits politiques de la ville, programmes de sécurité routière, etc...

Liste des sigles

AO : autorité organisatrice des transports ;
BET : bureau d'études technique ;
CCI : chambre de commerce et d'industrie ;
CERTU : centre d'Étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques ;
CLS : contrat local de sécurité ;
COLIAC : comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti ;
COS : coefficient d'occupation des sols ;
CPER : contrat de plan État-Région ;
CT : comité technique ;
DDE : direction départementale de l'Équipement ;
DREIF : direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France ;
EPCI : établissement public de coopération intercommunale ;
GART : groupement des autorités responsables des transports ;
IAURIF : institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France ;
LAURE : loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
LOTI : loi d'orientation sur les transports intérieurs ;
P+R : parc-relais ;
PDP : plan de déplacements de Paris ;
PDU : plan de déplacements urbains ;
PLD : plan local des déplacements ;
PLU : plan local d'urbanisme ;
PMR : personne à mobilité réduite ;
POS : plan d'occupation des sols ;
PSMV : plan de sauvegarde et de mise en valeur ;
PSR : parc de stationnement régional ;
PV : procès verbal :
RATP : régie autonome des transports parisiens ;
SAEIV : système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs ;
SAN : syndicat d'agglomération nouvelle ;
SCOT : schéma de cohérence territoriale ;
SIEP : syndicat intercommunal d'étude et de programmation ;
SNCF : société nationale des chemins de fer ;
SRU : solidarité et renouvellement urbains (loi) ;
STIF : syndicat des transports d'Ile-de-France ;
TC : transports collectifs ;
VNF : voies navigables de France ;
ZAC : zone d'aménagement concerté ;
ZUS : zone urbaine sensible .

Rédaction

Codra
157, rue des Blains - 92 220 Bagneux

DREIF

Conception et réalisation

DREIF/DIT - AEGE/G. Caviglioli

Illustrations : J.-F. Rey

Crédits photographies

DREIF Communication : MM. Gauthier, Guilho, Gobry

Achevé d'imprimer en septembre 2002

12,50 €

Direction Régionale de l'Équipement
d'Ile-de-France
21-23, rue Miollis
75732 - PARIS

Diffusé par la Documentation Française
29, quai Voltaire
75344 Paris cedex 07
Tél. : 01.40.15.70.00

PDU - 21-23, rue Miollis - 75732 PARIS cedex 15
Sur le site internet : www.pduif.org
document téléchargeable dans les rubrique (mise en oeuvre et documentation)

ISBN : 2-11-092300-8