



MISE EN ŒUVRE À L'ÉCHELLE LOCALE
DU PLAN DE DÉPLACEMENTS
URBAINS D'ÎLE-DE-FRANCE

ÉLABORER SON PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS



1 QU'EST-CE QU'UN PLD ?

Les **Plans locaux de déplacements (PLD)** sont les outils privilégiés de définition et de mise en œuvre à l'**échelle locale des politiques de mobilité**. Les PLD **présentent et détaillent le contenu du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)**.

Le PDUIF fixe pour l'ensemble du territoire régional les orientations pour l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

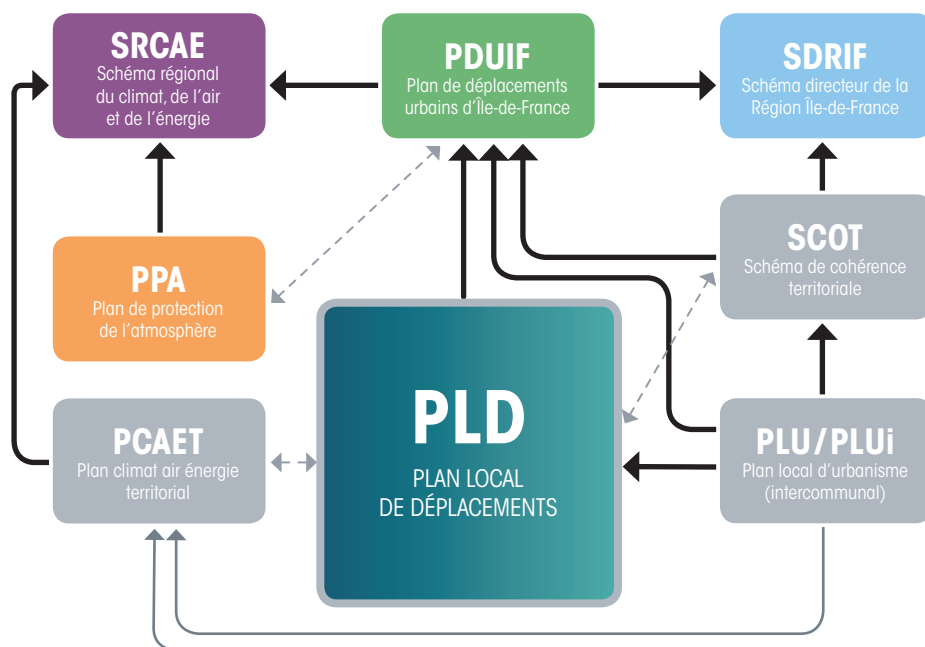
QUI L'ÉLABORE ?

Le PLD est élaboré à l'initiative d'**un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), d'un établissement public territorial (EPT) ou d'un syndicat mixte** en associant tous les partenaires concernés : communes, conseils départementaux, conseil régional, STIF, État, représentants des professions et des usagers des transports, CCI, associations, etc.

LE PLD : AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITÉ, D'AMÉNAGEMENT ET D'ENVIRONNEMENT

Le PLD doit être compatible avec le PDUIF.

Les PLU et PLUi doivent être compatibles avec le PDUIF et le PLD.



- Est compatible avec
- Prend en compte
- ← - - - Cohérence à assurer (pas de lien réglementaire)
- Document établi par la Région et l'État
- Document établi par la Région
- Document établi par l'État
- Document établi par les communes et/ou les EPCI/EPT

Source : STIF/DIDAET-EG, 2015.

2

QUE PEUT APPORTER UN PLD SUR UN TERRITOIRE ?

Accéder plus facilement aux emplois, à l'école, à la culture, aux soins, aux loisirs : voici un enjeu fort partagé par toutes les collectivités. Mais comment faciliter les déplacements de tous en réduisant les impacts sur l'environnement ?

Un PLD organise les déplacements sur l'ensemble d'un territoire et pour tous les modes de déplacement : la circulation des piétons, des vélos et des automobiles, le stationnement, les transports collectifs, le transport et la livraison des marchandises. Le PLD formalise un programme d'actions en matière de mobilité sur 5 ans.



La mise en place d'un plan de déplacements entreprises ou inter-entreprises entraîne un report modal moyen des salariés de la voiture vers d'autres modes de déplacement à hauteur de 5,7 % (évaluation nationale des PDE, ADEME, 2009).

UNE CONTRIBUTION AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Exemples d'actions

- Accompagner et inciter les entreprises dans l'élaboration de plans de déplacements entreprises ou inter-entreprises pour faciliter les déplacements de leurs collaborateurs
- Réglementer le stationnement dans les quartiers commerçants
- Fiabiliser la circulation des bus en réalisant des aménagements adéquats sur la voirie et aux carrefours
- Réaliser des itinéraires cyclables en direction des zones d'activités
- Prévoir des places de livraison adaptées, bien situées et en nombre suffisant

DES RUES ET DES ROUTES PLUS SÛRES

Exemples d'actions

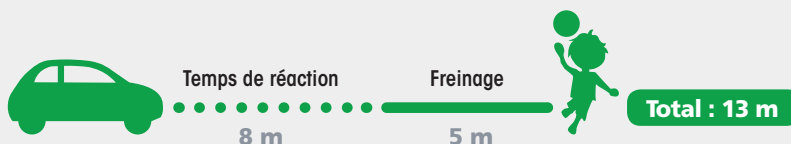
- Réduire les vitesses autorisées, notamment aux abords des écoles, dans les centres-villes et les rues résidentielles...
- Réaménager les carrefours dangereux
- Sensibiliser les publics les plus vulnérables (jeunes, usagers de deux-roues motorisés, personnes âgées...) à la sécurité routière
- Réduire la longueur des traversées piétonnes et dégager la visibilité entre usagers en supprimant le stationnement en amont de chaque passage piétons



Dans 60 % des accidents piéton contre véhicule, le conducteur ne réalise pas de manœuvre d'urgence et donc percute le piéton à la vitesse à laquelle il circule avant l'accident. Lors d'un choc avec un piéton à 50 km/h, le risque de décès est multiplié par 6 par rapport à un choc à 30 km/h.

Temps de réaction : environ 1 seconde (freinage par temps sec)

À 30 km/h, si un enfant s'élance à 13 m devant un automobiliste, celui-ci peut s'arrêter à temps.



À 50 km/h, l'automobiliste n'aura même pas commencé à freiner et renversera l'enfant.



Source : Sécurité routière, repris par le Cerema, 2008.

UN ENVIRONNEMENT URBAIN MOINS BRUYANT

Exemples d'actions

- Abaisser les vitesses maximales autorisées en ville
- Encourager la pratique des modes actifs
- Encourager les livraisons par des véhicules plus silencieux (camions électriques, triporteurs...), notamment la nuit



La diminution de **20 km/h** de la vitesse de circulation d'une voie permet de réduire d'environ **3 dB(A)** le bruit à ses abords.

UNE MEILLEURE SANTÉ POUR TOUS

Exemples d'actions

- Créer des synergies entre les politiques de promotion de la santé (contrats locaux de santé, etc.) et de mobilité
- Favoriser la cohésion sociale par l'aménagement d'espaces publics partagés de qualité (jalonnements piétons, zones de circulation apaisée, zones piétonnes...)
- Améliorer le sentiment de sécurité par des aménagements adéquats (notamment éclairage et ambiance) et concertés avec le public
- Privilégier les actions en faveur des mobilités actives dans les quartiers en politique de la ville
- Sensibiliser les jeunes publics aux choix modaux possibles
- Inciter les personnes âgées à la pratique des modes actifs pour prolonger leur indépendance et leur permettre de garder une activité physique régulière
- Faire du conseil en mobilité pour accélérer les changements de comportement
- Inciter les publics atteints par des pathologies chroniques (surpoids, obésité, diabète...) à la pratique des modes actifs pour réduire les risques de complications liés à leur pathologie et améliorer globalement leur bien-être



30 minutes de vélo ou de marche active par jour réduisent fortement le risque de maladies (surpoids, obésité, mais aussi certains cancers, risques d'hypertension...) grâce à l'augmentation de l'activité physique quotidienne. En Île-de-France, 30 % des personnes âgées de 18 à 75 ans présentent un niveau d'activité physique limité, considéré par l'OMS comme entraînant des conséquences néfastes sur la santé. (Source : ORS IDF)

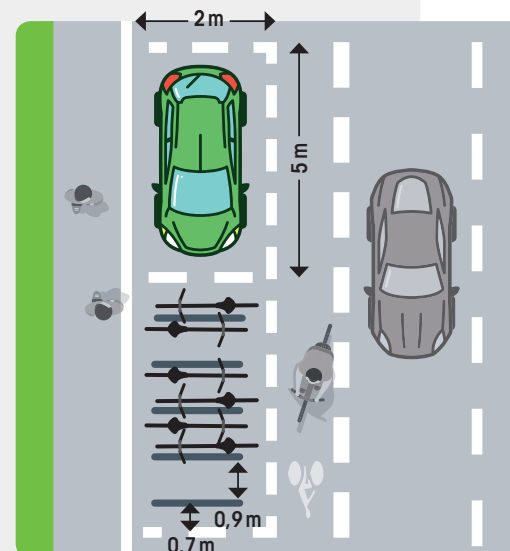
UN TERRITOIRE PLUS ACCESSIBLE POUR TOUS

Exemples d'actions

- Faciliter l'intermodalité en réaménageant les pôles d'échanges et en améliorant l'information aux voyageurs
- Développer des aménagements cyclables continus et du stationnement vélos à proximité des équipements publics et des gares
- Identifier les besoins de développement du réseau de bus en fonction du développement urbain, des nouveaux équipements publics et pour palier aux éventuelles carences actuelles
- Diminuer l'encombrement des trottoirs pour améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sur l'espace public



1 place de stationnement voiture = 10 vélos stationnés



UNE VIE LOCALE PLUS AGRÉABLE

Exemples d'actions

- Faire des quartiers de gare des lieux de vie denses et multifonctionnels
- Développer des zones de circulation apaisée dans les centres-villes et les quartiers résidentiels pour une meilleure cohabitation entre tous les usagers de l'espace public
- Créer des itinéraires piétons et cyclables dans les quartiers pour réduire les distances à parcourir
- Créer des places de livraison adaptées pour limiter les encombrements de l'espace public
- Aménager chaque rue en adéquation avec ses fonctions circulatoires et ses fonctions urbaines



La **vitesse** des véhicules motorisés a une forte influence sur l'**équilibre** entre la vie locale et la circulation.



Source : Cerema, 2008.

UNE QUALITÉ DE L'AIR AMÉLIORÉE

Exemples d'actions

- Mettre en place des bornes de recharge électrique pour inciter à l'usage des nouveaux véhicules
- Lorsqu'une offre alternative à la voiture existe, utiliser le levier du stationnement pour favoriser l'usage des autres modes
- Prendre des arrêtés de circulation en fonction des niveaux de pollution des véhicules de livraison



En Île-de-France, **32 %** des émissions de gaz à effet de serre, **56 %** des émissions d'oxyde d'azote (NOx), **28 %** des PM10 et **35 %** des PM2,5 sont dus au trafic routier (Airparif, 2012).

Toute action locale, même dans un secteur non directement concerné par les niveaux de pollution les plus élevés, est utile pour contribuer à la diminution générale du niveau de pollution compte tenu des niveaux importants de pollution constatés, y compris en situation de fond.



3

QUELLES ACTIONS

DANS UN PLD ?

Le PDUIF fixe les objectifs d'évolution de l'usage des modes de déplacements, sur la période 2010-2020, pour atteindre une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport. Dans un contexte d'augmentation des déplacements des Franciliens de 7 %, il s'agit d'atteindre :

- une **baisse de 2 %** des déplacements **individuels motorisés**
- une **augmentation de 10 %** des déplacements **à pied et à vélo**
- une **augmentation de 20 %** des déplacements en **transports collectifs**

Pour cela, il est nécessaire de changer les conditions de déplacements et les comportements. À cet effet, le PDUIF définit 34 actions à mettre en œuvre par les acteurs de la mobilité en Île-de-France.

Parmi les 34 actions du PDUIF, 12 relèvent essentiellement de la **responsabilité des EPCI/EPT ou des communes**. Ces 12 actions doivent être le socle du plan d'actions du PLD.

PDUIF : 9 DÉFIS DÉCLINÉS EN 34 ACTIONS

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



VOLET SOCLE PLD : 12 ACTIONS OPÉRATIONNELLES

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

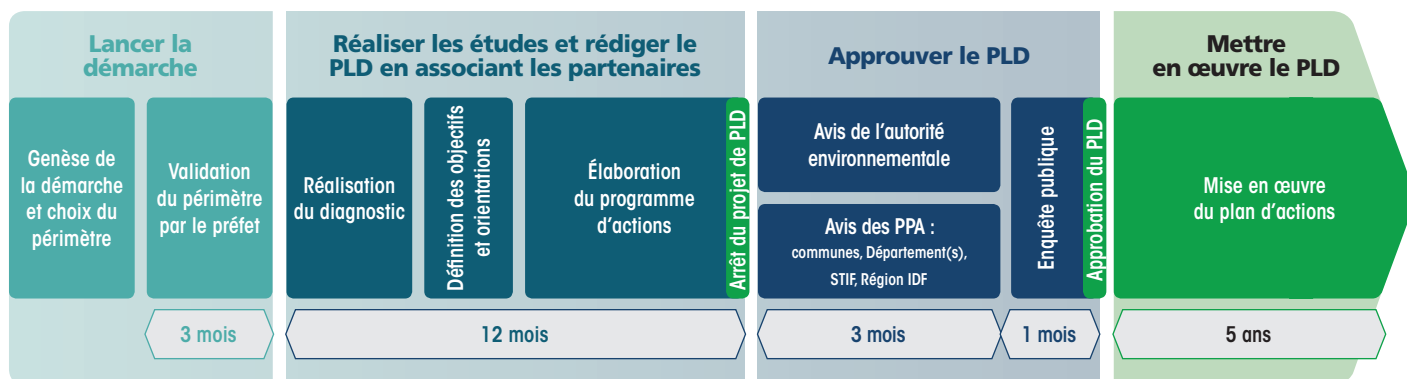
VOLET À LA CARTE PLD

Actions à choisir parmi les autres actions du PDUIF en fonction des caractéristiques des territoires



4

QUEL EST LE PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLD ?



5

QUELS FINANCEMENTS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE DU PLD ?



Afin d'atteindre les objectifs du PDUIF, le STIF et la Région Île-de-France ont défini des **politiques d'accompagnement financier** des collectivités territoriales dans l'élaboration de leur PLD et la mise en œuvre des actions sur l'ensemble des thématiques. De plus, un **guide pratique pour l'élaboration d'un PLD** a été réalisé par le STIF à l'attention des maîtres d'ouvrage pour les accompagner tout au long de la procédure.

LE +

Les territoires disposant d'un PLD approuvé avec avis favorable de la Région Île-de-France seront prioritaires pour bénéficier des dispositifs de financement régionaux prévus dans le Plan Régional d'action pour une Mobilité Durable.

→ pduif.fr

Le site internet regroupe des **actualités**, un **agenda**, un **lien vers les PLD** approuvés et en cours, des **exemples de bonnes pratiques**, des **outils pratiques** et **methodologiques**.