



# 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, collectivités 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](http://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*

