

### III L'après PDU : quels outils mobilisables pour les territoires

Si le PDU se veut la feuille de route des collectivités en matière de déplacements, il n'en constitue pas pour autant le seul levier d'action en matière de mobilité.

En effet, une fois le PDU élaboré et approuvé, la phase opérationnelle peut s'engager. Il faut alors trouver des relais dans l'action au quotidien afin d'assurer un portage efficace du programme d'actions.

d'établissements scolaires (PDE, PDA, PDES, ...). il s'agit de sensibiliser les citoyens à l'écomobilité au travers de démarches participatives au plus près de leur fonctionnement quotidien au moyen d'un plan d'actions. La contractualisation avec la collectivité va parfois jusqu'à une participation supplémentaire au financement du coût des abonnements aux transports collectifs pour les employés.



guides ADEME pour l'élaboration des PDE - PDES



#### III.1 Une transcription progressive

Les réflexions conduites à l'échelle globale d'un territoire peuvent utilement nécessiter une traduction plus localisée. Il s'agit alors de plans de déplacements locaux ou plans de secteurs. Ces derniers ont vocation à caractériser les déplacements à l'échelle communale ou du quartier et à affiner la réflexion et les actions sur ces territoires.

Le PDU s'impose également aux plans locaux d'urbanisme. Ces derniers ne doivent pas faire obstacle au plan d'actions du PDU mais au contraire en favoriser la mise en œuvre concrète. Le PLU devient alors un levier de l'action territoriale au travers d'outils mobilisables notamment dans le règlement et les documents graphiques. Le CERTU travaille d'ailleurs à l'élaboration d'un guide méthodologique à paraître en 2013 et mettant en avant une prise en compte des déplacements dans les documents de planification.

#### III.2 La mobilisation des acteurs territoriaux :

Au travers de démarches telles que les plans de déplacements d'entreprises, d'administrations ou

#### III.3 Une vision convergente d'aménagement

La démarche de contrat d'axe, sur la base d'un partenariat volontaire, ambitionne de construire la ville durable en articulant urbanisme et transport. La clef du dispositif réside en une concentration de l'action ainsi que des moyens financiers et en ingénierie sur l'aménagement urbain autour de secteurs desservis par un réseau de transports collectifs.

On citera également le plan ville durable qui, au travers des appels à projet éco-cité, éco-quartiers, TCSP et nature en ville, contribue à inventer l'urbanité et les mobilités de demain.



En définitive, l'action locale est plurielle et s'invente au quotidien, au travers des spécificités territoriales, pour faire émerger des actions et solutions innovantes dans la perspective d'une société plus durable.

conception et rédaction : Thomas TOURNAY DREAL Picardie – Animation Territoriale et Observatoires  
cartographie : Gauthier CROCHU DREAL Picardie – Animation Territoriale et Observatoires

La lettre de l'ORT – n°36  
décembre 2012  
Directeur de la publication :  
Philippe CARON  
Réalisation - impression :  
Direction Régionale de  
l'environnement et  
de l'aménagement et du  
logement de Picardie  
ISSN : 1299-9733



## LA LETTRE DE L'ORT – n°36 Stratégies territoriales et déplacements les plans de déplacements urbains en Picardie

Apparus au début des années quatre-vingt, les plans de déplacements urbains (PDU) constituent aujourd'hui l'un des fondements majeurs de la politique de mobilité au niveau territorial. Document sectoriel, visant à l'organisation du transport de personnes et de marchandises à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, il a pour objectifs d'assurer un usage coordonné de tous les modes de déplacements ainsi que de promouvoir des modes moins polluants et moins consommateurs d'énergie.

Quels sont les enjeux de telles démarches et comment en prolonger concrètement l'action sur les territoires ?

### I Contexte national, des démarches évolutives

#### I.1 Quel cadrage, ...

C'est la LOTI (loi d'orientation sur les transports intérieurs) qui, la première, en 1982, a permis aux autorités organisatrices de transports urbains d'élaborer un document cadre pour l'application des politiques de mobilité urbaine : le PDU. Il faudra toutefois attendre 1996 avec la loi sur l'air pour lui adosser un caractère obligatoire et en faire préciser procédure et contenu.

Au fil des ans, ce document sectoriel s'est vu progressivement investi d'enjeux transversaux comme l'intégration entre urbanisme et transports, la sécurité routière (avec la loi SRU en 2000) ou encore l'accessibilité (loi 2005 portant sur l'égalité des droits et des chances).

Avec la prise de conscience environnementale, la procédure a été complétée par une évaluation spécifique depuis 2006. L'évolution la plus récente relève de la loi Grenelle 2 de 2010, qui impose la mesure des émissions de gaz à effet de serre évitées par la mise en œuvre du plan.

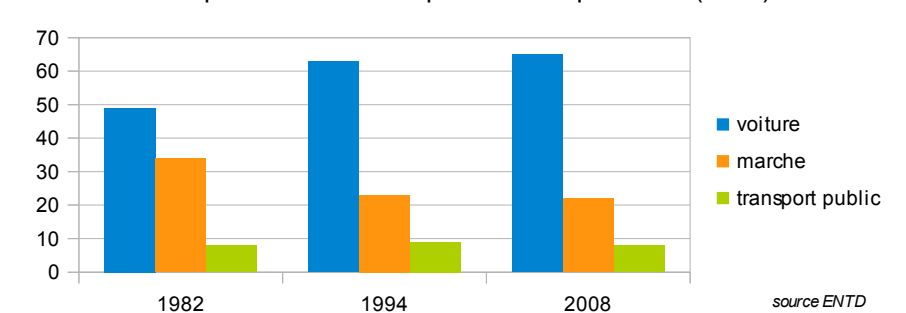
Aujourd'hui, les PDU doivent donc relever le défi ambitieux d'agir sur les politiques sectorielles de transports collectifs, de la voirie, de la marche, du vélo et du stationnement tout en conduisant une réflexion transversale au service d'une vision globale et cohérente de ce que devra être la ville de demain plus responsable et solidaire.

#### I.2 ... pour quels résultats ?

La première génération de PDU peut être qualifiée de « bâtisseuse ». Ces derniers ont en effet eu pour ambition le développement et l'étoffement du réseau de transports en commun pour répondre à l'objectif d'offrir une alternative réelle à l'automobile et de permettre un véritable report modal. Ce sont ainsi les villes centres qui ont constitué le cœur de cible de cette première étape.

Avec l'émergence des générations suivantes, l'enjeu s'est progressivement reporté au-delà de l'unité urbaine : le regard se porte désormais sur la périphérie immédiate et plus lointaine.

Evolution de la part modale des déplacements quotidiens (en %)



Observatoire  
Régional des  
Transports  
56 rue Jules Bami  
80 040 Amiens Cedex 1  
Tél : 03 22 82 25 87  
Fax : 03 22 91 73 77  
info@ort-picardie.net



On passe alors d'une logique d'équipement à une logique intégratrice visant à limiter la demande en déplacements en assurant une meilleure synergie entre urbanisme et déplacements et en organisant l'articulation avec les AOT départementales et régionales.

Depuis plusieurs années, l'innovation est de mise et les démarches visant à offrir un service de proximité se multiplient. On citera ainsi en exemple le développement du

vélo-partage qui trouve un public toujours plus grand dans les grandes agglomérations.

Loin de s'apparenter à des démarches de chambre, les PDU répondent aux problèmes du quotidien (stationnement, déplacements domicile travail, loisirs, ...) et c'est en ce sens que les territoires innovent pour associer une population intéressée notamment au travers de démarches citoyennes.

**Quelques chiffres clefs : (source SRCAE)**

- 27 km c'est la distance moyenne des déplacements domicile-travail en Picardie (soit 5 km de plus que la moyenne nationale)
- 70% des déplacements sont réalisés au moyen de véhicules individuels motorisés contre 6% pour les transports en commun
- Les déplacements individuels motorisés représentent 96% des consommations d'énergie du transport de personne et 15% des émissions de gaz à effet de serre de la Région.
- 36% des émissions de gaz à effet de serre des transports proviennent des déplacements domicile-travail et domicile-études
- 25% des communes picardes ne sont pas couvertes par un réseau de transport en commun.



**Transports & urbanisme**

**II État d'avancement des démarches picardes :**

Les lois Grenelle sont venues bouleverser la réflexion en matière de déplacements.

En effet, les plans de déplacements urbains (PDU), documents de planification sectoriels dédiés aux démarches prospectives de mobilité relevaient précédemment de démarches obligatoires ou volontaires.

**II.1 La situation aujourd'hui**

Ainsi, seules les autorités organisatrices de transports urbains dont les périmètres de transports urbains (PTU) sont inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupent celles-ci, sont tenues réglementairement d'élaborer un PDU.

Cette liste figure dans le code de l'environnement et inclut jusqu'à présent pour la Picardie la seule agglomération d'Amiens. L'agglomération de Creil a dépassé le seuil de 100 000 habitants récemment. La mise à jour réglementaire attendue dans les mois à venir devrait donc l'inclure dans la liste des agglomérations pour lesquelles un PDU est obligatoire.

Trois PTU seront alors concernés, car ils appartiennent tous à l'agglomération INSEE de Creil : la communauté d'agglomération de Creil, la communauté de communes de Pierre sud Oise et la commune de Liancourt.

En deçà de ce seuil, les territoires peuvent s'engager volontairement dans une démarche identique visant à rationaliser les déplacements et à intégrer cette problématique dans l'aménagement du territoire. Les

communautés d'agglomération du Beauvaisis et de Saint-Quentin ainsi que la ville de Crépy-en-Valois se sont engagées en ce sens.

**II.2 Les évolutions en cours**

Face à cette dichotomie réglementaire, la loi du 12 juillet 2010, portant engagement national pour l'environnement, vient impulser une dynamique nouvelle par deux dispositions portant sur le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) :

- dès lors que l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) est compétent en matière d'urbanisme, tout PLU se conçoit désormais sur l'ensemble du territoire intercommunal
- si cet EPCI est également autorité organisatrice de transport (AOT), le PLUi ainsi élaboré tiendra lieu de PDU.

En Picardie, on dénombre une dizaine d'intercommunalités disposant de la compétence planification ou pour laquelle la délégation par les communes membres est en cours. Parmi ces territoires, les communautés d'agglomération de la région de Compiègne et de Saint-Quentin disposent de la double compétence urbanisme-transport. Des plans locaux d'urbanisme intercommunaux tenant lieu de PDU devraient par conséquent y voir le jour d'ici 2016, date limite fixée par la loi pour approuver ce nouveau document.

La carte ci-contre représente une photographie du territoire picard en fin d'année 2012 en distinguant les démarches obligatoires, volontaires et Grenelle. Elle rappelle également le périmètre des intercommunalités compétentes en urbanisme et celui des AOTU.

**ETAT D'AVANCEMENT DES PDU 2012 EN PICARDIE**

