

# LES PLANS DE DEPLACEMENT URBAINS

## HISTORIQUE JURIDIQUE ET ORIGINE

Les plans de déplacements urbains (PDU) ont été définis dans la **loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)** du 31 décembre 1982. Leur contenu a été précisé dans la **loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie** du 30 décembre 1996 (**LAURE**), qui les a également rendus obligatoires dans les périmètres de transports urbains (**PTU**) inclus les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La **loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains** du 13 décembre 2000 (**SRU**) a renforcé la portée et le contenu des PDU. Par conséquent tous les PDU obligatoires devaient être conforme avec la loi SRU avant le 13 décembre 2003. Cette obligation de conformité a été différée à 2006.

## DEFINITION

Les PDU visent à définir, dans les périmètres de transports urbains PTU, les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement, avec un objectif d'usage équilibré des modes, de promotion des modes moins polluants et économes en énergie.

## ELEMENTS CONSTITUTIFS

*Les objectifs visés sont les suivants :*

- ◆ Renforcer la cohésion sociale et urbaine
- ◆ Etablir un calendrier des réalisations
- ◆ Intégrer la sécurité des déplacements
- ◆ Développer le volet stationnement et réorienter celui sur les marchandises
- ◆ Favoriser la réalisation de plans de mobilité des établissements
- ◆ Mettre en place des mesures de tarification et de billettique intégrées

*Dans le but d'atteindre ces objectifs, les PDU doivent respecter des orientations :*

- ◆ **La diminution du trafic automobile** (Voitures Particulières)
- ◆ **Le développement des transports collectifs (TC) et des moyens de déplacements économes et les moins polluants** (notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied)
- ◆ **L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération**, afin de rendre plus efficace son usage (affecter différents modes de transport et favoriser la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation)
- ◆ **L'organisation du stationnement**
- ◆ **Le transport et la livraison des marchandises** (de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement)
- ◆ **L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel** (l'utiliser les transports en commun et le covoiturage)
- ◆ **La sécurité de tous les déplacements**
- ◆ **L'encouragement au développement de plans de mobilité pour les entreprises**
- ◆ **Le développement de la tarification intégrée pour l'ensemble des déplacements**

**N.B. :** Les 3 dernières orientations ont été rajoutées par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU).

## ETAPES D'ELABORATION

1. Pré-diagnostic et Diagnostic
2. Scénarios et études de solutions
3. Evaluation puis "choix" du pré-projet par délibération de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU)
4. Soumission pour avis aux personnes publiques et concertation préalable avec la population (3 mois)
5. Prise en compte des avis et des résultats de la concertation
6. Enquête Publique (Délai minimum de 1 mois)
7. Procédures administratives :
  - Transmission du rapport au commissaire enquêteur
  - Transmission du dossier par le préfet au président du tribunal administratif et à l'autorité organisatrice
  - Modifications éventuelles du projet
8. Approbation définitive du PDU par l'autorité organisatrice

## ECHELLE

La réalisation du PDU est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Néanmoins, les agglomérations de moins de 100 000 habitants peuvent également élaborer un PDU volontaire. L'île de France a adopté un PDU sur son échelle régionale.

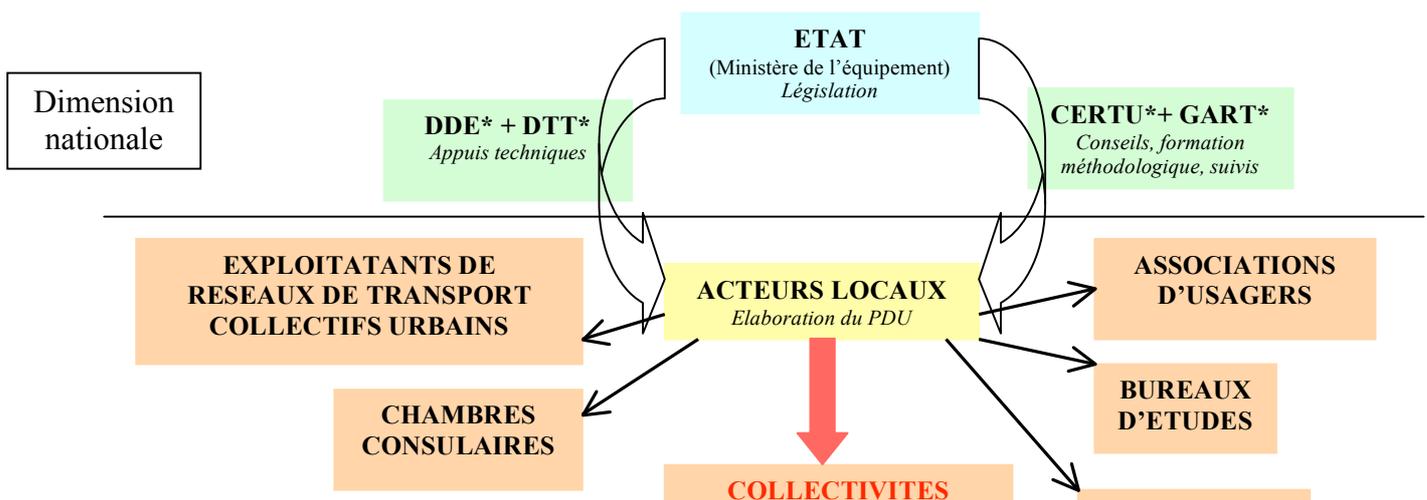
## FINANCEMENT

Les PDU sont financés par les agglomérations concernées. Le PDU de l'île de France est une exception car il est financé par l'Etat.

## TEMPORALITE

Ce plan est établi pour une durée de 5 à 10 ans et doit être révisé en cas de modification du périmètre des transports urbains dans un délai maximum de 3 ans. Une évaluation est effectuée au bout de 5 ans.

## ACTEURS CONCERNES



\*CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme

\*GART : Groupement des Autorités Responsables de Transports

\*DDE : Direction départementale de l'équipement

\*DTT : Direction des transports terrestres

## LES LIENS

Le PDU n'est pas un document d'urbanisme mais doit être en cohérence avec les SCOT et les PLU. Le PDU fait parti intégrante de ces documents.

## ENJEUX

Les préoccupations environnementales relancent actuellement les PDU, au titre de la lutte contre les pollutions atmosphériques. L'enjeu majeur est **d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.**

## AVANTAGES

**Préserver l'environnement en améliorant la qualité de l'air dans le Périmètre des Transports Urbains (PTU):**

- en limitant l'usage des véhicules personnels,
- par la rationalisation des transports de marchandises,
- par l'élaboration d'aménagement permettent la mise en place de ces initiatives.

**Réorganiser le territoire d'un point de vue démographique** (moins de mitage, accessibilité accrue de l'ensemble du territoire...) afin de considérer les mobilités comme résultantes d'une politique urbaine.

**Améliorer la coordination et la mise en réseau entre les acteurs territoriaux liés aux déplacements,**

**Sensibiliser les populations en matière de « bonnes pratiques environnementales »**

## INCONVENIENTS

**Lors de la mise en place des PDU, il y a un paradoxe entre le fait de développer des TC tout en ne favorisant pas la restriction de l'usage des VP.**

**La nature même de la procédure PDU reste assez floue ou imprécise.** Il reste une part importante de discours politique dans ce document, n'engendrant pas forcément des actes précis et concrets.

**Les PDU puisent dans un stock commun de solutions faiblement différenciées** (censées s'adapter à la diversité des situations).

**Ces plans n'imposent aucune prescription quant à la ou les zones concernées par une baisse de l'usage de l'automobile**

**Ils sont difficilement acceptables par les individus** (surtout lors de la mise en œuvre de la procédure) :

- Par les populations car la voiture est le symbole de la liberté individuelle
- Par les actifs travaillant au centre car la plupart craignent un dépérissement des activités économiques et commerciales de centre-ville.

## **PDU DE 2<sup>e</sup> GENERATION**

Dans le cadre d'une actualisation du Plan Climat 2004-2012, le Ministère des transports lancera au premier trimestre 2007 un appel à projets à destination des collectivités territoriales en vue d'expérimenter de nouvelles pratiques organisationnelles, techniques ou juridiques en matière de mobilité urbaine.

L'enjeu est **d'intégrer une évaluation du bilan carbone des mesures envisagées (PDE, PDA, covoiturage, TCSP, taxis propres, minibus, promotion circulations douces, intermodalité, expérimentation péages urbains...)** avec utilisation d'indicateurs définis par l'Etat.

## **LIENS INTERNET**

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Plan\\_de\\_déplacements\\_urbains](http://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_de_déplacements_urbains)