

Ateliers de la mobilité en Nord-Pas-de-Calais Compte-rendu de la 1^{ère} journée Le 3 juin 2014, au CVRH d'Arras

Ordre du jour de la réunion

I - Présentation des ateliers régionaux de la mobilité , ses objectifs et ses principes	3
II - Bases de données, études et ressources : quelles données disponibles sur les transports / déplacements pour alimenter les diagnostics PLUi du point de vue de la mobilité ?.....	5
III - Politiques alternatives de mobilité menée à l'échelle départementale (vélo, covoiturage, transports à la demande, collectifs) : les connaître pour les décliner dans les PLUi ?.....	6
IV - Prise en compte des enjeux de déplacement dans le diagnostic du PLUi : démarche, questionnements et pistes de réflexions – Témoignage de la CA de Saint-Omer (CASO)	8
V - Rôle et présentation du projet de centrale de mobilité du Syndicat Mixte Intermodal des Transports du Nord-Pas-de-Calais (SMIRT) : une ressource pour les PLUi ?.....	10
VI - Mission d'aide à l'élaboration des PLUi sur la dimension « mobilité » en interface avec les autres thématiques (habitat, économie...) : témoignage de la DDTM62 sur les méthodes, questionnements et retours d'expériences	11
VII - Enjeu d'une prise en compte des déplacements en lien avec d'autres thématiques – retour d'expérience sur la CC de Fauquembergues	12
VIII - Conclusion	13

Participants

Prénom & Nom	Structure
Magali ANSELME	Conseil Général du Pas-de-Calais – MDDL de l'Arrageois
Nicolas ASSEMAT	DREAL NPdC
Régis AUFFRET	DREAL Picardie
Juliette BELLEGO	DGALN / DHUP / QV3
Pascal BERLAND	CUA
Marie-Madeleine BOISSY	DDTM du Pas-de-Calais / SEAD / DDT
Aude BOMBART	Conseil Général du Nord
Sophie BOULONNE	Département du Nord
Adeline BROC	Bureau d'études environnement conseil
Odile BRUN	CU d'Arras
Matthieu CARPENTIER	EGIS
Jean-Marie CASIER	Correspond local à l'ADAV à Sainte-Catherine
Xavier CEREAS	DDTM du Nord / Service urbanisme connaissance des territoires

Franck CHARPENTIER	EPCI
Catherine CINUS	DDTM du Pas-de-Calais
Benoit COUSIN	CASO
Richard DELAFRAYE	DDT de l'Oise
Nicolas DELEFORGE	Laboratoire universitaire
Stéphanie DEPREZ	Région NPdC – Mission aménagement régional
Laurence DERVAUX	CC du Pays Solesmois
Benjamin DESARNAUD	Syndicat mixte Pays Coeur de Flandre (SCoT et Pays)
Agnès DESCAMPS	Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois
Marc DEZETTER	Mission Bassin Minier NPdC
Ariane DOMONT	DDTM Nord - DT Douai Cambrai
Daniel DOURLENS	ADAV
Jean-François DRUON	CC du Pays Solesmois
David DUTHOIT	Conseil Général du Nord
Gérard FACQ	DDTM du Pas-de-Calais – CT Côte d'Opale
Edouard FLEURY	Lille Métropole
Séverine FRERE	ULCO
Guy GALAIS	CASO
Philippe GANTZER	Cerema
Armelle GORGUES	Agglomération de la Région de Compiègne
Marc GREVET	DDTM du Pas-de-Calais
Dominique GRUSZECKI	DDTM du Nord – DT Valenciennes
Lucile HAMOIGNON	Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre (ADUS)
Agathe KIRZEWSKI	Conseil Général du Nord – Direction des transports et infrastructures
Hervé LAMBERT	Département du Nord – Direction des transports
Ludovic LANIEZ	Université du Littoral Côte d'Opale Dunkerque
Ambre LEGRAND	CU de Dunkerque – Service Planification spatiale
Géry LELIEVRE	Cerema DeTer NP
François LELOIR	CU d'Arras
Hélène LEMOINE	SEAD
Guillaume LEPERS	Agence d'urbanisme de l'arrondissement de Béthune
Dorothee LETOMBE	DDTM du Nord – DT du Douaisis Cambresis
Emerence MAEGHT	CC Coeur d'Ostrevent
Bérengère MARD	DDTMS
Stanislas MARKWITZ	DDTM du Pas-de-Calais
Sylvie MATHON	Cerema Nord Picardie
Nicolas MERLE	Cerema
Jean-François NEDELEC	EPCI
Pierre NICOLLE	CG62
Fabien NOYE	DDT de l'Oise – Service aménagement
Jocelyn OGER	DDTM du Nord
Gauthier OSSELAND	Mairie d'Arras
Michel PASCAL	Région NPdC

Claire PECQUEUX	Conseil regional
Nadège PLANCKE	Agence d'urbanisme et de développement de la région de St Omer
Guenolé POIX	DGALN / DHUP / QV3
Fédéric POTISEK	DDTM du Nord – DT des Flandres
Corentin POULIQUEN	DDTM du Nord – DT des Flandres
Florian RAZE	Cerema / DTecTV
Céline SEAUVE-BUFFET	DREAL NPdC
Benoit SQUIBAN	DDTM du Pas-de-Calais
Frédéric TAHIER	DGALN / DHUP / QV3
Daphné TEIRLINCK	Cerema
David THOMAS	DDTM du Nord
Joël TIGNON	CR NPdC
Sébastien TORRO-TOKODI	Centre ressource régionale en écomobilité – ADAV – Droit au vélo
Pierre TOULOUSE	CGEDD Coordination interministérielle pour le développement et l'usage du vélo
Franck TREMORIN	Mairie d'Arras
Antoine VERCRUYSSSE	Agence d'urbanisme et de développement de la région de St Omer
Isabelle VERFAILLIE	DDTM du Pas-de-Calais – CT Artois
Julien VEYER	CU de Dunkerque
Yamini YOGANANTHAN	Capgemini Consulting

I - Présentation des ateliers régionaux de la mobilité, ses objectifs et ses principes

- *Sylvie Mathon, CEREMA*
- *Nicolas Merle, CEREMA*
- *Cf. support powerpoint joint.*

N. Merle réalise un bref point d'actualité sur les dispositions de la loi ALUR impactant les PLUi et/ou les thématiques de déplacements et mobilité :

- **Sur la compétence PLU** : les CC et CA deviennent compétentes dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi (sauf si minorité de blocage).
- **Sur le PLUi intégrateur** : l'intégration du PDU est devenue facultative pour tous les EPCI (elle était obligatoire depuis la loi Grenelle pour les EPCI à double compétence PLU et AOTU). Par ailleurs, lorsqu'il est intégré le PDU est ventilé dans toutes les pièces du document (sous le régime Grenelle, les OAP tenaient lieu de PDU mais leur opposabilité juridique posait problème).

N. Merle présente ensuite le Club PLUi :

- Ce club national est **animé par la DGALN, en partenariat avec le Cerema** et de nombreux partenaires (AMF, AdCF, FNAU, ...).
- Il **subventionne des PLU intercommunaux** depuis 2010, à hauteur de 50 000€.
- Il **diffuse des informations et du contenu méthodologique autour des PLUi** (Extranet, lettre d'information, revue de presse, publications, séminaire national).

- Il pilote et anime des groupes de travail :

- o **Au niveau national** – Cf. **groupe de travail thématique** sur le PLUi-D (23/06), organisé afin d’orienter les communautés se questionnant sur l’intégration du PDU dans le PLUi (construction d’un argumentaire en cours), et préciser les modalités recommandées pour cette intégration (alimentation du décret sur la ventilation du PDU dans le PLUi).

Le compte-rendu de la journée est disponible sur l’Extranet du Club en septembre.

- o **Au niveau régional** – Cf. **club territorialisé** PLUi NPdC, dont la prochaine réunion (25/09) sera dédiée au thème du foncier. **Les ateliers de la mobilité en Nord-Pas-de-Calais** sont à ce jour une initiative unique, mêlant approche territoriale et approche thématique.

S. Mathon prend alors le relais pour détailler les principes de ces ateliers régionaux :

- **Genèse** : la question de la mobilité dans l’urbanisme a été particulièrement étudiée par des EPCI régionaux (cf. Saint-Omer), qui ont parfois même utilisé l’urbanisme pour engager une réflexion sur la mobilité de leur territoire. Valoriser ces expériences est apparu une nécessité face à des PLUi de plus en plus nombreux et des enjeux de plus en plus complexes.
- **Objectif** : ces ateliers ont pour objectif d’étudier les initiatives régionales précurseuses, afin d’alimenter les réflexions de la région, celles d’autres régions et les réflexions nationales. Ils contribueront à distinguer les bonnes pratiques valables pour tous les territoires, ainsi que les réponses différenciées pouvant être apportées en fonction des spécificités des territoires.
- **Modalités** : ces ateliers sont basés sur le principe de co-construction, valable dès leur préparation (cf. commande de la DGALN et du Cerema au travers du Club PLUi, puis mise en œuvre par le Conseil Régional, la DREAL, les Conseils Généraux et les DDTM du Nord et du PdC). Si cette première réunion peut sembler descendante, c’était afin de lancer la démarche, mais l’objectif est bien que les membres contribuent à la structuration des prochaines réunions (cf. questionnaire en ligne : sollicitation de témoignages, identification de problématiques...).
- **Prochaines étapes** : réunions du 30 septembre et 25 novembre.

S. Mathon conclut sur un rappel de vocabulaire :

- **Transports** : infrastructures
- **Déplacements** : flux, distance et temps
- **Mobilité** : nombre de déplacement par jour/personne, inégalités entre territoires/personnes

II - Bases de données, études et ressources : quelles données disponibles sur les transports / déplacements pour alimenter les diagnostics PLUi du point de vue de la mobilité ?

- *Joël Tignon, Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais*
- *Nicolas Assemat, DREAL Nord-Pas-de-Calais*
- *Cf. support powerpoint joint [en cours d'obtention]*

Joël Tignon présente un travail réalisé par la direction des transports, qui consolide l'ensemble des grands paramètres de la mobilité de la région (quels acteurs, quels déplacements). Cette base de données est en accès libre sur internet. Les données ont été consolidées dans le cadre d'un dispositif d'enquête de mobilité et de déplacement :

- **Contexte de montée en compétence de la région** sur les politiques de déplacements (territoire très urbanisé, thématiques importantes) : souhait d'élaborer un dispositif continu et dynamique.
- **Définition d'objectifs opérationnels** : cf. optimiser les infrastructures de la région en construisant des modèles (volume de personnes, types de transports associés...)
- **Méthodologie employée** : exploitation des données existantes (cf. nombreuses « enquêtes ménages déplacement » réalisées par des collectivités du territoire, désormais financées à hauteur de 30% pour inciter à leur élaboration), puis réalisation d'enquêtes en propre.
- **Résultats obtenus** : nombre de déplacements total et temps passé dans les transports (par jour, par personne, par secteur, par tranche horaire, par âge, par genre, par mode de transport), analyse des flux entre les territoires, analyse des flux entre les modes de transport, analyse des causes de déplacements (activités pratiquées par les personnes interrogées – cf. travail / études / achats / loisirs / visites / démarches / accompagnement d'enfants à l'école...).

☞ **CA Région de Compiègne** : avez-vous comparé les résultats à ceux d'autres régions ? Avez-vous une idée de ce vers quoi les élus veulent tendre en termes de politique ?

Il est possible de comparer les territoires (méthode Certu), mais cela est difficile à l'échelle des régions car seules le NPdC et l'IDF sont couvertes à 100% par ce type de dispositif. Une enquête est en train d'être réalisée par le Cerema pour connaître les régions souhaitant lancer des démarches similaires, ou s'interrogeant sur leur opportunité.

☞ Quelle analyse a été faite de la mutabilité (cf. désir d'opter pour un autre mode de transport) ?

Ce thème a été abordé comme question complémentaire dans le cadre d'entretiens en face à face (question plus fréquente dans les enquêtes urbaines mais celles-ci sont peu gérées par le CR). A noter qu'un site regroupe l'ensemble des enquêtes par territoires et par pays.

N. Assemat présente alors les rapports d'enquête disponibles sur le site de la DREAL :

- **Enquêtes ménage déplacement** : réalisées au sein d'un secteur.
- **Enquêtes de circulation** (ne concernent pas toute la région, contrairement aux enquêtes ménage déplacement) : trafic d'échange et de transit au sein d'un cordon fictif.

- **Enquête cordon** : cf. analyse de l'accessibilité à la formation (enseignement supérieur) sur l'aire métropolitaine de Lille (maximum 60 min de trajet avec les transports en commun).
- **Précaution de lecture** : ces données doivent être interprétées avec précaution car il arrive que les compteurs tombent en panne...

III - Politiques alternatives de mobilité menée à l'échelle départementale (vélo, covoiturage, transports à la demande, collectifs) : les connaître pour les décliner dans les PLUI ?

- *Hervé Lambert, Conseil Général du Nord*
- *Pierre Nicolle, Conseil Général du Pas-de-Calais*
- *Cf. support powerpoint joint [en cours d'obtention]*

La présentation rappelle la répartition des compétences entre l'Etat, la région, les départements et les AOTU (désormais AOM : Autorités Organisatrices de la Mobilité).

Un focus est ensuite réalisé sur la manière de travailler dans les départements, qui est désormais beaucoup plus partenariale (cf. poids croissant du SMIRT, instance de concertation de toutes les AOTU).

P. Nicolle présente les actions mises en œuvre dans le Pas-de-Calais (62) :

- **Schéma Directeur Départemental de la Mobilité (SDDM)** : document stratégique, articulé avec le plan stratégique départemental qui regroupe d'autres thématiques telles que l'habitat.
- **Tarification unique d'1€ par trajet sur le réseau de transport interurbain** (vs. ancienne tarification kilométrique), ayant conduit à une augmentation de la fréquentation de 40%.

☞ **Ville d'Arras** : attention à l'interprétation des chiffres présentés : les 40% sont à relativiser, car la base de départ est très faible. Beaucoup d'argent public est investi sur ces thématiques, et il est essentiel d'accorder une part importante au management de la mobilité (informer et sensibiliser la population pour garantir le succès des actions entreprises).

☞ **Cerema** : cela pose la question de la capacité du PLUi à sensibiliser à ces sujets (cf. entreprises / écoles...). Le document d'urbanisme est l'occasion d'une réflexion sur la mobilité.

- **Gratuité pour les jeunes jusqu'à 18 ans inclus** (en dehors des périodes scolaires).
- **Mise en place de boucles estivales** visant à faciliter l'accessibilité à la Côte d'Opale et à ses plages pour les jeunes durant l'été (mise en place de cars au départ des grandes villes du département, les mercredis et durant les vacances estivales). La tarification à 1€ et la gratuité pour les jeunes est valable également sur ces circuits.
- **Accompagnement des EPCI dans la création de pôles d'échanges** : appui variable en fonction du montant des travaux et du respect de critères définis par le département. Le plafond maximum de subvention est de 500 000€ ; le 1^{er} EPCI ayant bénéficié de ce dispositif est la CA de St Omer.
- **Développement de la mobilité électrique** : implantation de bornes.

- **Politique cyclable** : il s'agit de la priorité à venir, notamment concernant la desserte des collèges (nécessité de sécuriser les accès vers les collèges, de créer des garages à vélo pour inciter les collégiens à utiliser ce mode de transport...). L'aménagement de points relais-vélo permettra également de renforcer l'attractivité des sites majeurs du département.

H. Lambert présente, de manière parallèle, les actions mises en œuvre dans le Nord (59) :

- **Schéma « Mobilité Liberté 2030 »** : co-construit dans une logique participative, il a été adopté à l'unanimité par le CG en juin 2013, et se décline en 50 actions concrètes. Celles-ci visent principalement à aménager le territoire de manière à promouvoir les transports collectifs (cf. réalisation de lignes de car à haut niveau de service pour accéder à la métropole lilloise, en circulant sur les bandes d'arrêt d'urgence aménagées sur les autoroutes).
- **Schéma cyclable** : comme en PdC, une focale a été mise sur les collèges.

☞ **Centre ressource régional en éco-mobilité** : un travail entre le centre ressource et le CG a été réalisé pour proposer une cartographie (outil d'aide à la décision) aux élus et aux techniciens sur ce sujet de la cyclabilité.

- **Approche environnementale de la route** : cette démarche est précurseuse du Nord.

Actions communes dans le cadre de la convention 59-62 :

- **Covoiturage** : recensement des aires dites « sauvages » ; établissement d'un schéma directeur des aires de covoiturage pour les deux départements ; réalisation d'une étude sur le covoiturage avec la région (laquelle sera davantage associée sur le volet sensibilisation) pour établir un diagnostic, identifier les besoins (phase en cours) et définir un schéma directeur approprié.
- **Transport à la demande**, visant à compléter l'offre actuelle du réseau, souvent construite sur des logiques scolaires (circuit et horaires fixes). Cette offre est pensée pour les territoires ruraux et périurbains. Les approches des deux départements sont différentes mais articulées.
- **Itinéraires cyclables** : mise en cohérence des deux schémas départementaux ; partage des études menées en parallèle sur le sujet des collèges ; organisation d'un colloque annuel des départements et régions cyclables (cf. [site dédié](#), programme en téléchargement).

☞ **DDTM 62** : dans les études réalisées, les itinéraires cyclables ont-ils été séparés de ceux ouverts à circulation automobile (cf. gestion des panneaux d'un itinéraire impliquant différents modes) ?

Réponse : un travail en coordination avec les DDTM est réalisé pour examiner chaque projet.

☞ **Cerema** : la prochaine journée d'ateliers (30/09/2014) permettra d'instruire cette question (concevoir les déplacements en lien avec l'urbanisme, retravailler les espaces – cf. vélo et marche – autrement que sous l'angle des infrastructures).

IV - Prise en compte des enjeux de déplacement dans le diagnostic du PLUi : démarche, questionnements et pistes de réflexions – Témoignage de la CA de Saint-Omer (CASO)

- *Benoit Cousin, Communauté d'Agglomération de Saint-Omer*
- *Cf. support powerpoint joint.*

B. Cousin rappelle les principales caractéristiques du territoire de la CASO : il s'agit d'une agglomération plutôt rurale (15 000 habitants à Saint-Omer) possédant un important patrimoine (« patrimoine de 100 000 habitants », cf. architecture médiévale).

Le territoire a une forte culture intercommunale, puisque la CA est compétente en matière d'urbanisme depuis son existence en tant que district. La délibération du PLUi a été prescrite en avril 2012. Les spécificités de la démarche de PLUi sont les suivantes :

- **Gouvernance projet** : en cours de route, un organe de gouvernance plus resserré a été créé. Un comité stratégique (composé du président et de 5 vice-présidents de la CASO) se réunit donc désormais en amont des comités de pilotage (composés des maires, des vice-présidents de la CASO, des PPA et autres partenaires ; logique de co-construction), afin de réaliser les grands arbitrages (stratégie à suivre, grandes orientations du projet). Ce principe doit être validé par le nouveau président de la CA.
- **Groupes de travail** : des GT thématiques ont été organisés sur les quatre grands enjeux stratégiques du territoire – l'eau, le paysage & la TVB, l'habitat (à venir) et la mobilité (à venir). Ces groupes sont composés d'élus et techniciens, ainsi que de parties prenantes du territoire. Ils visent à outiller (méthodologie) l'intégration de ces politiques dans le PLUi.
- **Construction du document** : la procédure n'a été que partiellement externalisée, pour conserver une certaine maîtrise et autonomie en matière de rédaction du projet politique. Au sein de l'intercommunalité, un chef de projet a été identifié afin d'articuler légitimement le travail des différentes directions mobilisées (importance du « mode projet », de la transversalité).
- **Concertation** : la concertation a été réalisée à plusieurs niveaux :
 - Concertation institutionnelle : au travers des comités de pilotage (co-construction avec les PPA), en conseil des maires (information permanente, élaboration conjointe du projet par les maires des communes) et dans le cadre de séminaires territoriaux (information régulière, ensemble des conseillers municipaux).
 - Concertation citoyenne : celle-ci est gérée par un cabinet spécialisé. Il s'agit de donner de l'information aux étapes clés (via une multiplicité de supports : médias, réunions publiques, expositions...) et de co-construire avec des publics cibles (lors d'événements thématiques).

Suite à cette présentation du cadre général, B. Cousin explique la place de la mobilité dans le PLUi :

- **Qu'attendre d'un PLUi tenant lieu de PDU ?** Se poser la question de la mobilité revient à se poser la question du fonctionnement urbain. De nombreux enjeux liés aux problématiques

- d'aménagement et à la mobilité durable ont ainsi été identifiés (schémas thématiques en matière de déplacements doux, de déplacements agricoles, d'accessibilité...).
- **L'agglomération a « découvert » le transport en commun en 2005** (prise de compétence tardive, territoire asservi par la voiture, nécessité d'un fort travail de mobilisation des élus). Si la CA a une longue tradition d'élaboration de documents d'urbanisme (POS depuis les années 80, 19 communes dotées de PLU en 2011...), celle-ci laissait peu de place à la mobilité jusqu'alors. Pour assurer la bonne intégration du PDU, une ingénierie spécifique a donc été recrutée.
 - **Concertation/communication** : le changement des mentalités est un facteur clé de succès pour faire accepter l'objectif réglementaire de diminuer le trafic automobile. Une importante concertation a donc été menée sur ce thème, via l'organisation de « carrefours de la mobilité ». Ces journées thématiques (articulation de la mobilité avec les thèmes économie/attractivité, solidarité/santé et urbanisme/aménagement) ont ainsi proposé des conférences (partage d'une culture commune), des réflexions sur l'application aux différents territoires, discussions libres...
 - **Diagnostic** : réalisation d'un pré-diagnostic sur la base des données existantes (schémas régionaux...), complété par des entretiens avec les acteurs de la mobilité et avec les élus locaux (importance d'interroger un grand nombre d'acteurs, chaque témoignage comportant des ses forces et ses faiblesses, nécessité d'exhaustivité).
 - **Suite de la démarche** : la CA doit désormais territorialiser les enjeux, avant de mener des entretiens complémentaires devant permettre de dégager des pistes de solutions.

☞ **Cerema** : la culture de la base de données semble peu classique pour un territoire de ce type.

Réponse : la collaboration de longue date avec l'agence d'urbanisme du territoire (l'une des premières créées en France, plus de 40 ans d'existence) a favorisé la construction de cette culture.

☞ **Cerema** : quels enjeux vous ont surpris sur la mobilité ?

Réponse : ces enjeux sont complémentaires à ceux de l'aménagement, ils donnent l'envie d'aller plus loin. La réflexion croisée permet de briser des idées reçues (cf. concevoir des aménagements autour d'une rocade, pour faciliter les déplacements en vélo entre deux lieux situés à 300m).

Néanmoins, un important travail de lobbying est nécessaire pour parvenir à cette articulation (notamment sur la question de la voiture et du stationnement). L'aspect réglementaire, le caractère prescriptif du document de planification peut servir d'argument pour convaincre.

☞ **Département du Nord** : les études sont-elles coordonnées ?

Réponse : un acteur interne doit jouer le rôle de coordinateur. Sa légitimité au sein de la communauté doit lui permettre de s'adresser aux différents services (transport, habitat...), de déclencher les études, la concertation... La coordination - aller chercher les compétences là où elles sont et être capable de les mobiliser au bon moment et rapidement - est la clé du succès. La création d'une cellule projet rapprochée (CASO & partenaires de l'agence) aide à créer ce liant.

V - Rôle et présentation du projet de centrale de mobilité du Syndicat Mixte Intermodal des Transports du Nord-Pas-de-Calais (SMIRT) : une ressource pour les PLUi ?

- *Stéphanie Deprez, Conseil Régional*
- *Michel Pascal, Région NPdC*
- *Cf. support powerpoint joint [en cours d'obtention]*

S. Deprez rappelle le contexte du projet de centrale de mobilité du SMIRT :

- **Les PLUi sur le territoire** : fort engouement pour les PLUi à l'ouest de la région (notamment dû à des services de l'Etat et agences d'urbanisme très dynamiques).

L'accompagnement s'est également porté sur les PLUi parce qu'il était techniquement impossible d'accompagner les POS/PLU.

- **L'implication de la région** : en tant que PPA, la région s'implique dès la prescription du PLUi. Au-delà de ce rôle régalien, la région souhaite exploiter l'outil du PLUi afin de décliner la stratégie définie par la région (cf. volets transports, mobilité, climat, TVB, économie du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire - SRADDT). A noter qu'un travail de déclinaison des schémas régionaux à l'échelle des SCoT est en cours de réalisation. On constate que la territorialisation des enjeux régionaux leur confère une meilleure lisibilité.

M. Pascal précise la vision de la région sur les enjeux de mobilité :

- **Rôle de la région** : chef de file (financement du SMIRT à 75%), facilitateur, animateur, évaluateur
- **Démarche** : faire rencontrer les prérogatives locales et régionales (vs. mode de l'imposition).
- **Adoption d'un schéma régional des transports et des mobilités** : objectifs assez généraux liés à la maîtrise des flux, au rééquilibrage modal (circulation douce vs. omniprésence du transport routier), à l'accessibilité à l'Europe et à l'international...
- **Travail sur la mobilité durable** :
 - des voyageurs : cf. compétence TER, modes doux, accessibilité au reste de l'Europe...
 - des marchandises : cf. gestion des ports, développement du système fluvial, plateforme logistique (projet de schéma régional, plus délicat car implication de nombreux acteurs).

M. Pascal présente ensuite le rôle que peut jouer le PLUi vis-à-vis de ces enjeux :

- **Armature urbaine hiérarchisée** : déclinaison de pôles principaux / secondaires / autres entités urbaines visant à mettre en adéquation le nombre d'habitants (actuels et à venir), l'activité économique, les niveaux d'équipements, de services, de dessertes...
- **Analyse et stratégie de la mobilité** (devant accompagner/renforcer l'armature urbaine) :
 - Cf. importance du facteur temps, parfois supérieure au facteur distance.
 - Cf. nécessité d'émettre des alternatives réalistes à la voiture (un seul PLUi ne peut révolutionner les mentalités, il faut initier une démarche continue et progressive).

- Cf. importance du stationnement (manque fréquent de parkings à vélo dans les PLU(i) conduisant à une inefficacité de la promotion des liaisons douces).
- **Promotion du très haut débit** (cf. article 16 à réglementer, y compris dans les zones U) permettant de réduire de manière conséquente les déplacements.

☞ **Cerema** : l'enjeu d'intégration aménagement/mobilité/climat est clé pour la région, dont le bilan carbone est très mauvais et donc coûteux au niveau européen. Comment inculquer une culture de coordination entre ces différents sujets très complexes, pouvant apparaître très éloignés ?

Réponse : Une prise de conscience au niveau des acteurs publics est nécessaire afin de s'accorder sur les enjeux et les décliner ensuite techniquement.

VI - Mission d'aide à l'élaboration des PLUi sur la dimension « mobilité » en interface avec les autres thématiques (habitat, économie...) : témoignage de la DDTM62 sur les méthodes, questionnements et retours d'expériences

- *Benoit Squiban, DDTM62*
- *Marc Grevet, DDTM62*
- *Cf. support powerpoint joint.*

B. Squiban et M. Grevet présentent le cadre d'implication des DDT(M) dans l'élaboration de PLUi. Le rôle d'une DDT(M) est régalien (PAC, NE, avis, contrôle de légalité : cf. NE spécifique sur le volet mobilité de la CASO). Il peut également être celui d'une mise à disposition (cf. aide à la rédaction du cahier des charges, conseils méthodologiques sur la définition des centralités...).

Ils exposent ensuite leur analyse des objectifs de la planification vis-à-vis des enjeux de mobilité :

- **Réduire les besoins en déplacements** :
 - **En rapprochant les fonctions** (habitat, emploi, services...), afin de limiter la spatialisation et la spécialisation, et promouvoir la mixité fonctionnelle.
 - **En limitant les motifs de déplacement** : s'interroger sur les motifs (cf. l'emploi, offre de transports non appropriée à certains horaires de travail...) et réfléchir aux moyens de les réduire à la source (cf. promotion du télétravail, du temps partiel...).
- **Réinterroger la place de la voiture** :
 - **En repensant le dimensionnement, le positionnement et la structuration du stationnement** (dévalorisation de l'espace public, pénalisation du déploiement d'autres modes de transports, possible inadéquation entre l'offre et la demande...) ; cf. échec de la mise en place de parkings relais si l'accès et le stationnement est facilité en centre ville.
 - **En optimisant l'usage de la voiture** : covoiturage, auto-partage, véhicules électriques...
 - **En hiérarchisant les réseaux** : la place des voiries est symbolique des modes de déplacement privilégiés, nécessité de clarifier visuellement la place laissée à chacun.

- **Réguler les déplacements liés au fret routier :**
 - o **En facilitant le report modal** vers le fer ou le fluvial : meilleure organisation spatiale des activités, régulation des flux routiers...
 - o **En repensant la logistique urbaine et les services** : régulation des flux et stationnements urbains des véhicules de livraison pour en limiter les nuisances.
- **Favoriser les modes plus vertueux :**
 - o **En développant les usages, voire l'offre, des transports en commun**, après avoir réalisé un diagnostic : transports proposés, parcours et arrêts, niveau de service (fréquence – amplitude - capacité)...
 - o **En développant la part des modes actifs.**

VII - Enjeu d'une prise en compte des déplacements en lien avec d'autres thématiques – retour d'expérience de la CC de Fauquembergues

- *Antoine Vercruyse, Agence d'urbanisme et de développement de la région de Saint Omer*
- *Cf. support powerpoint joint [en cours d'obtention]*

A. Vercruyse rappelle le contexte du territoire, particulièrement rural. Le PLUi a été approuvé en février 2014. La mobilité y a été traitée à travers ses interférences avec les autres enjeux du territoire :

- **Diagnostic du territoire :**
 - o **Déplacements liés à l'emploi** : une minorité d'emplois se situe sur le canton, impliquant de nombreux déplacements domicile-travail à destination de l'agglomération de Saint Omer (les flux entrants sont en revanche beaucoup plus restreints).
 - o **Déplacements liés à la scolarité** : le territoire bénéficie de nombreux regroupements pédagogiques intercommunaux (une école pour plusieurs communes). Cela implique néanmoins de longs déplacements pour les élèves (dès la maternelle, ils peuvent passer 2h/jour dans les transports scolaires).
 - o **Analyse des alternatives actuelles à la voiture** : transports en commun (principalement axé sur les lignes de déplacement interurbaines), cheminements pédestres et cyclistes (autrefois uniquement touristiques et liés aux loisirs ; la réflexion évolue progressivement vers les déplacements quotidiens).
 - o **Constat** : la voiture individuelle a une place hégémonique. Dans un contexte de renchérissement durable des prix de l'énergie, les élus ont pris conscience de la nécessité d'étudier les problématiques de mobilité, afin de maintenir l'attractivité d'un territoire rural nécessitant le maintien d'un niveau de service conséquent.

- **Travail sur des modalités alternatives** (déclinaison des défis définis dans le PADD) :
 - o **Création d'une armature urbaine** visant à rendre viable les différents enjeux du territoire (habitat, mobilité...) : identification de bassins de développement, organisation des services en leur sein, définition de pôles principaux et structuration des espaces environnant...
 - o **Développement des cheminements doux.**
 - o **Promotion du covoiturage** : cf. proposition d'un schéma de développement d'aires d'accueil priorisé sur la base des espaces sauvages identifiés.
 - o **Déclinaison de la stratégie électro-mobilité du pays** : voiture électrique, déploiement de bornes de recharges sur le territoire (localisées sur les pôles de services identifiés).
 - o **Amélioration de l'information voyageurs** : mise en place d'une plateforme de mobilité animée par la CASO à destination de l'ensemble des habitants du pays.

☞ **Cerema** : comment les habitants ont-ils été associés à la démarche ?

Réponse : des démarches de concertation ont été conduites (cf. travail avec les classes de CM2 sur les enjeux de l'urbanisation), mais elles n'ont pas été plus poussées que pour un autre PLUi. La concertation était limitée par la nécessité de tenir le calendrier du PLUi (approbation avant les municipales), imposant un rythme conséquent.

En revanche, la dynamique engagée à l'échelle du Pays a favorisé l'acceptation de la démarche (le PLUi a décliné de nombreux schémas/enjeux prédéfinis par l'échelle supérieure).

☞ **Cerema** : pouvons-nous profiter de ces discussions pour évoquer la nécessité de numériser les PLU d'ici 2020 (cf. création du Géoportail de l'urbanisme) ?

DGALN : à partir du 1^{er} janvier 2016, les communautés auront l'obligation de mettre en ligne leurs documents d'urbanisme, et de numériser tout nouveau document dans un standard défini par l'administration centrale (format compatible avec la directive SPIR). A partir du 1^{er} janvier 2020, la numérisation au format standard sera une condition de validité des documents. Les documents non numérisés seront donc sanctionnés en étant invalidés.

VIII - Conclusion

➤ **Guennolé Poix**, Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN)

Les discussions démontrent que le croisement des enjeux transports / déplacements / mobilité peut trouver sa concrétisation à travers le PLUi.

L'intégration du PDU dans le PLUi a été rendue facultative afin d'encourager et faciliter l'élaboration de PLUi ; néanmoins le ministère reste convaincu du bienfait d'une démarche intégrée.

La DGALN espère que la souplesse et la sécurisation juridique apportée par la loi ALUR (cf. création du POA, pièce non opposable à l'inverse des OAP, permettant d'éviter l'exposition à des contentieux) incitera les EPCI à intégrer le PDU dans le PLUi.

Le Nord-Pas-de-Calais possède une longue culture de l'intercommunalité, et l'ingénierie est très présente (agences d'urbanisme, bureaux d'études). Il est aujourd'hui nécessaire d'impulser un changement culturel, notamment au sein des services techniques (mentalités, pratiques de travail), afin de croiser les approches urbanisme/mobilité. La seule élaboration d'un document ne suffit pas.