**PLUi et mobilité**

**9 avril 2015**

*Synthèse des échanges*



Ce document présente une synthèse thématique des principaux temps d’échange au cours de la journée « PLUi et mobilité », organisée à Paris le 9 avril 2015 par le Club PLUi.

Il ne restitue pas les présentations en tant que telles (voir pour cela les supports, accessibles [ici](http://extranet.plui.territoires.gouv.fr/plui-et-mobilite-r99.html))[[1]](#footnote-1), mais retrace les principaux échanges de la journée.

1. Articulation avec d’autres démarches et/ou documents

Le PLUi s’articule avec plusieurs documents supra, parmi lesquels le schéma régional de l’intermodalité, puisque la région est chef de file de l’intermodalité (mais non des déplacements dans leur ensemble, comme rappelé au cours de la journée).

Le schéma régional de l’intermodalité peut, depuis la loi TECV[[2]](#footnote-2), être complété par des plans de mobilité rurale visant à assurer la complémentarité entre les transports collectifs, les services d’autopartage et les modes de déplacement non motorisés sur les territoires à faible densité démographique.

En Nord Pas de Calais, la région et les départements sont très structurants sur le sujet de la mobilité et les collectivités n’étaient pas forcément informées des démarches en cours au niveau régional et départemental (ex : sur le covoiturage). La proactivité s’avère donc essentielle pour disposer de toutes les informations utiles.

La communauté d’agglomération du Boulonnais souligne aussi la nécessité de s’articuler avec d’autres documents élaborés cette fois en interne à l’EPCI :

* Schéma intercommunal de petite randonnée qui vient compléter les travaux départementaux de grande randonnée
* Plan vélo intercommunal : initié dans le cadre du PDU et continue sa route. ON n’a pas pu le mettre en OAP pour des raisons de temporalités mais on l’intègrera quand ce sera plus mur
1. Encouragement des modes doux ou des transports en commun

Pour promouvoir les modes doux, la première réponse du PLUi de Fauquemberg a été de repenser l’organisation du territoire autour des courts distances, en s’affranchissant des limites communales et en s’organisant en 4 bassins de 3 ou 4 km, autour desquels se retrouvent les principaux services, ainsi qu’un pôle principal qui concentre les équipements et plus de 50% de l’offre de logements. Le développement est ensuite principalement concentré dans les centres bourgs. Les cartes communales prévoyaient le développement d’une quarantaine de hameaux, mais le PLUi a acté la fin du développement de ces hameaux, avec un pastillage[[3]](#footnote-3) permettant d’identifier l’habitat isolé.

La réflexion sur les liaisons vélo entre les communes s’est déclinée dans les OAP avec des principes de liaisons douces à créer ou à maintenir et des emplacements réservés pour les matérialiser le cas échéant. Les objectifs de création d’aires de covoiturage ont aussi été déclinés via les OAP et les ER, ainsi que dans des démarches complémentaires au PLUi, notamment avec une réflexion sur la promotion du véhicule électrique (schéma de développement des bornes électriques) et le développement de l’information aux voyageurs et aux habitants (plateforme d’information développée à l’échelle de l’agglomération de saint Omer).

Dans le Boulonnais, le diagnostic a révélé à quel point la mobilité pédestre était sous estimée. Il s’agit d’un territoire très vallonné (y compris en ville), mais avec une vraie pratique de la marche :

* au niveau des visiteurs car les gares ferroviaire et routière sont assez centrales et proches du littoral,
* pour les loisirs et les déplacements domicile travail, car la population est sous-équipée en voitures.

Les zones d’activité sont proches des domiciles à vol d’oiseau, mais avec d’importantes ruptures de continuité dans les parcours (fleuve, port…). Une réflexion conjointe sur l’aménagement et les déplacements a donc été menée, considérant l’axe du fleuve et l’axe littoral comme des axes clés à la fois pour le tourisme et les déplacements domicile / travail. Une OAP a été rédigée sur les zones d’activités pour y favoriser le maillage des liaisons douces, et l’article 3 du règlement prévoit une lisibilité des voies douces lors de l’aménagement des accès privés.

Globalement, les échanges ont mis en avant l’importance et la difficulté de créer du lien, un maillage, que ce soit en zone urbaine ou en zone périurbaine, mais aussi dans les zones naturelles. Les domanialités (RFF, VNF, hôpitaux, universités, forêts….) constituent à ce titre une très importante coupure et il peut être opportun d’associer ces acteurs à l’élaboration du PLUi pour créer de la perméabilité (et notamment de la perméabilité aux modes doux).

1. Stationnement

Strasbourg considère le stationnement comme un outil de report modal à très fort potentiel. Le stationnement public est notamment géré dans le POA, avec en particulier la création de parkings relais résidents. Tous les règlements des communes ont été harmonisés sur le sujet, en intégrant des règles différenciées en fonction du taux de motorisés.

* Zone 1 = centralisé : le nombre de places de stationnement bureaux est verrouillé pour encourager le report modal
* Zone 2 = le long des TCSP : normes de stationnement / logement ambitieuses
* Zones 4 et 5 : plus souples, mais toujours en lien avec le taux de motorisation.

Concernant l’article 12, l’important est de définir une stratégie globale de stationnement dans tous ses modes : parcs relais, covoiturage, aires de livraison, parc vélo etc, d’autant que la loi ALUR a créé une obligation de recensement.

La question de la mutualisation soulève beaucoup d’intérêt car les collectivités souhaitent redonner l’espace aux piétons et aux cyclistes, et être un levier dans le changement de comportements. Mais elles rencontrent des difficultés à trouver des opérateurs prêts à gérer les places de stationnement, sauf dans les zones mixtes, dans lesquelles les recettes ne sont pas limitées aux seuls logements.

Par ailleurs, les normes imposées (par exemple pour les logements sociaux) apparaissent extrêmement restrictives, ce qui pose des questions sur le report vers l’espace public.

Concernant les « véhicules non motorisés » mentionnés dans le L 123-1-12 modifié par la loi ALUR, (pour lesquels certains se demandent à quels autres véhicules que les vélos il est fait référence), certains pensent que le législateur songeait au non essence et à l’électrique. Il s’agit d’une imprécision de la loi, qui sera précisée dans le décret balais ou dans la partie réglementaire du code.

1. Transports en commun

Le projet de loi Macron[[4]](#footnote-4) prévoit le développement des lignes d’autocars au niveau national, organisées par des entreprises privées. Le sujet des points d’arrêt et des gares routières sera clé pour la réussite de cette politique et doit être pris en compte dans les PLUi et les PLU.

Concernant la question de la densification a proximité des transports en commun, certains relèvent l’impact de ces politiques sur le prix des logements et l’effet rebond de report vers l’extérieur et d’étalement urbain, nécessitant des études fines sur le fonctionnement du marché, pour limiter cet effet pervers.

1. Principes de hiérarchisation du réseau viaire

A Strasbourg, l’enjeu identifié est de « favoriser chaque mode de déplacement dans sa zone de pertinence ».

Les besoins sont identifiés dans le diagnostic:

* Desserte des zones d’habitat et des sites économiques à enjeu
* Réseau d’accessibilité rapide à la métropole (ce ne sont pas toujours les transports en commun qui sont considérés commes les plus pertinents)
* Réseau des modes actifs en lien avec la TVB : maillage d’espaces publics de qualité pour le piéton et le vélo

Les OAP développent 4 actions stratégiques pour le territoire, que la métropole souhaitait rendre opposables :

* Hiérarchisation du réseau viaire
* Tracés envisagés de futurs TCSP (notamment ce qui n’est pas encore assez mûr pour figurer en emplacements réservés)
* Vélostras
* Principes d’organisation des maillages tous modes dans les zones d’extension

La hiérarchisation du réseau viaire s’organise en plusieurs catégories :

* Hyperstructurant
* Structurant d’agglo
* Distribution
* Voie de desserte (plutôt pacifiée)

Chaque voie se caractérise par 1 fonction et par 1 aménagement qui lui est dédié (ex : volonté de sortir le stationnement double file du structurant, pour n’en avoir qu’un seul usage).

L’objectif est que la structuration du réseau viaire soit directement appliquée, avec un maillage pertinent des modes actifs, comprenant notamment, tous les 100 m en zone urbaine, une intermodalité piéton / vélo.

Cet axe autour de la hiérarchisation du réseau viaire a nécessité un vrai travail avec les élus, pour les rassurer sur le sujet, avec notamment la garantie d’une révision annuelle de la hiérarchisation décidée dans cette première version du PLUi.

1. Spécificités du PLUi tenant lieu de PDU

ALUR améliore la prise en compte des déplacements en particulier pour les PLUi tenant lieu de PDU. La loi donne un cadre clair, puisque c’est dorénavant l’ensemble du PLUi tient lieu de PDU et non seulement les OAP. Le travail autour du POA est au cœur de la prise en compte opérationnelle du PDU (lire [ici](http://extranet.plui.territoires.gouv.fr/fiche-methodologique-le-programme-d-orientations-a235.html)[[5]](#footnote-5) la fiche dédiée sur l’extranet du Club, comportant notamment des exemples issus de cette journée).

Avec la loi TECV[[6]](#footnote-6), les PDU (et donc les PLUi tenant lieu de PDU) doivent tenir compte des objectifs du PPA (Plan de Protection de l’Atmosphère).

Quelques échanges de pratiques sur les pièces du PLUi tenant lieu de PDU :

* Concernant l’observatoire de l’accidentologie : il est généralement mis en annexe mais mentionné dans le POA, de manière à indiquer qu’il existe, en résumer le contenu et les indicateurs, présenter les modalités d’élaboration et de mise à jour... C’est notamment le cas à Bordeaux. Boulogne le présente comme un programme d’action.
* Concernant l’intégration des PAVE et l’annexe accessibilité (cf cas d’un EPCI avec 33 PAVE, qui se demande s’il doit les annexer tous), la question se pose de la même manière que pour un PDU : si dans les premiers temps, les PAVE étaient tous annexés pour leur donner une visibilité, de plus en plus d’EPCI décident de faire un état des lieux des PAVE et un résumé de chacun.
1. login : plui / mdp : extr@plui [↑](#footnote-ref-1)
2. Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), définitivement adoptée mercredi 22 juillet 2015. [↑](#footnote-ref-2)
3. NB : le PLUi a été élaboré avant la loi ALUR [↑](#footnote-ref-3)
4. Voté après le séminaire : LOI n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques [↑](#footnote-ref-4)
5. login : plui / mdp : extr@plui [↑](#footnote-ref-5)
6. Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), définitivement adoptée mercredi 22 juillet. [↑](#footnote-ref-6)