

Compte-rendu du groupe de travail « PLUi tenant lieu de PDU » du 23/06/2014 au GART

Ordre du jour de la réunion

Participants.....	1
I. Introduction.....	2
II. Présentation des dispositions ALUR liées aux documents de planification communaux et intercommunaux et réponse aux questions d'ordre juridique	2
III. Point d'avancement et organisation des travaux pour les différents PLUi tenant lieu de PDU	3
a) Avancement et organisation des travaux de la CUB	4
b) Avancement et organisation des travaux de la CA Angers Loire Métropole	4
c) Avancement et organisation des travaux de la CUS	5
d) Avancement et organisation des travaux de Bmo	6
IV. Ventilation du PDU dans le PLUi.....	6
V. Exemples de politiques de transports et mobilité spécifiques au PLUi	9
VI. Avantages, difficultés et facteurs clés de succès d'une démarche de planification intégrée.....	10
VII. Poursuite des travaux et séminaire national du 7 novembre 2014.....	11

Participants

Prénom & Nom	Structure
Maéva Moreau	CU Strasbourg
Josiane Perrussan	CU Bordeaux, référente planification et déplacements
Sylvain Esnard	CA Angers Loire Métropole, direction déplacements
Matthieu Delafosse	CA Angers Loire Métropole, direction déplacements
Caroline Marteneau	FNAU (AU Brest)
Philippe Mazeas	FNAU (AU Brest)
Florence Sorrentino	FNAU
Julie Gozlan	DGITM / FCD1
Romain Cipolla	GART
Marie Molino	GART
Nicolas Merle	Cerema / DTec TV
Guennolé Poix	DGALN / DHUP / QV3
Juliette Bellego	DGALN / DHUP / QV3
Agathe Dubrulle	Capgemini Consulting
Yamini Yoganathan	Capgemini Consulting

Excusés :

Philippe Schmit	AdCF
Benjamin Croze	DGITM / FCD1
Martine Meunier-Chabert	Cerema / DTec TV
Elise Loubet-Loche	DGALN / DHUP / QV4

I. Introduction

➤ *Marie Molino et Guennolé Poix*

Cette journée se situe dans la continuité d'un groupe de travail qui a débuté en 2012 (étude de l'intégration du PDU sous des aspects essentiellement juridiques).

Cet atelier a pour objectif de capitaliser les retours d'expérience de plusieurs EPCI, afin :

1. de fournir des éléments de méthode à l'élaboration d'un PLUi-D post-ALUR, notamment sur les aspects :
 - a. ventilation du PDU dans les différentes pièces du PLUi (en prévision d'un décret à venir),
 - b. bonnes pratiques de gouvernance et de concertation dans le cadre d'une démarche de planification intégrée ;
2. d'alimenter un argumentaire sur -la pertinence du rapprochement des PLU et PDU au sein d'un PLUiD, visant à sensibiliser les EPCI à cette démarche désormais facultative et éclairer leur choix.

Par ailleurs, un groupe de travail régional (Nord-Pas-de-Calais) s'intéresse également à la question de la mobilité dans les PLUi.

Une première restitution des travaux est attendue lors du séminaire du 7 novembre à Lyon qui portera sur la prise en compte des déplacements dans le PLUi, organisé dans le cadre du club PLUi.

II. Présentation des dispositions ALUR liées aux documents de planification communaux et intercommunaux et réponse aux questions d'ordre juridique

➤ *Nicolas Merle (Cerema) et Guennolé Poix*

➤ *Cf. support joint.*

Avec la loi ALUR, l'intégration du PLUi-D devient facultative et des améliorations sont apportées au dispositif, permettant pour certaines une plus grande souplesse :

- le PLU dans son ensemble tient lieu de PDU ;
- une nouvelle pièce est ajoutée : le POA, non opposable au permis de construire mais opposable en matière de police du stationnement et aux actes des gestionnaires routiers. Le POA déplacement et les OPA transports et déplacements sont opposables à ces actes administratifs des communes ;
- concernant l'accessibilité des personnes handicapées : les PAVE intègrent le PLUi ;
- l'obligation de concertation avec les associations de transports, de protection de l'environnement agréées ainsi que les associations de personnes handicapées qui en font la demande est introduite ;
- pour éviter de faire tomber l'ensemble du document en cas de contentieux, des mesures de régularisation sont possibles ainsi, le cas échéant, que l'annulation partielle du PLUi. - - -

Evaluation du PLUi-D

Concernant plus spécifiquement l'évaluation du PLUi-D :

- Le PLUi-D est évalué sur les 11 objectifs du code en matière de transports et déplacements
 - L'évaluation -du PDU est effectuée au bout de 5 ans.- Le Parlement a souhaité une évaluation au plus tard à 9 ans pour le PLUiD.
- ☞ *Réactions de la salle : Angers Loire Métropole a mené en 2010 l'évaluation de son PDU de 2005, soit 5 ans après. Des enseignements ont pu être tirés, mais il apparaît que 5 ans est une période trop courte pour permettre de réels changements de comportements. Par ailleurs, la plupart des collectivités n'ont pas les moyens de réaliser une enquête ménages tous les 5 ans. Le rythme idéal serait plutôt tous les 9 ans, mais*

en mettant en place un observatoire des transports pour suivre finement l'évolution, notamment des parts modales. Par ailleurs, la période d'évaluation doit pouvoir être adaptée au contexte local. Par exemple, si une nouvelle ligne de tramway est prévue, mieux vaut mener l'évaluation un an après l'arrivée du tramway, qu'un an avant...

Question / réponses :

- ALUR introduit la prorogation du PLH et du PDU. Quelle est la date d'échéance pour cela ?
 - ☞ Le terme proroger ne semble pas adéquat pour le PDU, car dans le code des transports les seuls délais du PDU sont ceux que se fixe une intercommunalité. La prorogation est surtout valable pour le PLH. La loi n'a pas fait la distinction pour le PDU qui visiblement n'a pas les mêmes contraintes que le PLH (notamment financières). Le PDU n'a pas de date de fin de validité.
- Si le règlement prévoit un ER, doit-il absolument être justifié dans les OAP ?
 - ☞ Non, se reporter à la note produite par le Club concernant l'arrêt Dos Santos.
- En cas de secteur PSMV, comment articuler le volet mobilité du PSMV et le PLUiD, notamment en termes de communication ?
 - ☞ Cela relève de la stratégie de l'EPCI. Les dispositions du PSMV et du PLUi doivent être en cohérence.
- L'article L 123 2 1 du code de l'urbanisme mentionne des « inventaires des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités » : de quoi s'agit-il ? parcs en ouvrage ou en enclos ? aires de stationnement ? les parcs privés ouverts au public sont-ils à intégrer ? Quelle est l'intention derrière cette phrase ?
 - ☞ Le code de l'urbanisme ne peut pas donner de définition stricte de ces parcs au regard de leur diversité. A analyser au cas par cas par les EPCI. L'idée est de mutualiser toutes les offres possibles de stationnement afin de favoriser la diminution du coût de construction et la consommation des espaces.
- Un plan A0 (schéma de transports en commun) peut-il faire office d'OAP, et jouer un rôle intermédiaire avant le règlement (trop précis) ?
 - ☞ Les pièces graphiques peuvent faire office d'OAP mais seules elles ne peuvent pas nécessairement être très compréhensibles.

III. Point d'avancement et organisation des travaux pour les différents PLUi tenant lieu de PDU

Certaines communautés soulignent une difficulté à maintenir le cap d'un PLUi intégré après la promulgation de la loi ALUR, surtout après les changements liés aux élections municipales. Les équipes techniques réalisent un important travail auprès des élus pour les sensibiliser à la nécessité de maintenir le PLUi intégré.

Si l'argument technique, lié au fait que la rédaction des OAP est déjà bien avancée, semble peu fonctionner auprès des élus, ils sont plus sensibles au sujet quand la concertation a déjà eu lieu sur un projet intégré. La dissociation du PDU et du PLUi ferait alors figure de retour en arrière et générerait un manque de lisibilité du projet auprès des associations.

En termes d'organisation des travaux, les référents déplacements sont globalement associés à la réalisation du PLUi, mais parfois de manière insuffisante, surtout quand ils ne sont pas intégrés à la direction urbanisme. Ils fonctionnent alors presque comme des sous-traitants et ne contribuent qu'à la rédaction de leur propre partie, en manquant d'une vision globale sur les orientations dans lesquelles ils s'inscrivent. Une intégration plus poussée est parfois aussi rendue complexe par leur charge de travail. Ils recommandent alors de calibrer très en amont avec le pilote le temps qui sera consacré au projet et les principaux temps forts à anticiper, que ce soit sur leur volet propre ou pour disposer d'une vue d'ensemble des orientations.

a) Avancement et organisation des travaux de la CUB

La CUB avait approuvé en 2006 un PLU qui prenait déjà en compte le PDU et la révision du PDU/PLH a été déclarée en 2010. Le PLUi intégré était une obligation à cette date, mais aussi une volonté de l'agglomération, a priori non remise en cause depuis. La concertation a donc eu lieu sur le PLU intégré et non spécifiquement sur le volet mobilité.

Le document n'a été ni arrêté ni approuvé du fait des nouvelles lois (ALUR, MAPTAM) et d'un changement politique important en mars, entraînant une potentielle réorientation de cette révision. La CUB souhaite aujourd'hui réaliser un PLUi intégré mais « ALUR ». La conférence des maires a donc été réalisée, l'inventaire du stationnement enclenché, le terme de POA introduit...

G.Poix attire l'attention sur le fait que choisir ALUR en cours de procédure n'est pas neutre et va obliger à opter pour l'ensemble des mesures (cf. notamment l'article 137 de la loi ALUR).

L'équipe projet est organisée avec 3 groupes de 3 référents thématiques :

- 4 techniciens référents :
 - o 1 référent du projet PLUi dans son ensemble (le directeur urbanisme, appuyé d'1 personne dédiée en charge du volet urbanisme)
 - o 1 référent PLH, aussi situé dans le pôle dynamique urbaine
 - o 1 référent sur le volet déplacements, situé dans un autre pôle
- En miroir, un élu référent sur chacune des thématiques (urbanisme, habitat, déplacements)
- Une maîtrise d'œuvre confiée à l'AU de Bordeaux, avec à nouveau 3 référents thématiques (+ la directrice adjointe de l'AU en pilotage des travaux)

En termes de pilotage et d'organisation des travaux :

- Au cours de la phase de diagnostic, les 6 techniciens CUB et AU fonctionnaient de la façon suivante
 - o En début de diagnostic : 1 réunion technique à 6 par semaine
 - o Par la suite : 3 binômes thématiques, avec des réunions tous les 15 jours environ
- Jusqu'aux élections, un coprojet réunissait de façon récurrente les 3 élus de référence et 2 autres élus
- En termes d'articulation avec les communes, celles-ci étaient généralement en ligne avec les grands principes lors de la rédaction du PADD, mais les travaux sont devenus plus difficiles quand il s'agissait de descendre à l'échelle de la commune. Des séances de travail ont été organisées avec les services techniques dans les communes : présentation du projet puis discussions et débats, co-construction... Deux temps forts ont déjà eu lieu en conseil de CUB pour débattre des orientations du PADD, mais la délibération n'a pas encore eu lieu.
- L'ensemble des pièces sont rédigées en parallèle. L'équipe PDU a été très associée à la rédaction du PADD, y compris sur les volets habitat et économie, ce qui a parfois été très complexe à gérer (nécessité de revenir en arrière sur des OAP déjà bien avancées quand les travaux se sont lancés sur le PADD).

La CUB a veillé à sécuriser la **concertation** autour du projet, tant au niveau de la communauté que dans chaque commune, sur les trois volets en parallèle. La concertation a été confiée à un prestataire extérieur. Un comité partenarial de révision du PLU a été mis en place en début de démarche avec les associations. Puis des « ateliers de coproduction urbaine » ont été organisés sur des thèmes type habitat, déplacement, économie... Ont notamment été associés : les AOT, les grands opérateurs HLM si besoin (sur mobilité aussi)... Des démarches déjà initiées sur la politique vélo ou l'apaisement seront aussi intégrées dans le POA.

b) Avancement et organisation des travaux de la CA Angers Loire Métropole

Le PDU date de 2005 et évoquait déjà le lien entre déplacements et urbanisme mais les actions concernées n'étaient pas très développées. Un PLU centre avait été initié début 2010 puis annulé en partie (mais non principalement) à cause d'un projet de dépassement d'Angers, générant de fortes craintes (des élus, de la direction et des équipes) sur les enjeux déplacements et sur la vigilance des personnes associées quant à la prise en compte de ces enjeux dans les documents de planification..

Le PLUi a été prescrit fin 2010 et la validation politique du PADD a eu lieu en juin 2013. Actuellement les travaux portent sur la validation d'options techniques plus concrètes avant de rédiger les OAP, même si les travaux ont plutôt stagné depuis fin 2013 du fait des élections municipales.

La contrainte temporelle est importante puisque le PLUi doit être finalisé pour mars 2017, sous peine de retour au RNU. Les élus semblent donc souhaiter avant tout aller vite et ont demandé d'étudier toutes les possibilités, y compris l'arrêt de l'intégration du PDU. Au contraire, les services techniques travaillent à signifier que le retrait du PDU n'accéléra pas la démarche... [NB : depuis la tenue du groupe de travail, l'intégration du PDU dans le PLUi a bien été confirmée].

En termes d'organisation des travaux, le PLUi est piloté par la direction de l'urbanisme, qui associe la direction déplacements, suite notamment au « traumatisme » de 2010 (la thématique habitat fait déjà partie de la direction de l'urbanisme). Tout est élaboré en régie, l'AU est peu intervenu sur le volet Déplacements, hormis sur quelques problématiques de diagnostic.

L'équipe projet rassemble environ 7 référents, dont le périmètre porte à la fois sur une thématique (dont déplacements) et sur un territoire. Le groupe projet PLUi se réunit toutes les semaines (côté direction de l'urbanisme) et l'équipe déplacements les rencontre 1 fois par semaine ou tous les 15 jours (en période normale, car les travaux ont été gelés suite aux élections). Le fait de ne pas être pas associés au groupe projet hebdomadaire rend difficile le fait d'avoir une vision globale de l'avancement et des orientations, même si l'équipe urbanisme leur transmet les éléments sur lesquels ils doivent intervenir.

Un COPIL regroupait 4/5 élus dont l' élu en charge des déplacements + une commission d'élus dédiée. Des réunions spécifiques avec l' élu d'Angers ont eu lieu sur certaines thématiques. La concertation avec les communes se fait par groupement de communes, mais elles sont globalement assez peu associées.

Concernant la concertation avec les acteurs extérieurs :

- Angers n'a pas mis en place de COPIL réunissant avec les services de l'Etat, la Région et le Département. Quelques réunions ont été organisées sur le diagnostic, l'identification des enjeux et le PADD, avant une grande réunion de concertation fin 2012 avec les partenaires publics associés.
- Les associations et la chambre des métiers ont été rencontrées à 2 reprises par l'équipe mobilité, qui souhaite mettre en place des réunions techniques récurrentes avec les partenaires privilégiés.

c) Avancement et organisation des travaux de la CUS

Le PDU en vigueur actuellement date de 2000. Un nouveau PDU a été initié et arrêté en janvier 2012 mais n'a finalement pas été approuvé afin d'être intégré dans le PLUi. Ce PDU avait été rédigé par un groupement de bureaux d'études, l'AU n'étant mandatée que sur le bilan. Pour sécuriser le portage politique, des ateliers de travail thématiques avaient été organisés avec les élus référents (ex de thématiques : santé, transports...).

Aujourd'hui, le nouveau vice-président souhaite une réelle démonstration de l'intérêt de cette intégration car la CUS est aussi soumise à la contrainte temporelle de mars 2017 (POS en vigueur actuellement). Les équipes techniques sont convaincues de l'intérêt de conserver le PLUi intégré, d'autant que le calendrier glissera même si les documents sont à nouveau séparés.

En termes d'organisation des travaux, le service prospective et planification de la direction de l'urbanisme pilote le projet tandis que la maîtrise d'œuvre a été confiée à l'AU (assemblage des parties, rédaction du document...). Des réunions sont organisées tous les 15 jours avec le chef de projet ADEUS et les trois référents de services (U, H, D). Globalement, le service déplacements a été associé en relecture mais non en ré-écriture. Une assistance juridique a aussi été mise en place.

L'ensemble des pièces sont rédigées en parallèle.

Pour assurer le portage politique, des réunions sont organisées tous les quinze jours avec le président de la CUS. Des conférences des maires ont aussi été organisées pour la traduction réglementaire. Il s'agissait d'expliquer certains articles avant d'aller effectuer les arbitrages dans les communes (les réunions de secteur n'ont pas fonctionné pour obtenir des décisions). Un grand séminaire politique a aussi été effectué sur la problématique du stationnement, quand les techniciens ont réussi à trouver un accord (ce qui n'a pas été facile).

La concertation avait été très importante pour le PDU, avec des associations très impliquées. Concernant le PLUi, la CUS entame à ce stade la 3ème phase de concertation avec la mise en place d'un groupe citoyen (la communauté de curieux) qui s'exprime librement sur le PLUi dans son ensemble, avec un cahier de prescription pour le PADD... La concertation sur l'OAP n'est pas encore lancée, elle devrait avoir lieu en septembre. Le plan de zonage et le règlement cependant sont déjà en ligne dans leur version de projet pour amorcer les débats.

d) Avancement et organisation des travaux de Bmo

Le PLUi facteur 4 a été approuvé le 20 janvier 2014, dans un territoire à fort historique communautaire (1er POS intercommunal approuvé en 1985).

La CU de Brest a des compétences très intégrées, ce qui rend la tâche plus facile pour mener un travail transversal comme celui d'un PLUi valant PDU et PLH. Par ex, le stationnement est aussi une compétence communautaire. Le PLUi a donc été rédigé au sein d'une seule direction habitat, urbanisme, mobilité et développement économique (la direction des dynamiques urbaines). Cependant, même dans une CU très intégrée, le dialogue interservices reste un exercice délicat au quotidien engendrant parfois des tensions. La présence d'une aide extérieure (AU +consultant) a été très bénéfique pour impulser ce travail collaboratif.

L'élaboration du PLUi aura mobilisé au total environ 20 personnes à temps plein pendant 3 ans (internes + externes). Un temps d'acculturation a été nécessaire en début de projet pour mettre à niveau chaque équipe sur les sujets des autres et trouver un langage commun avant de pouvoir co produire. Ceci était particulièrement vrai pour les politiques, car ce sont eux qui doivent ensuite porter le projet devant les populations.

Le projet était organisé avec :

- une cellule assemblée, rassemblant des personnels de l'AU et de la direction des dynamiques urbaines pour organiser les travaux, filtrer, formaliser les idées...
- des ateliers techniques en parallèle (la thématique déplacement y émergeait dans chaque thème) ;
- un consultant pour animer le projet (qui pouvait se permettre plus facilement d'interpeler les services en retard dans leurs productions) ;
- un cabinet d'avocat pour l'assistance juridique.

La concertation a été organisée par la direction communication. Ces réunions, souvent tardives et descendantes, n'ont pas eu un grand succès et laissaient peu de place aux débats. Lors de l'enquête publique, sur 500 questions posées, 2 seulement portaient sur les déplacements et le reste concernait la constructibilité des différentes zones. La question de la mobilité génère en effet peu de tensions sur ce territoire, sauf quand il s'agit d'aborder des points spécifiques tels que le tramway ou le téléphérique.

Le prochain défi pour la future métropole est de passer d'un PDU d'agglomération à un PDU à l'échelle du bassin de vie (pays de Brest, soit avec 6 autres intercommunalités). Le volet mobilité est en effet présent dans le nouveau SCOT, mais insuffisamment abouti. Le SCOT n'est pas encore « grenellisé » et va être mis en révision. Cette nouvelle mouture devrait intégrer un volet mobilité calqué sur le squelette du PDU.

IV. Ventilation du PDU dans le PLUi

Proposition de ventilation par le Club PLUi

- Concernant le rapport de présentation et le PADD, pas d'évolution.
- Les OAP permettraient une déclinaison plus précise et spatialisée (sur certains quartiers ou mesures particulières)...
- Le POA pourrait comporter :
 - o la majorité du plan d'action classique du PDU (grands principes politiques, schéma directeur piéton / vélo...), avec un caractère de programmation dans le temps marqué (comme dans le PDU), visant à démontrer la faisabilité du programme ;
 - o éventuellement, les annexes du PDU, qui n'ont pas vocation à figurer dans les annexes du PLU (qui sont clairement listées dans la partie réglementaire du code de l'urbanisme)
- Le règlement comporterait notamment les emplacements réservés (ER), pour figer des terrains pour des infrastructures ou pour un maillage liaisons douces.

Pour rappel, le Grenelle n'implique pas d'obligation de rédiger une OAP dédiée à la mobilité ou à certaines thématiques. Les OAP aménagement peuvent suffire à faire que le PLUi tienne lieu de PDU si elles sont très intégrées avec les sujets déplacements et mobilité.

Note : Choix rédactionnels concernant le décret à venir sur la ventilation du PDU dans le PLUi

Certaines communautés prônant un urbanisme de projet seraient favorables à un décret laissant des marges de manœuvre aux collectivités.

D'autres soulignent que, plus la doctrine du ministère sera souple, plus il sera difficile pour les services techniques de convaincre les élus de s'engager dans un PLUi ambitieux et intégré. Les élus craignent fortement les annulations.

Choix rédactionnels opérés par les EPCI :

Les EPCI ont effectué des choix de formalisation variés :

- Bordeaux :
 - o Concernant le PADD : il précise les grandes orientations de la Métropole, il n'intégrerait pas précisément le tracé des futurs axes pour ne pas figer des choses. L'équipe PDU a été très associée à la rédaction du PADD, y compris pour les volets habitat et économie.
 - o Le projet d'OAP mobilité (écrit avant la loi ALUR) va vraisemblablement devenir le POA Mobilité (format loi ALUR) Les réflexions sont cependant encore en cours. Le POA présentera les orientations en termes de mobilité (il rappelle notamment les 11 objectifs du code des transports), et comprendra des schémas. Le POA reprendra aussi les objectifs du plan climat.
- Strasbourg :
 - o Pour le PADD : des notions très générales et très prudentes (proposition de l'agence d'urbanisme ; le service déplacements aurait souhaité un PADD plus ambitieux)
 - o Pour les OAP (actuellement en cours de rédaction) :
 - Une introduction qui précise les principes du PADD ;
 - Une OAP mobilité avec une vingtaine d'actions (à un niveau encore relativement stratégique). Le PLUi comportera moins d'actions que l'ancien PDU car certaines actions ont fusionné ou ont été supprimées car elles n'avaient pas de valeur réglementaire ;
 - Pour chaque action, les objectifs (parts modales...) et moyens sont indiqués dans l'OAP elle-même. Une OAP pourrait comporter des zooms sur certains secteurs (ex : identification des parkings relais).
 - De peur de trop s'engager, les politiques ont choisi d'ôter la question du financement de l'OAP mobilité, alors qu'elle était dans le PDU ; les éléments seront à réintégrer éventuellement dans le POA (notamment si le décret d'application de la loi ALUR le rend plus explicitement obligatoire, par renvoi aux articles R. 1214-1 et R. 1214-2 du code des transports).
- Angers :
 - o Le rapport de présentation comporterait des objectifs chiffrés pour justifier les choix (partie justification des choix, notamment en termes de parts modales)
 - o Le PADD est pour le moment sans aucun chiffre
 - o Les OAP - sur ce sujet la CA n'a pas tranché :
 - Ils s'orientaient avant ALUR vers une OAP déplacement rassemblant toutes les actions, avec une carte de l'agglomération et des schémas (correspondant au plan d'actions d'un PDU). Certains élus souhaitaient des dispositions minimales dans cette OAP pour que le document soit le plus souple possible. Pour les techniciens, l'objectif est au contraire d'être ambitieux pour aller plus loin que le PDU de 2005.
 - Après ALUR a été évoquée la possibilité de ne pas faire une OAP déplacement mais d'intégrer toutes les actions Déplacements dans le POA et d'avoir un volet déplacements développé dans les OAP Aménagement de secteurs ... A également été évoquée une OAP spécifique tram sur tout le tracé, en intégrant non seulement les aspects mobilité mais aussi des éléments liés à l'habitat (ex : éléments de densité autour de la ligne).
- Brest a fait le choix d'OAP plus resserrées avec une quinzaine d'actions, peu engageantes pour conserver des marges de manœuvre (eu égard notamment aux incertitudes sur l'évolution du financement des collectivités). Ils soulignent la nécessité de s'intégrer dans le projet global du PLUi, au contraire d'une

ventilation abstraite comme celle qui est proposée. L'important est de définir un objectif et qu'il soit décliné de façon cohérente entre les différents documents.

Zoom sur l'intégration des objectifs du code des transports

Les EPCI ont retenu les options suivantes :

1. soit mention claire des 11 objectifs du code des transports dans le POA, en indiquant que le document respecte ces objectifs (choix de Bordeaux)
2. soit intégration d'un tableau dans le PADD, permettant de faire le lien entre les propositions et les 11 objectifs

Angers Loire Métropole a par ailleurs proposé à ses élus trois scénarii d'évolution de la mobilité à échéance du PLUi (objectifs parts modales) vis-à-vis de l'évaluation environnementale (au fil de l'eau / ambitieux / réaliste). Cet exercice renforce l'intégration des différentes politiques et constitue la première étape de construction de scénarios intégrés.

Zoom sur le volet calendrier et financement

Les EPCI soulignent que l'objectif n'est pas tant de donner des dates précises que de donner un cadencement des travaux, un ordre dans la mise en œuvre. De même, les financements extérieurs étant incertains, les EPCI s'engagent assez peu.

Le type d'échéancier proposé par Bmo apparaît comme une solution intéressante, car il présente le minimum que la communauté est assurée de pouvoir financer, suite à une étude comptable et budgétaire approfondie. Sans aller jusqu'à un cadencement année par année, le système de tableau à croix pour désigner les projets à court / moyen / long terme semble pertinent. Il est rappelé que le PDU de Grenoble a été annulé sur le calendrier d'un de ses projets phare et qu'il faut donc rester réaliste dans le calendrier projet.

Certaines collectivités soulignent cependant le risque d'élaborer un PLUi-D a minima, peu ambitieux, si l'on s'en tient aux financements que la collectivité est sûre d'obtenir.

Zoom sur l'annexe accessibilité

2 options se détachent :

1. intégrer au POA le schéma directeur accessibilité de la communauté et les PAVE
2. mentionner ces documents sans les annexer

Intégrer le PAVE permet de le soumettre à l'enquête publique, ce qui lui donne une force plus importante. Mais, selon les cultures et organisations locales, il peut être difficile de soumettre à enquête publique un document réalisé par un autre maître d'ouvrage.

Dans le cas d'une intégration en annexe, outre le fait que l'annexe devient très lourde pour les EPCI rassemblant de nombreuses communes, plusieurs questions se posent :

- Si toutes les communes n'ont pas réalisé un PAVE et que certaines le font après la publication du PLUi, comment intégrer les nouveaux documents ?
- De même, quelle est la procédure en cas de mise à jour d'un PAVE ?

Concernant ces questions, il est rappelé que, eu égard au coût de modification du PLUi, il n'est pas nécessaire de le modifier en cas d'évolution des PAVE, mais plutôt pour intégrer un ou plusieurs nouveaux projets. De même, le PDU n'était pas modifié quand les PAVE évoluaient.

A noter que cette question d'intégrer ou non les PAVE dans leur intégralité se posait déjà dans le cas d'un PDU non intégré au PLU, avec des pratiques variables d'une collectivité à l'autre.

V. Exemples de politiques de transports et mobilité spécifiques au PLUi

Desserte des communes limitrophes vs densification des dessertes de la ville centre

Le PLUi traduit le choix de la communauté de développer l'agglomération à l'échelle du pays. A cet égard, il a semblé plus pertinent de tirer la ligne de tram existante plutôt que de densifier en interne le réseau de transports en finançant une 2nde ligne de tram. La priorité est donc donnée à des extensions du tram existant, du téléphérique, du BHNS, d'autant que la 2^{ème} ligne de tram pourrait ne plus paraître nécessaire grâce au BHNS.

VI. Avantages, difficultés et facteurs clés de succès d'une démarche de planification intégrée

Avantages	Inconvénients / Conditions de réussite
<p>Le PLUi intégré simplifie le travail de planification :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une seule procédure au lieu de deux ou trois - un plan au lieu de deux ou trois - une seule consultation de la population <p>Le projet de territoire en devient plus lisible pour la population.</p>	
<p>Cette simplification s'accompagne d'une mutualisation et donc d'une diminution des coûts, tant en termes financiers qu'en termes de mobilisation des équipes : mutualisation de certains éléments du diagnostic, mutualisation des principaux temps forts de chaque démarche (temps de partage avec les élus, concertation...), etc...</p>	
<p>Le PLUi intégré garantit un projet de territoire plus solide car plus cohérent entre les différents documents de planification : « sans le PLUi-D, nous n'aurions jamais abordé l'urbanisme et les transports de manière plus imbriquée » (Bmo, Philippe Mazéas)</p>	<p>Le PDU en tant que tel est moins lisible, d'autant que le POA risque d'être peu lu. La rédaction devra donc être très pédagogique pour que chacun y trouve ce qu'il cherche facilement.</p>
<p>Le PLUi intégré encourage un projet de territoire plus ambitieux, avec une réflexion approfondie sur les modes et politiques de déplacement (intégration des données H et U)</p>	<p>La complexité du projet, liée à l'articulation de politiques souvent pensées en silos, peut mener au contraire à un PDU trop peu programmatique et trop a minima.</p> <p>Un portage politique fort est donc nécessaire pour encourager les équipes à garder le cap et donner du rythme aux travaux. Plus encore qu'une assemblée de plusieurs élus, un élu puissant, doté d'une vision pour le territoire, peut être un atout pour dépasser les différents sectoriels.</p>
<p>Le PLUi intégré peut constituer un levier pour créer ou renforcer une culture commune au sein de l'EPCI, en particulier dans une communauté aux compétences déjà très étendues : il fait coopérer les services entre eux, avec la découverte des spécificités et contraintes des autres services, pour mieux travailler ensemble une fois le PLUi approuvé (notamment sur l'urbanisme opérationnel).</p> <p>-</p>	<p>Faire travailler les services entre eux n'est pas simple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une gouvernance solide sera nécessaire à la bonne conduite du projet - la nomination d'un coordinateur des travaux, en charge de l'animation des équipes permettra de sécuriser les échanges. L'appel à un prestataire extérieur (et neutre) peut dans certains cas permettre de fluidifier les échanges - le fait de prendre du temps, au démarrage du projet, pour cadrer les travaux, permettra de donner de la visibilité aux équipes sur les pics de charge à anticiper et de faciliter la planification de leur temps
<p>Le PLUi intégré permet à chacun d'avoir une vision transversale du projet</p>	

VII. Poursuite des travaux et séminaire national du 7 novembre 2014

Présentation de la journée du 6 novembre (séminaire Déplacements-Urbanisme-Environnement consacré au thème " Transport, énergie, climat : de la prospective et la planification au projet urbain") en amont du séminaire du 7 novembre sur le thème de la prise en compte des déplacements dans un PLU non nécessairement intégrateur) – Grand Lyon (proche Part-Dieu).

Présentation des prochaines productions liées au groupe de travail :

- note méthodologique sur le POA, abordant la ventilation des différentes pièces du PDU et du PLH dans le PLUi intégré façon ALUR
- Fiche SAV ALUR « Mobilité et stationnement »
- Argumentaire sur le PLUi intégré