

# Du PDU au PLUi

Le 12 décembre 2012

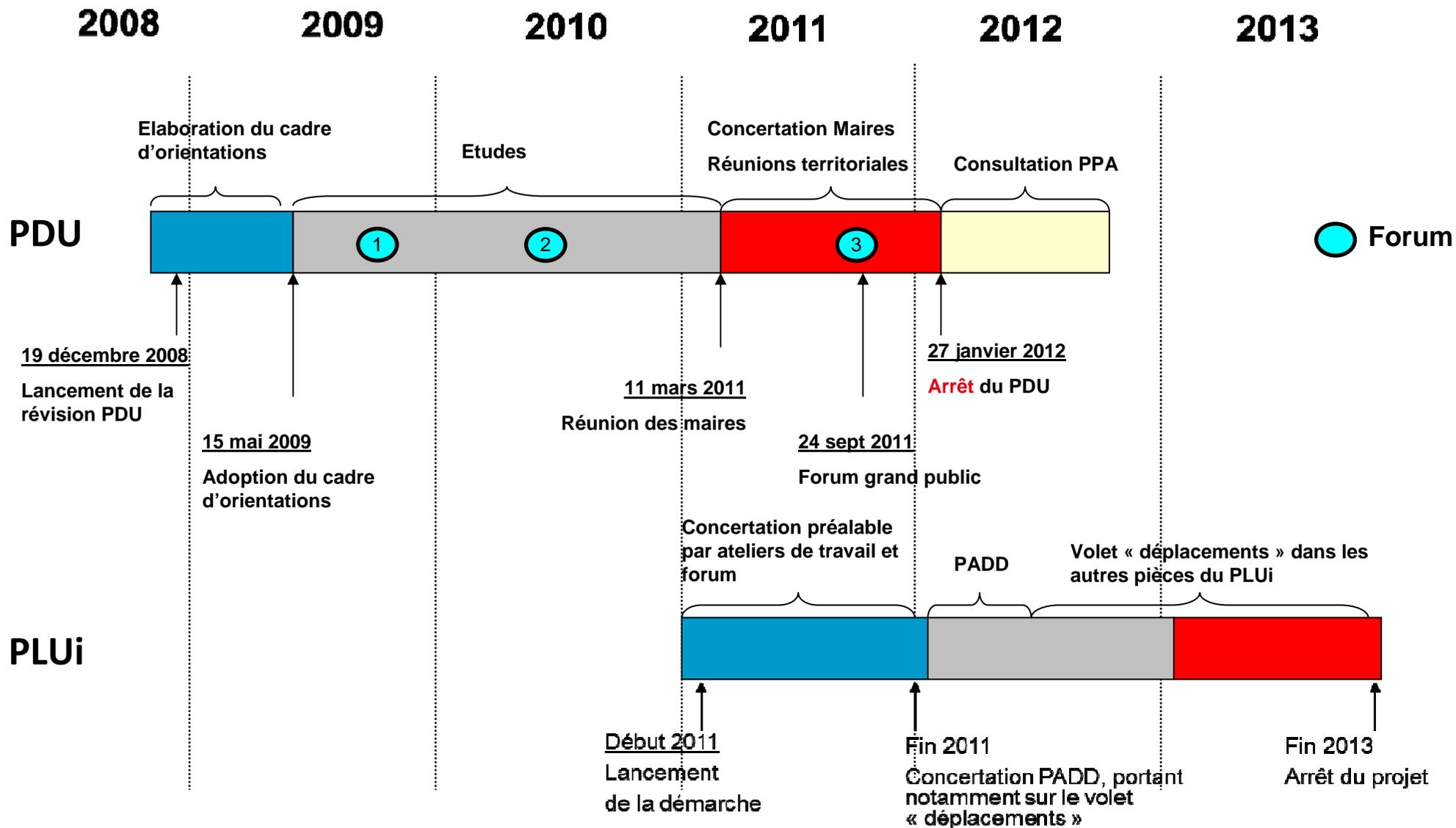
## *Rappel : Pourquoi un PLUi ?*

## Evolution du contexte

- Evolutions réglementaires : la loi ENE (12 juillet 2010)
  - Le PLU d'un EPCI compétent couvre l'intégralité de son territoire
  - Si cet EPCI est également Autorité Organisatrice des Transports (AOT), le PLU doit également comporter des dispositions « tenant lieu de Plan de Déplacements Urbains ».
- Mais pérennisation des principes en matière de politique de transport
  - Les PLU intègrent « des Orientations d'Aménagement et de Programmation qui, en ce qui concerne les transports et déplacements, définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Elles tiennent lieu de PDU tel que défini par la LOTI de 1982 ».
- Selon le Code des Transports, le PDU devait répondre à 11 axes

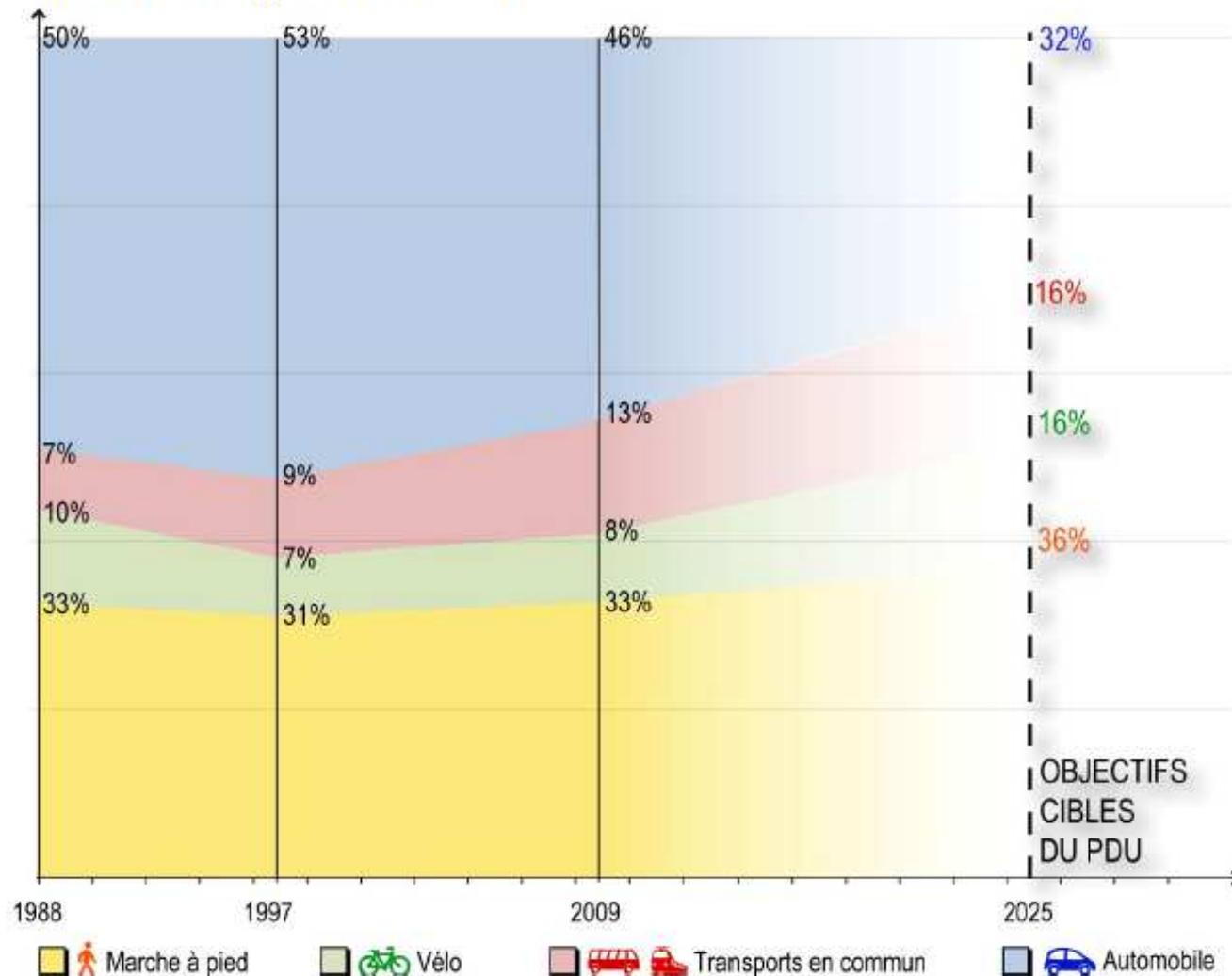
## Evolutions réglementaires

- ➔ L'entrée en matière de politique de déplacements se fait par les documents d'urbanisme
- ➔ Le PDU n'existe plus en tant que tel mais ses principes demeurent dans le PLU
- ➔ Les politiques urbaines et de déplacements sont au service d'un projet de territoire global
- ➔ ... ce qui était déjà le cas des précédents PDU sans que ce projet de territoire global ne soit affiché aussi clairement.



# *Point sur notre PDU 2012*

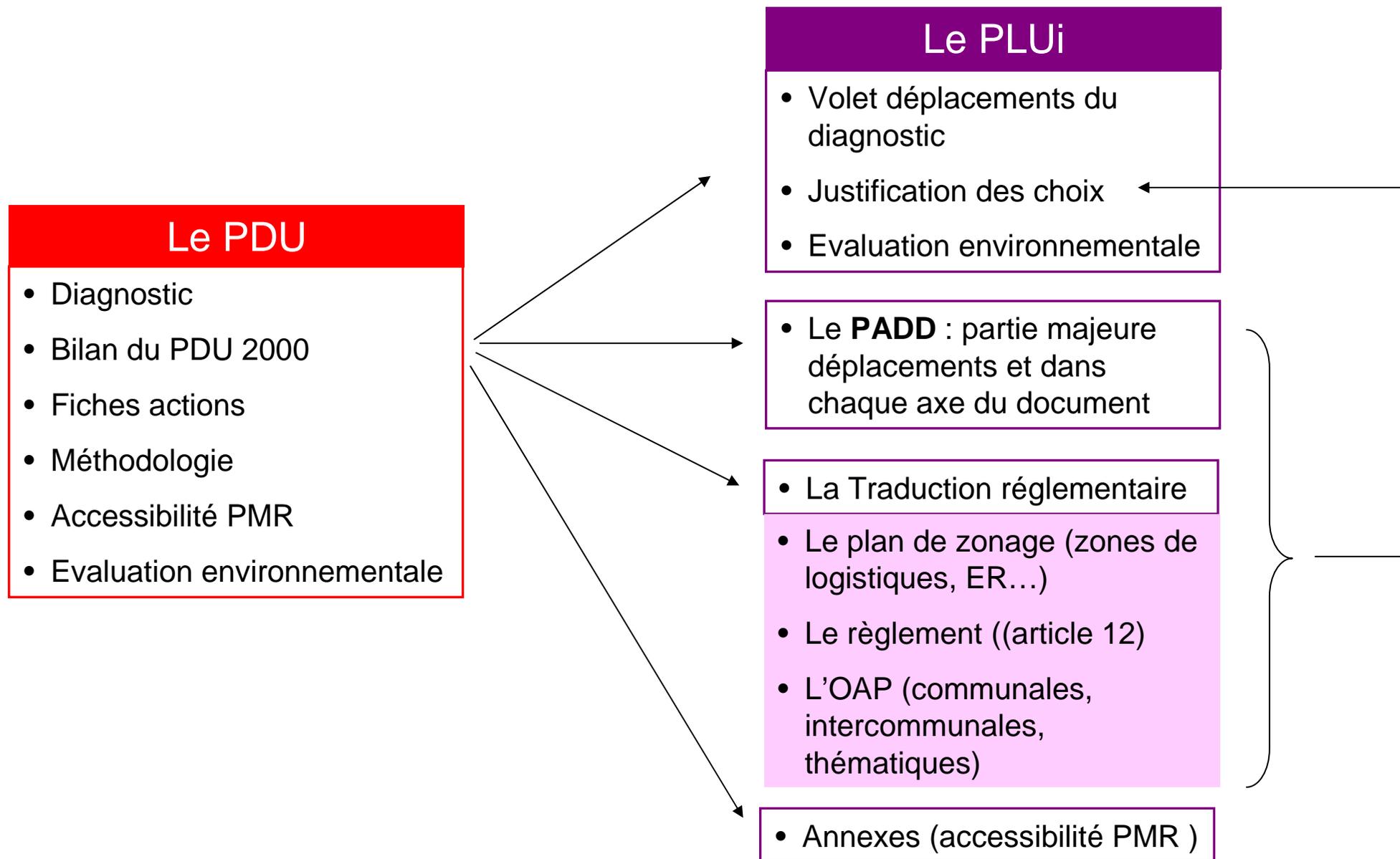
## Diminuer l'usage de la voiture



Des objectifs du PDU de 2000 reconduits et complétés

- en termes de parts modales des résidents de la CUS : **les objectifs du PDU 2000, la marche à pied en plus**
- en termes de kilométrage VP parcourus dans la CUS : **une baisse de 30% du kilométrage parcouru**
- en termes de trafic sur l'A35 et la route du Rhin **une réduction importante du trafic, en lien avec le Plan de Protection de l'Atmosphère**
- le maintien de l'accessibilité au territoire
- un usage de la marche et du vélo qui contribue à 30' d'activité quotidienne

***Proposition de principes  
méthodologiques pour  
l'harmonisation PDU/PLU***



- Enjeu : faciliter la mobilité de toutes les personnes et marchandises tout en réduisant les émissions de pollution et favoriser chaque mode de déplacements dans sa zone de pertinence
  
- 1. Favoriser le fonctionnement dans la proximité
  - Favoriser l'usage du vélo et de la marche à pied
  - Modifier les conditions de concurrence entre modes actifs et automobile
  
- 2. Construire une agglomération connectée
  - Améliorer l'efficacité du réseau de TC
  - Favoriser un usage partagé et éco-responsable de l'automobile
  - Mettre en œuvre des outils pour améliorer la cohérence urbanisme/transport
  - Favoriser le stationnement des résidents et visiteurs
  
- 3. Mettre en œuvre une politique globale et de gestion de flux de marchandises
  - Homogénéiser la réglementation en vigueur
  - Développer des espaces spécifiques pour améliorer l'efficacité de la logistique urbaine
  - Encadrer le système des livraisons par une réglementation adaptée et environnementale

**→ Déplacements = Thème majeur du PADD qui se retrouve dans l'ensemble des orientations du PADD**

- Ne peut pas être un simple recueil des actions inscrites dans le PDU
- Juste équilibre entre intégration exhaustive des actions inscrites dans le PDU et respect des orientations inscrites dans le PADD
- Dispositions non-normatives
- Durée de vie des OAP
- Problématique de l'opposabilité
  
- Contenu :
  - Principes/objectifs de l'action
  - Mise en œuvre et déclinaison programmatique
  - Partenaires
  - **Déclinaisons territoriales**
  - **Coûts ?**
  - Indicateurs de suivi/évaluation

## 3 parties

- I. Une politique de déplacements au service d'un projet de territoire
- II. Poursuivre le développement des offres de transports aux différentes échelles de la métropole pour répondre aux besoins de l'agglomération et de ses habitants
- III. Adapter les pratiques de déplacements selon les zones de pertinence des modes de transport afin de préserver le cadre de vie de l'agglomération

## Contenu

- Défis, enjeux et grands principes de la politique de déplacements + Objectifs de cette Politique de Déplacements + Lien avec les orientations du PADD
- Principes propres à chacun des deux axes avec **déclinaison des actions de manière thématique** (selon les principes du PADD ou les objectifs recherchés).
- Les **orientations retenues sont celles du "PDU 2012"**, ventilées pour permettre une répartition homogène des 11 alinéas du Code des Transports.

→ L'objectif est de produire **une OAP exhaustive** (cohérence des actions et des échelles) **et claire** (chaque action renverra directement à l'alinéa du Code des Transports auquel elle répond)

## II. Poursuivre le développement des offres de transport aux différentes échelles de la métropole pour répondre aux besoins de l'agglomération et de ses habitants

- Adapter l'espace public en faveur du développement de la proximité et de la pratique des modes actifs
  - Action 1 : Poursuivre le développement de la marche comme principale mode de déplacements en ville
  - Action 2 : Conforter l'usage du vélo au quotidien
- Garantir l'accessibilité de l'agglomération pour tous
  - Action 3 : Garantir l'accessibilité aux TC et à l'espace public
- Améliorer la connectivité du territoire
  - Action 4 : Développer le vélo au-delà des seuls déplacements de proximité
  - Action 5 : Etendre le réseau TC structurant
  - Action 6 : Faire évoluer l'offre TC pour plus d'efficacité
  - Action 7 : Améliorer l'intermodalité par la création et l'amélioration des pôles d'échanges
  - Action 8 : Faciliter les déplacements combinés (billettique – tarification)
- Compléter le maillage routier
  - Action 9 : Compléter le maillage routier
- TMV : encourager le développement de nouvelles formes de desserte du centre-ville
  - Action 10 : Promouvoir de nouvelles formes de desserte

### III. Adapter les pratiques de déplacements selon les zones de pertinence des modes de transport afin de préserver le cadre de vie de l'agglomération

- Sensibiliser, communiquer sur les modes alternatifs
  - Action 11 : communiquer sur les bénéfices de la pratique des modes actifs sur la santé
  - Action 12 : sensibiliser à, faciliter la pratique des modes actifs
- Soutenir les initiatives en matière de management de la mobilité
  - Action 13 : Mettre en place un réseau de pôles de services mobilité
  - Action 14 : Inciter et accompagner les entreprises, administrations et écoles dans leur PDEntreprise / PDAdministration / PDEtablissement Scolaire
- Optimiser l'usage de la voiture individuelle
  - Action 15 : Agir en amont grâce au levier stationnement
  - Action 16 : Adapter les flux VP pour réduire leurs impacts sur le cadre de vie
  - Action 17 : Encourager le développement des pratiques éco-mobiles
- Optimiser le système de livraisons pour en réduire les externalités négatives
  - Action 18 : Optimiser le système de livraisons par une évolution de la réglementation et par la localisation des activités

- Difficulté d'être fidèle au PDU dans son intégration dans le PLUi (*point d'entrée du PADD, infléchissement du rapport au Code des Transports...*)
- Quid des dispositions non-normatives ? (*Des éléments d'information peuvent figurer dans les OAP pour autant qu'ils soient nécessaires à leur mise en œuvre et à condition de veiller à ce qu'il ne soient pas confondus avec les éléments normatifs*)
- Durée de vie des OAP (*obligation de définir un échéancier?*)
- Comment gérer les différences de temporalité entre PDU et PLU ?
- Problématique de l'opposabilité (*Les orientations s'imposent aux autorités chargées de la gestion de la voirie et de la police administrative générale \_ devenir du pouvoir de police ? \_ Opposabilité de l'OAP en cas d'actions très précises à un horizon défini \_ OAP territorialisées*)
- Comment articuler OAP déplacements avec les autres pièces du PLU ?
  - Ventilation dans l'une ou l'autre des pièces du PLU, avec centralisation de l'ensemble des orientations dans l'OAP ?
  - Quelques exemples :
    - La politique vélo
    - La logistique urbaine
    - Le stationnement automobile
- Annexe accessibilité PMR ?

***Merci de votre attention***