

>> **PLU ET DÉPLACEMENTS**

Jean-Philippe Brouant

Maître de conférences à l'Université Paris I, Chargé de recherches au GRIDAUH

Fiche 1

INTRODUCTION

Le déplacement est généralement défini comme un « *mouvement qui fait passer un objet ou un être d'une place à une autre* ». Le terme de « *déplacement* » peut être considéré comme équivalent à celui de « *transport* » ou encore de « *circulation* » : on retrouve d'ailleurs ces trois termes dans le code de l'urbanisme. L'article L. 121-1 évoque ainsi la « *maîtrise des besoins de déplacement* », tandis que l'article L. 123-1 mentionne les « *besoins en matière de transport* » mais aussi la « *circulation automobile* ».

Tout au plus peut-on remarquer que l'utilisation du terme « *transport* » dans le code de l'urbanisme a une connotation plus liée aux infrastructures de transport qu'au mouvement lui-même (moyens de transports, etc.). Par ailleurs la notion de déplacement semble avoir une portée plus large que celle de transport dans la mesure où elle permet d'intégrer les problématiques de stationnement. Enfin, on peut signaler que le terme de « *mobilité* », dont le sens est également très proche du « *déplacement* », n'apparaît pas dans le code de l'urbanisme¹.

L'ambition de cette communication n'est pas de traiter de manière exhaustive l'appréhension du déplacement par les règles locales d'urbanisme définies dans le PLU ; en effet, on pourrait avoir une acception large de cette notion qui conduirait à s'intéresser par exemple aux déplacements des animaux (corridors écologiques) ou aux risques engendrés par les mouvements des sols (glissements de terrain). Nous nous limiterons à une conception plus restreinte, réduite au transport des personnes et des marchandises. De même ne seront pas abordées également un certain nombre de questions particulières, comme par exemple celle des transports aériens et les nuisances qu'ils peuvent engendrer.

La question du traitement des déplacements par la règle d'urbanisme peut sembler paradoxale : comment des règles qui visent essentiellement la construction d'immeubles durablement ancrés dans le sol peuvent-elles appréhender le mouvement ? Marc Weil rappelait ainsi que « *l'urbanisme n'a jamais bien su mettre en concordance la statique de l'occupation des sols et la dynamique des déplacements. C'est que les réseaux ne sont pas comme on l'a longtemps cru une simple desserte de terrains. En facilitant des déplacements plus rapides on modifie sans le vouloir l'occupation des sols* »².

Il existe donc une interaction évidente entre l'urbanisme et les déplacements. La forme urbaine influe directement sur les pratiques de déplacements et inversement, l'organisation des déplacements agit sur la structuration urbaine d'un territoire.

¹ Si ce n'est pour désigner le caractère mobile des « résidences mobiles de loisirs » ou des caravanes.

² M. Weil, La voie et le terrain, *Études foncières* 2002, n°100, p. 30.

De même, la question des déplacements nous semble être au cœur du développement durable.

L'accessibilité est une condition essentielle de la vie économique d'un territoire : mobilité domicile-travail, accès aux commerces, organisation du transport de marchandises, etc.

Au regard de l'équité sociale, la mobilité est un facteur primordial. On peut à cet égard rappeler les termes du rapport Sueur *Demain la ville* de 1998 : « [la mobilité] devient un des enjeux essentiels de la cohésion urbaine. Le droit à la mobilité pour le plus grand nombre est en effet une condition essentielle de la réussite de la ville multipolaire où l'aménagement ne sera plus conçu à partir des notions d'espace et de distance mais aussi en fonction des capacités de déplacement et du temps de déplacement »³. Aussi la politique de désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville constitue un axe fort de la politique de rénovation urbaine.

Enfin la protection de l'environnement est également fortement concernée par les déplacements. Au niveau local, l'usage excessif de la voiture génère des nuisances, notamment en termes de pollution atmosphérique, de bruit et de dégradation des paysages. Elle aggrave également les risques liés à la sécurité des usagers et a un impact important sur l'effet de serre. Il paraît ainsi peu efficace de construire une maison basse consommation si les trajets domicile-travail compensent les économies effectuées.

Si la mobilité constitue donc un enjeu essentiel pour les politiques urbaines, il faut néanmoins rappeler les limites de l'action des documents d'urbanisme qui ne peuvent traiter des déplacements qu'en termes d'aménagement de l'espace et d'occupation des sols : la réglementation du stationnement, la limitation de vitesse, le plan de circulation, tous ces éléments ne peuvent être régis par le PLU. Par ailleurs, l'objectif de diffuser de nouvelles pratiques urbaines pour les déplacements rencontre certaines limites s'agissant d'influencer des comportements et des modes de déplacements.

Néanmoins, il existe un certain nombre de leviers⁴ du PLU qui consistent à :

- privilégier le renouvellement plutôt que l'extension urbaine ;
- localiser les urbanisations nouvelles ou les équipements générateurs de déplacements à proximité des axes de transport en commun ;
- favoriser la densité autour des pôles d'échanges ;
- promouvoir la diversité des fonctions en rendant cohérente la destination des sols avec le niveau de desserte (situer par exemple les bureaux à proximité d'une desserte en transport en commun et localiser les activités de logistique ou de production à proximité des grandes infrastructures de transport).

Il convient d'étudier en premier lieu les principes et règles relatifs aux déplacements qui s'imposent aux PLU, pour voir en second lieu la façon dont les PLU en vigueur traitent plus spécifiquement de la question des déplacements.

³ *Demain la ville*, La Documentation française, 1998, p. 175.

⁴ Cf. CERTU, *PLU et déplacements*, avr. 2007.