

>> **PLU ET MOBILITES**

Norbert Foulquier

Professeur à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, Directeur du GRIDAUH

Fiche initialement rédigée par Jean-Philippe Brouant, Maître de conférence à l'Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne, ancien directeur scientifique du GRIDAUH

Fiche 3

LA PRISE EN COMPTE DES MOBILITES PAR LE RAPPORT DE PRÉSENTATION, LE PADD ET LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

D'une manière générale, les préceptes de la ville compacte et durable contribuent à la satisfaction des objectifs de la maîtrise des besoins en déplacements. Il s'agira principalement d'agir sur la forme urbaine à travers un zonage cohérent par rapport à l'offre de transport en commun et encourageant la diversité fonctionnelle.

Au-delà de ces considérations générales, le PLU, à travers ses différentes pièces, peut se concentrer plus particulièrement sur la question des déplacements.

1. Le rapport de présentation

Deux éléments doivent être soulignés.

En premier lieu, le diagnostic doit, au titre de l'article L. 151-4 du code de l'urbanisme, préciser les « *besoins répertoriés en matière (...) de transport* » et « *il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités* ». À titre d'exemple, le diagnostic du rapport de présentation du PLUi de Lille Métropole consacre un titre spécifique aux « besoins de mobilité et l'armature transports » structuré ainsi :

- les pratiques de déplacements des ménages ;
- la circulation des marchandises ;
- les réseaux de transports structurants ;
- l'intermodalité ;
- la desserte des centralités, des polarités majeures, des principaux secteurs d'équipements et d'activités.

En second lieu, la question des déplacements peut être traitée au titre de l'évaluation environnementale, particulièrement sur le thème de la pollution de l'air. L'évaluation environnementale du PLU de Perpignan indique ainsi que « *les déplacements de personnes sont le premier poste d'émissions de GES de la ville* ». La question peut également être abordée sur le thème de la réduction de la consommation des énergies fossiles.

Parmi les recommandations pour atténuer les effets du PLU sur l'environnement, on recense des considérations spécifiques aux emplacements réservés. Par exemple, le PLU de Perpignan indique que des haltes ferroviaires font l'objet d'un emplacement réservé afin de permettre une connexion aux bus de l'agglomération.

2. Le projet d'aménagement et de développement durable

Dans la mesure où il arrête « *les orientations générales concernant (...) les transports et les déplacements* » (C. urb., art. L. 151-5), le PADD permet une expression avancée sur la politique de déplacement.

Plusieurs axes prioritaires se dégagent des différents PADD étudiés ;

- L'amélioration de l'accessibilité par le système de transports publics, par exemple par la création de parcs de stationnement ou de parcs-relais en périphérie de la ville.
- L'aménagement de l'espace public pour favoriser l'utilisation des modes doux de déplacement. Selon le PADD du PLUi de Lille Métropole, « *l'offre de stationnement est un levier essentiel pour favoriser le report modal vers des alternatives à la voiture particulière* ». Elle doit cependant répondre aux besoins des habitants et des usagers et éviter le stationnement désorganisé sur l'espace public. Aussi, des mesures différenciées de l'offre de stationnement doivent être mise en œuvre sur le territoire métropolitain :

- le stationnement « résidentiel privé » doit être adapté au contexte urbain, à la qualité de la desserte en transport collectif et aux taux de motorisation des ménages afin de préserver les espaces publics et le cadre de vie des quartiers ;

- le stationnement « à destination » (*bureaux, tertiaire...*) doit être limité en fonction de la qualité de desserte en transports en commun et ouvert à des logiques de foisonnement avec le stationnement résidentiel. D'autre part, l'offre de stationnement dans les centres urbains doit contribuer à aiguiller les usagers vers les modes alternatifs pour les trajets à destination des zones les plus centrales et les mieux desservies en transports. Aussi, il convient de favoriser l'aménagement de parcs de stationnements aux abords des gares bénéficiant d'une bonne qualité de desserte.

- dans les parcs d'activités et les centres commerciaux, il convient de promouvoir des formes d'aménagement à même d'optimiser l'usage du foncier et inciter à la création d'une offre mutualisée. Une souplesse sera envisagée pour les petites et moyennes surfaces commerciales »

Le PADD de Grenoble Alpes Métropole envisage de développer la « centralité » de certains quartiers « *notamment par l'aménagement de nouvelles liaisons cycles et piétonnes pour faciliter les échanges entre les quartiers et le franchissement des grandes infrastructures (rocade et des voies ferrées, ...)* », tout en insistant sur les vertus de la « vitesse apaisée » sur les voies publiques. Le PLUi ne peut pas imposer une zone 30, cette compétence relevant de la police de la circulation ; il peut en revanche définir des principes d'aménagement qui contribuent à sa mise en œuvre (aménagement de la voirie, emplacements réservés, etc.). Le PADD de Bordeaux Métropole rappelle que sa « politique de déplacements vise à absorber les 500 000 déplacements de personnes quotidiens supplémentaires à l'horizon 2020 (selon des hypothèses

de mobilité au fil de l'eau), liés à l'atteinte des objectifs démographiques, en limitant l'offre d'infrastructures routières nouvelles au profit de l'optimisation des réseaux existants. Elle mise sur un usage soutenu des transports en commun et sur un usage renforcé du vélo et de la marche pour les déplacements courts, tout en organisant les déplacements automobiles au profit de l'efficacité économique. Elle vise par-là à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dus aux transports sur le territoire de Bordeaux Métropole. Ainsi, le PLU met en œuvre les conditions pour atteindre en 2020 les parts modales définies dans le cadre du Plan Climat Énergie Territorial de La Cub (15 % vélos, 25 % marche, 15 % transports commun, 45 % véhicules particuliers) ». À propos de la pratique du vélo, le PADD de Paris indique que « *la lutte contre le vol est également un impératif qui passe par le développement de zones de stationnement sur voirie mais aussi par des mesures incitatives de création de locaux destinés aux vélos dans les immeubles d'habitation et les équipements publics* ».

- la poursuite d'objectifs particuliers : le PADD du PLU de Paris affiche l'objectif de « *réduire le bruit émis par une double action de limitation du trafic automobile et des vitesses pratiquées (automobiles et véhicules à 2 roues motorisés)* ».

3. Les orientations d'aménagement et de programmation

En vertu de l'article L. 151-6 du code de l'urbanisme, « *les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, [...] les transports, les déplacements [...]* »

L'article L. 151-7 précise qu'elles peuvent « *prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les caractéristiques des voies et espaces publics* ».

Le PLUi de Lille Métropole contient des OAP thématiques dont l'une porte spécifiquement sur le thème « Transports/déplacements/stationnement ». Il y est indiqué que « Sauf impossibilité technique ou réglementaire avérée, les projets devront prendre en compte l'optimisation de l'ensemble des modes de déplacements notamment en cherchant à améliorer le maillage des transports en commun et en favorisant autant que possible la cohabitation des différents modes de déplacement. La mise en place de conditions de déplacements favorables au vélo, à la marche, et autres formes de déplacements « actifs », confortables et faciles sera également recherchée. En ce sens les projets d'aménagement veilleront à ne pas obérer la résolution des points noirs cyclables, particulièrement en n'empiétant pas sur l'emprise foncière nécessaire à cette résolution. Une carte référençant l'ensemble des véloroutes et voies vertes du territoire métropolitain est annexée au PLU. De la même manière, sauf impossibilités techniques ou réglementaires avérées, les nouveaux comportements de mobilités devront être intégrés en cherchant à favoriser le recours aux véhicules propres (par exemple par la mise en place de point de recharge ouverts au public) et en contribuant à offrir des alternatives à l'usage de la voiture utilisée seule ».