

Urbanisme et déplacements : un lien croissant

Rappels sur le cadrage législatif

Hélène Regnouard – Cerema – Direction Territoriale Normandie – Centre

17 février 2015 – Journée technique COTITA « Comment intégrer les déplacements dans les PLU(I) ? »



Du droit au transport pour chacun... à l'articulation entre réseaux de transports et urbanisation

- Un cadre législatif depuis 30 ans
- Une vision du lien entre urbanisme et déplacements qui a évolué



La LOTI ou le droit au transport pour tous

- **Loi d'orientation des transports intérieurs (1982)**

- Précise les objectifs que doivent respecter les nouveaux projets au titre de la politique des transports et vis-à-vis desquels ceux-ci doivent être évalués
- Invite à limiter ou à réduire les effets négatifs de toutes sortes et à privilégier l'utilisation des réseaux existants.
- Formalise le concept de Plan de Déplacements Urbains (PDU) : « une utilisation plus rationnelle de la voiture et [...] une bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun »
- Amendée par différentes lois jusqu'à être intégrée en 2010 dans le Code des Transports

Les Lois de 1995 et 1999 relatives à l'aménagement et au développement (durable) des territoires

- **Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (1995)**
- **Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire - dite Loi Voynet (1999)**
- Crée le Schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire
- Décline ce schéma avec les Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT)
- Crée les Directives Territoriales d'Aménagement (DTA)
- Les SRADT et DTA sont des documents de référence pour les SCoT et PLU (compatibilité avec la DTA)

La Loi sur l'Air ou la recherche d'alternatives au tout-voiture

- **Loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie – LAURE (1996)**
- Rationaliser l'utilisation de l'énergie
- Définir une politique publique intégrant l'air en matière de développement urbain
- Réaffirme l'objectif de diminution du trafic automobile, de développement des transports en commun, des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage du vélo et de la marche...
- Prescrit l'élaboration, pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants, d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU)
- Impose la mise au point d'itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (aujourd'hui article L.228-2 du code de l'environnement)

La Loi SRU : pour une réflexion commune entre déplacements et urbanisme

- **Loi solidarité et renouvellement urbains (2000)**
- Renforce le lien entre déplacements et planification via 3 objectifs principaux :
 - ✓ favoriser la coopération entre autorités organisatrices de transports au vu de l'allongement des trajets domicile-travail
 - ✓ conforter le plan de déplacements urbains (PDU)
 - ✓ renforcer le lien entre déplacements et documents d'urbanisme
- Partage modal équilibré de la voirie
- Réalisation de nouveaux aménagements
- Le PADD du PLU peut prévoir les opérations à mettre en œuvre, en ce qui concerne le traitement des espaces et voies publics, les entrées de ville.
- Un triptyque SCoT – PDU – PLU renforcé.
 - ✓ PDU compatible avec SCoT
 - ✓ PLU compatible avec SCoT et PDU (stationnement)

La loi Grenelle 1 amorce une nouvelle vision du lien urbanisme / déplacement

- **Loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite Grenelle 1 (2009)**
- « Créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun » dans le cadre de la lutte contre l'étalement urbain
- Développement des Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE), d'Administration (PDA) et Scolaires (PDES)
- Développement du covoiturage, de l'auto-partage, du télétravail et des modes doux
- Caractère prioritaire au développement des transports collectifs dans les zones périurbaines et urbaines

La loi ENE met en application cette nouvelle vision

- **Loi portant engagement national pour l'environnement dite ENE ou Grenelle 2 (2010)**
- Ajoute aux objectifs des SCoT, PLU et cartes communales :
 - ✓ la répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services
 - ✓ la diminution des obligations de déplacements
 - ✓ le développement des transports collectifs
- Les SCoT et PLU peuvent fixer, sous certaines conditions, des normes relatives au stationnement sur le territoire
- Intermodalité et articulation « développement urbain / transports » favorisées : « syndicats mixtes SRU »

La loi MAPAM

- **Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (2014)**

- AOTU → Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) : champ d'action élargi : TC + autopartage, covoiturage, vélo, marche, transport de marchandises et logistique urbaine
 - ✓ Possibilité pour les AOM, en cas d'insuffisance de l'offre privée, de créer des services relatifs à ces modes
- Notion de chef de file : rôle = organiser les modalités de l'action commune des collectivités et de leurs établissements publics
 - ✓ Région : intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports (schéma régional d'intermodalité)
 - ✓ Commune ou EPCI : mobilité durable et l'aménagement de l'espace
- Création des métropoles :
 - ✓ Élaboration PLUI à l'échelle des métropoles
 - ✓ Compétences étendues pour les transports
- Définitions :
 - ✓ Autopartage : intégration de l'autopartage entre particuliers
 - ✓ Covoiturage : utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs majeurs pour un trajet commun
- Transfert du pouvoir de police spéciale de la circulation et du stationnement aux EPCI
- Dépenalisation et décentralisation du stationnement

La loi ALUR

- **Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (2014)**
- SCoT :
 - ✓ L.121-1 : « De diminution des obligations de déplacement ~~et de développement des transports collectifs~~ motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile »
 - ✓ L122-1-3 : PADD doit intégrer une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacements
- PLU :
 - ✓ L.123-1-2 : RP : « 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. »
 - ✓ Règlement : Obligations mini pour le stationnement vélo, maxi pour le stationnement selon la desserte TC (on pourra déroger aux minimum VP dans des secteurs bien desservis en TC, définis dans le zonage)
- Renforcement de l'échelle intercommunale de la planification locale
- Modification du PLUI valant PDU (PLUI-D) :
 - ✓ fusion facultative pour tous, possibilité de démarche volontaire quelle que soit la taille de l'EPCI
 - ✓ le PLU dans son ensemble tient lieu de PDU (et pas uniquement les OAP)
 - ✓ création du Programme d'orientations et d'actions (POA) : « toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique des transports et des déplacements »
- Pour un rapprochement plus fort avec le PDU :
 - ✓ intégration des PAVE et compatibilité des dispositions transports avec le PRQA et le SRCAE
 - ✓ évaluation au regard aussi des 11 objectifs du PDU, au plus tard 9 ans après approbation

A venir : la loi TEPCV...

• TEPCV : transition énergétique pour une croissance verte

- Encore en débat actuellement (Sénat), adoptée par l'Assemblée Nationale (oct. 2014)
- Idée générale :
 - ✓ S'intéresser aux déplacements dans les territoires peu denses et au besoin de développer une offre modale
 - ✓ lien fort entre organisation du territoire et pratiques de déplacements, pour limiter les émissions de polluants et de GES

Ce qui est envisagé :

- Plan national de réduction des émissions de polluants ← pris en compte dans les SRCAE et PPA ← PDU et PLUI-D compatibles avec les objectifs du PPA
- Article 14ter : possibilité d'établir un « plan de mobilité rurale » :
 - ✓ en complément du SRI, dans les territoires à faible densité démographique,
 - ✓ complémentarité : transports collectifs, usages partagé de l'automobile, modes non motorisés,
 - ✓ à l'initiative d'un EPCI en charge d'un SCoT ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural
 - ✓ couvrant tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore,
 - ✓ prenant en compte PDE / PDA / PDES sur le territoire qu'il couvre.
- Article 48 : « L'État, les collectivités territoriales et leurs établissements publics respectifs prennent en compte la stratégie bas-carbone dans leurs documents de planification et de programmation qui ont des incidences significatives sur les émissions de gaz à effet de serre, selon des modalités fixées par voie réglementaire. »
 - ✓ Quels documents de planification visés ?
 - ✓ Les déplacements a priori inclus vu leur contribution aux émissions de GES

Merci

Hélène Regnouard

Chargée d'études Interface Urbanisme – Déplacements et Prospective

+33 (0)2 35 68 88 76

helene.regnouard@cerema.fr