



Les PDU français, outils de planification au service du développement durable

RABAT, 13 octobre 2004



LES PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS

1. GENESE

- Proposés par la **LOTI** (Loi d'Orientation Transports Intérieurs) dès 1981
- Rendus obligatoire par la **LAURE** en 1996 pour les agglomération de +100.000 habitant, démarche volontaire pour les autres.
 - Révision obligatoire par la **Loi SRU** en 2000 (changement des PTU: élargis aux agglomérations = bassins de déplacements)

2. CONTENU

- Démarche de planification sur 15 ans
- Concerne tous les modes de déplacements
- Vise également à corriger les dysfonctionnements actuels du système de transports
 - Donne lieu à des actions programmables
 - Évaluation/Révision des PDU au bout de 5 ans (intérêt des observatoires)



LES PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS

1. PRINCIPAUX OBJECTIFS STRUCTURANTS

1. Diminution du trafic automobile
2. Développement des TC et modes doux
3. Aménagement de la voirie (partage de l'espace)
4. Organisation du stationnement
5. Réorganisation transport et livraison des marchandises
6. Mise en oeuvre Plans de mobilité Employeurs (PDE)

2. METHODOLOGIE CLASSIQUE

- Diagnostic
- Scénarios
 - Projet
- Enquête publique
 - Adoption

En filigrane : Concertation & Communication Multi-partenaires



LES PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS

3. PRINCIPAUX INTERETS

- Problème des nuisances des transports publiquement abordés: Air, bruit, accidentologie, sur-occupation spatiale...
- Traiter la pollution de l'air à l'échelle locale en servant une cause globale (GES)
- Négociation/Débat sur l'organisation d'une agglomération (les priorités, le partage de l'espace...) = débat sur un choix de société, sur un modèle de développement
 - Donne lieu à un engagement de la Collectivité: programmation d'actions immédiates jusqu'à 15 ans, exige un chiffrage précis, de définir une vraie politique des transports (réglementation) et de concilier des intérêts souvent divergeants (individuels versus collectifs)



3. TRAITEMENT DES LIENS URBANISME/TRANSPORTS

- **Notion fondamentale** de maîtrise du développement, de la consommation d'Énergie et d'Espace (très coûteux pour la Collectivité/le contribuable). Non maîtrise = accroissement de la dépendance automobile. Au sein des **PDU**, notion assez mal abordée malgré tout son intérêt. En revanche, les PDU doivent être compatibles avec les **SCOT** (Schémas de Cohérence Territorial (ex-SDAU), **loi SRU 2000**)
 - La loi **SRU** : profonde réforme du Code l'urbanisme. Recherche de cohérence et transversalité à l'échelle d'une agglomération ou d'un « pays » (vs démarches sectorielles)
 - Tous les documents de planification doivent être compatibles avec les SCOT
- Les **PLU** (ex-POS): échelle communale : densification de l'espace et mixité des fonctions ; diag. Environnemental et Programme d'Aménagement et de Développement Durable



PROTOCOLE
DE KYOTO

S.R.U.

L.A.U.R.E.

- PRQA - PDU - PPA
- Véhicules propres
- Vélo, marche à pied
- Co-voiturage

P.N.L.C.C.

P.N.A.E.E.

L.O.A.D.D.T.

- 8 SSC
- SARDT
- Pays, Agglo, Parcs

- SCOT, PLU, PDU
- Plan mobilité
- Transport à la demande
- Stationnement
- Marchandises
- Compte déplacements
- Conseil en mobilité

L.R.S.C.I.

- CU, CA, (CC)

SOMMET DE
RIO

Engagements internationaux

Programmes nationaux

Cadre législatif

planification

BREF RAPPEL CONTEXTE GAZ A EFFET DE SERRE EN FRANCE

Kyoto : 6 GES majeurs: CO₂, CH₄, N₂O + 3 Gaz Fluorés
Montréal: 4 GES indirects : SO₂, NO_x, COVNM, CFC
Les démarches environnementales s'inscrivent dans un enjeu majeur, celui du **Changement Climatique**

Contribution des secteurs d'activité en 2001 et évolution/1990

Secteur	Part dans les GES en 2001	Evolution depuis 1990
Transport	26%	+21%
Bâtiment	18.59%	+17%
Industrie	21.28%	-14%
Energie	11.97%	-17%
Agriculture	19.35%	-6%
Déchets	2.53%	-4%

Source : MIES

TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS EN FRANCE : UNE REponsABILITE ACCRUE

Emissions en Mt équivalent CO₂ Evolution 90-2001

	1990	2001	Evolution
TRANSPORTS	121,5	147,0	+21%
Aérien (*)	4,5	5,9	+
Routier	113,8	135,9	+++
Fer	1,1	0,7	-
Maritime (*)	1,9	2,2	+
Autre	0,2	0,5	+
Consommation de gaz fluorés	0,0	1,9	+

Source : CITEPA/ inventaire UNFCCC/ mise à jour décembre 2002

(*) Trafic domestique uniquement

UN EXEMPLE : LES PDU DE LA REGION PACA (4,5 M d'habitants)

ETAT DES PDU en PACA	Avancés	Amorcés	A venir
PDU obligatoires	<ul style="list-style-type: none"> • MPM (Marseille/TRAM) • CPA (Aix) • TPM (Toulon/TRAM) • GHB (Aubagne) 	<ul style="list-style-type: none"> • CASA (Antibes Sophia) • CANCA (Nice/TRAM) 	
PDU volontaristes	<ul style="list-style-type: none"> • GAP • DIGNE • BRIANCON 	<ul style="list-style-type: none"> • COV (Carpentras) • COGA (Avignon) 	
Etudes globales déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Bassin d'APT • Bassin de PERTUIS 	<ul style="list-style-type: none"> • ARLES 	<ul style="list-style-type: none"> • CAVAILLON
Plans de Dép. Entreprises (PDE)	<ul style="list-style-type: none"> • DR France Télécom • Texas Instruments 	<ul style="list-style-type: none"> • Ville d'Aix en Pce 	Fort potentiel PACA

LES REPONSES COMPLEMENTAIRES (exemple Région PACA)

Parallèlement aux démarches de planification, grande variété d'actions possibles (soutenues par l'ADEME)

1. Organisation des déplacements

- **Personnes** : stationnement, co-voiturage, auto-partage, schémas directeurs 2 roues, Transport à la demande, pôles multimodaux (ex. Cannes et Gap), « Marchons vers l'école » ...
- **Marchandises** : transport & livraisons en ville, ferroutage, solution fluviale, cabotage maritime ...

2. Technologie des transports : filières « propres » et diversification énergétique (GPL, GNV, Electrique, Solaire, Hybrides, FAP, Pile à combustible ...)

3. Communication/Sensibilisation : agir sur la prise de conscience et les comportements. Préparer l'avenir et les engagements de Kyoto.

De façon générale : 4 Grandes MODALITÉS D'ACTION

-  **AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES**
-  **AMÉLIORATION DES COMPORTEMENTS D'UTILISATION DES VÉHICULES**
-  **AUGMENTATION DE L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORTS LES PLUS PERFORMANTS**
-  **MAÎTRISE DE LA MOBILITÉ SUBIE SUR LE LONG TERME**

UNE REPONSE « MUSCLÉE » : LES PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA)

- **Le PPA 13** : mené sous l'égide du Préfet et de la DRIRE = réponse réglementaire et urgente (enjeux de santé publique)
- **Particularité des Bouches-du-Rhône** : 1er site pétrochimique européen + trafic automobile et marchandise routier intense + fort ensoleillement (=Ozone)
- **2 CIBLES principales** :
 1. Les industries (sources fixes)
 2. Le système de transport & déplacements Air, Terre, Mer dans son ensemble (sources mobiles).
- **Polluants réglementés** avec seuils d'information et d'alerte nécessitant des mesures pérennes et d'urgence
- **Phénomène de « remontées »** des masses d'air polluées vers les Départements 04 et 05



PPA 13 : Exemple des mesures proposées pour les transports terrestres

Mesures en vue de respecter les valeurs limites fixées par le décret du 15 février 2002 et les objectifs de qualité fixés par le PRQA

1. MESURES PERENNES

- Périodicité ramenée à 1 an pour le contrôle technique anti-pollution
- Intensification des contrôles inopinés de pollution (brigades volantes)
- Renouvellement des parcs automobiles publics & privés > 20 unités par 40% de véhicules propres.
- Mise en place de Plans de Déplacements Entreprise (> 100 employés).
- Étiquetage des véhicules neufs selon leurs performances (consommation, émissions, rendement de la climatisation).
- Faciliter l'inter-modalité des différents moyens de transports avec les transports publics (à traiter à l'échelle des PDU).
- Utilisation de Filtres A Particules (FAP) pour les engins mobiles non routiers (opération pilote ADEME).



PPA 13 : Exemple des mesures proposées pour les transports terrestres

Mesures en vue de respecter les valeurs limites fixées par le décret du 15 février 2002 et les objectifs de qualité fixés par le PRQA

2. MESURES D'URGENCE (dès le seuil d'information)

- Réduction des vitesses maximales de 20km/h sur l'ensemble du département (30, 70, 90km/h)
- Tarifs aménagés pour les transports collectifs sur l'ensemble des réseaux urbains du département (Ticket vert)
- Doublement du prix du stationnement dans le périmètre de restriction pour les pendulaires & gratuité pour les résidents
- Interdiction à la circulation des véhicules ne possédant pas la pastille verte & circulation alternée pour les véhicules ne pratiquant pas le co-voiturage (2 pers/véhicule)
- Interdiction des transports routiers de transit dans les agglomérations