

Plan

- La législation PDU, de la LOTI au Grenelle
- PDU obligatoires
- PDU : contenu et procédure
- Liens entre PDU et les autres plans et schémas
- La jurisprudence en matière de PDU
- PGD et PDU : différences et points communs
- État d'avancement des PDU en France
- Résultats et marges de progrès
- Qualité de l'air
- Réforme territoriale de 2010 et projet de loi de décentralisation
- PLU intercommunal « 3 en 1 » et projet de loi ALUR

Attention !

Ce diaporama date de 2012 - 2013
et n'a pu intégrer les évolutions
juridiques de ces dernières années.

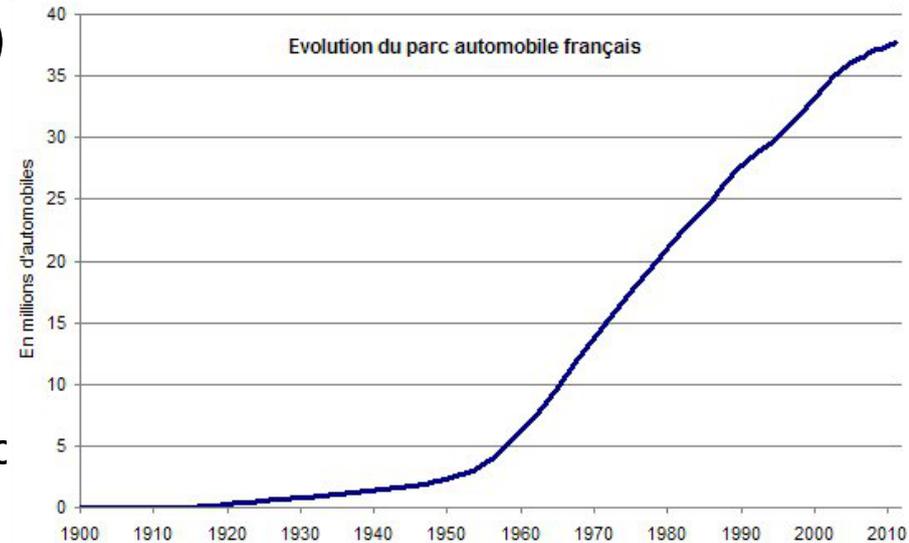
Les transports urbains jusqu'à la LOTI

→ Les 30 glorieuses (années 1945 à 1973)

- Croissance forte de la motorisation des ménages (2M voitures en 1950, 20M en 1980)
- « la ville doit s'adapter à la voiture » (Pompidou 1971)
- Démarrage de la construction des autoroutes et voies rapides urbaines
- Suppression des lignes de tramway, abandon du vélc

→ Les années 1970 / 1980

- Le choc pétrolier de 1973 amène à réinvestir dans les transports publics urbains
- Une ressource dédiée : le versement transport
- Inauguration des métros de Marseille (1977), Lyon (1978) et Lille (1983), des tramways de Nantes (1985) et Grenoble (1987)
- La LOTI de 1982 définit le cadre de l'organisation des transports et crée le PDU



Historique de la législation sur les PDU

→ 1982 (LOTI)

- Nouvelle organisation décentralisée des transports
- Droit au transport pour tous
- Création des PDU, non obligatoires
- Le PDU définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le PTU
- « Utilisation plus rationnelle de la voiture et bonne insertion des piétons, véhicules à deux-roues et transports en commun »
- Contenu et procédure renvoyés à un décret en conseil d'état, jamais publié

→ 1996 (LAURE)

- Le PDU, un outil de lutte contre la pollution de l'air
- Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants
- Objectifs, orientations (6) et procédure précisés
- Lien avec les documents de planification et compatibilité du pouvoir de police de stationnement et de la gestion du domaine public routier avec le PDU

Historique de la législation sur les PDU

→ 2000 (Loi SRU)

- Renforcement des obligations de cohérence entre urbanisme et déplacements
- Création des SCoT et des PLU
- La sécurité des déplacements, premier objectif des PDU
- De nouvelles orientations sur le stationnement, les marchandises ...

→ 2005 (Loi « Handicap »)

- Accessibilité de la chaîne des déplacements à l'ensemble des PMR
- Transports accessibles d'ici 2015, stratégie définie dans le Schéma Directeur de l'Accessibilité
- Le PDU comporte une annexe traitant de l'accessibilité
- Il est le lieu de coordination des actions en matière de voirie et transport (intégration des PAVE, prise en compte du SDA)
- Consultation des représentants des personnes handicapées ou à mobilité réduite

Historique de la législation sur les PDU

→ 2006 (Ordonnance EIPPE)

- Les PDU sont soumis à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement
- Analyse a priori des effets du PDU sur l'environnement
- Outil d'aide à la décision en cours d'élaboration du plan

→ 2010 (Grenelle II)

- Prise en compte du stationnement des véhicules d'autopartage et de la réalisation, configuration et localisation des infrastructures de charge électrique
- Création du SRCAE, avec lequel le PDU doit être compatible
- Obligation d'évaluer les émissions de CO₂ évitées par le plan, calcul des émissions de CO₂ cinq ans après approbation

→ 2010 (Code des transports)

- Regroupement des dispositions juridiques relatives aux transports en France (LOTI, code de l'aviation civile, des ports maritimes, etc.) à droit constant
- Publication de la partie législative par ordonnance du 28 octobre 2010

Le PDU dans le code des transports

La partie législative – Section 1 sur les objectifs et la portée juridique

- L. 1214-1 – Définition
- L. 1214-2 – Les 11 objectifs
- L. 1214-3 – Caractère obligatoire
- L. 1214-4 – Stationnement privé et normes PLU
- L. 1214-5 et 6 – Compatibilité des décisions de police du stationnement, des gestionnaires routiers, des autorités chargées de la voirie et de la circulation avec le PDU
- L. 1214-7 – Compatibilité du PDU avec SCoT, DTA, PRQA et SRCAE
- L. 1214-8 – Évaluation à cinq ans, révision le cas échéant
- L. 1214-8-1 – Évaluation des émissions de CO₂ évitées, calcul des émissions de CO₂ cinq ans après approbation

Le PDU dans le code des transports

La partie législative – Section 2 sur les conditions de l'élaboration, de la révision et de la modification des PDU

- L. 1214-14 – AOTU autorité compétente, association et consultation
- L. 1214-15 et 16 – Arrêt du projet, consultation des personnes publiques, enquête publique, approbation
- L. 1214-17 – Substitution de l'État
- L. 1214-18 – Mise en œuvre du PDU
- L. 1214-19 et 20 – Possibilité d'élaboration du PDU par l'établissement public élaborant le SCoT, conditions de mise en œuvre
- L. 1214-21 à 23 – Procédures prévues en cas de modification ou d'extension du PTU

(les articles L. 1214-9 à 12 et L. 1214-24 à 36 portent sur le PDU d'Île-de-France)

Partie réglementaire du CdT et LOTI

- Les articles L1214-13 et 29 renvoient à un décret en conseil d'État pour les modalités d'application des dispositions législatives
- Partie réglementaire en cours de rédaction
- Couvrira 4 dispositions concernant les PDU relevant de mesures d'ordre réglementaire
 - étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient
 - annexe particulière traitant de l'accessibilité, indiquant les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux PMR
 - calendrier des décisions et réalisations
 - mise en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste

Dans l'attente de la publication de la partie réglementaire, ces dispositions – présentes dans les article 28 et 28-1 de la LOTI – restent en vigueur

Le PDU dans les autres textes

→ **Le code de l'environnement**

- Liste des agglomérations de plus de 100 000 habitants (*L221-2 et R221-2*)
- Évaluation environnementale (*L122-4 et suivants et R122-17 et suivants*)
- Enquête publique (*L12331-1 et suivants et R1231-1 et suivants*)
- Compatibilité du PDU avec le PPA (*R222-31*)

→ **Le code de l'urbanisme**

- PLU intercommunal tenant lieu de PDU (*L123-1-2 et suivants et R123-2-2 et suivants*)

→ **La loi « Handicap »**

- Intégration des PAVE au PDU (*article 45*)

Autres obligations législatives

→ En matière de coordination (Grenelle II)

Lorsque plusieurs PTU sont inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, les AO de transports urbains et non urbains assurent la coordination des services de transport qu'elles organisent sur le territoire de cette agglomération

→ En matière d'outils d'aide à la mobilité (SRU)

*[Les AOTU] établissent un **compte** relatif aux **déplacements***

*Elles instaurent un **service d'information**, consacré à l'ensemble des modes de transports et à leur combinaison, à l'intention des usagers*

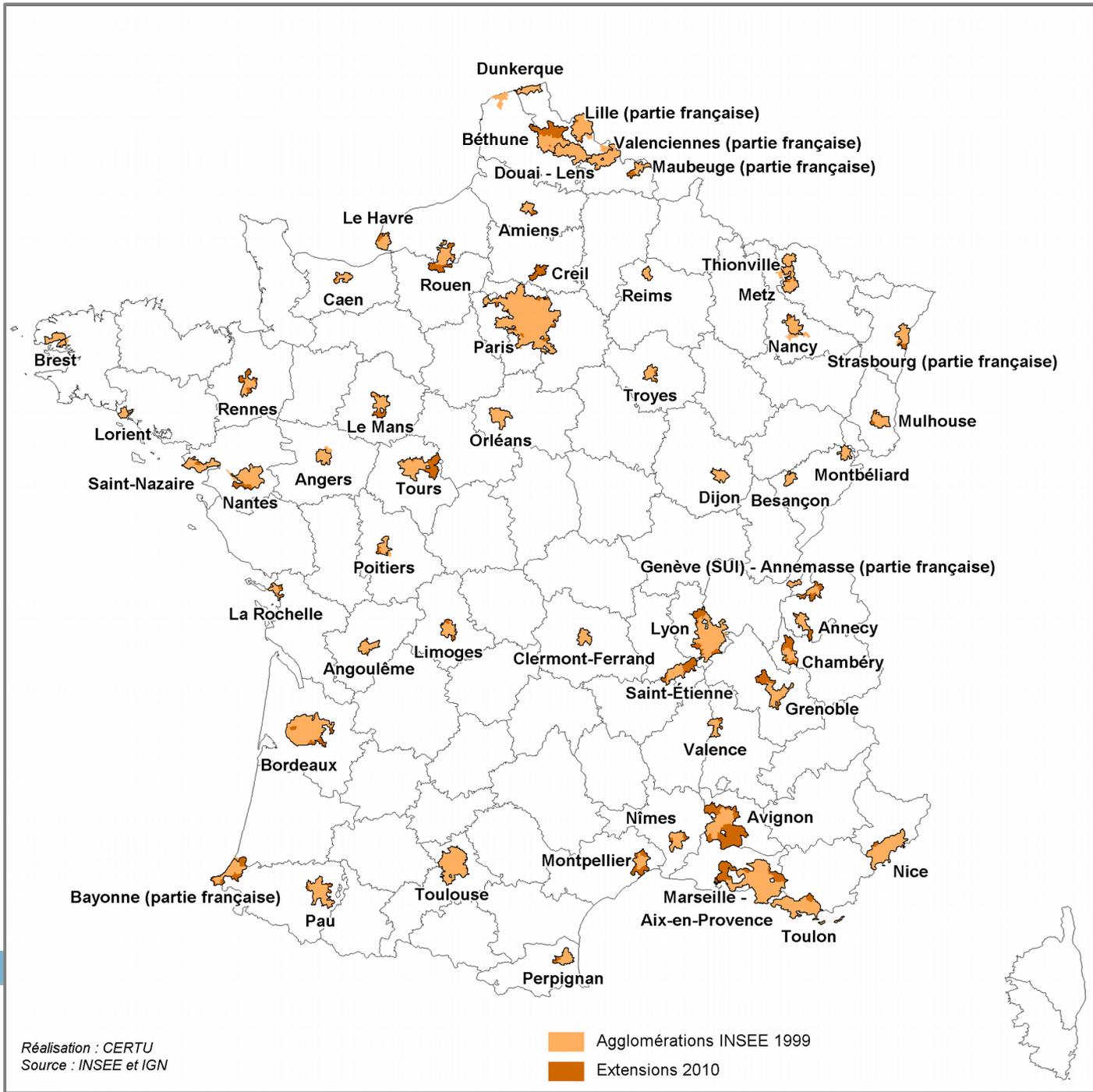
*Elles mettent en place un service de **conseil en mobilité** à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants*

Les PDU obligatoires

- L'établissement d'un PDU est obligatoire dans les PTU inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci (*code des transports : L. 1214-3*)
- Agglomération au sens INSEE : zone bâtie continue
- Le critère de 100 000 habitants ne s'applique pas au PTU
- Double évolution récente
 - Redéfinition du périmètre des agglomérations par l'INSEE (2011)
 - Création de nouveaux PTU dans la périphérie des grandes agglomérations

61 agglomérations INSEE > 100 000 hab. pour 93 PTU

Agglomérations à PDU obligatoire



61 agglomérations de plus de 100 000 habitants

54 en métropole (cf carte)

7 en outre-mer :

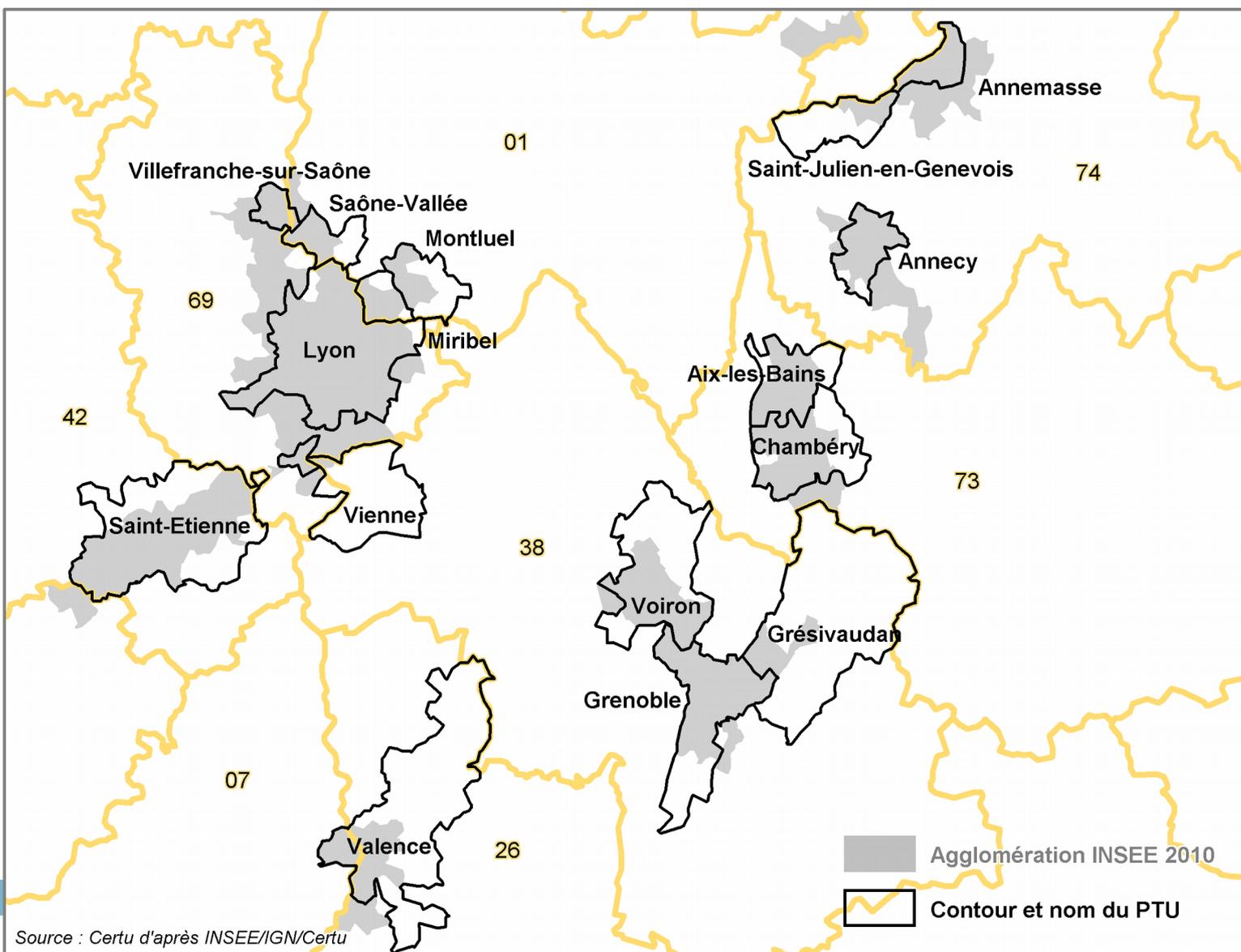
- Cayenne (Guyane)
- Fort de France (Martinique)
- Le Robert (Martinique)
- Pointe-à-Pitre – Les Abymes (Guadeloupe)
- Saint-Denis (Réunion)
- Saint-Paul (Réunion)
- Saint-Pierre (Réunion)

61 agglomérations ...

... pour **93 AOTU**

Nouveaux PDU obligatoires : Rhône-Alpes

PDU Rhône-Alpes : 7 agglomérations > 100 000 hab. pour 16 PDU obligatoires



Les 11 objectifs du PDU

1° L'approche équilibrée du PDU



2° Renforcement de la cohésion sociale et urbaine (accessibilité PMR)

3° Sécurité des déplacements (partage de voirie, suivi des accidents piétons-cyclistes)

Les 11 objectifs du PDU

4° Diminution du trafic automobile

5° Développement des TC et modes de déplacement les moins polluants (marche/vélo)

6° Amélioration de l'usage du réseau de voirie (affectation entre les modes et mesures d'information sur la circulation)

Dispositions concernant la voirie complétées par les articles :

- L. 1214-5 (compatibilité des actes relatifs à la gestion du domaine public routier)
- L. 1214-6 (compatibilité des décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation)

Les 11 objectifs du PDU

7° Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics (réglementation, tarification, localisation des P+R, aires de livraison et taxis, véhicules autopartage)

Dispositions concernant le stationnement complétés par les articles :

- L. 1214-4 (normes de stationnement des PLU pour les bâtiments en construction)
- L. 1214-5 (compatibilité des actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement)

8° Organisation des conditions d'approvisionnement (réglementation des horaires, dimensions des véhicules, utilisation des infrastructures logistiques existantes)

Les 11 objectifs du PDU

9° Incitation pour les employeurs à prévoir un plan de mobilité de leurs salariés et à encourager l'utilisation des TC et le covoiturage

10° Organisation d'une tarification et d'une billetique intégrées

11° Réalisation d'infrastructures pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables

Rôle primordial de la concertation

- L'AOTU a été créée en 1982 pour organiser les transports urbains
- Le PDU propose des actions ne relevant pas que de l'AOTU
 - Autres AOT (transports collectifs non urbains)
 - Communes (voirie, stationnement)
 - Gestionnaires routiers (circulation, vitesses)

| | Transports collectifs | Voirie | Stationnement |
|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--|
| Etat | Ferroviaire (TGV-TET) | Réseau autoroutier et national | Réglementation Recouvrement des amendes |
| Région | TER (ferroviaire ou routier) | / | Gares |
| Département | TC non urbain Transport scolaire | Réseau départemental | Aires de covoiturage sur RD |
| Commune | Urbain si AOTU | Réseau communal | Pouvoir de police du maire |
| Intercommunalité | Urbain si AOTU | Réseau communautaire | Parcs de stationnement |
| AOTU | Urbain | / | Parcs relais (P+R) |

Rôle primordial de la concertation

- Une approche partenariale pour faciliter l'élaboration mais surtout la mise en œuvre du PDU
- Une concertation institutionnel s'appuyant sur des structures :
 - Techniques
 - Politiques

| | Composition | Rôle |
|--------------------------------------|--|---|
| Comité technique (COTECH) | Techniciens en charge des déplacements et de l'urbanisme au sein de l'AOTU, des communes, de l'agence d'urbanisme, des autres collectivités territoriales, de l'État Représentants des acteurs techniques (exploitants de transport, gestionnaires de parcs, transporteurs de marchandises ...) | Prépare la commande Suit la réalisation des études Propose des scénarios et options Rend compte au COPIL |
| Comité de pilotage (COPIL) | Élus de l'AOTU et des communes Élus ou représentants du département et de la région Représentants de l'État | Planifie les étapes clés Analyse et définit les options Décide des orientations stratégiques |

Acteurs de la procédure du PDU

Obligations législatives (articles L1214-1 et suivants du code des transports)

→ L'élaboration (révision le cas échéant) du PDU : acteurs associés

- État
- Département
- Région
- L'établissement public élaborant le SCoT

→ L'arrêt du projet : avis ou consultation

- État
- Département
- Région
- Communes du PTU
- Personnes consultées à leur demande : représentants des professions et des usagers des transports, associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, chambres de commerce et d'industrie et associations agréées de protection de l'environnement

Acteurs de la procédure du PDU

→ L'enquête publique

- Population du PTU (projet de PDU complété par les avis des personnes publiques)

→ Approbation

- L'AOTU seule approuve le projet « éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique »

→ Mise en œuvre

- Elle relève principalement de l'AOTU (L1214-18)
- Par les liens de compatibilité, elle relève aussi :
 - Des communes (normes de stationnement du PLU et actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement)
 - Des communes, de l'État et des départements (décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation et actes relatifs à la gestion du domaine public routier)
- Au-delà des obligations législatives, des recommandations et des pratiques permettant d'élargir la concertation à chaque étape

Participation citoyenne

- **Le PDU touche au quotidien des habitants, des activités**
- **Faire participer la société civile à l'élaboration du projet**
- **Des dispositifs de concertation variés**
 - Conférences-débats, réunions publiques
 - Supports et campagnes de communication, enquêtes en ligne
 - Ateliers citoyens (Nantes, Grenoble, Amiens)



Articulation SCoT / PDU / PLU

SCoT

- Projet territorial à l'échelle du bassin de vie
- Orientations stratégiques
- Interactions entre politiques sectorielles

PDU

- Déclinaison des orientations stratégiques
- Contenu opérationnel et de programmation

PLU

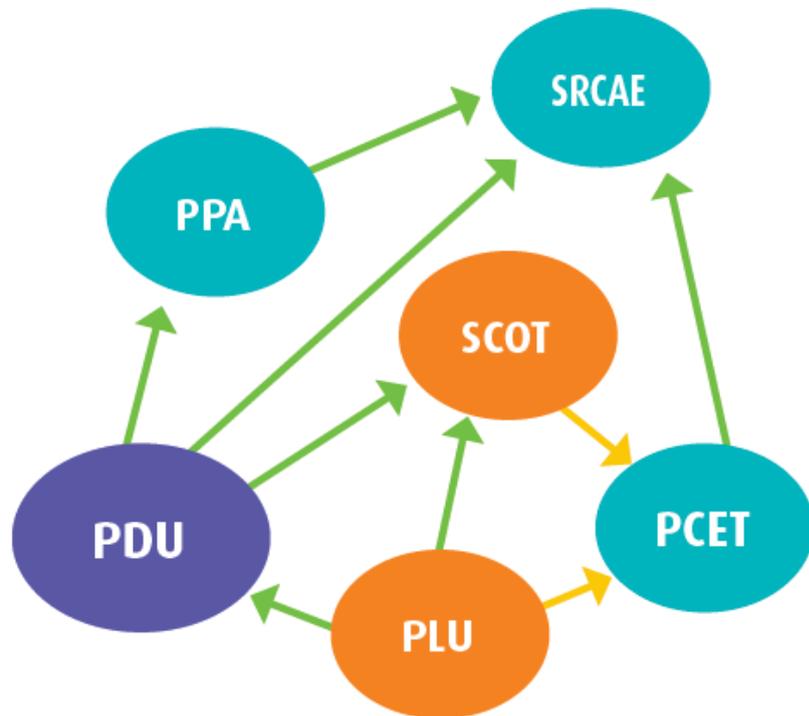
- Document opérationnel traduisant les dispositions du SCoT et du PDU en matière de droit des sols, normes de stationnement, aménagements de voirie, etc.



- *Le PDU est compatible avec le SCoT*
- *Le PLU est compatible avec le SCoT et le PDU*

PDU et urbanisme / environnement

Les liens juridiques entre le PDU
et les autres plans et programmes



→ Compatible avec le document en bout de flèche
→ Prend en compte le document en bout de flèche

Planification environnementale

SRCAE : schéma régional climat air énergie

PPA : plan de protection de l'atmosphère

PCET : plan climat énergie territorial

Planification urbaine

SCoT : schéma de cohérence territoriale

PLU : plan local d'urbanisme

Planification transports

PDU : plan de déplacements urbains

Les instruments opérationnels

→ Le PDU est programmatique

- Calendrier des actions
- Maîtres d'ouvrages
- Financements
- Indicateurs de suivi

→ Il propose des outils de déclinaison locales

- Micro-PDU, plans de déplacements de secteurs, plans locaux de déplacements
- Des chartes (piéton, vélo, aménagement de zones de circulation apaisée)

→ Des documents de contractualisation informelle

- Chartes transport / urbanisme
- Contrats d'axe

→ Dans l'urbanisme opérationnel

- ZAC / éco-quartiers

Jurisprudence en matière de PDU

→ 16 décisions analysées portant sur 11 PDU

→ 8 PDU annulés

→ 4 recours rejetés

| Juridiction | Jugement objet de l'appel | Date de la décision | PDU concerné | Date d'approbation | Décision |
|-------------------|--|---------------------|-----------------|--------------------|----------------------|
| TA de Grenoble | | 26 juin 2002 | Grenoble | 29 mai 2000 | Rejet |
| CAA de Lyon | Jugement du TA de Grenoble du 26 juin 2002 | 6 avr 2006 | Grenoble | 29 mai 2000 | Annulation |
| Conseil d'Etat | Arrêt de la CAA de Lyon du 6 avril 2006 | 16 déc 2008 | Grenoble | 29 mai 2000 | Annulation confirmée |
| TA de Grenoble | | 7 juil 2009 | Grenoble | 15 déc 2008 | Annulation |
| CAA de Lyon | Jugement du TA de Grenoble du 7 juillet 2009 | 14 déc 2010 | Grenoble | 15 déc 2008 | Annulation confirmée |
| TA de Lille | | 3 avr 2003 | Lille | 23 juin 2000 | Annulation |
| CAA de Douai | Jugement du TA de Lille du 3 avril 2003 | 3 mars 2005 | Lille | 23 juin 2000 | Annulation rejetée |
| TA de Grenoble | | 26 juin 2002 | Grenoble | 29 mai 2000 | Rejet |
| TA de Nantes | | 22 août 2002 | Angers | 24 oct 2000 | Annulation |
| Conseil d'Etat | | 9 févr 2004 | Ile-de-France | 15 déc 2000 | Rejet |
| TA de Toulouse | | 8 avr 2004 | Toulouse | 12 juin 2001 | Annulation partielle |
| TA de Grenoble | | 9 nov 2005 | Annecy | 7 juin 2001 | Rejet |
| TA de Montpellier | | 12 avr 2007 | Montpellier | 23 déc 2002 | Annulation |
| TA de Marseille | | 15 mai 2008 | Aix-en-Provence | 24 juin 2005 | Annulation |
| TA de Grenoble | | 20 nov 2008 | Grenoble | 2 juil 2007 | Annulation |
| TA de Grenoble | | 2 févr 2012 | Voiron | 27 nov 2007 | Annulation |

Jurisprudence en matière de PDU

- 2 annulations sur la forme (*Grenoble*)
- 6 annulations sur le fond
 - calendrier peu réaliste (*Grenoble*)
 - manque de définition des périmètres à l'intérieur desquels la desserte TC permet d'abaisser les normes de stationnement du PLU
(*Aix-en-Provence, Voiron*)
 - absence d'étude des modalités de financement (*Montpellier*)
 - défaut de concertation d'une association (*Angers*)
 - non respect de l'objectif de réduction du trafic automobile
(*Toulouse - annulation partielle*)
- Ouvrage Certu / CETE NP / GART paru en octobre 2013

La PGD

→ **Politique Globale des Déplacements**

- Concept introduit par la circulaire du 10 juillet 2001 relative aux aides de l'État à la mise en œuvre des PDU et aux transports collectifs de province
- Conditionne l'aide de l'État aux agglomérations non soumises à PDU obligatoire pour les études, la mise en œuvre des PDU et autres améliorations des TC
- Concept repris et toujours actif après l'arrêt des aides de l'État en 2003
- Peut porter d'autres noms : schéma global de déplacements, plan local de déplacements, volet mobilité du SCoT, etc.

→ **Des grands principes proches du PDU**

- Politique cohérente avec les principes de développement urbain
- Objectif de maîtrise de la circulation automobile
- Approuvée par l'autorité délibérante compétente (AOTU, EP SCoT, etc.)

→ **Mais sans sa portée juridique**

PDU ou PGD ?

PDU

- MO : AOTU
- Objectif: **diminution** du trafic automobile
- Un contenu **cadre**
- Des thèmes **obligatoires**
- Une évaluation environnementale **obligatoire**
- Une démarche formalisée avec porter à connaissance, concertation avancée, suivi et évaluation, révision
- **Une enquête publique obligatoire**
- **Une portée juridique**

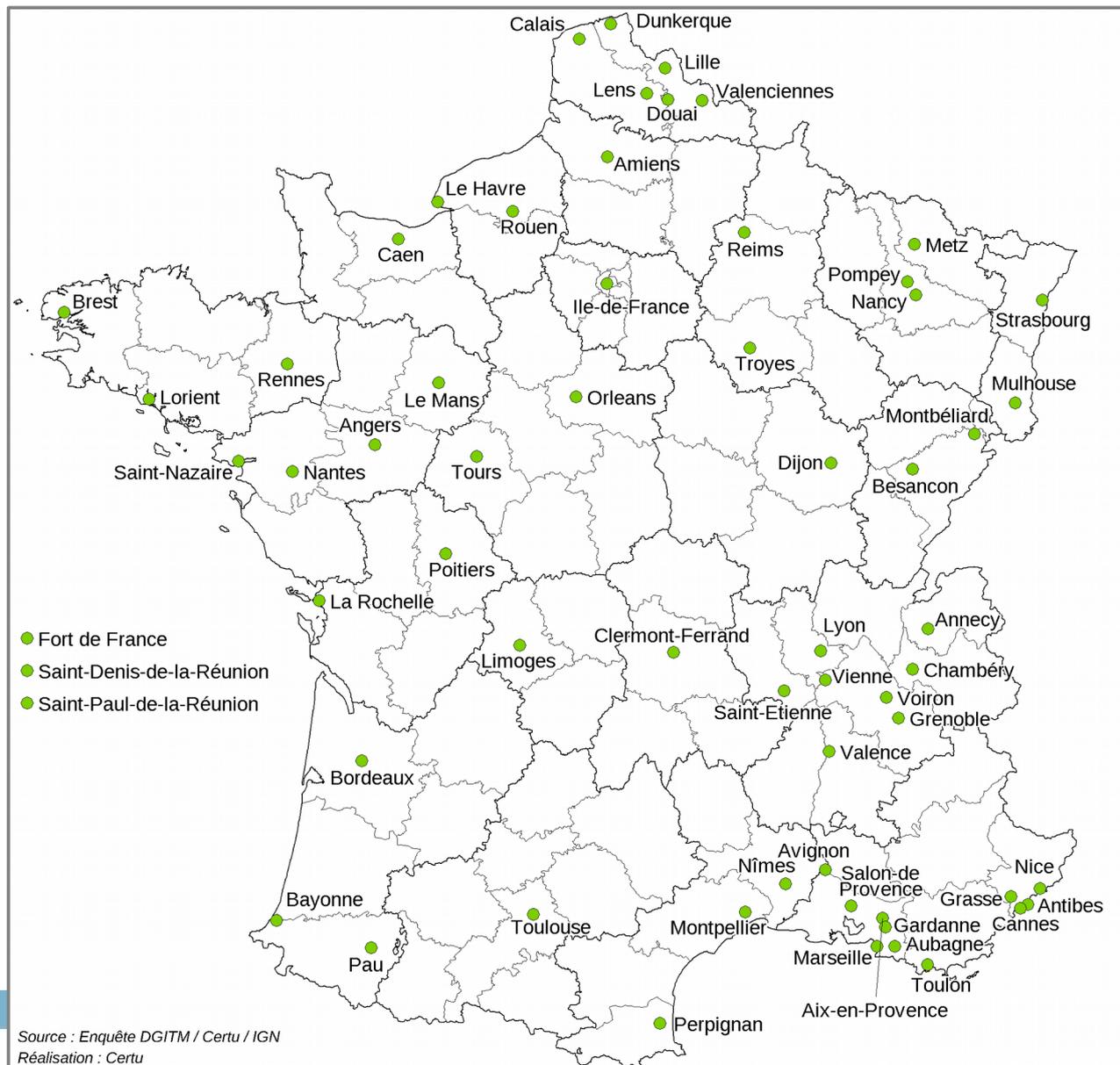
PGD

- MO : pas fixé mais obligation d'associer l'AOTU
- Objectif: **maitrise** du trafic automobile
- Un contenu **non cadre**
- Des thèmes **incontournables**

- Pas de formalisation, mais une démarche **souhaitée**

- **Pas d'enquête publique**
- **Pas de portée juridique**

État d'avancement 2012 des PDU



93 PDU obligatoires, dont :

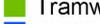
- **63** PDU obligatoires approuvés
- **8** en cours de première élaboration
- **22** à lancer (obligation récente)

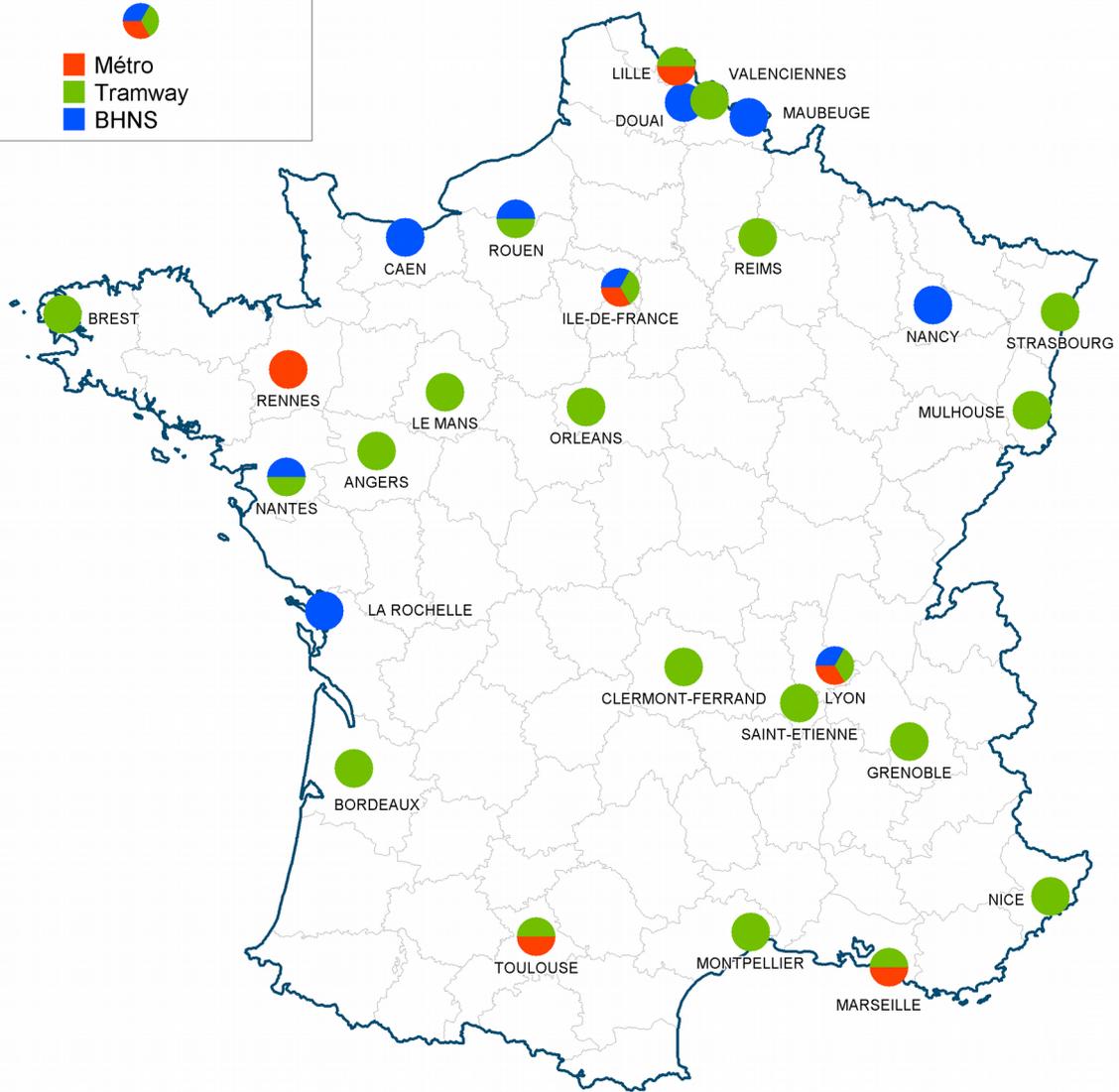
80 démarches volontaires, dont :

- **30** PDU volontaires
(dont la moitié approuvés)
- **50** démarches non réglementaires
(PGD, SDU, volet mobilité SCoT)

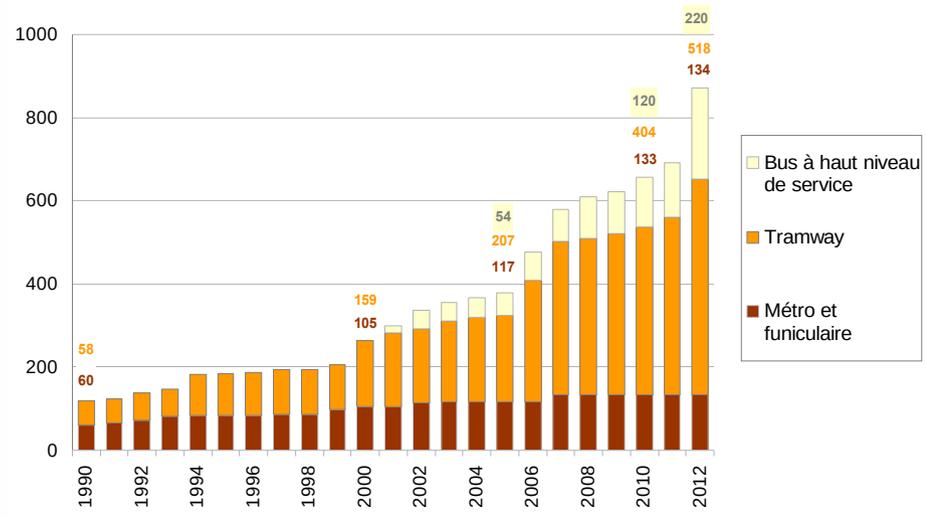
Des résultats : les TCSP

TCSP en service (Juin 2012)

-  Métro
-  Tramway
-  BHNS



Evolution de l'offre de transports collectifs en site propre

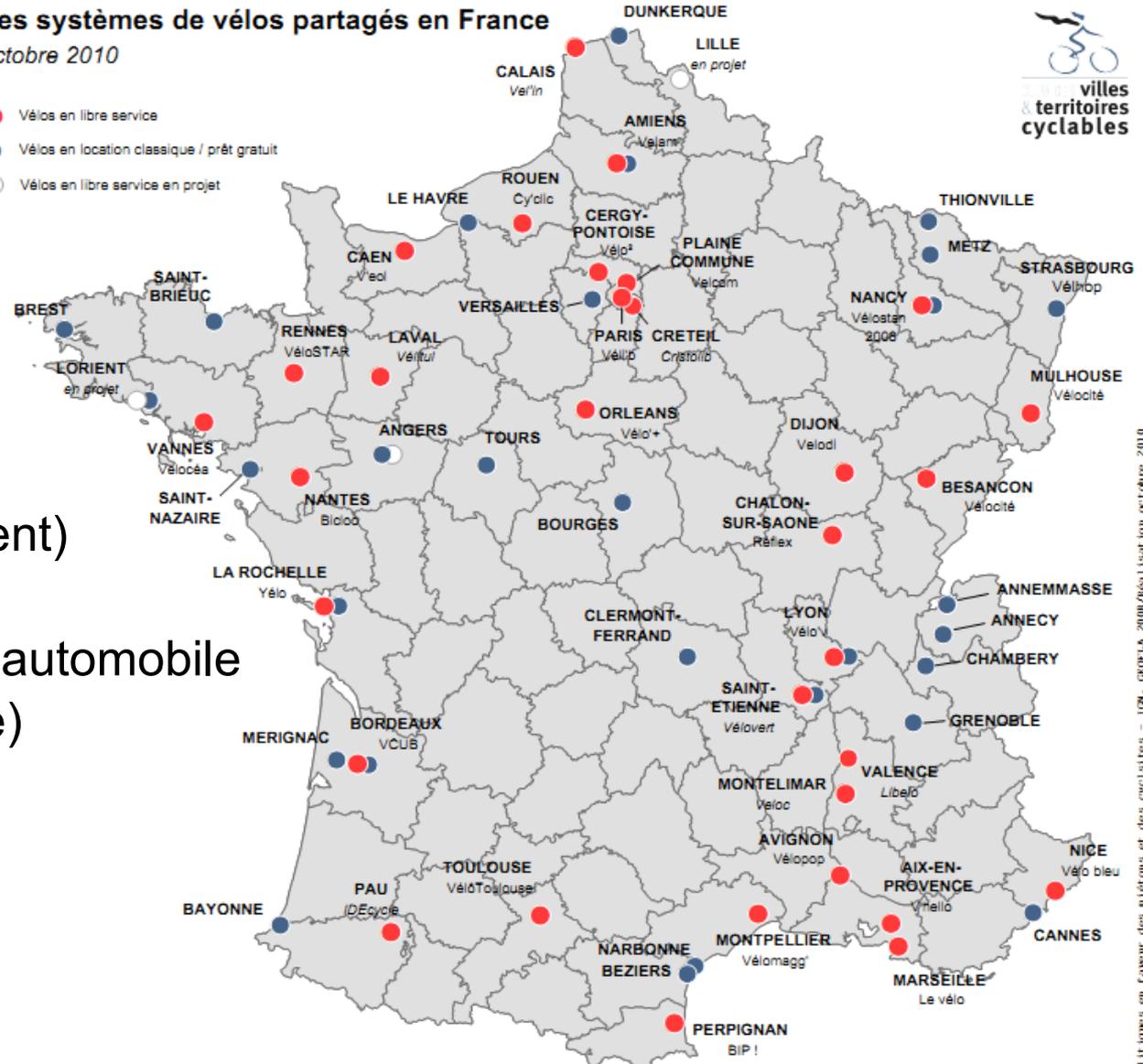


Des résultats : le vélo

Les systèmes de vélos partagés en France

octobre 2010

- Vélos en libre service
- Vélos en location classique / prêt gratuit
- Vélos en libre service en projet



Vélo en libre service

Aménagements cyclables
(en circulation, en stationnement)

L'apaisement de la circulation automobile
(zones 30, zones de rencontre)

Des résultats : espace public partagé

RÉAMÉNAGEMENT DE LA GRAND PLACE DE ROUBAIX

Soi

PÔLE D'ÉCHANGE EUROTÉLÉPORT - ROUBAIX



AMÉNAGEMENT EN FAVEUR DE LA LIANE - RONCHIN



Des résultats : baisse de l'usage VP

- **Après des décennies de croissance, baisse de l'usage de la voiture particulière à partir du milieu des années 2000**
 - Moins d'un déplacement sur deux à Grenoble, Lyon, Marseille, Strasbourg
 - Des baisses de 3 à 7 points de part modale dans la décennie 2000
- **Hausse de la fréquentation des transports collectifs**
- **Hausse de l'usage du vélo**
- **Stabilisation ou légère hausse des déplacements piétons**
- **Quelle part attribuer au PDU ? → Rôle de l'évaluation**
- **Mais quelques résultats moins favorables**
 - La voiture reste très majoritaire dans les zones périphériques des grandes agglomérations et dans les villes moyennes
 - Poursuite de la motorisation, voire de la multi-motorisation des ménages
 - Difficulté pour régler les problèmes de pollution de l'air (42 000 décès / an)

Marges de progrès et défis pour l'avenir

→ Des thématiques à mieux prendre en compte

- Les marchandises en ville
- La remise en cause de la place de la voiture (circulation ET stationnement)

→ Agir dans un contexte de diminution des ressources publiques

- Optimisation des réseaux
- Mesures de management de la mobilité

→ S'adapter aux différents territoires

- Mieux coordonner les échelles de territoires
- Trouver des solutions de mobilité dans les villes moyennes et zones peu denses

→ Les enjeux du futur

- Qualité de l'air, vieillissement de la population, changement climatique et épuisement des ressources énergétiques

PLUi 3 en 1 : textes Grenelle

→ Article 19 de la loi Grenelle II du 12 juillet 2010

Dans le respect des orientations définies par le PADD, les OAP comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les **transports et les déplacements**.

En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles **tiennent lieu du plan de déplacements urbains** défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

→ Disposition précisées dans le décret du 29 fév. 2012 (n° 2012-290)

Lorsque le PLU est élaboré par un EPCI qui est AOTU, le **PADD** détermine, en outre, les **principes** mentionnés à l'article **L. 1214-1** du code des transports.

Le cas échéant, en ce qui concerne les transports et les déplacements, l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et le stationnement. [Les **OAP**] déterminent les **mesures** arrêtées pour permettre d'assurer la réalisation des **objectifs** mentionnés à l'article **L. 1214-2** du code des transports.

Ces OAP peuvent, en outre, comprendre tout **élément d'information** nécessaire à la mise en œuvre des politiques du logement et du transport et des déplacements.

Bibliographie : des fiches

Certu

Mobilités et transports
Outils et méthodes 01

Le Plan de Déplacements Urbains
Pour une intégration des politiques de mobilité

Le plan de déplacements urbains (PDU) a été créé par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) en 1982. Malgré plusieurs démarches volontaires dans les années 1980 et 1990, il s'est réellement développé et enrichi à partir de 1996 lorsque la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LURE) l'a rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et en a défini la procédure d'élaboration.

Outi global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération, il définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus.

Renforcé par plusieurs lois entre 2000 à 2010, il coordonne des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à la voiture, la voiture et le stationnement en intégrant plusieurs enjeux transversaux : la protection de l'environnement, l'intégration entre politiques urbaines et de mobilité, l'accessibilité des transports pour tous ou encore la sécurité des déplacements.

Au-delà de la planification, le PDU est aussi un outil de programmation, car il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions, et ses mesures s'imposent aux plans locaux d'urbanisme, aux actes et décisions prises au titre des pouvoirs de police du maire et des gestionnaires de voirie.

Enfin, le PDU, véritable démarche partenariale, associe au cours de son élaboration, puis de son évaluation, différents acteurs institutionnels et de la société civile pour partager un projet de mobilité au service des habitants et des activités locales.



Éditions du Certu
collection **Références**
Septembre 2012 www.certu.fr

MINISTÈRE DE L'ÉQUALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Certu

Mobilités et transports
Le point sur 27

30 ans de PDU en France
L'âge de la maturité ?

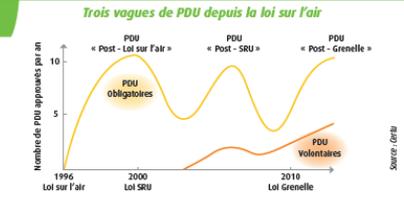
Les plans de déplacements urbains (PDU) ont trente ans d'existence. Créés par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) en 1982, ils ne se sont réellement développés que depuis la loi sur l'air de 1996 qui les a rendus obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Détails de planification globale des déplacements dans les agglomérations au service du développement des transports collectifs et des modes actifs (marche et vélo) dès les années 1980 et 1990, leurs prérogatives se sont progressivement enrichies autour d'enjeux plus récents ou insuffisamment traités les premières décennies : l'environnement et le changement climatique, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, l'articulation transport urbaine ou encore la gestion du stationnement et du transport de marchandises.

Trente ans après leur création, les PDU ont montré leur efficacité pour contribuer à influencer sur les pratiques de mobilité des habitants : baisse de l'usage automobile dans les centres des grandes agglomérations, hausse de la fréquentation des transports collectifs et développement des modes actifs. Leur succès a encouragé de nombreuses agglomérations moyennes à se lancer dans des démarches volontaires et le PDU est aujourd'hui l'un des modèles de « plan de mobilité urbaine durable » promu par l'Europe dans son plan d'action pour la mobilité urbaine.

Toutefois, des difficultés de mise en œuvre persistent, notamment en raison de l'intégration complexe du PDU dans la hiérarchie des documents de planification, de la multiplicité des acteurs en jeu dans la gouvernance et la nécessaire coopération entre autorités organisatrices de transports (AOT) au-delà du périmètre d'application du PDU. Aujourd'hui, le PDU fait ainsi face à de nombreux défis qu'il devra relever pour renforcer sa contribution à l'intégration des politiques urbaines et de mobilités.

Trois vagues de PDU depuis la loi sur l'air



Après une quarantaine de démarches dans les années 1980, les PDU sont devenus obligatoires en 1996 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Une première vague de PDU obligatoires a été approuvée au début des années 2000. Le pic de ces premiers PDU a été l'objet et est en cours de révision au début des années 2010. Depuis 2005, les PDU ont progressivement comblé les agglomérations moyennes, dynamique qui s'est accélérée ces dernières années.

Aujourd'hui, près de 80 PDU sont en cours de mise en œuvre et environ autant de démarches alléguées dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Éditions du Certu
Collection **Essentiel**
Mars 2013 www.certu.fr

MINISTÈRE DE L'ÉQUALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Certu

Mobilités et transports
Pratiques locales 02

L'évaluation des PDU : des convergences d'approches pour une réalité complexe

L'article L. 1214-8 du code des transports stipule que les plans de déplacements urbains (PDU) doivent faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans, sans plus de précision sur la manière de la mener. Comment les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) s'approprient-elles les enjeux de cette évaluation, et comment procèdent-elles en pratique ?

C'est ce que le Certu et le Gart, assistés de Cerema, ont voulu approfondir en interrogeant les acteurs locaux sur leurs pratiques.



LA BOÎTE DE MATHÈRE ?

Une enquête a donc été menée auprès de vingt agglomérations, montrant ainsi, qu'au-delà de la grande variété des approches retenues, plusieurs traits communs peuvent être mis en avant, parmi lesquels :

- l'intérêt de l'évaluation comme outil d'amélioration des politiques publiques, au-delà de l'obligation légale. Cet intérêt est très rarement mis en cause, et même si les motivations de l'évaluation renvoient à des préoccupations différentes, celles-ci sont non exclusives les unes des autres ;
- le pilotage de l'évaluation, qui permet dans la majorité des cas de rassembler autour de l'AOTU les partenaires essentiels, selon des dispositifs organisationnels divers. Et quelle que soit la solution retenue (mission transversale, assistance d'un prestataire extérieur...), c'est surtout son portage politique qui garantit à la

démarche d'évaluation son succès, sa pérennité, et donc son utilité. Ce portage permet en effet de maintenir dans la durée les moyens nécessaires à sa réalisation ;

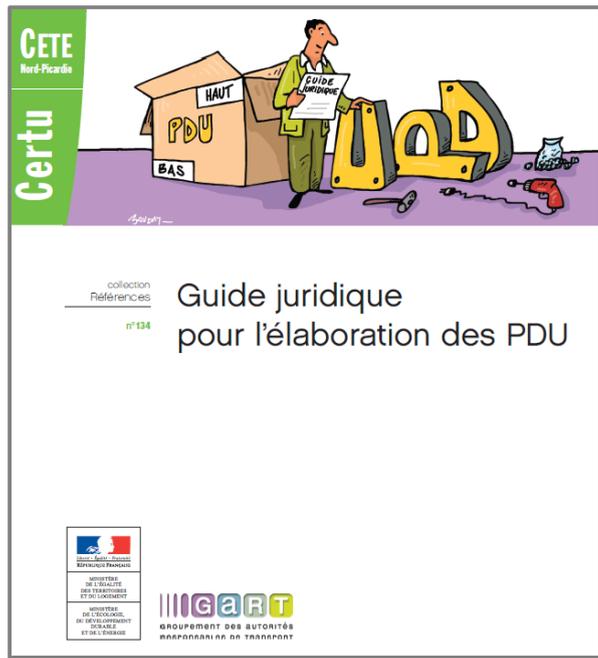
- l'objet de l'évaluation, qui porte surtout sur la mise en œuvre des actions et la mesure de leurs effets, mais qui s'étend de plus en plus à la connaissance de la perception qu'ont les collectivités et les habitants de la politique des déplacements menée au niveau de l'agglomération ;
- enfin, les outils retenus pour conduire cette évaluation, les observatoires constituent des dispositifs privilégiés, à condition d'être combinés à d'autres dispositifs (études, enquêtes d'opinions...) et de fonctionner de manière simple (indicateurs facilement enseignés) et partagée (pour maintenir l'intérêt des partenaires dans la durée).

Éditions du Certu
Collection **Dossiers**
septembre 2012 www.certu.fr

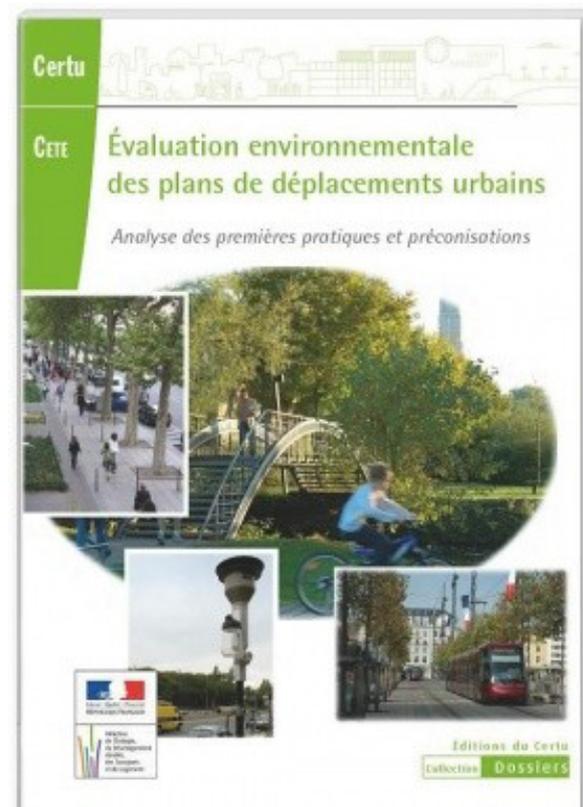
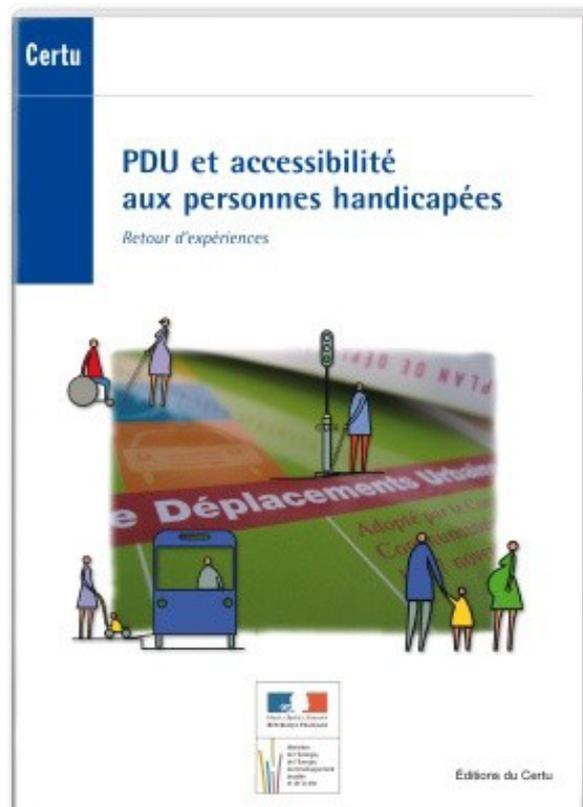
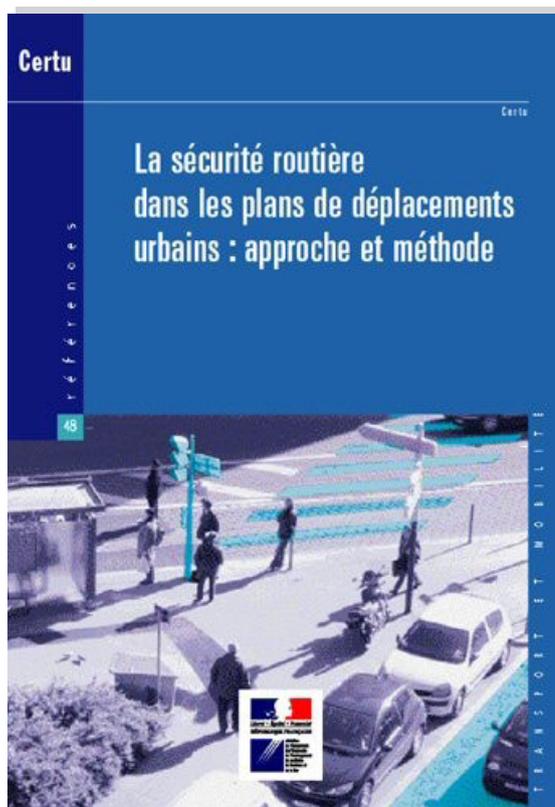
MINISTÈRE DE L'ÉQUALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

GART
Généraliste des Autorités Organisatrices de Transport Urbain

Bibliographie : des ouvrages



Bibliographie : des ouvrages



Bibliographie complète Certu

- Guide juridique pour l'élaboration des PDU, Certu / CETE NP / Gart, 2013
- Politiques de stationnement – ce que disent les PDU, Certu, 2013
- 30 ans de PDU en France – L'âge de la maturité ? (Fiche « M&T – Le point sur n°27), Certu, 2013
- Le PDU, pour une intégration des politiques de mobilité (Fiche « M&T – Outils et méthodes n°1), Certu, 2012
- L'évaluation des PDU : des convergences d'approche pour une réalité complexe (Fiche « M&T – Pratiques locales n°2 »), Certu / Gart, 2012
- Évaluation environnementale des PDU : analyse des premières pratiques et préconisations, Certu, 2011
- PDU et accessibilité aux personnes handicapées, Certu, 2009
- Agir contre l'effet de serre, la pollution de l'air et le bruit dans les PDU, Certu, 2008
- Plans de déplacements urbains – éléments juridiques (série de 6 fiches), Certu, 2007
- La sécurité routière dans les PDU – approches et méthodes, Certu, 2004
- Mieux se déplacer dans les villes moyennes, PDU, Certu / ADEME, 2003
- La concertation dans les PDU – Pourquoi? Avec qui? Comment?, Certu, 2003
- Bilan des PDU de 1996 à 2001, Certu/ADEME, 2003
- Observatoires des PDU – De la méthode aux indicateurs, Certu, 2001
- Les PDU – prise en compte des marchandises, Certu, 1998
- Guide PDU, Certu, 1996

Merci de votre attention