



PRÉFÈTE DU PAS DE CALAIS

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER

*Service Environnement et Aménagement Durable
Unité Connaissance, Observation et Économie des Territoires*

Arras, le 07/09/2015

PORTER À CONNAISSANCE

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES TROIS PAYS

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES TROIS PAYS

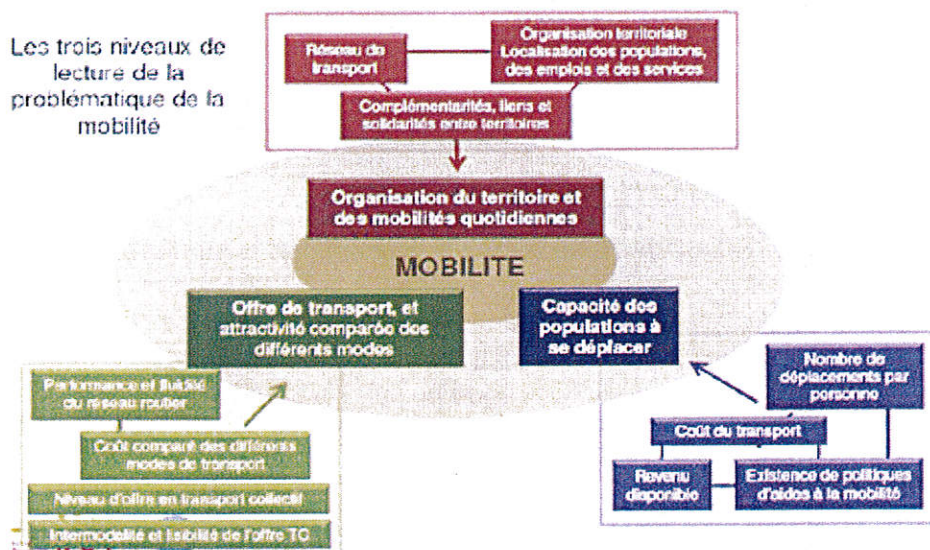
Partie Mobilité et Transports

ENJEUX ET PROBLÉMATIQUES

Le Code des transports énonce et contextualise la notion fondamentale et prioritaire de droit au transport :

« Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances (notamment sonores), émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Ils nécessitent la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager, y compris les personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. »

Avant chaque déplacement, un individu effectue un arbitrage plus ou moins conscient, entre les différents modes de transport lui permettant d'arriver à destination dans le délai imparti. Les déterminants généraux de ces choix sont le temps de parcours (réel et perçu), le niveau de ponctualité nécessaire, la sécurité du trajet, le coût, le confort... Il effectue ensuite une analyse croisée des différentes options qui lui sont offertes afin de déterminer la chaîne de déplacements perçue comme la plus optimale.



Appréhension des mobilités dans une démarche prospective (Étude prospective Mobilité en Picardie - 2012)

Les documents de planifications vont influencer directement (stationnement, aménagements cyclables...) et indirectement (structure urbaine, mixité fonctionnelle...) ces critères et, de fait, les choix opérés par les habitants.

L'objet de ce document est de présenter comment prendre en compte la thématique des déplacements dans les PLU(i) dans un objectif prioritaire de réduction des émissions de GES et polluants atmosphériques. Il traitera d'une part de la réduction à la source des besoins en déplacements puis interrogera sur la place laissée à la voiture avant de proposer des leviers pour soutenir les alternatives plus vertueuses comme les transports en commun et les modes doux. Il traitera enfin de l'impact de la planification sur les flux marchands.

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Afin de rationaliser les déplacements, le Grenelle de l'Environnement promeut une urbanisation en reconversion urbaine, afin de lutter contre l'étalement, ainsi qu'à proximité des arrêts de transport en commun et des services. Les modes doux doivent aussi être largement favorisés.

Selon l'article 101-2 du code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable, la diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en tenant compte en particulier des objectifs de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

Le PLU(i) s'articule avec plusieurs documents cadres relatifs au développement durable. Le PLU(i) doit notamment prendre en compte les Plans Climats Énergies Territoriaux, eux-mêmes compatibles avec le Schéma Régional Climat Air Énergie.

LEXIQUE

Mobilité : capacité à réaliser un déplacement

Déplacement : action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité en utilisant un ou plusieurs modes de transport sur la voie publique

Transport : déplacement utilisant un véhicule (voiture, transport en commun, vélo, 2 roues motorisé), on y inclut souvent (par souci de simplification) la marche qui est un moyen de locomotion mais non de transport

Part modale : proportion de déplacement effectués avec un mode de transport donné

LEVIERS MOBILISABLES POUR LE VOLET DÉPLACEMENTS

1. RÉDUIRE LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS

1.1. Raccourcir les distances de déplacements : l'organisation territoriale

- *Principe*

Les déplacements constituent une dimension essentielle de l'aménagement de l'espace. D'une part, la mobilité des populations et marchandises est nécessaire au bon fonctionnement d'un territoire ; d'autre part, le réseau de transport (piétonnier, viaire, ferré) a un impact majeur sur l'organisation et la structuration de l'espace urbain.

Pour de nombreux territoires, une faible armature urbaine associée à un grand nombre de communes à dominantes rurales entraîne une forte dépendance à la voiture et une précarisation croissante liée à l'augmentation des coûts de l'énergie. Plusieurs études ont démontré que l'augmentation des vitesses de déplacement depuis les années 50 n'a pas permis de gagner du temps à l'homme mais de l'espace.

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

Raccourcir les distances des déplacements nécessite de connaître leur objet. La plupart des déplacements sont dus aux études, au travail, aux loisirs ou aux services. L'idée est donc de favoriser une organisation territoriale (EPCI, commune, quartier) de « courtes distances » en rapprochant les fonctions pour minimiser les distances parcourues. Il faut éviter la spécialisation et la spatialisation mais favoriser la mixité fonctionnelle au sein de formes urbaines plus denses et plus compactes.

À l'échelle d'un PLU(i), cela concerne évidemment les critères de localisation des zones de développement ou de renforcement de l'habitat, des services, d'équipements, d'activités...qui doivent être choisies de façon à panacher les fonctions mais aussi au regard de la desserte zonale en transports en commun (cf. 3.1).

Favoriser les courtes distances permet surtout d'inciter à l'utilisation des modes actifs (dont le rayon de pertinence généralement retenu est de 3 km), il faut donc que les aménagements de voiries soient favorables à ces déplacements (cf. partie 3.2).

À une échelle plus large, le territoire doit également s'interroger sur son organisation spatiale et ses liens avec les territoires voisins :

- à quel bassin de vie et d'emploi appartient la commune ?
- où développer l'activité économique, le logement, les services ?
- chaque commune/quartier doit-elle/il se développer où ne doit-on rechercher le renforcement que de certaines polarités (modèle urbain polycentré, pôles relais ou de proximité) ?

Ces choix doivent là aussi s'opérer en prenant en compte les transports en commun disponibles localement et le niveau de service qu'ils offrent à l'usager (ex : présence d'une gare TER et nombre d'arrêts par jour).

1.2. Limiter les motifs de déplacements en intégrant l'évolution des modes de vie

• *Principe*

Au-delà de raccourcir les distances, l'élaboration du PLU(i) peut également être l'occasion de s'interroger sur les motifs de déplacement et les possibilités de les limiter en intégrant les évolutions socio-démographiques de la population. On l'a rappelé, la plupart des déplacements sont dus aux études, au travail et aux loisirs ou services. Dans chacun de ces domaines, il y a lieu de réfléchir aux besoins réels et d'anticiper leurs évolutions possibles.

Remarque : ces thématiques sont particulièrement intéressantes pour les zones plus rurales.

	Éléments à analyser	Évolutions à anticiper
Emploi	Principaux pôles d'emploi existants et à venir Modes de déplacements possibles Adaptation de l'offre à la demande (ex : horaires)	Développement du télétravail (voir encadré) Développement du temps partiel et des horaires décalés
Scolarisation et Études	Principaux pôles enseignements Evolution possible de la fréquentation Modes de déplacements possibles Adaptation de l'offre à la demande (ex : tarification, localisation)	Développement des études par correspondance, la mutualisation des établissements d'enseignement (RPI), des services associés (crèches, cantines...) Développement des internats...
Loisirs et Services	Pôles de services et commerciaux existants et à venir Modes de déplacements possibles Adaptation de l'offre à la demande (ex : santé)	Evolution des services et de leur utilisation : livraison à domicile, pôles multi-services, services mobiles ou à distance, dématérialisation des procédures... Intégrer le vieillissement de la population (moins mobile, besoins différents)

2. RÉINTERROGER LA PLACE DE LA VOITURE

2.1. Voirie

• *Principe*

La voiture est et restera pour plusieurs années encore le mode de déplacements prépondérant, au moins pour les trajets radiaux et d'échange. Les structures d'agglomérations ont été modelées par les voiries routières (et parfois autoroutières) et les espaces de stationnement. Les nuisances générées par la voiture (bruit, gaz, congestion, sécurité...) sont cependant de moins en moins tolérées par la population. La voiture entre aussi en confrontation de plus en plus directe avec les modes doux et les TC en termes d'occupation de l'espace urbain. Le PLU(i) régit l'organisation du territoire, il doit donc s'intéresser à la place laissée à la voiture sur celui-ci en termes d'occupation de l'espace (voirie, stationnement collectif et individuel).

Hierarchisation des voies

L'objectif est d'organiser les voies et d'attribuer des fonctions à partir d'un plan de compréhension et d'organisation des voies qui également prendra en compte les éléments topographiques et paysagers ainsi que les flux de circulation.



1 - La voie principale :

Extérieure à la nouvelle zone d'habitation, elle permet d'accéder à celle-ci.

2 - La voie secondaire :

Elle est la colonne vertébrale du nouveau quartier. Elle permet de traverser et de structurer le quartier et de le relier à la ville ou l'intermédiaire de la voie d'accès.

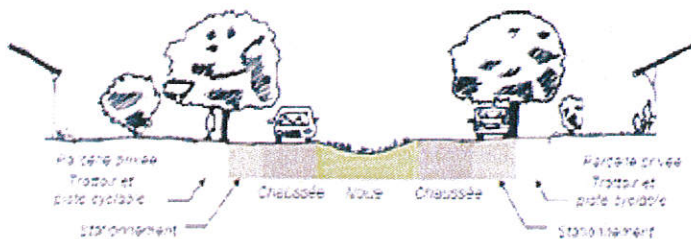
3 - Les voies tertiaires :

Elles desservent les habitations.

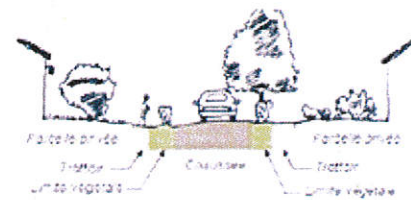
4 - Les voies piétonnes :

Ce sont les voies piétonnes qui peuvent joindre les habitations et relier celles-ci aux équipements.

La voie secondaire :



Les voies tertiaires :



2.2. Stationnement

• Principe

Le stationnement correspond à une occupation de l'espace urbain collectif et individuel. Concernant les parkings collectifs, ils sont pour la plupart hérités des années 70 et 80, période de la voiture « reine ». Il revient donc aux collectivités, de s'interroger sur les espaces de stationnement laissés à la voiture et à leur impact sur l'environnement et les déplacements.

Le stationnement en surface pose des problèmes de dévalorisation de l'espace public et des fonctionnalités de la rue, de dégradation des conditions de déplacements de proximité (modes doux). Il hypothèque également des espaces qui seraient nécessaires pour mettre en œuvre d'autres modes (zone de rencontre, itinéraires cyclables, sites propres, pôles multimodal).

La première question à se poser concerne leur nombre, leur localisation et leur utilisation. Les structures urbaines évoluent, des équipements se créent, des zones se densifient ou se développent, des zones sont requalifiées, des services de transports évoluent, le foncier augmente... Ainsi, les zones de stationnement existantes ne sont peut-être plus justifiées ou adaptées. Pour le stationnement particulier, il faut tendre vers une place maximum par logement. La collectivité peut même aller en deçà de ce seuil dans les quartiers les plus denses, les plus chers, les mieux desservis par les TC ou à la mixité fonctionnelle développée. Ceci implique soit l'existence d'espaces mutualisés, soit l'hébergement de personnes sans voitures (étudiants, personnes âgées, volontaires, personnes sans ressources, ...). Les mêmes principes peuvent être appliqués aux bureaux, ZA et zones commerciales...

2.3. Optimisation de l'usage

- **Principe**

La voiture restera encore longtemps le mode de transport le plus utilisé à la fois à cause de la liberté qu'il procure mais également parce que les autres modes (en particulier TC) ne seront pas disponibles partout. En parallèle du développement des offres alternatives à la voiture, il convient donc d'en limiter les nuisances et en particulier les émissions polluantes. Pour ce faire, des actions peuvent être menées afin d'en optimiser l'usage (covoiturage, autopartage) ou d'en réduire les effets néfastes (véhicules électriques).

Le covoiturage est particulièrement adapté pour les déplacements pendulaires de et vers les pôles d'emplois ainsi que pour les trajets réguliers de moyenne distance entre pôles urbains.

L'autopartage est une alternative intéressante à déployer dans les zones peu ou insuffisamment desservies par les TC et où le taux d'équipement des ménages est faible. A contrario, il permet aussi de compléter une offre multimodale sans voiture dans les grands centres urbains. L'autopartage permet également de réduire le stationnement (1 véhicule mutualisé permet en moyenne de remplacer 8 véhicules individuels). Le véhicule électrique permet maintenant d'effectuer la majorité des déplacements du quotidien.

Ces mesures impliquent un changement de comportement des usagers dont la facilitation peut être intégrée dans la planification.

3. FAVORISER LES MODES DE DÉPLACEMENT PLUS VERTUEUX

Le changement de pratiques de déplacements ne se décrète pas. Si des alternatives à la voiture particulière existent, encore faut-il informer, former, sensibiliser les habitants actuels et futurs sur ces possibilités. Ce rôle est dévolu en priorité aux PCET et Agenda 21.

3.1. Développer l'usage des transports en commun

- **Principe**

Le développement de l'utilisation des TC est un objectif prioritaire qui s'impose aux documents de planification. Ceci est inscrit dans les lois Grenelle qui ont modifié le Code de l'Urbanisme en ce sens mais aussi dans le SRCAE qui prévoit un doublement de leur fréquentation d'ici 2020.

Pour inciter les personnes se déplaçant à utiliser les TC, il faut agir à la fois sur l'offre en TC (à créer, adapter, faciliter ou valoriser) mais aussi sur leur compétitivité par rapport à la voiture particulière (stationnement, temps de parcours, congestion, confort, prix...). Pour le premier levier, le PLU(i) doit s'interroger sur l'optimisation et la valorisation des services de transport existant sur sa commune en en facilitant l'accès et en les valorisant par une densité adaptée.

Rappelons enfin que les TC s'intègrent dans une « chaîne de déplacement » qui comprend au moins un mode actif mais peut parfois inclure plusieurs TC et/ou la voiture. L'intermodalité doit donc être recherchée afin de minimiser les temps d'attente et les changements de modes trop nombreux (« ruptures de charge »).

3.2. Développer la part des modes actifs

- **Principe**

Les modes actifs regroupent l'ensemble des modes de déplacements non motorisés. Il s'agit essentiellement de la marche et du vélo mais aussi le roller, la trottinette, le skate board... Ces modes constituent une part importante des déplacements (28 % en moyenne en NPdC dont 24 % pour la marche et 4 % pour les autres modes).

Le domaine de pertinence moyen de la marche est de 1 km, celui du vélo et des autres modes actifs, de 3 km.

LE SRCAE s'est fixé pour objectif que 100 % des déplacements <1km, 70 % de ceux < 3km et 35% de ceux < 5 kilomètres soient réalisés en modes actifs. Ces derniers ont plusieurs avantages : ils ne polluent pas (car ne consomment pas d'autre énergie que l'énergie humaine), ils génèrent peu de nuisances (pas de particules, peu de bruit, pas de congestion), ils ont aussi des effets positifs sur la santé (voir encart) et sont économes. Par contre, ils sont globalement plus exposés en termes d'accidentologie.

Ces modes de déplacement nécessitent des aménagements continus et sécurisés sur tout le parcours qui doit être le plus direct et le plus agréable possible. Le PLU(i) peut donc prévoir la mise en place d'aménagements cyclables, de cheminements piétons, et d'espaces dédiés permettant de leur redonner une véritable place dans l'espace public (et éventuellement des services associés). Le meilleur « maillage » possible doit être recherché. Ces modes doivent être considérés en lien étroit avec les transports collectifs pour permettre l'intermodalité : tout déplacement comprend en effet une partie en mode actif !

Zoom sur l'accessibilité Personnes à Mobilité Réduite (PMR)



La loi du 11 février 2005 introduit la notion de chaîne de déplacements entre deux points, c'est à dire la possibilité pour une PMR de satisfaire ses besoins de mobilité de manière autonome.

Dans cette optique, toute commune ou EPCI doit établir un Plan d'accessibilité à la Voirie et Espaces Publics (PAVE) permettant de représenter ces cheminements et les rendre accessibles.

Les AOT ont par ailleurs obligation de réaliser un Schéma Directeur d'Accessibilité de leurs véhicules et points d'arrêts. L'élaboration de ces documents est à corréler à celle des PLU(i) afin d'intégrer cette dimension dans les aménagements et documents de planification.

Voir outils et exemples dans la fiche 10 :

http://www.aulab.fr/ressources/publications/fichiers_telechargement/fiches_scot/fiches_scot_transport_mobilite.pdf

4. RÉGULER LES DÉPLACEMENTS LOURDS ET/OU LIÉS AU FRET

Le fret routier est très développé dans notre région qui constitue une plaque tournante de la logistique européenne. Bien qu'utilisant majoritairement les réseaux autoroutiers, un nombre conséquent de camions traversent ou desservent les communes en empruntant le réseau secondaire. Ces flux, parfois importants, génèrent de fortes nuisances liées au bruit, aux particules et parfois à la congestion et au stationnement. D'autres transports spécifiques liés aux activités agricoles ou industrielles peuvent également nécessiter une régulation.

Le PLU(i) possède quelques leviers pour influencer ces flux en jouant sur les parcours, les vitesses, les localisations des zones d'activités, le report modal et en en régulant la pénétration dans les centres urbains.

4.1. Faciliter le report modal

- *Principe*

Le SRCAE vise un report d'une large partie du flux de poids lourds vers le fret ferré ou fluvial, son objectif est d'accroître la part modale du fret ferroviaire et fluvial pour qu'il atteigne 30% d'ici 2020. Le PLU(i) peut contribuer à faciliter ce report modal par l'organisation des activités et la régulation des flux routiers.

4.2. Repenser la logistique urbaine et les services

- *Principe*

Limiter les désagréments issus à la pénétration et au stationnement en hyper centre de poids lourds ou véhicules de services générant bruit, pollution et congestion en régulant ces flux dans l'espace et dans le temps par la mise en place d'un plan de circulation, d'aires de livraisons, d'optimisation des tournées...

4.3. Prendre en compte les transit spécifiques : agricoles, forestiers, carriers...

- *Principe*

En fonction de sa localisation et des activités économiques locales, certaines communes peuvent être régulièrement traversées par des engins agricoles (tracteurs+remorques, moissonneuses, arracheuse...), les transports de bois (grumiers...), les engins carriers (camions lourds...) et certains transports exceptionnels.

Il convient de réguler ces flux à grand gabarit (largeur, hauteur, poids) afin d'en limiter les nuisances (bruits, congestion, dégradations) et les risques d'accidents avec les autres usagers. Les leviers du PLU(i) concernent surtout l'orientation de ces flux et l'adaptation des aménagements des profils de voirie de façon à en faciliter les transits.

► Classement des véhicules et matériels agricoles

Les véhicules et matériels agricoles ou forestiers sont classés par groupe selon leur largeur ou leur longueur.

Caractéristiques	Groupe A	Groupe B
Largeur du convoi	de 2,55 m à 3,5 m	de 3,5 m à 4,5 m
Longueur du convoi	< 22 m	de 22 m à 25 m
Vitesse	25 à 40 km/h	25 km/h
Masse	Limites fixées par le code de la route	
Hauteur	Non réglementée (1)	
Accompagnement	Pas d'accompagnement	Voiture particulière (2)

(1) La hauteur des engins agricoles n'est pas réglementée par le code de la route. Avec leur chargement, la hauteur totale du convoi peut dépasser 4 m.

(2) La voiture pilote doit être équipée d'au moins un gyrophare et d'un ou deux panneau(x) « Convoi agricole » visible(s) de l'avant et de l'arrière, éclairé(s) la nuit.

Au-delà de ces dimensions, les véhicules entrent dans la catégorie des « transports exceptionnels ».



Préconisations sont tirées du guide : http://www.edt-paysdelaloire.fr/attachments/article/469/charte_circulationBD.pdf

5. PARTICULARITÉS LOCALES

La Communauté de Commune n'est pas couverte par un Plan de Déplacement Urbain, seule la ville de Guines l'est. Le PDU est actuellement arrêté sans être arrêté, il s'agira de prendre en compte les orientations et objectifs dans les éléments du PLUi relatif à Guines.

Les transports en commun disponibles et à prendre en compte en matière de localisation des zones à urbaniser sont les lignes de bus inter-urbains du Conseil Général.

Enfin, le parti d'aménagement retiendra aussi la rationalisation des déplacements en favorisant la proximité entre l'habitat et les services, équipements et commerces. Dans cette optique, l'EPCI veillera à mettre en place une politique cohérente en matière de déplacements doux.