

PLAN de DÉPLACEMENTS URBAINS



1.

Enjeux et contexte de la révision

- Pourquoi réviser le PDU ?
- Éléments méthodologiques
- Calendrier de réalisation

Vu pour être annexé à la délibération A1 du Comité Syndical
du SITAC du 11 octobre 2016 approuvant le projet de PDU révisé

RECU à la Sous-Préfecture
de CALAIS le

24 OCT. 2016

Introduction – Enjeux et contexte de la révision

1. Qu'est ce que le PDU ?
2. Pourquoi réviser le PDU ?
3. Méthodologie de la révision

Première Partie – Bilan du PDU actuel et diagnostic du territoire du SITAC

1. Le PDU actuel
 - 1.1. Bilan des actions réalisées
 - 1.2. Lacunes et objectifs à poursuivre
2. Diagnostic actualisé
 - 2.1. Eléments socio-démographiques
 - 2.2. Caractéristique de la mobilité des habitants et des flux de déplacements dans le périmètre des transports urbains
 - 2.3. Enjeux des déplacements pour le territoire du SITAC

Deuxième partie – Objectifs et orientations du PDU révisé

1. Les objectifs du nouveau PDU au regard des éléments de diagnostic
2. Des grandes orientations thématiques pour répondre aux objectifs du PDU
 - 2.1. Orientation 1
 - 2.2. Orientation 2
 - 2.3. Orientation ...

Troisième partie – Programme d'action

1. Orientation 1
 - 1.1. Fiche action 1
 - 1.2. Fiche action 2
 - 1.3. ...
2. Orientation 2
 - 2.1. Fiche action 1
 - 2.2. ...

Quatrième partie – Mise en œuvre et évaluation du PDU

1. Récapitulatif financier
2. Calendrier de mise en œuvre
3. Mesures d'évaluation du PDU

Annexes

1. Annexe environnementale
 - 1.1. Etat initial de l'environnement
 - 1.2. Evaluation environnementale des mesures préconisées
2. Annexe Accessibilité

1. QU'EST CE QUE LE PDU ?

1.1. Un document stratégique de planification et de programmation

Le Plan de Déplacements Urbains a été introduit par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs dite LOTI (1982). Il a été rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE 1996) et son rôle a été renforcé par la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (SRU 2000).

Son élaboration est du ressort du Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération du Calaisis (SITAC) qui est l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU). Le PDU s'applique sur le périmètre des transports urbains (PTU) comprenant les communes de Calais, Coquelles, Coulogne, Marck, Sangatte et Guînes. Il est élaboré pour une durée de 5 à 10 ans puis révisé.

Son adoption par le conseil syndical du SITAC est précédée d'une soumission à enquête publique et d'une approbation du préfet.

L'ambition du PDU est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé. Il s'agit donc d'un document de planification qui définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il vise un usage coordonné de tous les modes de déplacement et une promotion des modes les moins polluants et alternatifs à l'automobile.

Ces orientations stratégiques doivent se traduire par des actions concrètes programmées dans un calendrier prévisionnel contenant des éléments de prévision financiers. Au-delà d'un simple document de planification, le PDU est donc aussi un document opérationnel de programmation.

1.2. Un contenu précis

Le contenu du PDU et les actions qu'il vise à mettre en place sont clairement définis par la loi :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement et de la santé**, d'autre part.

2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de **l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées** ou dont la mobilité est réduite.

3° L'amélioration de la **sécurité de tous les déplacements**, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

4° La **diminution du trafic automobile**.

5° Le **développement des transports collectifs** et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied.

6° L'amélioration de **l'usage du réseau principal de voirie** dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation.

7° L'**organisation du stationnement** sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant : les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "**autopartage**" tel que défini par voie réglementaire.

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale

9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage.

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

1.3. Une compatibilité avec les autres documents de planification

Dans l'esprit de la loi SRU, le PDU s'intègre dans une logique de planification urbaine globale qui implique une compatibilité avec les différents documents d'urbanisme. L'objectif est d'assurer une coordination entre les politiques d'urbanisme et de transports dans une logique d'articulation entre les déplacements des personnes et des biens et l'aménagement du territoire.

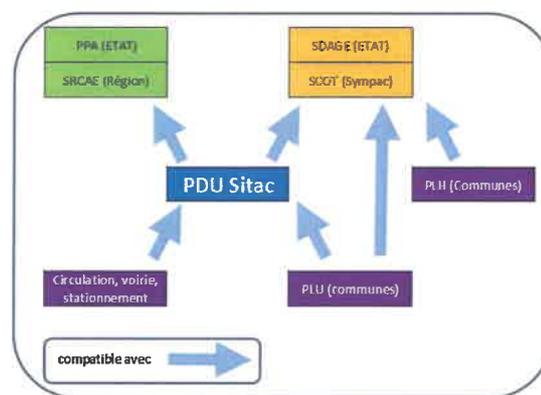
Le PDU doit donc être compatible (au sens juridique du terme) avec un certain nombre de documents de planification et d'urbanisme :

Le PDU doit donc être compatible (au sens juridique du terme) avec un certain nombre de documents de planification et d'urbanisme :

- Compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), élaboré à l'échelle du Syndicat Mixte du Pays du Calais.

- Compatibilité avec le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE), introduit par le Grenelle de l'Environnement et en cours d'élaboration à l'échelle de la Région Nord Pas-de-Calais.
- Compatibilité avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), élaboré les préfets du Nord et du Pas-de-Calais.

Les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de l'agglomération doivent quant à eux, être compatibles avec le contenu du PDU révisé. Ce lien de compatibilité concerne en particulier la question du stationnement et de la desserte des différents secteurs en fonction de leur vocation (habitat, commerces, activités, loisirs...) et des déplacements qu'ils génèrent.



L'ensemble de ces dispositions font du PDU un document stratégique important, qui permet une traduction opérationnelle du projet politique de la collectivité pour le développement de son territoire dans les années à venir.

2. POURQUOI REVISER LE PDU ?

2.1. Se conformer aux évolutions de la législation

Depuis l'adoption du Plan de Déplacements Urbains datant de 2003, plusieurs évolutions sont venues modifier la réglementation en matière de transport et le contenu de celui-ci s'en trouve modifié. Les PDU doivent désormais se conformer à de nouvelles obligations notamment

en termes de prise en compte de l'aspect environnemental et d'accessibilité.

- Les lois Grenelle 1 et 2

La loi portant "engagement national pour l'environnement" du 12 juillet 2010, dite Grenelle 2 poursuit la mise en application des engagements portés par la loi Grenelle 1 en matière de préservation de l'environnement. Elle comporte

Ce qu'il faut retenir

- Le PDU est un document d'orientation et de planification qui cherche à **organiser aujourd'hui les mobilités de demain**
- Son contenu est guidé par un certain nombre d'objectifs visant **tous les domaines de la mobilité**
- Il doit être élaboré en **compatibilité avec les autres documents** de planification et d'urbanisme pour assurer une **cohérence globale des déplacements**.

un certain nombre de dispositions réglementaires, notamment dans le domaine des transports de personnes et de marchandises et de la réduction des émissions de gaz à effets de serre, auxquelles le PDU doit se conformer.

La loi Grenelle 2 contient entre autres des dispositions portant sur :

- Le stationnement
- L'articulation des compétences et l'élargissement des pouvoirs des AOTU
- L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre
- La mise en place de services de vélos en libre-service
- L'autopartage
- Le développement des véhicules électriques ou hybrides

- La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

La loi impose de nouvelles obligations aux AO-TU en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics. L'adoption d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) est obligatoire. Ce PAVE fait partie intégrante du PDU lorsqu'il existe.

La loi vient de plus modifier l'article 28 de la LOTI et précise le nouveau contenu du PDU.

« [Le PDU] précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que le calendrier des décisions et réalisations. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant »

- L'ordonnance du 3 juin 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement

La loi prévoit pour un certain nombre de documents de planification, dont le PDU fait partie, l'obligation de procéder à une évaluation afin de mesurer l'impact environnemental des orientations préconisées. Le PDU révisé devra donc contenir d'une part un état initial de l'environnement et d'autre part une évaluation environnementale du projet proposé.

La révision du PDU est donc pour partie liée à une nécessité d'intégrer ces nouvelles dispositions réglementaires, afin de procéder à une mise en conformité du document avec la loi.

2.2. Répondre aux mutations du territoire et à leurs conséquences sur la mobilité des habitants

Le périmètre des transports urbains dans les limites duquel s'applique le PDU, est resté identique depuis son élaboration en 2003. Il n'y a

donc pas de nouvelles communes à intégrer à la réflexion sur les orientations du PDU. En revanche les caractéristiques du territoire ont évoluées durant les 8 ans qui se sont écoulés depuis l'adoption du PDU. Ces évolutions impliquent de nouveaux enjeux en termes de déplacements et de mobilités qui doivent être pris en compte dans la révision du document.

A l'échelle du Pays, le document d'évaluation du PDU produit en 2010, fait part d'une disparité importante des évolutions démographiques, avec un dynamisme qui se manifeste dans les communes éloignées de Calais. De même, la construction de résidences principales a lieu en majorité dans les communes périphériques éloignées. Les emplois et activités restent concentrés principalement sur la commune de Calais ce qui induit un accroissement des mobilités entre la commune-centre et les communes périphériques. On constate donc une tendance à la périurbanisation qui n'avait pas été anticipée dans le PDU de 2003 et qui remet en cause certaines des orientations du document. En effet les objectifs fixés en matière de part modale à atteindre pour les transports collectifs, ont été établis à l'époque, en supposant que « la politique de l'habitat de la région calaisienne reste inchangée ».

Aujourd'hui les données statistiques et les observations confirment que le territoire n'a pas suivi ce postulat et que les objectifs du PDU doivent donc être revus en conséquence. Le document révisé, bien que ne s'appliquant que dans les limites du PTU, devra prendre en compte l'ensemble des problématiques de mobilités à l'échelle du bassin de vie du Calaisis.

2.3. Prendre en compte les nouveaux projets de la collectivité

Le PDU cherche à définir un projet global à l'échelle du périmètre de compétence du SITAC et doit pour ce faire intégrer l'ensemble des projets impactant les besoins et les pratiques de déplacements sur son territoire. Plusieurs projets ont été réalisés depuis l'adoption du PDU de 2003 et d'autres sont à l'étude ou en cours de réalisation

- Les projets / études réalisés depuis 2003 :

- Le déplacement du dépôt de bus du centre-ville vers l'ouest de Calais en 2004
- La restructuration du réseau de bus (Imag'in)
- La mise en place de la navette de centre ville Balad'in en décembre 2005
- La mise en place d'un dispositif de locations de vélos en libre service (Vél'in) en juillet 2010, et son extension depuis cette date
- La mise en place de la navette fluviale Coulogne – Calais (la Majest'in)
- L'étude de développement des modes doux sur le territoire de Cap Calais
- L'étude d'opportunité de mise en place d'un TCSP
- L'étude de circulation sur trois secteurs du centre ville de Calais
- L'élaboration du Plan Climat énergie de Cap Calais
- Le Plan de Déplacement de Cap Calais
- Des projets d'aménagement et de développement du territoire :
 - Le projet d'extension du port Calais 2015
 - La ZAC de la Turquerie
 - Le projet d'« excellence territoriale » (notamment le futur palais des congrès)
 - Les projets ferroviaires de desserte du port, d'amélioration de l'axe Calais Fréthun /Calais ville.

Enfin la réalisation d'une enquête ménage-déplacement sur le territoire du Pays du Calais en 2009 est une source précieuse d'information qui permet d'appréhender les flux de déplacements sur l'ensemble du territoire est qui pourra nourrir la réflexion de la collectivité sur les nouveaux objectifs qu'elle souhaite se fixer

3. METHODOLOGIE DE LA DEMARCHE DE REVISION

3.1. Le contenu du document révisé

3.1.1.

3.1.1. Une phase de diagnostic

- Un rappel du contenu du document actuel et un **bilan des actions réalisées** depuis l'adoption du document de 2003.
- Un **diagnostic actualisé** du territoire et des mobilités appuyé par des **ateliers de travail** avec les partenaires du projet et un certain nombre d'études et de **documents source** :
 - Les Plan Locaux d'Urbanisme des communes.
 - Le SCOT du Pays du Calais en cours de révision également
 - Le Plan Climat Energie de Cap Calais
 - L'étude sur les modes doux conduite sur le territoire de l'agglomération de Calais
 - Le Plan de Déplacement d'Administration de Cap Calais
 - L'enquête ménage et déplacement du Pays Calais
 - Les enquêtes O/D et de satisfaction menées sur le réseau Imag'in
 - Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air
 - Le Plan de Protection de l'Atmosphère
 - Le Schéma Régional Climat Air Energie
 - Le Plan Départemental des Transports
 - Tout autre document susceptible

Ce qu'il faut retenir

- De nouvelles obligations concernant la prise en compte de **l'accessibilité**
- Une **évaluation environnementale** du PDU obligatoire
- L'intégration des **orientations du Grenelle de l'environnement**
- Une prise en compte des **évolutions du territoire et de la mobilité des habitants** survenues depuis 2003
- Une **intégration des projets réalisés depuis 2003** et des projets en cours impactant la mobilité sur le territoire

d'enrichir le contenu du diagnostic

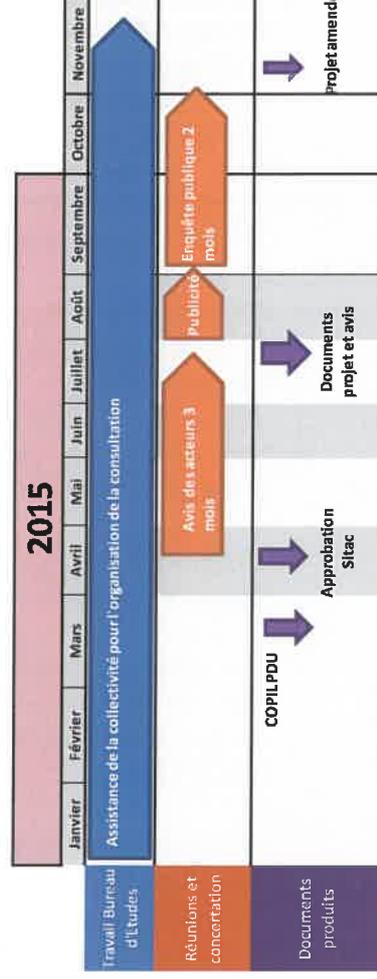
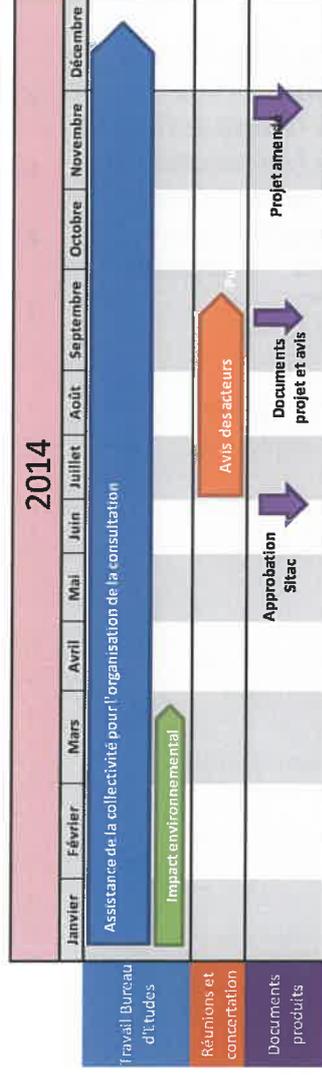
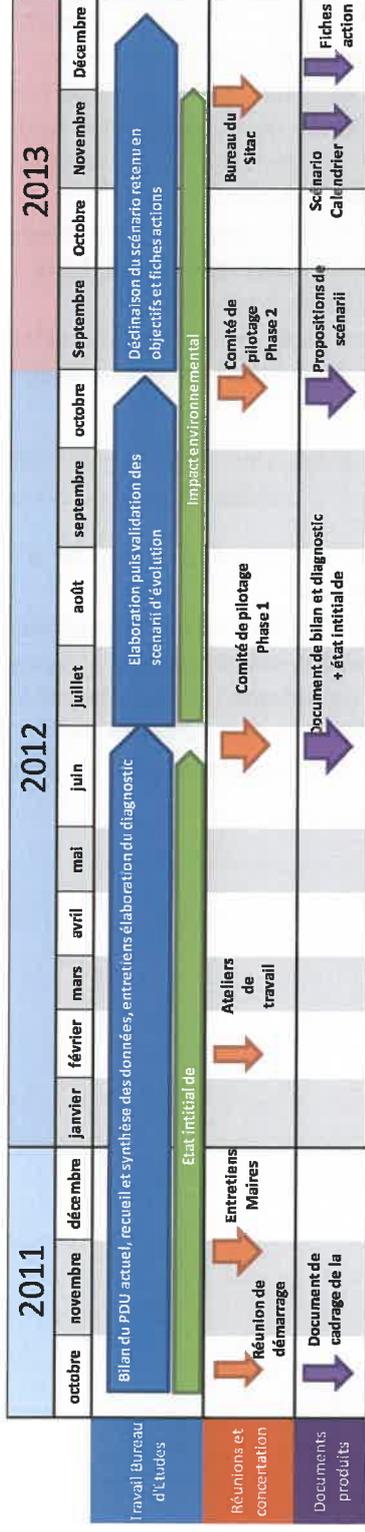
3.1.2. Une phase de rédaction du nouveau PDU

- Le diagnostic permet d'identifier les **enjeux** du nouveau PDU et d'établir une **série d'orientations** pour y répondre.
 - Les orientations retenues seront déclinées sous forme de **fiches-action** contenant un descriptif, un phasage et un chiffrage prévisionnel de chaque action.
 - Un **état initial de l'environnement** et une étude d'impact des orientations retenues sont annexés au document
 - Une partie concernant les **actions en faveur de l'accessibilité** est annexée au PDU.

3.1.3. Une phase de consultation et d'approbation du document révisé

- Le document est soumis à **enquête publique**
- Il fait l'objet d'une consultation auprès des **personnes publiques associées**
- Il est **adapté le cas échéant** en fonction des résultats de la consultation
- Il est **approuvé par le comité syndical**

3.2. Calendrier de déroulement de la révision



Révision du Plan de Déplacements Urbains – Octobre 2016

GLOSSAIRE

- AOTU** : Autorité Organisatrice des transports Urbains
- LAURE** : Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’énergie
- LOTI** : Loi d’Orientation sur les Transports Intérieurs
- PAVE** : Plan d’Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics
- PDA** : Plan de Déplacement des Administrations
- PDE** : Plan de Déplacement d’Entreprise
- PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- PLH** : Plan Local de l’Habitat
- PLU** : Plan Local d’Urbanisme
- PTU** : Périmètre des Transports Urbains
- SRCAE** : Schéma Régional Climat Air Energie
- PPA** : Plan de Protection de l’Atmosphère
- SCOT** : Schéma de Cohérence Territoriale
- SDAGE** : Schéma Directeur d’Aménagement et de Gestion des Eaux
- SITAC** : Syndicat Intercommunal des Transports de l’Agglomération du Calaisis
- SRU (loi)** : Solidarité et Renouvellement Urbain
- SYMPAC** : Syndicat Mixte du Pays du Calaisis
- TCSP** : Transport en Commun en Site Propre
- ZAC** : Zone d’Aménagement Concerté

