

PLAN de DÉPLACEMENTS URBAINS



3.

Objectifs et orientations du PDU révisé

- Les objectifs du nouveau PDU au regard des éléments de diagnostic
- Les grandes orientations thématiques pour répondre aux objectifs du PDU

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

24 OCT. 2016

SOMMAIRE

Les objectifs du nouveau PDU3

Les grandes orientations thématiques pour répondre aux objectifs du PDU...9

LES OBJECTIFS DU NOUVEAU PDU

La dynamique territoriale, le contexte sociodémographique et les enjeux environnementaux évoqués précédemment, impliquent de fixer de nouveaux objectifs en matière de répartition modale. La croissance des flux d'échanges avec l'extérieur, auxquels s'ajoutent les externalités négatives des déplacements sur l'environnement, justifie la nécessité de développer la part modale des transports en commun et des modes doux au détriment de la voiture particulière.

Néanmoins, le développement des transports en commun et des modes doux nécessite de tenir compte du contexte socioéconomique et des moyens de les financer.

Le PDU permettra de travailler sur des solutions visant à optimiser l'ensemble des ressources financières.

Dans ce contexte les objectifs de répartition des modes à l'horizon 2020 seraient les suivants :

Calcul des parts modales – PDU 2015

Rappel des objectifs du SCRAE avec lequel le PDU doit être compatible :

- augmenter de 50% la part modale des TC en 2020
- Déplacements effectués en modes actifs (piétons et vélos)
 - 100% des déplacements inférieurs à 1 km
 - 70% des déplacements de 1 à 3 km
 - 35% des déplacements de 3 à 5 km

Les parts modales issues du PDU de 2001 étaient :

La répartition des trafics est ainsi arrêtée, hors marche à pied :

Modes	Rappel 2001	A cinq ans 2007	A dix ans 2012
Vélos	0.3%	>1%	5%
Autres 2 roues	0.3%	<1%	<1%
Transports collectifs	6.9%	8.5%	10%
Véhicules légers	92.5%	< 90%	< 85%

< = plus petit

Les parts modales issues de l'évaluation du PDU en 2010 étaient les mêmes :

L'estimation de la répartition modale était la suivante :

Modes	Situation d'origine (2001)	Objectifs à 5 ans	Objectifs à 10 ans
Vélos	0.3 %	> 1%	5%
Autres deux roues	0.3%	< 1%	< 1%
Transports collectifs	6.9%	8.5%	10%
Véhicules légers	92.5%	< 90%	< 85%

Les parts modales issues de l'enquête EMD de 2009 (à partir de 9 secteurs sur 14) étaient sans la marche à pied les suivantes :

- voiture particulière : 86.6%
- transports collectifs : 7.3%
- modes doux : 2.6%
- autres 3.5%

En intégrant, la marche à pied (33% de l'ensemble des déplacements), les parts modales sont de :

- voiture particulière : 58%
- transports collectifs : 4.9%
- modes doux : 1.7%
- autres 2.4%
- marche à pied : 33%

Sur la base des données de l'enquête ménage déplacement de 2009, l'estimation des parts modales pour 2015 est la suivante (tendance entre 2001 et 2009 prolongée jusqu'en 2015) :

- voiture particulière : 54.1%
- transports collectifs : 5.2%
- modes doux : 3.3%
- autres 4.5%
- marche à pied : 33%

Le PDU se donne des objectifs de parts modales mais pas des objectifs de modification du nombre de déplacements. C'est donc à partir d'un marché des déplacements non maîtrisé que s'opère la ventilation des modes de déplacement.

Cela veut dire que si le nombre de déplacement progresse, les nouveaux déplacements devront être réalisés avec les modes alternatifs.

Un **nouvel objectif** pour être cohérent avec le SCRAE pourrait être :

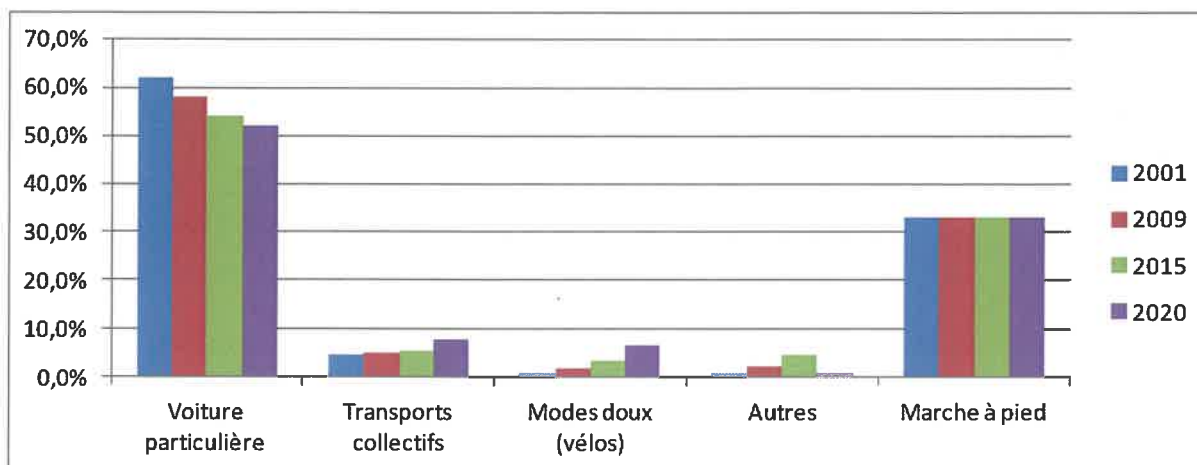
- part modale de voiture particulière : -3,7% entre 2015 et 2020 soit -0,8% par an
- part modale des TC : +50% entre 2015 et 2020 soit 8,4% par an
- part modale des 2 roues : +100% entre 2015 et 2020 soit 14,9% par an

Le calcul des évolutions annuelles (il s'agit d'évolutions cumulées) a été réalisé sur une durée de 5 années, conformément aux obligations d'évaluation.

Répartition des parts modales à horizon de 2020 :

	2001	2009	2015	2020	Evolution	Evol/an
Voiture particulière	62,0%	58,0%	54,0%	52,0%	-3,7%	-0,8%
Transports collectifs	4,7%	4,9%	5,2%	7,7%	50,0%	8,4%
Modes doux (vélos)	0,2%	1,7%	3,3%	6,6%	100,0%	14,9%
Autres	0,2%	2,3%	4,5%	0,60%	-86,7%	-33,2%
Marche à pied	33,0%	33,0%	33,0%	33,0%	0,0%	0,0%

Evolution des parts de marché des déplacements :



Cela correspond aujourd'hui à proposer :

- une légère réduction en volume du nombre de déplacements automobiles
- une progression de la fréquentation des transports collectifs l'ordre de 8,4% par an
- une progression de 14,9% par an pour le vélo
- pour la marche à pied, le maintien de la part modale qui est déjà élevée (33%)

Ces objectifs chiffrés sont la traduction d'une démarche globale de réflexion qui pourront être atteints grâce à la réalisation des actions envisagées dans le cadre de cette révision de PDU :

La part modale voiture particulière devrait diminuer de 2 points grâce aux nombreuses mesures prévues en faveur des modes doux, du covoiturage, de l'usage des TC (parking relais, réflexion sur la mise en œuvre d'un TCSP par exemple) et des actions visant à réduire le stationnement de longue durée en centre-ville.

L'augmentation de la part modale des transports collectifs est estimée à + 50% : objectif cible à atteindre grâce notamment à la mise en service d'une ligne de transport en commun en site propre, au développement du service de navette fluviale et au développement des mesures incitatives à l'usage des TC (parking relais, stationnement à durée limitée en hyper centre)

L'augmentation de la part modale des modes doux de 100% devrait être atteinte grâce aux actions qui seront confortées pour favoriser, accompagner et inciter à l'usage des modes doux (développement du service de vélos en libre service, aménagements cyclables, stationnement vélos).

La part modale relative aux autres modes y compris la marche à pied est stable compte tenu de la spécificité du territoire qui tient compte d'une part modale marche à pied déjà élevée.

Rappel des scénarii proposés aux élus du SITAC et des options retenues :

HORIZON 2020-2025		Fil de l'eau		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3	
THEMATIQUES	OBJECTIFS	Evolution sans programmation		Application des documents de programmation actuels		Adaptation de l'offre actuelle		Incitation aux mobilités alternatives	
Aménagement territoire	Equilibre durable mobilité/environnement	Poursuite de la périurbanisation, et de la sectorisation des fonctions sur le territoire		Suivi des prescriptions des PLU et du SCOT Coordination transports/urbanisme a posteriori		Coordination de l'urbanisation avec l'offre de TC et modes doux en amont des projets. Charte indicative de bonnes pratiques		Prescriptions dans les PLU : mixité fonctionnelle, urbanisation autour de l'offre TC, densification autour des gares et haltes SNCF	
Desserte TC et intermodalité	Report modal VP vers TC	Pas de desserte TC supplémentaire		Mise en œuvre des objectifs de la DSP (offre TC, navette fluviale)		Création de lignes vers les secteurs en développement, adaptation des fréquences développement de l'intermodalité incluant une billetterie intégrée		Mise en valeur ou aménagement des haltes ferroviaires Aménagements de priorités et/ou site propre pour les TCJ, étude d'un pôle multimodal en gare de Calais	
Modes doux	Report modal VP vers 2R et MAP	Evolution au gré des opportunités et des différentes maîtrises d'ouvrage		Désignation d'une instance chargée de la mise en œuvre du schéma modes doux Cap Calaisis et de la coordination entre les différentes maîtrises d'ouvrage		Amélioration de l'accessibilité, réduction des vitesses et intégration des modes doux dans la réflexion globale sur la circulation		Piétonnisation du centre-ville de Calais, promenades piétonnes et cyclables pour desservir les espaces naturels, développement des voies et contre-sens cyclables	
Accessibilité PMR	Accès et continuité de la chaîne des déplacements	Aménagements au gré des opportunités		Application du SDA du Sitac		Réalisation ou finalisation des PAVE		Commission intercommunale d'accessibilité chargée du suivi d'un planning de mise en accessibilité des espaces publics	
Circulation Hiérarchisation de la voirie	Amélioration de l'affectation du trafic	Régulation ponctuelle de la congestion		Application du plan de circulation de Calais		Adopter des règles communes d'aménagement et d'organisation de la voirie en fonction de sa vocation (desserte locale, réseau d'échange, réseau structurant) Gestion globale des échangeurs autoroutiers par le jalonnement		Réduction du trafic de transit en zone urbaine, poursuite de la requalification des principaux axes d'entrée dans Calais Aménagements cohérents des zones 30 Gestion dynamique des axes et échangeurs autoroutiers	

HORIZON 2020-2025		Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3	
		Fili de l'eau		Application des documents de programmation actuels		Adaptation de l'offre actuelle	
THEMATIQUES		Evolution sans programmation		Application des documents de programmation actuels		Adaptation de l'offre actuelle	
Circulation Stationnement	Favoriser le report modal	Evolution au gré des opportunités (travaux voirie, opération d'urbanisme)	Désignation d'une instance chargée de collecter et suivre les trafics et l'occupation du stationnement	Elaboration d'une politique de stationnement Réflexion sur le stationnement réglementé Favoriser la rotation et le stationnement sur parking en ouvrage	Application de la politique de stationnement : stationnement payant étendu en centre-ville, création d'un tarif résidentiel, suppression de stationnement au profit des espaces piétons et cyclistes, recul du stationnement littoral vers l'intérieur, P+R en gare de Calais Parkings de persuasion en entrée de bourgs	Incitation aux mobilités alternatives	
Circulation Covoiturage	Augmentation du taux d'occupation des VP	Occupation des véhicules en fonction de choix et de contraintes individuelles	Occupation des véhicules en fonction de choix et contraintes individuelles	Aménagements des aires de covoiturages informelles, relais d'information et communication	Initiation à l'adoption de PDE et PDJE pour les zones à forte concentrations d'emplois Intégration d'espaces de covoiturage dans les P+R		
Sécurité	Diminution du nombre d'accidents + protection des usagers vulnérables	Traitement au gré des opportunités (travaux voirie, opération d'urbanisme)	Désignation d'une instance chargée de construire un schéma de pacification à partir de l'analyse des données accidentologie	Multiplication des zones à vitesse modérée.	Mise en place de zones 30 et zones 20. Meilleur partage de la voirie au profit des modes doux		
Transports marchandises	Limiter les nuisances sur la circulation et le stationnement	Organisation des livraisons et du stationnement à l'initiative privée	Approfondissement des préconisations de l'étude de circulation et stationnement des PL	Adoption d'une réglementation (horaires, jours, catégories de véhicules) et de places dédiées aux livraisons	Création d'une plateforme urbaine logistique pour une mutualisation des flux, adoption de véhicules propres et alternatifs		
Protection environnementale	Diminuer le bruit, la pollution et GES liés au transport	Diminution des rejets de GES liée aux améliorations technologiques et au prix du carburant	Utilisation des données bruit pour identifier les zones résidentielles affectées par les nuisances sonores	Réduire règlementairement la vitesse sur les axes à fort trafic, Traitement antibruit des zones exposées	Privilégier les déplacements courts en modes doux. Traitement apaisé des espaces résidentiels. Parc de véhicules propres pour les collectivités		

Comme cela apparaît sur le tableau de synthèse, la grande majorité des orientations ont été validées dans le cadre des scénarii 2 et 3, c'est-à-dire les plus ambitieux.

Pour comprendre ces choix, et répondre aux interrogations qui pourraient se poser quant au choix de ne pas retenir systématiquement les options les plus ambitieuses du scénario 3, il est important de rappeler que le but du PDU est d'arriver à un document de programmation réaliste, mais surtout atteignable, notamment par les communes, qui vont devoir entre autres mettre en oeuvre certaines mesures.

N'oublions pas l'exemple du PDU 2003, sans doute très ambitieux, mais qui au final n'a pas été mis en oeuvre comme l'auraient souhaités ses rédacteurs.

Enfin, les mesures à mettre en oeuvre se traduisent forcément par des coûts de réalisation, d'études, dans une période contrainte financièrement, ou les communes et les EPCI voient leurs dotations stagner, voire diminuer, et qu'il n'est pas envisageable de compenser cela par une hausse d'impôts locaux.

Le scénario consensuel a ensuite été décliné en 62 actions, en vue des deux dernières étapes relatives aux avis des acteurs et partenaires, et à l'enquête publique.

LES GRANDES ORIENTATIONS THÉMATIQUES POUR RÉPONDRE AUX OBJECTIFS DU PDU

Les 11 points réglementaires à traiter dans le cadre des PDU sont déclinés sous formes de 10 thématiques pour une approche plus lisible des différentes problématiques.

Pour chacune de ces thématiques, différentes actions seront déclinées visant à atteindre les objectifs suivants :

En matière d'aménagement du territoire : encadrer une organisation du territoire favorable à l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile ;

Le développement et le niveau de service des transports collectifs doit être capable de peser dans les choix du mode de déplacement et générer le report modal face aux avantages des déplacements automobiles ;

En matière de déplacements doux, de modes actifs, il s'agit de créer des conditions de circulation, de stationnement et de sécurité attractives pour les piétons et les cycles ;

L'accessibilité doit se traduire par une continuité des itinéraires de déplacements accessibles à tous, vers les principaux pôles d'attractivité et les services publics de transport ;

La circulation automobile doit évoluer vers l'amélioration de l'affectation du trafic par catégorie de voirie, en fonction des caractéristiques de l'environnement desservi ;

La politique à mener en matière de stationnement devra permettre de limiter l'usage de la voiture dans les espaces centraux ;

La sécurité routière sera traitée de manière à réduire le nombre d'accidents sur le réseau routier et protéger les usagers les plus vulnérables ;

Les actions menées en matière de covoiturage viseront à augmenter le taux d'occupation des voitures et accompagner les initiatives formelles comme informelles de covoiturage ;

Concernant le transport et les livraisons de marchandises, il s'agira essentiellement d'en limiter l'impact sur la circulation et le stationnement ;

Enfin la thématique relative à la protection de l'environnement sera traitée de manière à diminuer les nuisances liées au bruit, à la pollution, ainsi que les nuisances causées par les transports sur l'environnement.

La mise en œuvre des différentes actions du PDU devra permettre d'atteindre les objectifs du plan de déplacement urbain du calaisis dont les objectifs de mises en œuvre sont repris dans la fiche action relative à la hiérarchisation des actions et dans le document 5 de la révision.

