



Encourager et accompagner les initiatives locales

Promouvoir et développer les solutions alternatives à la voiture individuelle

Au-delà de ses compétences en matière d'aménagement, voire de gestion d'un service de transport collectif, une collectivité peut s'investir :

- pour informer les habitants sur les dispositifs de transport en commun,
- pour accompagner techniquement et financièrement les initiatives locales telles que les caravanes d'enfants (type pédibus), l'auto-partage, le covoiturage, le transport à la demande...
- pour envisager de tels services dans le cadre de politiques sociales en faveur des jeunes, des personnes âgées, des ménages aux revenus modestes, des personnes handicapées...
- pour sensibiliser la population aux enjeux liés aux déplacements et promouvoir les solutions alternatives à la voiture individuelle.



Pour aller plus loin

PLU et déplacements : L'essentiel,
avril 2007 (Références CERTU N° 61, interface urbanisme déplacements)
LAMRANI Yamina ; BACHELARD Olivier
MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

Urbanisme et déplacement en Bretagne, Evolution et politiques mises en œuvre
mai 2003, Direction régionale de l'équipement Bretagne

Réussir un projet d'urbanisme durable
méthode en 100 fiches, pour une approche environnementale de l'Urbanisme, ADEME, éd. le Moniteur

Des partenaires, des contacts

ADEME Bretagne
www.ademe.fr/bretagne

Services des transports des collectivités
(Conseil Général du Morbihan, CAP Lorient, CAP Vannes, etc)

Les salariés bretons résident de plus en plus loin de leur lieu de travail
OCTANT n°112

Portrait socio-économique du Morbihan 2008
Conseil Général du Morbihan

Les paysages de la mobilité
Ateliers techniques régionaux du paysage,
Conseil Régional de Bretagne, 2007

Schéma régional multimodal des déplacements et des transports
Conseil Régional de Bretagne, 2008.

CETE ouest
www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr

COMMENT GÉRER LA MOBILITÉ ET LES DÉPLACEMENTS ?

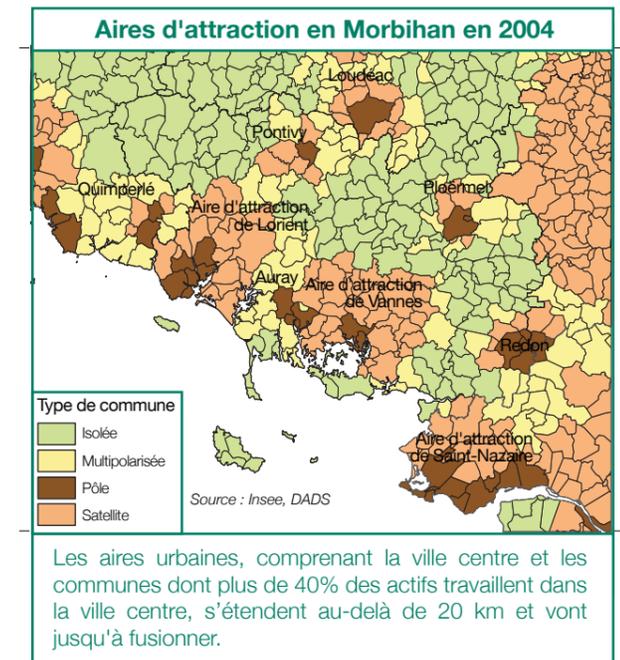
Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement du Morbihan

La mobilité et les déplacements sont liés aux différentes activités qui rythment notre quotidien. On comprend vite alors, que le logement, le travail, l'école, etc, génèrent des déplacements et nécessitent une mobilité plus ou moins grande en fonction de leurs lieux d'implantation respectifs.

S'engager vers un urbanisme durable, c'est bien réfléchir aux formes urbaines et à leur organisation, avant de mutualiser les espaces ou de vouloir privilégier un moyen de locomotion.

Un modèle d'aménagement centré sur l'automobile

En France, la part modale de l'automobile est passée de 49% en 1982 à 84% en 2000 (source : IFEN, 2002), l'imposant comme mode de déplacement dominant. En Bretagne ce mode de déplacement, favorisé par l'accessibilité et la qualité du réseau routier, a contribué à développer une périurbanisation distendue, générant elle-même une dépendance vis-à-vis de la voiture.



Ce modèle automobile a des conséquences à la fois :

- spatiales, en favorisant l'étalement urbain et en consommant beaucoup d'espace (d'après l'IFEN, les infrastructures de transport occupent 40% des surfaces artificialisées en France),
- sociales, liées à la fois au coût du foncier (rejetant les populations modestes loin des centres-villes) et au poids croissant des dépenses de transport (représentant 15% du budget des ménages en 2004 - INSEE),
- environnementales, à travers les pollutions atmosphériques, les nuisances sonores et la "déshumanisation" des paysages urbains conçus pour la voiture (en Bretagne, les transports sont responsables de 42% des émissions de CO2 - Conseil régional de Bretagne).

Des transports alternatifs à développer

Les transports dits alternatifs rassemblent les modes doux (marche à pied, vélo), les transports en commun, le covoiturage... Ils sont notamment bien adaptés à la ville, où un déplacement sur trois est inférieur à trois kilomètres.

Objectifs

Intégrer la problématique des déplacements dans toute réflexion urbaine de façon à :

- Limiter les besoins en déplacement en assurant la proximité de l'habitat, des commerces et des services dans des villes et des bourgs plus compacts.
- Favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, et en priorité les modes doux.
- Concevoir des espaces publics agréables, conviviaux et accessibles à tous.

Dans le PLU ?

Dans le rapport de présentation :

- Rappeler les orientations en matière de déplacements du SCOT et du PDU lorsqu'ils existent.
- Lister les principaux pôles générateurs de déplacements internes à la commune et sur les communes voisines.
- Analyser tous les flux de circulation, les problèmes de sécurité, et l'offre en stationnement.
- Décrire le réseau viaire et le maillage des chemins.
- Identifier les secteurs concernés par des problèmes d'accessibilité.
- Estimer la consommation d'espace liée aux déplacements (voirie, stationnement, giratoires, ...).

Dans le PADD :

- **Inscrire la prise en compte des déplacements comme une orientation majeure du PADD, en proposant par exemple de :**
 - promouvoir une organisation des déplacements plus favorable aux modes de transports alternatifs,
 - créer des liaisons douces entre les zones d'habitat et les pôles d'attractivité,
 - structurer le développement urbain en fonction de de l'offre en transport en commun et des réseaux de modes doux,
 - favoriser la mixité urbaine dans les nouvelles opérations (habitat, activités, services, ...) pour limiter les déplacements,
 - garantir l'accessibilité des espaces publics, des équipements, des transports.

Dans le règlement écrit et graphique :

- **Localiser et dimensionner les « zones » :**
 - délimiter des zones d'habitat et d'activité économes en foncier et aux formes compactes,
 - éviter la localisation systématique des zones d'activités le long des grands axes de communication, qui les rend souvent difficile d'accès pour les piétons, cyclistes et transports collectifs.
- **Favoriser la mixité fonctionnelle (art 1) :**
 - en réservant les zones d'activités pour les activités nuisantes et nécessitant beaucoup d'espace,
 - en autorisant les activités non nuisantes dans les secteurs centraux ou à dominante habitat.
- **Hiérarchiser les voies (art 3) :**
 - en autorisant des largeurs de voies étroites (2,50 m) pour les circulations douces.
- **Limiter les stationnements (art 12 et annexes) :**
 - définir des règles de stationnement adaptées aux besoins réels et tenant compte des possibilités de mutualisation,
 - imposer un nombre minimal de stationnements vélos dans les logements collectifs,
 - imposer un aménagement paysager des aires de stationnement.
- **Favoriser la densité (art 7 et 10) :**
 - augmenter les limites de hauteur du bâti en s'inspirant des centres bourgs anciens (au moins R+1+combles),
 - permettre la mitoyenneté.
- **Favoriser les transports en commun (art 4) :**
 - privilégier la création d'opérations d'habitat en secteurs desservis par les transports en commun.
- **Prévoir des emplacements réservés issus d'une réflexion préalable à l'échelle communale pour :**
 - assurer la continuité et la connexion des cheminements piétons et/ou cyclables,
 - créer des aires de stationnement favorisant les modes alternatifs (covoiturage, intermodalité, ...),
 - mutualiser les surfaces de parking entre plusieurs équipements, commerces, services,
 - permettre la mixité urbaine en regroupant habitat et activités.

Dans les orientations d'aménagement :

- Définir un réseau de voies hiérarchisées.
- Définir des principes de desserte en priorité pour les circulations douces (les plus vulnérables) et ensuite pour les autres modes de transport.
- Maintenir et conforter le réseau de chemins existants.

Dans le projet opérationnel ?

A l'échelle du projet, inventorier :

- les besoins en déplacements (domicile-travail, domicile-école, loisirs, ...),
- les lieux générateurs de déplacements (commerces, médiathèque, écoles, ...).

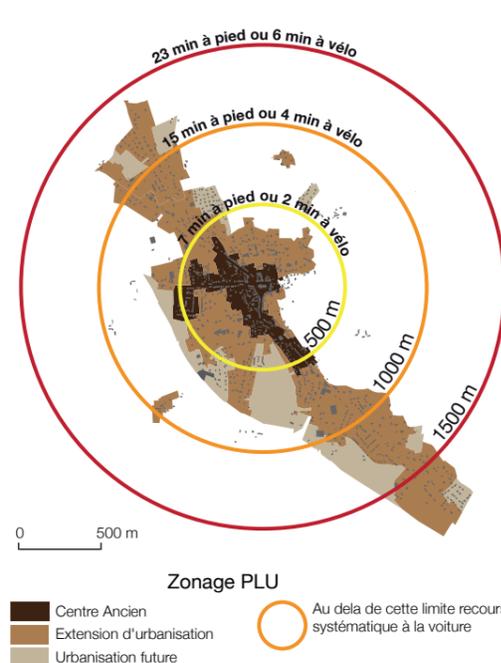
Développer un réseau viaire hiérarchisé privilégiant les déplacements doux

- **Prévoir des liaisons directes entre les zones d'habitat, les équipements, les services et les commerces :**
 - ces liaisons doivent être efficaces en temps de parcours et agréables, grâce notamment à leur traitement paysager,
 - prendre en compte les besoins spécifiques des cyclistes, en particulier en matière de stationnement (aire de stationnement ou local vélo dans les résidences, près des équipements, des commerces, des services, des arrêts de bus, ...).

Organiser la circulation et le stationnement des véhicules :

- **Définir un plan de circulation favorisant les déplacements « doux », en limitant la présence des véhicules au sein des zones résidentielles.**
- **Gérer au mieux le stationnement :**
 - en mutualisant au maximum les aires de stationnement,
 - en limitant le stationnement sur les parcelles privatives, par exemple en regroupant les garages,
 - en réduisant l'impact du stationnement sur les espaces publics par des aménagements adaptés (répartition spatiale, regroupement ou espace polyvalent).
- **Favoriser les transports collectifs :**
 - en assurant la desserte des principaux pôles d'attractivité de la commune,
 - en prenant en compte la circulation et les arrêts des transports collectifs lors de l'aménagement des espaces publics,
 - en veillant à la connexion des arrêts avec les autres modes de déplacements (piéton, vélo, etc).

La prise en compte de la notion de distance-temps, et des déplacements en général, est indispensable pour la définition des zones à urbaniser.



La zone de rencontre

Décret du 30 juillet 2008

Le décret n°2008-754 introduit le concept de zone de rencontre (affectée à la circulation de tous les usagers) dans le code de la route. Il complète et modifie les deux outils existants, la zone piétonne (interdiction de stationnement des véhicules motorisés, etc) et la zone 30 (généralisation du double sens pour les cyclistes).

Les principes sont :

- la priorité aux piétons,
- la vitesse limitée à 20 km/h.

La zone de rencontre s'étend sur une surface limitée et doit être en cohérence avec les aires piétonnes et les zones 30 existantes.



Ses avantages :

- donner la priorité aux plus vulnérables (personnes à mobilité réduite, piétons, ...),
- améliorer la cohabitation entre les différents modes de déplacement (piétons, cyclistes, transports en commun, automobile, ...),
- créer des espaces publics conviviaux, à dimension humaine.



QUELS OUTILS POUR FACILITER LA MOBILITÉ ?



Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement du Morbihan

Prendre en compte des objectifs d'accessibilité

Au-delà de la stricte définition du handicap, les acteurs de l'aménagement et de la construction sont amenés dans leurs projets à considérer les situations de mobilité réduite, qui à des degrés divers concernent près de 40% de la population, et qui peuvent être liées :

- à une incapacité permanente (handicap, vieillissement, difficultés à lire, ...),
- à une incapacité temporaire (grossesse, accident, ...),
- à des circonstances extérieures (accompagnement d'enfants, poussettes, paquets encombrants, ...).



Des outils d'aide à la décision pour les élus

La commission communale d'accessibilité, obligatoire dans les communes de 5 000 habitants et plus. Cette commission, qui a un rôle consultatif, dresse un bilan annuel de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics, des transports, et élabore des propositions.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, qui devait être réalisé par chaque commune ou, le cas échéant, par l'EPCI compétent, avant le 23 décembre 2009.

Les prescriptions relatives aux conditions d'aménagement permettant d'assurer l'accessibilité des voiries et espaces publics font l'objet de deux décrets (décret n°2006-1657 et 2006-1658) et d'un arrêté ministériel (du 15 janvier 2007).

Notons que s'ajoute à ces contraintes réglementaires l'obligation de mettre aux normes les établissements recevant du public existants, d'ici février 2015, qui vient compléter les interventions sur la voirie et les espaces publics.

Une préoccupation à intégrer à chaque échelle de projet

Une réflexion doit être menée à l'échelle de la commune pour faciliter la « chaîne du déplacement » des personnes à mobilité réduite et améliorer la qualité d'usage des espaces publics. Les objectifs et priorités en matière d'accessibilité de la commune ainsi définis sont ensuite traduits dans le plan local d'urbanisme.

Les prescriptions réglementaires (issues des textes d'application de la Loi « handicap » de 2005) et les objectifs locaux doivent être pris en compte dans chaque projet d'aménagement, de construction ou de rénovation :

- dès l'amont de l'élaboration du projet, jusqu'à sa mise en service et même dans le suivi ultérieur de son fonctionnement,
- dans le cadre d'une démarche de concertation avec les associations, les citoyens et les spécialistes, qui permet l'appropriation du projet par les habitants et peut apporter des éléments d'aide à la décision pour les élus.

Le plan de déplacements à l'échelle communale

Les déplacements s'appréhendent d'abord à l'échelle intercommunale, au travers du SCOT et du Plan de Déplacements Urbains (obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants). Ces orientations intercommunales, lorsque ces documents existent, doivent être déclinées à l'échelle de la commune. Un plan de déplacements communal permet ainsi d'intégrer la question des déplacements et de la mobilité en amont du projet de développement communal, préalable à la réalisation du PLU.

Une réflexion d'ensemble liée à la stratégie de développement de la commune

1 - Le diagnostic

Le diagnostic permet d'avoir une vision d'ensemble des conditions de déplacement sur la commune, de mettre en évidence et de localiser les atouts et dysfonctionnements des aménagements existants. Cet état des lieux rassemble les informations quantitatives et qualitatives sur :

- Les besoins en déplacement entre les principales polarités de la commune et de ses environs.
- Les aménagements piétons et cyclables.
- Les lignes de transports en commun existantes (itinéraires et arrêts).
- Les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite.
- Les potentialités de création d'itinéraires en site propre pour les transports collectifs, les modes doux.
- La voirie, la circulation automobile et les stationnements (offre et demande).
- L'évolution urbaine et l'intégration des déplacements dans les zones d'aménagement futures, etc.

Cet état des lieux va alimenter la réflexion au niveau du projet communal puis du document réglementaire d'urbanisme (carte communale ou PLU).

2 - Les objectifs

Ils sont définis en fonction de la stratégie communale et du contexte local. En voici quelques exemples majeurs :

- **Hiérarchiser et structurer le réseau viaire** en fonction :
 - de l'intensité des flux,
 - des différents modes de déplacement, depuis les modes de déplacement les plus vulnérables (piétons et cycles) vers les moins vulnérables (automobiles).
- **Favoriser l'intermodalité et les modes de déplacement alternatifs**, en assurant leur sécurité et en favorisant :
 - la connexion des différents modes de déplacement (aires de covoiturage, parkings à vélos),
 - la continuité des réseaux de modes doux.
- **Penser l'urbanisation** en fonction des capacités de desserte par les transports en commun et les liaisons douces.
- **Adapter le stationnement aux besoins** :
 - maîtriser le nombre de stationnements en envisageant leur mutualisation entre plusieurs locaux ou équipements (selon les horaires de fréquentation, les lieux...),
 - soigner la conception en réalisant un aménagement paysager des aires de stationnement.
- **Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.**
- **Sécuriser les conditions de circulation autour des principaux équipements et notamment des écoles.**



3 - Les actions

Le programme d'actions reprend les **principes d'aménagement** (la hiérarchisation des voies, les axes et arrêts de transports en commun, les aires de covoiturage, etc.) et les actions à mener pour améliorer les déplacements sur l'ensemble de la commune. Il dresse également des recommandations (pour les aménagements paysagers des stationnements, les aménagements de voirie, etc.) et établit des priorités dans la mise en oeuvre des actions. Enfin, il assure la planification optimale et coordonnée des investissements.