

● Une offre de transports adaptée, considérations d'ordre méthodologique

Une réflexion globale de départ

- Le périmètre de transports urbains recouvre le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu pour mission d'organiser les transports publics de personnes. Certains PTU s'étendent cependant au delà des seules limites de l'agglomération urbaine, empiétant dans certains cas sur les zones rurales.
Ce périmètre peut, par ailleurs, être celui de plusieurs communes adjacentes ayant fait le choix d'organiser en commun un service de transports publics de personnes.

La nécessité d'une planification

- **Le plan de déplacements urbains**
Ce plan vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Il favorise un usage coordonné de tous les modes de déplacements par une affectation appropriée de la voirie, la promotion des modes de déplacement les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise en conséquence les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre.

Destiné à promouvoir un usage plus rationnel des transports individuels et collectifs, il a pour champ territorial d'application le périmètre de transports urbains (PTU). Ce périmètre correspond :

- soit au territoire d'une commune ou d'un établissement public ayant reçu pour mission d'organiser les transports publics de personnes
- soit au territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transport public de personnes (article 27 de la LOTI).

Sur ce territoire, le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement en visant notamment :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,
- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants (vélo ou marche à pied),
- à encourager les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation de transports en commun et du covoiturage.

Le contenu de ce plan doit être compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale (Scot) et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement (DTA), ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habi-

tants depuis la LAURE de 1996, il est élaboré par l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics urbains, après avis des Conseils municipaux, généraux et régionaux concernés.

Il est important que ces politiques de transport urbain s'inscrivent dans les schémas multi-modaux de services collectifs élaborés par l'Etat au niveau régional et des schémas régionaux de transports élaborés par les régions.

Hors des zones urbaines, les autorités compétentes en matière de transport routier de personnes à savoir les départements disposent également d'un document de planification. Ce dernier leur permet d'organiser, sur tout leur territoire, les services de transports non urbains dont le transport scolaire ainsi que leurs relations avec les autres autorités compétentes en matière de transport (région, départements voisins, autorités organisatrices de transports urbains et collectivités territoriales).

■ Le plan de déplacement Entreprise

Créé par la loi SRU, ce document vise à encourager l'utilisation par les salariés de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : transports publics, vélo, marche à pied, auto partage et/ou covoiturage. Ils visent les trajets domicile-travail et les déplacements professionnels.

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la loi SRU impose la création d'un « service de conseil en mobilité » à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants (entreprises ou groupements d'entreprises, administrations, collectivités territoriales, centres hospitaliers, établissements d'enseignement, associations). Ces conseils en mobilité et les délégations régionales de l'Ademe pourront aider l'entreprise ou la collectivité qui souhaite mettre en place un PDE.

■ Le plan de déplacements établissements scolaires (PDES)

Le plus souvent mis en place par des communes, ce plan permet d'organiser les déplacements sur les trajets domicile-école et de promouvoir des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Il repose notamment sur la mise en place d'un dispositif de concertation et sur la réalisation d'un diagnostic de l'existant.

La réussite d'une telle démarche repose notamment sur la capacité des différents acteurs concernés (parents, enfants, éducation nationale, services municipaux, associations et autorité organisatrice de transport de personnes compétente) à sensibiliser les intéressés et à communiquer sur les points forts du dispositif défini. La pérennité du projet, elle, dépendra de l'évaluation et du suivi des mesures mises en place. Les délégations régionales de l'Ademe pourront assister la collectivité ou l'établissement qui se lance dans une telle démarche voire soutenir financièrement le projet.