

# La planification des transports et de la mobilité en France

## Le « Grenelle » de l'environnement



En 2007, la France s'est engagée à respecter l'objectif global de réduction de 20% d'ici 2020 des émissions de gaz à effet de serre, comme le préconise l'Union européenne pour l'ensemble des secteurs économiques. Un autre engagement ambitieux consiste à porter de 8,5 % actuellement à 20 % d'ici 2020 la proportion d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique totale de l'Union Européenne.

En ce qui concerne les transports et la mobilité, les lignes d'action suivantes ont été fixées :

- Le report modal et le développement de modes de transport alternatifs.
- L'amélioration des performances environnementales du transport routier au travers de plans d'actions volontaires de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- Le développement des transports collectifs urbains et régionaux par la création de nouvelles lignes de métro, de tramway ou de bus à haut niveau de service ;
- L'amélioration de l'intermodalité dans le transport de voyageurs, notamment dans les franges d'agglomération et à leur périphérie, grâce aux parcs de stationnement, à une tarification multimodale et à l'harmonisation des titres de transport ;
- Le développement du covoiturage et de l'autopartage ;
- La promotion des véhicules propres et économes en énergie.

## Les plans de déplacement urbain



Ces documents sont obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants (72), mais peuvent être établis dans les autres agglomérations (plus de 60 ont mis en place un PDU sur la base du volontariat). Il s'agit d'une démarche de planification sur 10 ans. Tous les acteurs concernés par la mobilité élaborent ensemble un projet global qui constitue un cadre qui définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement. Le PDU vise à rééquilibrer la part de la voiture dans les déplacements, au profit des modes de transports collectifs comme le tramway ou encore les modes doux comme le vélo ou la marche à pied.

## Processus d'élaboration d'un PDU

- Diagnostic, définition de scénarios et étude de solutions pour aboutir à un pré-projet ;
- Phase de concertation et d'enquêtes publiques ;
- Approbation.
- Révision obligatoire après cinq années ; cela conduit à un suivi permanent qui porte particulièrement sur une évaluation environnementale.

## Contenu d'un PDU

- la sécurité des déplacements ;
- les aménagements de voirie pour les piétons, les vélos et les personnes à mobilité réduite
- dispositions en vue de la diminution du trafic automobile au profit des autres modes ;
- actions concernant le développement des transports collectifs (mise en oeuvre de nouvelles lignes, amélioration des lignes existantes) ;
- actions concernant les moyens de déplacement économes et moins polluants ;
- aménagement des réseaux et des voiries afin de les rendre plus efficaces notamment en partageant mieux les infrastructures entre les modes ;
- le stationnement, son organisation en voirie et en parcs ;
- l'organisation des livraisons de marchandises en ville ;
- La publication d'une « charte des usages de la rue » en vue d'assurer un meilleur partage des espaces publics ;
- l'encouragement des entreprises et des administrations à établir un plan de mobilité (plan de déplacement d'entreprises)
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrée et de services d'information multimodale.

## Les plans de déplacements d'entreprises (PDE)



Ils concernent le déplacement des salariés, les déplacements professionnels et les déplacements des fournisseurs, clients et visiteurs d'une entreprise. Ils visent à favoriser le report modal vers des modes alternatifs à la voiture. L'accent est mis sur l'incitation au covoiturage et l'autopartage, sur le télétravail, l'usage des modes de la marche à pied et du vélo, l'habitat de proximité.

En France, plus de 1500 PDE ont été mis en place. Ils concernent plus de 1 million de salariés. La mise en place d'un PDE permet en moyenne à 8% des salariés d'une entreprise de changer leur façon de se déplacer. On estime l'économie de CO<sub>2</sub> d'environ 100 à 150 kg par salarié et par an. Les démarches émanent essentiellement d'entreprises installées en milieu urbain. Un fort potentiel de développement existe, en particulier en milieu périurbain et rural.

### **Exemple : le Plan de déplacements entreprise du Commissariat à l'énergie atomique à Grenoble**

Confronté à des difficultés croissantes de circulation sur son site de 60 hectares où travaillent 7 000 personnes, le CEA a mis en place, dès 2003, un Plan de Déplacements Entreprise. De nombreuses actions ont été mises en place : l'aménagement / extension de 2 lignes de bus, la participation aux frais d'abonnement de transports en commun, à hauteur de 60% mais aussi, la mise en place d'une

navette interne et d'une flotte de 350 vélos... Depuis son lancement, 7 à 8% des salariés venant initialement en voiture utilisent désormais un autre moyen de transport.

## Les plans de déplacements inter- entreprises (PDIE)

La tendance actuelle est à la mutualisation des services à l'intérieur des zones d'activité et des quartiers d'affaire. Le PDE ne concerne plus une seule entreprise mais un ensemble d'entreprises à l'échelle d'une zone ou d'un quartier.

### Exemples :

#### Orly-Rungis



4 000 entreprises, 63 000 emplois, 500 hectares. Le pôle Orly-Rungis comprend notamment la plate-forme aéroportuaire d'Orly, le marché d'intérêt national (MIN) de Rungis, un parc d'affaires locatif, une plate-forme logistique et un centre commercial régional. Compte tenu des particularités propres au pôle (travail de nuit, déficit de transport en commun), les priorités ont porté sur l'adaptation des lignes de bus existantes, la mise en place de dessertes complémentaires et de services de transport occasionnels ou à la demande, des

mesures de stationnement optimisé et le covoiturage.

#### INNOVALLEE

PDIE à l'échelle d'un territoire autour de 7 entreprises pilotes. Plusieurs actions ont été entreprises : développement d'une plateforme de covoiturage, centrale d'achats de kits vélos, négociations régulières avec les autorités de transport pour améliorer la desserte en transport en commun, animations autour des transports doux (fête du vélo, mesures de pollution auto, etc.). 5 ans après, le PDIE fédère 40 entreprises de la technopole (sur 320), qui représentent plus de la moitié des effectifs (5482 salariés).

## Les plans de déplacements des établissements scolaires (PDES)



Les collectivités locales et leurs groupements peuvent élaborer des Plans de Déplacements des Établissements Scolaires (PDES) sur leur territoire. Plus

de 30 agglomérations en Ile de France A ce ont réalisé ces plans.

Un dispositif d'animation a été mis en place « Partenaires pour l'éco-mobilité scolaire, de l'école à l'université ». Ce réseau a pour vocation de fédérer, encourager et aider les acteurs engagés dans des questionnements sur les déplacements pour le motif enseignement. Dans ce cadre, le réseau propose aux membres un programme d'activités (ateliers d'information et d'échanges, ateliers de réflexion, ateliers d'accompagnement de projets d'écomobilité scolaire, formations, visites, création d'outils...) définis avec les membres. Les membres du réseau sont incités chaque année, en octobre, à participer à la mobilisation mondiale « Marchons vers l'école » susceptible de relayer des actions de terrain. Pour cela, les partenaires mettent à disposition affiches, plaquettes, brochures d'information et kits pédagogiques.