

Transport et déplacements

1. Cadre législatif et réglementaire

1.1 Textes de loi européens et/ou nationaux

La loi n°82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs (Loti) du 30 décembre 1982 constitue actuellement le texte de référence en matière d'organisation institutionnelle des transports en France.

La loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales introduit dans son article 22 une nouvelle définition des routes à grande circulation. Ces routes ne sont plus définies sur la base d'un critère de fort trafic, mais de délestage du réseau principal et de transport exceptionnel notamment. De cette nouvelle définition, il a résulté une réduction significative du nombre de routes classées au titre du réseau des routes à grande circulation. Ainsi, le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 modifié par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 a abrogé le décret du 13 décembre 1952 fixant la nomenclature des routes classées à grande circulation et **dressé une nouvelle liste**.

La loi n°2009-967 « Grenelle I » de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 prévoit de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020 et de réduire la dépendance aux hydrocarbures. Les objectifs de la loi portent principalement sur la fin du « tout routier » dans le transport de marchandises et priorisent les transports collectifs et les modes alternatifs à la route. Elle introduit également la réalisation d'un schéma national des infrastructures de transport (SNIT) aux articles 16 et 17.

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 dite « Grenelle II » portant engagement national pour l'environnement apporte des changements essentiels sur la thématique. Son objectif est d'assurer la cohérence d'ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs et les marchandises, en respectant les engagements écologiques. Il convient de faire évoluer les infrastructures de transport et les comportements en développant des alternatives à la route.

La loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et urbanisme rénové (ALUR) modifie l'article L.101-2 du Code de l'urbanisme et précise les principes fondamentaux que les documents d'urbanisme doivent assurer dans le respect du développement durable. Elle introduit le principe d'équilibre entre les besoins en matière de mobilité (modes de transports alternatifs à la voiture individuelle) et les objectifs de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs.

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités fixe plusieurs objectifs : offrir des solutions de mobilité diversifiée pour répondre aux besoins des habitants, doter tous les territoires d'une autorité publique en charge de trouver des solutions, co-construire ces solutions localement, renforcer la coopération des acteurs publics de la mobilité pour assurer une réponse à l'échelle du bassin de mobilité quotidien des habitants, répondre aux enjeux de déplacements domicile-travail et enfin apporter une réponse adaptée aux problèmes de mobilité des personnes les plus fragiles.

1.2 Politiques publiques générales

1.2.1 Le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT)

Le SNIT est un outil de planification des projets d'aménagements du territoire français visant à développer les transports ferroviaire et fluvial mais également certains aménagements aéroportuaires et routiers. La politique de l'État en matière d'infrastructure de transport s'articule autour de **4 axes** :

- **Optimiser le système de transport existant** pour limiter la création de nouvelles infrastructures ;
- **Améliorer les performances du système de transport** dans la desserte des territoires ;
- **Améliorer les performances énergétiques** du système de transport ;
- **Réduire l'empreinte environnementale** des infrastructures et équipements de transport.

Le SNIT est actuellement en cours de révision par la « commission Mobilité 21 ».

1.2.2 La Commission Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable »

La commission « Mobilité 21 » a été mise en place en octobre 2012 par le ministre chargé des transports. Elle a eu pour mission de préciser les conditions de mise en œuvre du SNIT et les montants mobilisés sur la période considérée, et de proposer dans ce cadre une hiérarchisation des projets d'infrastructure inscrits au SNIT cohérente avec la situation et les perspectives des finances publiques.

1.3 Documents de planification de rang supérieur

1.3.1 Avec relation de compatibilité ou prise en compte

→ Le SRADDET

Le SRADDET de la Région Occitanie devrait être approuvé en début d'année 2021.

En l'absence de SCOT approuvé, le PLU(i) a une relation de prise en compte des orientations du SRADDET et de compatibilité avec ses règles.

En matière de mobilités et déplacements, il fixe les objectifs suivants :

- garantir l'accès à des mobilités du quotidien pour l'ensemble des usagers
- baisser de 40 % la consommation d'énergie finale liée au transport de personnes et de marchandises d'ici 2040.

Le document est consultable sur <https://www.laregion.fr/Comprendre-Occitanie-2040>

→ Le SCOT

Le PLU(i) doit être compatible avec le SCOT et ses orientations, qu'il soit approuvé ou en cours d'élaboration ou de révision.

→ Le plan de mobilité

Le plan de mobilité prend en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilité active, partagée,...), la mobilité solidaire ainsi que les enjeux de logistique. Il s'inscrit dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la protection de la biodiversité. Seule la communauté urbaine Perpignan Méditerranée Métropole est concernée par l'obligation de réaliser un plan de mobilité (ressort territorial inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants).

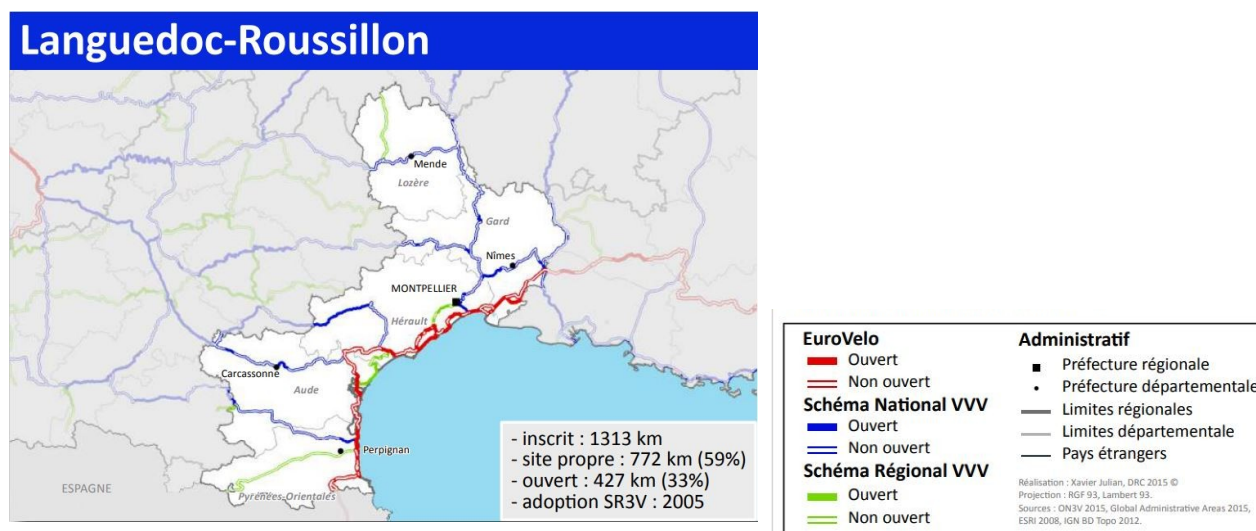
1.3.2 Avec relation de référence

→ Le Schéma Régional Vélo-routes et voies vertes (SR3V) :

Une véloroute est un **itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance** (pour des déplacements quotidiens ou du tourisme), **linéaire** (qui relie une ville A à une ville B de façon directe et touristique), **continu** (sans interruption, y compris dans les villes), **uniforme**, **sécurisé** (sur l'itinéraire, aux carrefours, aux lieux accidentés...) et **incitatif**.

Une voie verte désigne un **type d'aménagement cyclable** disposant d'un régime de circulation particulier. Elle est définie dans le code de la route comme suit : « *routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers* » (article R. 110-2 du Code de la Route).

Un SR3V a été élaboré par l'ex-région Languedoc-Roussillon en articulation avec le Schéma national des véloroutes.



La région Occitanie souhaite favoriser la création de pistes cyclables sécurisées et le maillage des voies vertes et véloroutes. Elle **élabore un plan vélo** qui ira dans ce sens.

→ **L'action du Conseil Départemental :**

le Département des Pyrénées-Orientales mène une politique volontariste en matière de véloroutes et a conforté son rôle d'ensemblier, permettant de garantir une homogénéité, une sécurisation, une mise en réseau de tous les grands itinéraires cyclables départementaux. Ainsi dans le cadre de cette politique, il a aménagé près de 110 km d'itinéraires cyclables dont 65 km en site propre et a cofinancé la réalisation par d'autres maîtres d'ouvrage de 44 km d'itinéraires. <https://www.ledepartement66.fr/dossier/se-deplacer-en-velo/>

→ **Le Plan de Mobilité simplifié (non opposable)**

Dans les **zones à faible densité**, il apparaît de plus en plus essentiel de répondre aux besoins de mobilité des diverses populations et d'améliorer leurs modes de déplacement dans des conditions durables pour tous. Certaines collectivités imaginent et mettent en œuvre des outils adaptés à une **demande faible et diffuse**. La palette des réponses apportées démontre que la question des déplacements en zone peu dense ne présente pas de solution unique, mais de multiples possibilités à combiner et à adapter à chaque territoire.

Créé par la LOM (cf code des transports L1214-31-1), le **plan de mobilité simplifié (PDMS)** est **l'outil de planification des déplacements proposé aux autorités organisatrices de la mobilité en dehors des grandes agglomérations**, c'est-à-dire typiquement aux AOM des territoires ruraux ou faiblement urbanisés et des villes moyennes. Le cadre et le contenu du PDMS se veulent **souples et adaptables** aux besoins des territoires. Sans effet juridique, le PDMS privilégie la **concertation large** avec les acteurs locaux et la population. Le PDMS est ainsi l'outil de référence peu contraignant qui permet aux AOM locales d'élaborer la brique "mobilité" de leur politique à disposition des autres politiques publiques, notamment l'urbanisme et l'aménagement avec le PLU ou le SCoT, le climat, l'air et l'énergie avec le PCAET, Le PDMS s'inscrit dans la continuité de réflexion prévue par la LOM sur la prise de compétence mobilité par les communautés de communes. Le PDMS a remplacé **le plan de mobilité rurale**. Aucune démarche de ce type n'est recensée dans le département.

2. Application de la thématique au PLU(i)

L'ambition d'un PLU(i) est que le territoire puisse être appréhendé et planifié dans une vision la plus intégratrice possible. L'élaboration du PLU(i) permet dès lors que les questions de localisation des activités et de l'habitat, d'organisation des déplacements, de réduction de la pollution atmosphérique, de protection de l'environnement soient abordées de manière conjointe.

Lors de la restructuration de quartiers existants comme lors de la construction de nouveaux quartiers, les partis pris d'aménagement peuvent inciter à des pratiques de mobilité alternatives à l'usage de la voiture solo :

recherche de proximité des services, commerces et équipements, réduction de la place de la voiture au bénéfice des autres modes et des espaces publics, stationnement mutualisé et dissocié des immeubles d'habitation, création de cheminements piétons et cyclables sécurisés et agréables...

Des solutions à mettre en œuvre :

- Mener une réflexion sur la localisation de l'habitat futur et des zones réservées aux équipements publics, sur les relations inter-quartiers, les liaisons entre habitat-commerces-zones de loisirs ou de chalandise
- Maîtriser la diffusion du commerce de périphérie uniquement accessible en voiture,
- développer les pôles d'échanges et les quartiers de gare,
- Mutualiser les parcs de stationnement et favoriser le report modal,
- Développer les cheminements doux de rabattement vers les axes de transport principaux
- Anticiper l'inscription d'emplacements réservés dans le PLU(i) pour la création de pistes cyclables, de liaisons piétonnes (inter-quartiers ou en direction des écoles, des zones de loisirs...), de desserte des zones à aménager, etc.

L'article L228-2 du code de l'environnement stipule qu'à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de circulation.

2.1 Rapport de présentation

ARTICLE L.151-4 DU CODE DE L'URBANISME

Le rapport de présentation s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricole, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Le rapport, s'appuyant sur des données issues de recensements, comptages routiers, ou enquêtes de déplacements récentes, ne devra pas omettre de faire le point sur ces aspects essentiels du développement territorial :

- Présentation des transports collectifs existants ;
- Analyse des migrations quotidiennes ;
- Descriptif des itinéraires routiers (caractéristiques, trafic, perspectives d'évolution) ;
- Trafic routier comptabilisé ;
- Conséquences de l'ouverture à l'urbanisation de certains secteurs en matière de déplacements ;
- Points sur les normes de stationnement édictées par le règlement du PLU, etc.

L'analyse des incidences des orientations du document d'urbanisme sur l'environnement (cf. article R.151-2 du Code de l'urbanisme) **doit nécessairement comporter un volet « déplacements »** qui doit être effectué :

- à une échelle dépassant le cadre strict du territoire concerné par le document d'urbanisme,
- dans l'objectif d'une réduction des déplacements.

Cas particulier du stationnement :

Une attention particulière devra également être portée à la **problématique du stationnement** dans le règlement du PLU(i). Cela devrait découler de **réflexions approfondies** et non pas d'une rédaction automatique. Le rapport de présentation doit **exposer les motifs qui ont présidé au choix des règles fixées dans le PLU(i)**. Le PLU(i) devra ainsi établir un **inventaire des capacités de stationnement** de véhicules motorisés, hybrides et électriques, de vélos, des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de leurs capacités. De plus, la **traduction dans les OAP** des besoins en stationnement peut se faire au regard de l'article R.151-8 du Code de l'urbanisme.

2.2 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

ARTICLE L.151-5 DU CODE DE L'URBANISME

Le PADD définit les orientations générales concernant l'habitat, **les transports et les déplacements**, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Zoom sur les routes classées à grande circulation

L'article L.110-3 du Code de la route stipule que les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, les convois, transports militaires, et la desserte économique du territoire. De ce fait, ces routes justifient de règles particulières en matière de police de la circulation.

L'article R.411-8-1 du Code de la route prévoit les projets qui, en vertu du second alinéa de l'article L.110-3, doivent être communiqués à un représentant de l'État dans le département avant leur mise en œuvre. Ce sont des projets ou mesures techniques de nature à modifier les caractéristiques géométriques ou mécaniques de la route classée à grande circulation, ou de l'une de ses voies, notamment en affectant les profils en travers, les rayons en plan ou le gabarit, ou en prévoyant la mise en place de dispositifs empiétant sur la chaussée.

L'article L.152-1 du Code de la voirie routière stipule que lorsqu'une route à grande circulation au sens du Code de la route est déviée en vue du contournement d'une agglomération, les propriétés riveraines n'ont pas d'accès direct à la déviation.

Le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 (modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation) a fixé sur l'ensemble du territoire français la **liste des routes classées à grande circulation**.

Les routes départementales suivantes sont classées à grande circulation :

- RD 83 (de Rivesaltes à la limite du département avec l'Aude)
- RD 900 (dans tout le département)
- RD 914 (section Perpignan-Port-Vendres)

3. Base de données

PICTO-STAT est l'outil cartographie statistique interactif des services de l'État de la région Occitanie. Il permet de visualiser sous forme de cartes, de rapports ou de tableaux de données un ensemble d'indicateurs statistiques relevant de l'État et de la région, rassemblés par domaines et thèmes :

<https://www.picto-occitanie.fr/geoclip/#c=home>