

Plan de déplacements



Qu'est-ce que c'est ?

Le Plan de déplacements urbain (PDU) est un outil de planification de la mobilité. Il est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les autres communes peuvent élaborer un Plan global de déplacement (PGD) ou un Schéma de mobilité, moins exigeant en ce qui concerne le contenu et l'élaboration.



Pour quel motif ?

Le plan de déplacement a pour objectif de réduire la circulation automobile en vue d'améliorer la qualité de l'air ainsi que de réduire les nuisances liées au bruit. Il définit les principes généraux des transports de biens et de personnes, de la circulation (tous modes confondus) et du stationnement.



Comment faire ?

La collectivité qui est *autorité organisatrice de la mobilité* fixe pour 5 ans une stratégie de mobilité, des objectifs, des actions et un plan pluriannuel d'investissements.

Le plan de déplacements vise à assurer :

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2° L'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes à mobilité réduite ;
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- 4° La diminution du trafic automobile ;
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 6° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport, afin de rendre plus efficace son usage ;
- 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, (limitation, tarification, parc relais, auto-partage...)
- 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales (horaires de livraison, dimensions des véhicules et infrastructures) ;
- 9° L'incitation à l'élaboration de plans de mobilités pour les entreprises et les collectivités publiques (participation financière à l'abonnement d'un transport en commun, prêt ou aide à l'achat de vélos, facilitation du covoiturage et de l'autopartage, recours au télétravail...) ;
- 10° L'organisation d'une billetterie intégrées, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.



Exemple : Extraits du Plan Global de Déplacement du Grand Villeneuvois (47)

AXE 2 : DEVELOPPER LES MODES ALTERNATIFS

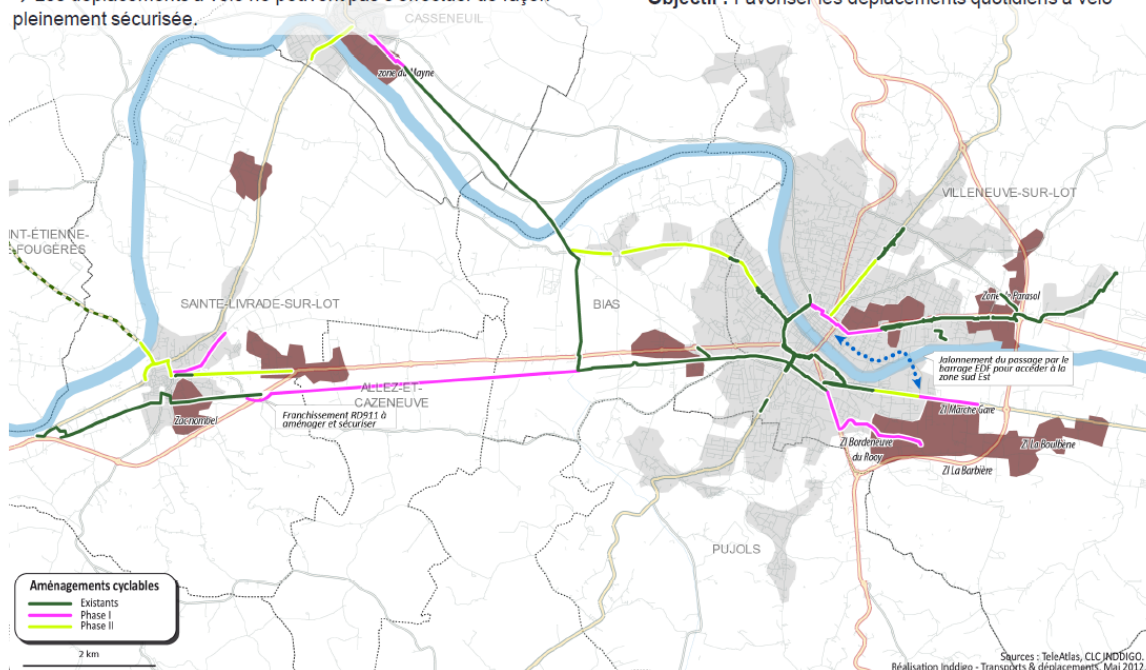
7. STRUCTURER UN RESEAU DE PISTES CYCLABLES

Constats : Politique ambitieuse en faveur des pistes cyclables, toutefois, des discontinuités perdurent.

→ Les déplacements à vélo ne peuvent pas s'effectuer de façon pleinement sécurisée.

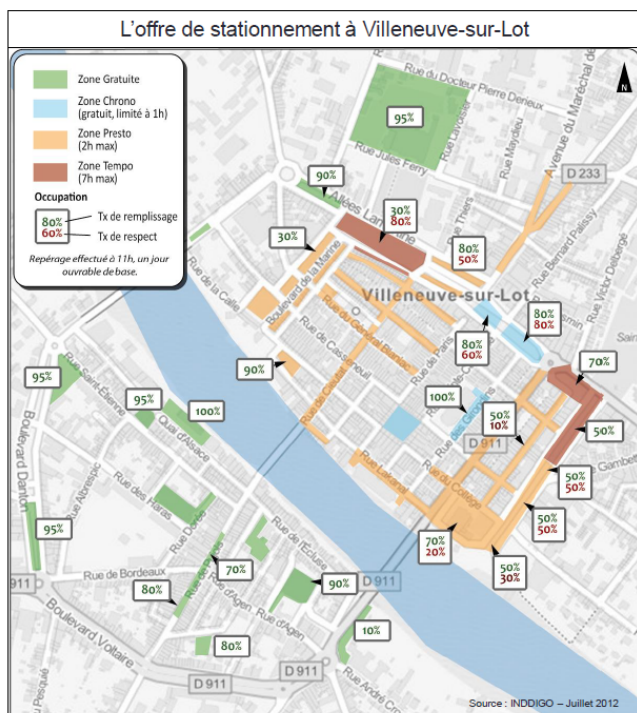
Action : Mise en place d'un plan d'aménagement des pistes cyclables (Phase I et Phase II)

Objectif : Favoriser les déplacements quotidiens à vélo



AXE 3 : AMELIORER L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

10. AMELIORER LES ZONES DE STATIONNEMENT ET LA TARIFICATION



Constats

- Les zones chrono et presto fonctionnent bien.
- Zones gratuites rive gauche saturées par les actifs et les résidents
- Zones tempo de 7h non utilisées par les actifs
- Mise en place d'abonnements résidents et actifs

Actions

- Augmenter la durée des zones tempo
- Etendre les zones tempo et chrono
- Mise en place d'abonnements stationnement avec les abonnements de transport

Objectif

- Inciter les changements de pratiques des résidents et des actifs