

1.
**LE CONTEXTE
JURIDIQUE**

1. L'ÉVOLUTION DU CADRE LÉGISLATIF

La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, communément dénommée la LOTI, a réaffirmé la mission de service public des transports collectifs urbains. Elle a posé les principes du droit au transport pour tous, du libre choix de l'usager entre les différents modes de transport, et de la priorité donnée au développement de l'usage des transports collectifs. Cette dernière orientation devait s'inscrire, dans chaque périmètre de transports urbains (PTU), dans un plan de déplacements urbains destiné à rationaliser l'usage des différents moyens de transport. Ainsi, en 1982, « *le plan de déplacements urbains définit les principes généraux des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains* ». Les PDU n'étaient pas obligatoires. Dès lors, ces dispositions ont été peu appliquées jusqu'au milieu des années 1990.

Des modifications importantes ont été apportées à la LOTI par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 (LAURE). Cette loi a rendu obligatoire, dans le périmètre des transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de **100 000** habitants, l'élaboration d'un PDU dans un délai de deux ans.

La loi solidarité et renouvellement urbain du 13 décembre 2000, dite loi SRU, a amplifié la portée juridique des PDU et a renforcé leur rôle pour une plus grande cohérence entre les objectifs et les orientations des documents d'urbanisme et ceux de planification des déplacements.

Enfin, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dans son article 45, impose l'accessibilité des services de transport collectif dans un délai de 10 ans, l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité et d'un plan d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics. « *Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains* ».

2. L'INTÉGRATION DU PDU DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

2.1. Les différents documents de planification

La loi SRU met en œuvre de nouveaux outils de planification urbaine et situe le PDU dans l'ensemble des démarches de planification.

■ La directive territoriale d'aménagement (DTA)

Elle fixe « *sur certaines parties du territoire les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires* ». Elle fixe les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures des transports et des grands équipements ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages (article L 111.1.1 du code de l'urbanisme).

■ Le schéma de cohérence territoriale (SCOT)

Les SCOT remplacent les schémas directeurs. Ils doivent viser la maîtrise de la circulation automobile et favoriser l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. De plus, l'ouverture de zones naturelles à l'urbanisation pourra être subordonnée à la desserte des transports collectifs.

La priorité est donc clairement affichée. La planification urbaine et la politique des transports devront être étroitement liées afin de limiter au maximum l'éparpillement de l'urbanisation périphérique et de limiter la dépendance des ménages à l'automobile.

■ Le plan de déplacements urbains (PDU)

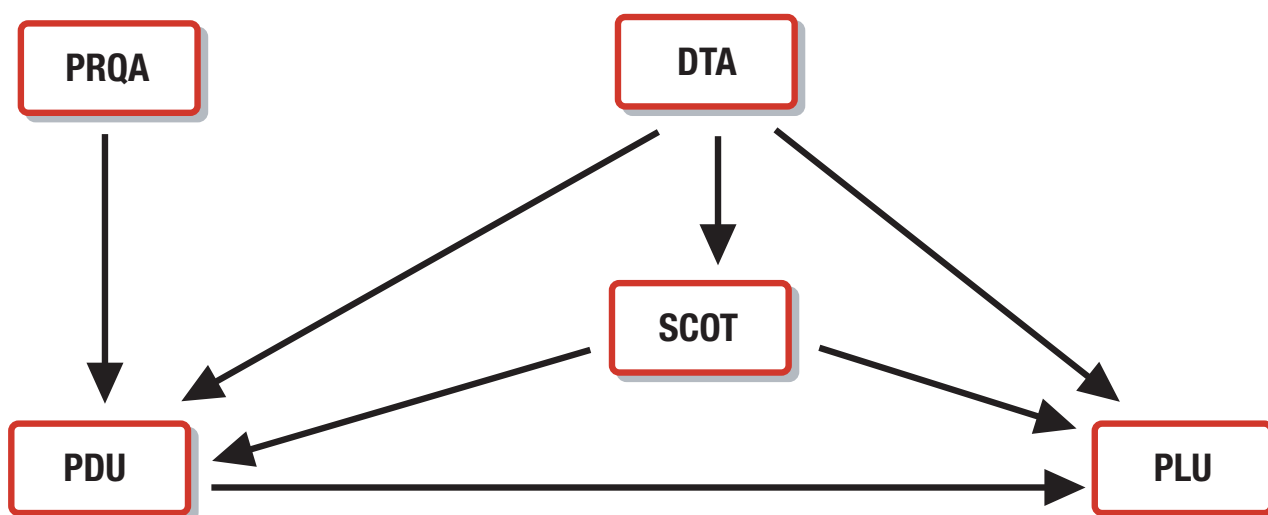
Le PDU définit la politique de déplacement en fixant les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains.

- Le plan local d'urbanisme (PLU)

Le PLU, qui remplace le POS, a deux fonctions. Il est l'expression d'un projet urbain traduit dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et il doit définir la réglementation des sols.

- Le plan régional pour la qualité de l'air (PRQA).

2.2. Les liens de compatibilité à respecter entre les documents de planification



Aujourd'hui, sur l'agglomération de Villefranche-sur-Saône, le projet de DTA a été approuvé, le SCOT est en cours d'élaboration et le PLU en cours de révision.

3. L'ÉVOLUTION DES OBJECTIFS DES PDU

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 et la loi solidarité et renouvellement urbain du 13 décembre 2000 ont confirmé les objectifs assignés aux plans de déplacements urbains par la loi d'orientation sur les transports intérieurs qui sont de veiller 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* ». Le PDU doit avoir comme objectif de permettre « *un usage coordonné de tous les modes de déplacement, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie* ».

La loi SRU a ajouté que le PDU « *précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine...* ».

La loi du 11 février 2005 indique que le PDU doit dorénavant préciser « *les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite* ».

Ainsi, à partir de la formation d'un objectif qui traduisait en 1982, dans une certaine mesure, la prédominance de la voiture car les autres moyens de transport devaient « s'insérer » et être, en quelque sorte, compatibles avec l'utilisation de la voiture, les réformes législatives successives ont modifié la philosophie générale des PDU en intégrant les objectifs de protection de l'environnement et de la santé, l'équilibre entre les différents modes de déplacement, le renforcement de la cohésion sociale et, enfin, l'amélioration de l'accessibilité des réseaux aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

À partir de ce contexte législatif, le document du PDU va s'articuler autour de :

- la synthèse du diagnostic ;
- la définition d'une politique générale des déplacements autour de quatre grands axes stratégiques ;
- les actions du PDU ;
- la mise en œuvre du PDU.