

# Plan Climat Energie Territorial Et Mobilité

Sandra Garrigou, Chef de projet  
ARENE Île-de-France  
[s.garrigou@areneidf.org](mailto:s.garrigou@areneidf.org)

Céline Meunier, Chef de projet  
ARENE Île-de-France  
[c.meunier@areneidf.org](mailto:c.meunier@areneidf.org)





LA MOBILITÉ DANS LES PCET

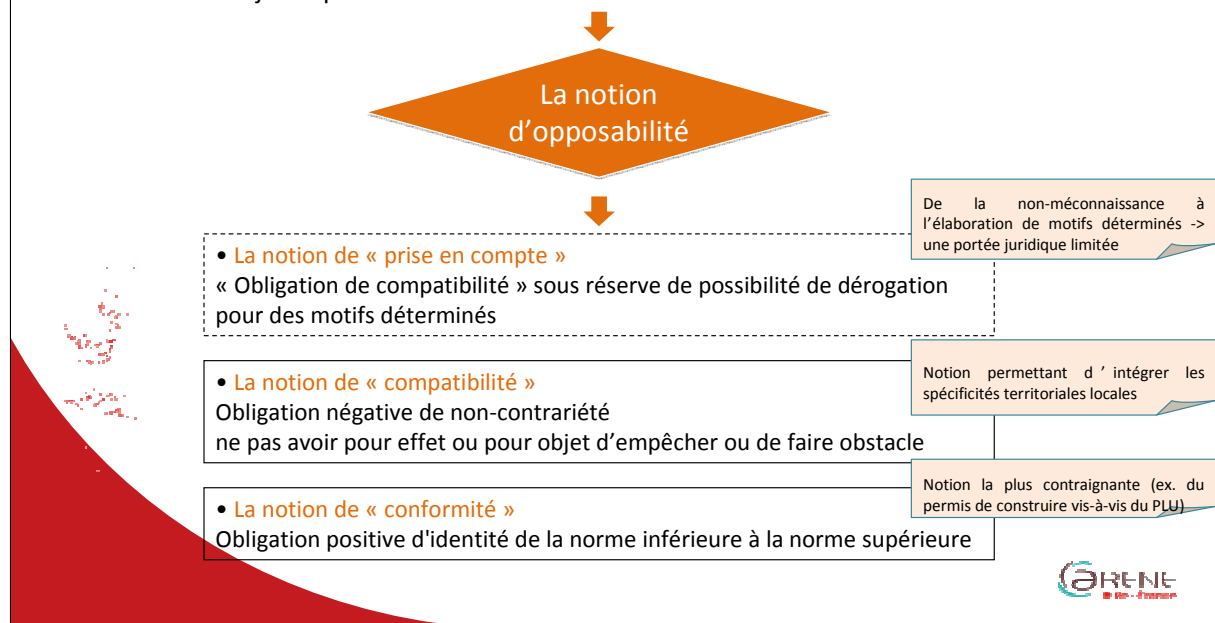
## **SRCAE et PDUIF : articulation et correspondances**



## L'articulation des démarches territoriales

### Quelques clés de lecture juridique

- ✓ Un principe de base -> la **hiérarchie des normes** pour assurer la cohérence de l'ordre juridique et éviter toutes contradictions entre les sources de droit



Les PCET ont une portée juridique sur les documents d'urbanisme : les SCOT et les PLU doivent prendre en compte l'ensemble des PCET qui concernent leur territoire (article L.111-1-1 du code de l'urbanisme). Cette prise en compte s'insère dans la réforme du code de l'urbanisme initiée par les lois du 3 août 2009 et du 12 juillet 2010 qui définissent pour les SCOT, les PLU et les cartes communales un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de préservation de la qualité de l'air et de maîtrise de l'énergie et production énergétique à partir de sources renouvelables (3° de l'article L.121-1 du code de l'urbanisme).

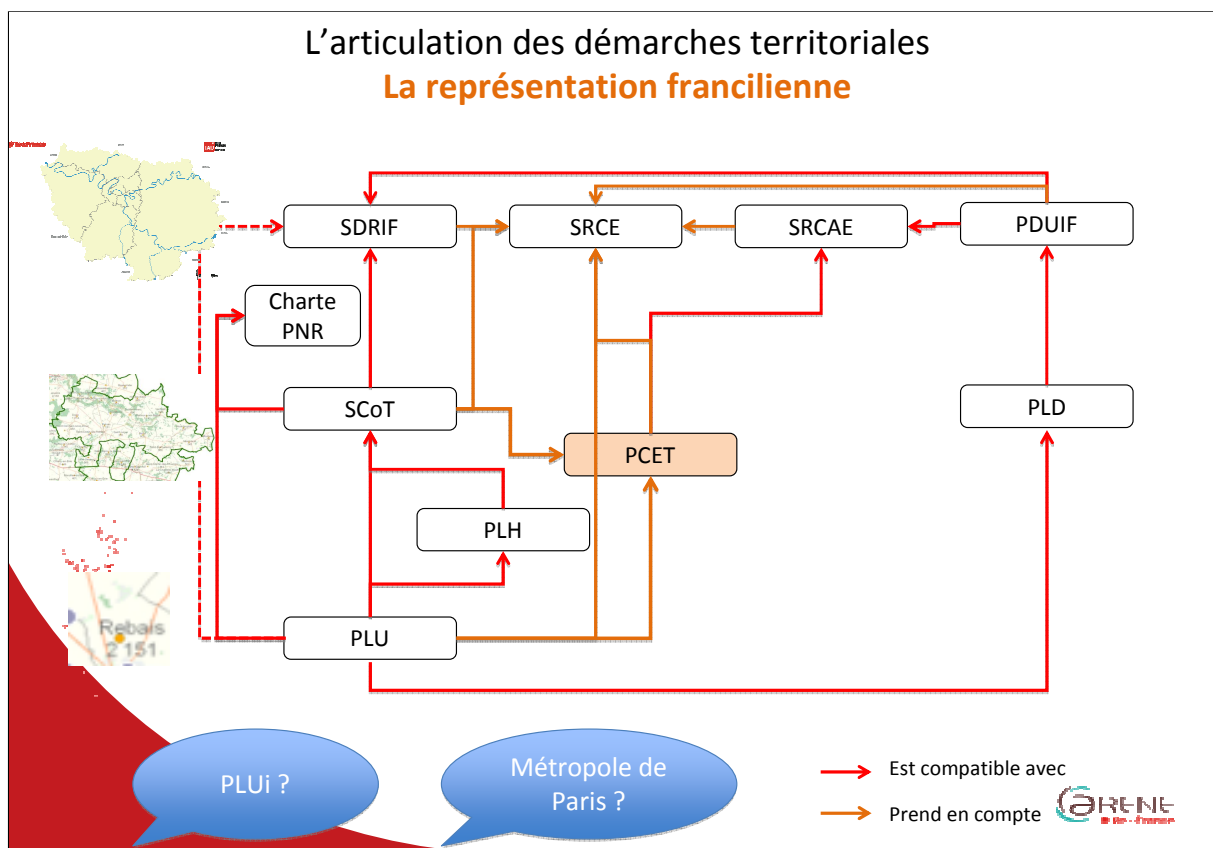
Un préalable avant de comprendre les correspondances possibles entre les démarches.

Avant de présenter le schéma sur les différentes articulations possibles, l'idée de la diapo est d'abord de passer quelques messages clés.

### Hiérarchie des normes

- Chaque norme juridique doit se conformer à l'ensemble des règles en vigueur ayant une force supérieure dans la hiérarchie des normes, ou du moins être compatible avec ces normes
- La hiérarchie des normes a pour but d'assurer la cohérence de l'ordre juridique, de le légitimer et par conséquent d'éviter toutes contradictions entre les sources de droit.
- Pour les collectivités territoriales, notamment les communes, la plus grande difficulté consiste à ne pas « oublier » une norme supérieure lors de la mise en place de documents locaux d'urbanisme ou lors de la délivrance d'autorisations car, dans les deux cas, le risque d'annulation court.

La hiérarchie des normes se traduit notamment par la notion d'opposabilité. Il existe trois niveaux de relation entre une norme supérieure et une norme inférieure.



1<sup>ère</sup> clé d'entrée : liens directs des démarches autour des démarches PCET

2<sup>ème</sup> : focus sur les documents d'urbanisme

3<sup>ème</sup> clé : focus sur les documents liés aux transports et à la mobilité

Incitation pour que les PCET en démarches volontaires soient invités à avoir une reconnaissance / un avis favorable -> car ils deviennent à leur tour des porter à connaissance

Quelques messages clés :

-Absence de lien entre SDRIF et SRCAE -> mise en cohérence

-Jeu de poupées russes permet par ricochet d'intégrer et de prendre en compte les orientations définies dans les différentes démarches territoriales -> hiérarchie des normes et l'échelle supra sera toujours prédominante

-Les démarches PCET volontaires sont invitées à se faire reconnaître pour avoir une portée juridique (cf circulaire) -> devenir des porter à connaissances vis-à-vis des démarches SCOT et PLU

**PLUi :**

"Dans leur dimension intercommunale, les PLU doivent même aller au-delà. Non seulement ils doivent conserver leur triple vocation de document de nature prévisionnelle définissant un projet d'aménagement et de développement durable, leur fonction d'encadrement et de support des opérations d'aménagement et leur fonction d'édiction de la règle d'urbanisme et du droit des sols, mais ils doivent encore :

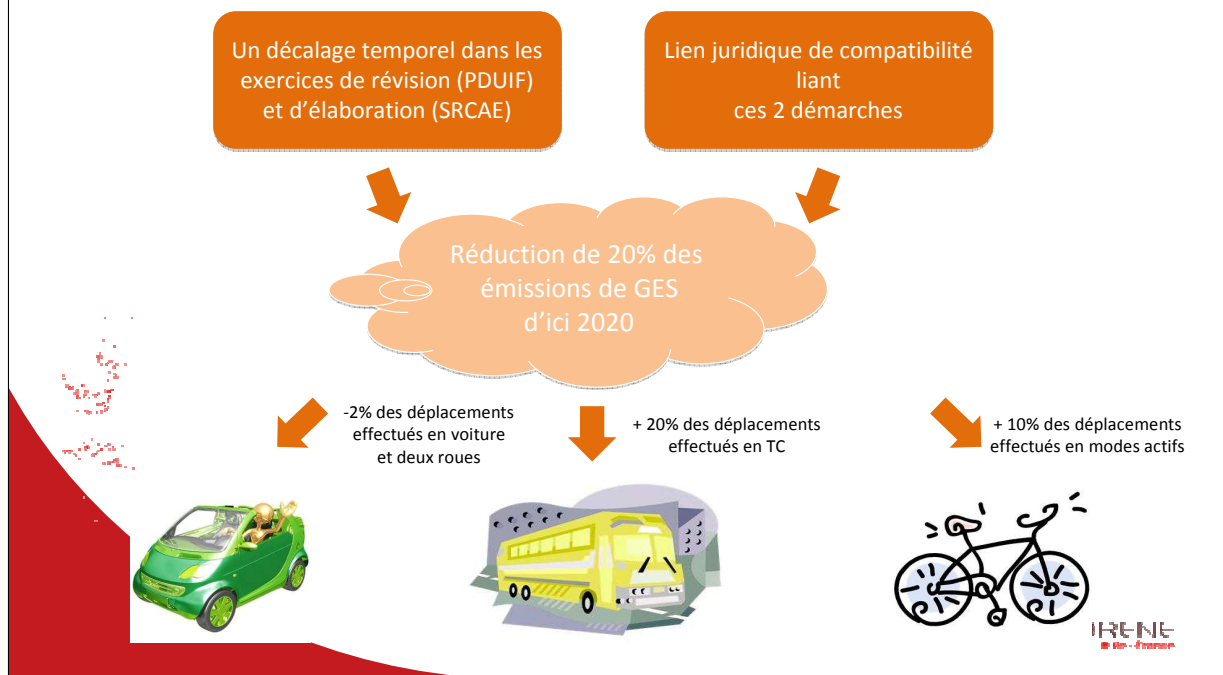
comporter une politique locale de l'habitat et tenir lieu de programme local de l'habitat (PLH), ce qui était déjà le choix fait dans le cadre de la loi n° 2009-323 du 25 mars 2009 relative à la mobilisation pour le logement et à la lutte contre l'exclusion, dite loi Boutin, et avait donné lieu à un décret du 22 mars 2010 enrichissant encore le contenu du rapport de présentation des PLU ;

comporter l'expression d'une politique de déplacement tenant lieu de plan de déplacement urbain (PDU), comme en matière d'habitat, les nouvelles orientations d'aménagement et de programmation obligatoires dans le contenu du PLU devant définir l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. »

SRCE en cours d'enquête publique – mai – juin 2013

Extrait du Code de l'Environnement – « Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique lors de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme. »


## SRCAE / PDUIF : des objectifs stratégiques communs



- SRCAE s'est inspiré de l'exercice de révision du PDUIF pour inscrire des objectifs stratégiques communs à celui du PDUIF. (pour rappel, quelques jalons de la démarche, présenté en Conseil du STIF le 9 février 2011, le projet de PDUIF révisé a ensuite été transmis officiellement à la Région qui, conformément à la loi, doit poursuivre la procédure de révision, le document est aujourd'hui soumis à enquête publique. (...). L'enquête publique relative au projet de PDUIF se déroule du lundi 15 avril 2013 au samedi 18 mai 2013 inclus. Son objectif : permettre à tous les Franciliens de prendre connaissance du projet de PDUIF et de faire part de leurs commentaires et suggestions.)
- Ces deux exercices étant lié pour rappel par la notion de comptabilité : Le PDUIF devant être compatible avec le SRCAE
- Pour atteindre l'objectif global de réduction de 20%, on peut pour partie s'appuyer sur les technologies (voitures performantes) mais tous s'accordent pour dire que cela ne sera pas suffisant -> nécessité d'agir sur l'usage des modes autres qu'individuels motorisés
- Cet objectif global sous entend une approche spécifique par mode de déplacements, notamment sur les voitures, les transports collectifs et le vélo

## SRCAE – PDUIF

### Points de convergence stratégiques

N°	OBJECTIF	N°	ORIENTATIONS	Défis du PDUIF
TRA 1	Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés	TRA 1.1	Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs</li> <li>2. Rendre les transports collectifs plus attractifs</li> <li>3. Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements</li> <li>4. Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo</li> <li>6. Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements</li> <li>9. Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements (PDE, info...).</li> </ol>
		TRA 1.2	Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises	
		TRA 1.3	S'appuyer sur les Technologies d'Information et de Communication pour limiter la mobilité contrainte et les besoins en déplacements	
		TRA 1.4	Inciter les grands pôles générateurs de trafic à réaliser des Plans de Déplacements	
TRA 2	Réduire les consommations et émissions du transport de marchandises	TRA 2.1	Favoriser le report modal, les modes ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises	<ol style="list-style-type: none"> <li>7. Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train</li> </ol>
		TRA 2.2	Optimiser l'organisation des flux routiers de marchandises	
TRA 3	Favoriser le choix et l'usage de véhicules adaptés aux besoins et respectueux de l'environnement	TRA 3.1	Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés</li> <li>7. Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train (pour partie)</li> </ol>
		TRA 3.2	Favoriser le recours à des véhicules moins émetteurs et moins consommateurs	
TRA 4	Limiter l'impact du trafic aérien sur l'air et le climat	TRA 4.1	Sensibiliser les franciliens et les visiteurs aux impacts carbone du transport aérien et promouvoir des offres alternatives à son usage	<p>Non traité dans le PDUIF</p> 
		TRA 4.2	Limiter l'impact environnemental des plateformes aéroportuaires.	

- Rappel sur l'ossature du SRCAE par grand chapitre / thématique : objectifs – orientations – actions recommandées
- Points de concordance se font à l'échelle des orientations du SRCAE et des défis du PDUIF
  - Pour simplifier TRA 1 ou 1<sup>er</sup> bloc, reprend des objectifs associés aux modes actifs, aux TC ainsi qu'aux démarches type PDE
  - TRA 2, 2<sup>ème</sup> bloc, fait travailler plus spécifiquement sur le volet transport de marchandises
  - TRA 3, 3<sup>ème</sup> bloc, reprend des éléments sur l'usage alternatif de la voiture
  - Point particulier TRA 4 sur le volet aérien non traité dans le PDUIF mais repris dans l'analyse « globale » des émissions de GES dans le SRCAE. Evidemment, les marges de manœuvre sont limitées pour les collectivités mais l'idée est plus de sensibiliser le grand public sur l'impact de nos déplacements aériens dans notre bilan carbone « global »; même si aujourd'hui parler tonne équivalent carbone peut paraître abstrait pour la plupart d'entre nous il s'agit de faire réagir sur des ordres de grandeur -> un voyage aller « Paris-Toulouse » émet dix fois plus en avion qu'en train
 

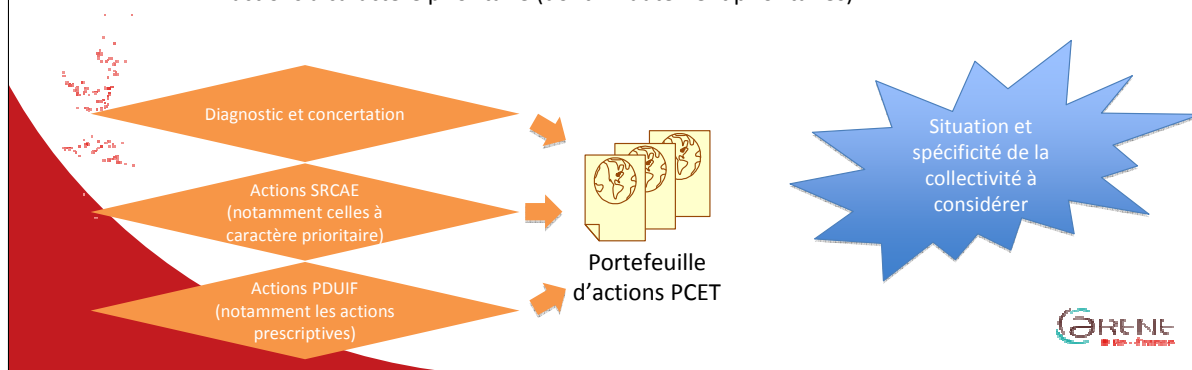
La modification de la quantité des gaz à effet de serre dans l'atmosphère de manière directe (CO<sub>2</sub>) ou indirecte (oxydes d'azote)

    - Le CO<sub>2</sub> est un des principaux produits de la combustion du kérosène. Sa production est reliée à la masse de carburant par un ratio constant : une tonne de kérosène produit toujours 3,15 tonnes de CO<sub>2</sub>.
    - Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) ne sont pas des gaz à effet de serre, mais ils interviennent de manière indirecte sur le changement climatique. Ils sont responsables de la création d'ozone et de la destruction du méthane, tous deux des gaz à effet de serre.
    - L'état des connaissances scientifiques ne permet pas d'évaluer l'impact des NO<sub>x</sub> de manière satisfaisante. Le GIEC s'accorde cependant pour dire qu'il va dans le sens d'un léger réchauffement.

## SRCAE - Les actions recommandées

ORIENTATION	ACTIONS RECOMMANDEES	Caractère prioritaire pour les PCET
<b>N° ET INTITULE DE L'ORIENTATION CONCERNEE</b> <i>(se reporter au contenu du chapitre concerné pour plus d'informations)</i>	<b>[P/C/T] INTITULE DE L'ACTION RECOMMANDEE AUX COLLECTIVITES TERRITORIALES FRANCILIENNES</b> <i>(se reporter au contenu du chapitre concerné pour plus d'informations)</i>	<b>X ou XX</b>

- ✓ Une grille de lecture pour les avis attribués par l'Etat et la Région (compatibilité SRCAE / PCET)
- ✓ 21 actions recommandées dans le chapitre Transports du SRCAE
- ✓ 14 actions à caractère prioritaire (dont 4 hautement prioritaires)



Les actions recommandées -> une grille de lecture, par ailleurs, utilisée par les services de l'Etat et le Conseil Régional pour élaborer leur avis sur leur PCET. Parmi toutes les actions recommandées, certaines sont à privilégier. Ce caractère de priorité peut varier suivant la situation d'une collectivité, et il convient d'analyser la pertinence des actions au cas par cas. Les actions à privilégier prioritairement, en nombre restreint, constituent le socle minimum pour pouvoir considérer que l'enjeu climat air énergie soit pleinement pris en compte.

**Colonne « Caractère prioritaire pour les PCET » :** le cas échéant, il est fortement recommandé pour les collectivités d'envisager dans le cadre de leur PCET l'adoption de cette action. Cependant, ce caractère de priorité peut varier suivant la situation d'une collectivité, et il convient d'analyser la pertinence des actions au cas par cas. Afin d'aider les collectivités à bien hiérarchiser l'importance de ces actions, elles sont caractérisées par une ou deux croix dans cette colonne. Les collectivités sont évidemment incitées à pleinement considérer également les actions pour lesquelles aucune croix n'apparaît. Cette grille de lecture sera également utilisée par les services de l'Etat et du Conseil régional pour élaborer leurs avis sur les PCET. Les actions doublement prioritaires (XX), en nombre restreint, constituent le socle minimum pour pouvoir considérer que l'enjeu climat-air-énergie est pleinement intégré dans le PCET.

**Les PCET peuvent porter sur différents périmètres :** « patrimoine & compétences » ou « territoire ». Chaque action recommandée peut être ainsi identifiée par une ou plusieurs des lettres suivantes : P (patrimoine), C (compétences) ou T (territoire), ce qui permet d'en faciliter la lecture pour les collectivités.

Il est à noter que certaines « actions recommandées

## SRCAE – PDUIF

### Points de convergence opérationnels

Orientation	Actions recommandées aux collectivités	Caractère prioritaire	Correspondances actions PDUIF	Actions prescriptives du PDUIF
TRANSLOCALISER	[P/T/C] Dans leur PCT, les collectivités territoriales devront fixer des objectifs compatibles avec le Plan de Déplacements Urbains de la France en particulier pour augmenter le nombre des projets effectués en mode actif	XX	Objectifs stratégiques	
TRAB.1 DEVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUNES DES MODES ACTIFS	[C] Elaborer des Plans Locaux de Déplacements à l'échelle des intercommunalités	XX		
TRAB.1 DEVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUNES DES MODES ACTIFS	[T] Mettre en place une information et une sensibilisation de tous les publics sur les déplacements en TC et les modes actifs	XX	2.6/2.3/2.3	
TRAB.1 DEVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUNES DES MODES ACTIFS	[T] Mener une réflexion sur la mise en place d'une offre de service de transport spécifique pour les flux faibles	X		
TRAB.2 AMENAGER L'ENVIRONNEMENT ET L'ESPACE PUBLIC EN FAVORISANT LE TRANSPORT EN COMMUNES DES MODES ACTIFS ET LE REVOIRER EN LIVRANT DES MARCHANDISES	[C] Réaliser des travaux nécessaires sur la voirie et l'espace public afin de rendre plus attractifs les usages des TC et des modes actifs	X	1.1/2.3/2.4/2.5/3/4.1/3/4.2/3.1	Point d'action 2.4 : mise en place de priorités bus aux carrefours sur les parties gestionnaires de voirie
TRAB.2 AMENAGER L'ENVIRONNEMENT ET L'ESPACE PUBLIC EN FAVORISANT LE TRANSPORT EN COMMUNES DES MODES ACTIFS ET LE REVOIRER EN LIVRANT DES MARCHANDISES	[C] Faciliter l'accès au vélo en gissant sur les conditions de circulation et le stationnement	X	4.1/3.2	Point d'action 2.3 : - Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public - Prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles
TRAB.3 S'APPUYER SUR LES NOUVELLES TECHNOLOGIES D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION POUR METTRE LA MOBILITE EN TRAITER LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS	[C] Systématiser la matérialisation des procédures et des formalités, notamment en rendant les divers documents et dossiers administratifs plus accessibles sur les sites Internet	X		
TRAB.4 NOTIFIER DES RÈGLES SENSIBLES EN FAVORISANT LE TRANSPORT EN COMMUNES DES MODES ACTIFS ET LE REVOIRER EN LIVRANT DES MARCHANDISES	[P] Rationaliser les déplacements professionnels domicile-travail des agents et des élus par l'usage des transports en commun et des modes actifs, notamment par la mise en place d'un Plan de Déplacements d'Administration	XX	9.1	
TRAB.4 NOTIFIER DES RÈGLES SENSIBLES EN FAVORISANT LE TRANSPORT EN COMMUNES DES MODES ACTIFS ET LE REVOIRER EN LIVRANT DES MARCHANDISES	[T] Encourager les entreprises et les établissements scolaires du territoire à réaliser leurs propres Plans de Déplacements	X	9.1/3.2	
TRAB.5 FAVORISER LE REPORT MODAL DES MODES FORTS EN ÉMISSION EN FAVORISANT LE TRANSPORT EN COMMUNES DES MODES ACTIFS ET LE REVOIRER EN LIVRANT DES MARCHANDISES	[T] Préserver et développer les sites logistiques existants	X	7.1	
TRAB.1 FAVORISER LE REPORT MODAL DES MODES FORTS EN ÉMISSION EN FAVORISANT LE TRANSPORT EN COMMUNES DES MODES ACTIFS ET LE REVOIRER EN LIVRANT DES MARCHANDISES	[T] Étudier la faisabilité d'un recours au véhicule pour le transport de marchandises et le nouveau ménage	X	7.2/3.3	
TRAB.1 FAVORISER LE REPORT MODAL DES MODES FORTS EN ÉMISSION EN FAVORISANT LE TRANSPORT EN COMMUNES DES MODES ACTIFS ET LE REVOIRER EN LIVRANT DES MARCHANDISES	[C/T] Mettre en place des mesures du PDUIF incitant au développement du covoiturage, de l'éco-conduite et de l'auto-partage	X	5.5/5.6	
TRAB.2 FAVORISER LE REPORT MODAL DES MODES FORTS EN ÉMISSION EN FAVORISANT LE TRANSPORT EN COMMUNES DES MODES ACTIFS ET LE REVOIRER EN LIVRANT DES MARCHANDISES	[P] Diffuser le message d'exemplarité en gissant sur le propre et les autres véhicules	X		
TRAB.2 FAVORISER LE REPORT MODAL DES MODES FORTS EN ÉMISSION EN FAVORISANT LE TRANSPORT EN COMMUNES DES MODES ACTIFS ET LE REVOIRER EN LIVRANT DES MARCHANDISES	[C] Recourir à divers réglementaires sur le stationnement et la circulation des véhicules les moins émetteurs et les moins consommateurs	X ou XX (pour la zone sensible)	5.2/5.3/5.4/5.5/5.6	Point d'action 5.3 : limiter l'espace de stationnement dédié aux voitures particulières dans les bâtiments et bureaux

Une déclinaison opérationnelle mettant également en relief une convergence des démarches



### Un exercice complexe mais « simplifié » par le jeu d'intégration des démarches SRCAE / PDUIF

Nous nous sommes prêtées à un exercice de correspondance des différents catalogues d'actions; cet exercice pouvant paraître complexe et finalement simplifié par la convergence dès le départ des orientations stratégiques; en allant dans le détail y compris dans les actions prescriptives, une collectivité travaillant sur les actions ayant un caractère prioritaire du SRCAE travaillent de manière implicite sur une partie du catalogue d'actions du PDUIF et de manière plus précise peut aussi travailler sur des actions prescriptives.

Quelques subtilités néanmoins,

4 actions hautement prioritaires pour le SRCAE liées à des :

- Objectifs stratégiques
- Elaboration des PLD
- Information et une sensibilisation de tous les publics sur les déplacements en TC et les modes actifs
- Mise en place de PDA

Auxquelles il convient également d'ajouter des actions prescriptives du PDUIF, non classifiées comme hautement prioritaires par le SRCAE (hors l'action sur le stationnement et la circulation des véhicules les moins émetteurs et les moins consommateurs pour les zones sensibles).