



Porter à connaissance de l'État

**Volet déplacement du PLUi de la
communauté urbaine de Dunkerque**

Sommaire

Préambule.....	5
1.Cadre juridique et réglementaire.....	6
1.1.L'évolution des PDU depuis 1982.....	6
a)Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (1982).....	6
b)Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (1996).....	6
c)Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (2000).....	7
d)Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (2005).....	7
e)Loi portant Engagement National pour l'Environnement (2010).....	7
f)L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.....	7
1.2.Le contenu des PDU.....	8
a)Principes et contenu du PDU.....	8
b)Les orientations du PDU.....	8
c)La révision du PDU.....	9
d)L'évaluation environnementale.....	9
1.3.L'intégration du PDU dans le PLU intercommunal.....	11
a)Le PLUi tenant lieu de PDU.....	11
b)Le programme d'orientations et d'actions (POA) et la ventilation du contenu du PDU dans le PLUi.....	11
1.4.Les plans et schémas d'organisation à prendre en compte.....	12
a) Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).....	12
b) Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE).....	12
c)Plan de Protection de l'Atmosphère.....	13
d) Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Artois-Picardie approuvé en 2009.....	13
e) Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et cartes de bruit stratégiques.....	14
f) Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT).....	14
g) Schéma de Cohérence Écologique (SRCE).....	14
h) Schéma de Services Collectifs des Espaces Naturels et Ruraux, contribution de la région Nord- Pas-de-Calais.....	14
i) Schéma Régional des Transports (SRT).....	15
j) Schéma Directeur de Prévision des Crues approuvé par arrêté préfectoral du 5 janvier 2009... ..	15
1.5.Synthèse.....	15
2.Bibliographie, données et recommandations.....	16
2.1.Transport et déplacement.....	16
a) Données générales.....	16
b)Offre de transport voyageur.....	16
c) Transport de marchandises.....	18
d)Projets d'infrastructures.....	18
e)Études et références disponibles.....	18
2.2.Environnement.....	18
a)Observation et statistiques.....	18
b)Sites et espaces protégés et inventoriés.....	19
c)Milieux aquatiques – Etat d'avancement des SAGE, zones humides.....	19
d)Les cahiers régionaux de l'environnement: l'environnement en Nord-Pas de Calais.....	19
e)Le profil environnemental régional Nord-Pas de Calais, juin 2008.....	19
f)l'Atlas des Paysages de la région Nord-Pas-de-Calais.....	20
g)L'analyse des potentialités écologiques du territoire régional.....	20
h)L'Industrie au Regard de l'Environnement, éditions 2009 et 2010.....	20
i)Les Enjeux pour l'Industrie du Nord-Pas de Calais, édition 2009.....	20

<i>j) Les 9 tomes de l'atlas transfrontalier.....</i>	<i>20</i>
<i>k) Intégration des préoccupations environnementales préconisées par la loi sur l'air dans les PDU</i> <i>.....</i>	<i>21</i>
2.3. Risques.....	21
<i>a) Risques naturels.....</i>	<i>21</i>
<i>b) Risques technologiques.....</i>	<i>22</i>
2.4. Logement et construction.....	22
2.5. Bibliographie sur les PDU et recommandations.....	23
<i>a) Textes de référence.....</i>	<i>23</i>
<i>b) Recommandations.....</i>	<i>24</i>

PRÉAMBULE

La Communauté Urbaine de Dunkerque a délibéré pour la mise en révision de son plan local d'urbanisme communautaire valant plan de déplacements urbains (PDU).

Le présent document constitue le volet déplacements du porter à connaissance transmis le 20 janvier 2015 par la DDTM du Nord. Par ce porter à connaissance, l'État transmet à la CUD les éléments à sa disposition à même de guider la révision de son PDU et précise les modalités de son intégration dans le PLU communautaire. Ce document pourra être enrichi au fur et à mesure de l'avancement de l'élaboration du plan si des éléments nouveaux le justifient.

La première partie précise le contexte juridique de l'élaboration des PDU et de leur révision. Après un court rappel des évolutions législatives successives depuis la création des PDU en 1982, le cadrage porte sur les éléments juridiques en vigueur. Sont ensuite listés les documents approuvés ou en cours d'élaboration avec lesquels le PLU valant PDU devra être compatible (SRCAE, PPA, SCOT par exemple) ou devra prendre en compte dans un souci de cohérence entre les diverses échelles de la planification (SRT par exemple).

Dans la seconde partie ont été rassemblés des documents de référence, données, études et observatoires que l'État met à la disposition de la CUD sur demande. Ils concernent les thématiques des déplacements, des transports et de l'environnement, des risques et du logement.

Sont également joints à ce document :

- des éléments sur la sécurité routière (annexe A)
- les itinéraires de transport exceptionnel (annexe B)
- la contribution de l'ARS au porter-à-connaissance de l'Etat (annexe C)
- des cartographies relatives aux espaces naturels inventoriés et protégés (annexe D)
- la fiche méthodologique du Club PLU sur la rédaction du programme d'orientations et d'actions (annexe E)

Ce porter à connaissance a été réalisé conjointement par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM du Nord) et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Nord Pas-de-Calais).

Il pourra être mis à jour ultérieurement.

1. CADRE JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE

1.1. L'évolution des PDU depuis 1982

a) Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (1982)

Les plans de déplacements urbains (PDU) ont été définis par l'article 28 de la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de décembre 1982.

Extrait de l'article 28 de la LOTI de 1982

Un plan de déplacements urbains est élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports, après avis du ou des conseils municipaux concernés.

Le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun. Il s'accompagne d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il est soumis à enquête publique. [...]

Les prescriptions du plan sont mises en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains. [...]

Plusieurs lois sont ensuite venues préciser le rôle des PDU, leur contenu et leur procédure d'élaboration et de révision en complétant et amendant cet article. L'ordonnance de 2010 portant création du code des transports a ensuite donné lieu à une transposition, provisoirement partielle, de cet article dans le code des transports.

A noter également la circulaire du 24 mars 1997 sur les PDU au regard des autres documents administratifs qui précise le cadre général de mise en œuvre des PDU, les objectifs d'intérêt national en matière d'aménagement et de déplacements urbains et qui fixe les modalités d'intervention des services de l'État.

Ci-dessous un rappel des principales évolutions apportées les lois successives sur le rôle et le contenu des PDU.

b) Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (1996)

En décembre 1996, la loi n° 96-1236 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) a rendu les **PDU obligatoires** à l'intérieur des périmètres de transports urbains compris dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci.

La loi a instauré un **lien de compatibilité des PDU** « avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement [...] ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air » (la loi SRU de 2000 a ensuite remplacé les termes « schémas directeurs » par « schémas de cohérence territoriale »)

La LAURE a formulé l'objet des orientations du PDU¹ et affirmé que les actes pris au titre du pouvoir de **police du stationnement** et des actes relatifs à la **gestion du domaine public routier** doivent être compatibles avec le PDU.

¹ Les thématiques dont traite le PDU sont détaillées en 1.2.b

Elle a également posé que le PDU « délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement ».

c) Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (2000)

La loi n° 2000-1208 solidarité et renouvellement urbain (SRU) a précisé l'objet des orientations du PDU¹ et a obligé à la mise en place d'un « **observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste** ».

Depuis la loi SRU, le Département et la Région sont eux aussi, avec l'État, associés à l'élaboration ou la révision du PDU.

d) Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (2005)

La loi n° 2005-102 a assigné au PDU un nouvel objectif : « améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ». Dès lors les PDU doivent comporter une **annexe accessibilité** indiquant « les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre » pour atteindre cet objectif ainsi que, comme pour les autres objectifs « un calendrier de réalisation correspondant ».

En plus des représentants des professions et des usagers des transports, des chambres de commerce et d'industrie et des associations agréées de protection de l'environnement, la loi stipule désormais que les **associations représentant des personnes handicapées ou à mobilité réduite** sont, elles aussi, consultées à leur demande sur le projet de plan.

e) Loi portant Engagement National pour l'Environnement (2010)

La loi n° 2010-788 portant engagement national pour l'environnement (ENE aussi dite loi Grenelle II) impose un lien de compatibilité du PDU vis-à-vis du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), lorsque celui-ci existe.

La loi ENE stipule également que lors de l'élaboration ou de la révision d'un PDU « il est procédé à **l'évaluation des émissions évitées de dioxyde de carbone** attendues de la mise en œuvre du plan. Au cours de la cinquième année suivant l'approbation du plan, il est procédé au **calcul des émissions de dioxyde de carbone générées par les déplacements** dans le territoire couvert par le plan. A compter de 2015, les évaluations et calcul précités portent sur l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre. »

f) L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports

Cette ordonnance a donné naissance au code des transports. Concernant les Plans de Déplacements Urbains, la plupart des éléments inscrits à l'article 28 de la LOTI ont été retranscrits aux articles L.1214-1 à L.1214-23. L'article 28 de la LOTI n'est cependant pas entièrement abrogé.

1.2. Le contenu des PDU

Les éléments présentés précédemment ont été transposés dans le code des transports actuellement en vigueur. Le rôle et les objectifs des PDU sont désormais explicités dans l'article 28-1 de la LOTI et dans l'article L.1214-2 du code des transports.

a) Principes et contenu du PDU

Extrait de l'article 28-1 de la LOTI en vigueur au 31 mars 2015 :

« Le plan de déplacements urbains définit les **principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement**, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être **compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale** et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le **plan régional pour la qualité de l'air** s'il existe et, à compter de son adoption, avec le **schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie**. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. [...] Il est accompagné d'une **étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient**. Il comporte également une **annexe particulière traitant de l'accessibilité**. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant. »

b) Les orientations du PDU

Article L.1214-2 du code des transports :

« Le plan de déplacements urbains 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° **Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine**, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° **L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements**, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, **un partage de la voirie équilibré** entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

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'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération**, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° **L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement**, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, 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. »

L'ensemble de ces thématiques doit donc être traité par le plan de déplacements urbains, à la fois concernant le diagnostic et le projet.

c) La révision du PDU

Article L.1214-8 du code des transports :

Le plan de déplacements urbains fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé.

Hormis l'évaluation, la procédure de révision du PDU est identique à la procédure d'élaboration.

d) L'évaluation environnementale

La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement définit le cadre et les grands principes de l'évaluation environnementale pour les « plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement ».

La mise en œuvre de l'évaluation environnementale poursuit un double objectif :

- aider à la définition d'un meilleur plan/programme pour l'environnement : « [...] l'évaluation environnementale est un outil important d'intégration des considérations en matière d'environnement dans l'élaboration et l'adoption de certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement dans les États membres, parce qu'elle assure que ces incidences de la mise en œuvre des plans et programmes sont prises en compte durant l'élaboration et avant l'adoption de ces derniers. » ;
- améliorer la transparence du processus décisionnel : « Pour contribuer à une plus grande transparence du processus décisionnel ainsi que pour assurer l'exhaustivité et la fiabilité de l'information fournie en vue de l'évaluation, il y a lieu de prévoir que les autorités chargées des questions d'environnement en cause seront consultées, de même que le public. »

La transposition de cette directive en droit français a été assurée par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, et deux décrets d'application : les décrets n°2005-613 du 27 mai 2005 et n°2005-608 du 27 mai

2005. Ces textes rendent obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale pour tous les plans et programmes dont l'élaboration ou la modification a été prescrite après le 21 juillet 2004.

Ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, portant transposition de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

<http://www.legifrance.gouv.fr/texteconsolide/UPFAU.htm>

Décret n° 2012-616 du 2 mai 2012, relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?>

[cidTexte=JORFTEXT000025794215&fastPos=38&fastReqId=2105736946&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte](http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025794215&fastPos=38&fastReqId=2105736946&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte)

Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) qui sont visés à l'article R 122-17 du Code de l'environnement entrent dans cette catégorie et doivent à ce titre se soumettre aux exigences induites par l'évaluation environnementale et notamment :

- l'établissement d'un rapport environnemental (visé à l'article L 122-6 du Code de l'environnement) ;
- la mise à disposition de ce rapport environnemental lors de la consultation du public qui, dans le cas des PDU, est une enquête publique (article L 1214-15 du Code des Transports) ;
- l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement communément désignée sous le nom d'autorité environnementale. Dans le cas d'un PDU, il s'agit du préfet de département (R 122-19 du Code de l'environnement) qui s'appuie sur les services de l'Etat compétents (DREAL notamment). Il se prononce, conformément à l'article L 122-7 du Code de l'environnement, à deux moments distincts : en tant que de besoin sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport environnemental et lors de l'avis d' « autorité environnementale ». Ce dernier est un avis simple et public qui doit être joint au dossier d'enquête publique (article L 122-8 du Code de l'environnement). Il porte à la fois sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement dans le PDU.

Le contenu du rapport environnemental du PDU est défini à l'article R 122-20 du Code de l'environnement et comprend :

- une présentation résumée des objectifs du PDU, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec d'autres plans et documents visés à l'article R 122-17 et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;
- une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le PDU ;
- une analyse exposant :
 - les effets notables probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages ;
 - l'évaluation des incidences Natura 2000 prévue aux articles R 414-21 et suivants du Code de l'Environnement ;
- l'exposé des motifs pour lesquels le projet de PDU a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;
- la présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet PDU sur l'environnement et en assurer le suivi ;

- un résumé non technique des informations prévues ci-dessus et la description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

L'évaluation environnementale, qui repose sur une responsabilisation forte du maître d'ouvrage (principe de sincérité), doit être réalisée en appliquant le principe de proportionnalité rappelé à l'article L.122-6 du Code de l'environnement : « Le rapport environnemental contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le plan ou le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur ».

1.3. L'intégration du PDU dans le PLU intercommunal

La loi n°2010-788 prévoyait que tout plan local d'urbanisme élaboré par un EPCI de plus de 100 000 habitants, également autorité organisatrice des transports urbains, devait comprendre des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) tenant lieu de PDU.

a) Le PLUi tenant lieu de PDU

La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové n°2014-366 du 24 mars 2014 a rendu l'intégration du PDU au PLUi facultative. Par ailleurs c'est désormais l'ensemble du PLUi qui tient lieu de PDU et non seulement les OAP.

Extrait de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme modifié par la loi ALUR :

« Lorsqu'il est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale compétent qui est autorité organisatrice au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, le plan local d'urbanisme peut tenir lieu de plan de déplacements urbains. Dans ce cas, il poursuit les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du même code. Il comprend le ou les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, prévus à l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, applicables sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale »

b) Le programme d'orientations et d'actions (POA) et la ventilation du contenu du PDU dans le PLUi

Pour conserver le caractère global de la politique des transports et déplacements définie dans le PDU, tout en assurant la sécurité juridique du PLUi, la loi ALUR a créé une nouvelle pièce obligatoire du PLUi tenant lieu de PDU et/ou de PLH : le programme d'orientations et d'actions (POA).

Extrait de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme modifié par la loi ALUR :

« Lorsque le plan local d'urbanisme tient lieu de programme local de l'habitat ou de plan de déplacements urbains, il comprend également un programme d'orientations et d'actions. [...] Le programme d'orientations et d'actions comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique de l'habitat ou des transports et des déplacements définie par le plan local d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat ou de plan de déplacements urbains. »

Le POA n'est pas opposable aux autorisations d'urbanisme. Il contient les éléments du PDU qui ne trouvaient pas leur place dans les dispositions déplacements des OAP lorsque celles-ci tenaient lieu de PDU. En revanche, le POA est opposable aux actes pris au titre de la police du stationnement et de la circulation, et aux actes et décisions relatifs à la voirie et à la gestion du domaine public routier (au même titre que le PDU).

De ce fait le POA est amené à présenter les éléments de mise en œuvre de la politique des transports et des déplacements et les actions et mesures opérationnelles qui ne relèvent pas de l'urbanisme. Par exemple, le POA peut comprendre les mesures d'un programme d'actions, un calendrier des réalisations, des éléments de coût et de gouvernance et les modalités de suivi et de l'évaluation.

Le site internet du Club PLUi de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) fournit de la documentation utile à l'élaboration d'un PLUi tenant lieu de PLH et/ou de PDU. Il est accessible ici : <http://www.territoires-ville.cerema.fr/le-club-plui-a-son-extranet-a810.html>

Le Club PLUi a notamment réalisé la fiche intitulée éléments d'appui à la rédaction du POA dans le cadre d'un PLUi tenant lieu de PDU et/ou de PLH, qui est annexée à ce PAC.

1.4. Les plans et schémas d'organisation à prendre en compte

La fiche du CERTU « Distinction entre les notions de compatibilité et de conformité - septembre 2007 » présente l'articulation du PDU avec les plans, schémas et documents règlementaires. Elle est consultable sur le site du CERTU : <http://www.certu.fr>.

a) Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Issu de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, le Schéma de Cohérence Territoriale est un document de planification qui constitue une véritable réflexion en matière d'aménagement urbain et d'urbanisme sur le devenir du territoire à 20 ans. Le Schéma de Cohérence Territoriale de la région Flandre Dunkerque, approuvé le 13 juillet 2007, a été mis en révision par délibération du Conseil Syndical en date du 28 octobre 2010 ?

Le PDU devra être compatible avec les orientations du SCOT de la région Flandre Dunkerque, en particulier avec la dimension transport et déplacement du SCOT et son articulation avec les autres dimensions de l'aménagement du territoire.

b) Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE)

Le SRCAE, élaboré conjointement par l'État et la Région, est l'un des grands schémas régionaux créés par les lois Grenelle I et Grenelle II. Il vise à caractériser les effets probables du changement climatique et les sources et impacts des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en région Nord-Pas-de-Calais.

Le SRCAE Nord-Pas de Calais a été approuvé par délibération du Conseil Régional le 24 octobre 2012 et par arrêté du Préfet de région le 20 novembre 2012.

A partir du diagnostic régional, le schéma définit aux horizons 2020 et 2050, un cadre régional d'objectifs et d'orientations partagés pour atténuer les effets du changement climatique et s'y adapter mais aussi pour améliorer la qualité de l'air et développer les énergies renouvelables.

Les collectivités, acteurs majeurs de cette stratégie, devront notamment mettre en œuvre les actions les plus pertinentes pour réduire consommations d'énergie et émissions polluantes.

Le SRCAE a également vocation à définir une stratégie régionale pour la qualité de l'air. Il remplace en effet le plan régional de la qualité de l'air (PRQA) prévu initialement par la Loi LAURE. **Le PDU devra être compatible avec le SRCAE.**

Contact DREAL : Noémie FRADET.

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-SRCAE->

c) Plan de Protection de l'Atmosphère

Les préfets du Nord et du Pas-de-Calais ont approuvé le 27 mars 2014, le plan interdépartemental de protection de l'atmosphère (PPA). Ce plan a vocation à réduire les pollutions de toutes sortes, dans la durée, de telle manière à restaurer la qualité de l'air. Il vise en priorité la réduction des particules et des oxydes d'azote.

Le PDU devra être compatible avec le PPA.

En particulier, l'action réglementaire n°14 du PPA impose l'inscription d'objectifs de réduction des émissions dans l'air dans les PDU et PLU.

Contact DREAL : Olivier SAVY.

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Plan-de-Protection-de-l-Atmosphere-Nord-Pas-de-Calais>

d) Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Artois-Picardie approuvé en 2009

Le SDAGE modifié, conformément à la Directive Cadre sur l'Eau, a été approuvé par le préfet de bassin le 20 novembre 2009 et est entré en vigueur le 18 décembre 2009 pour une période de 6 ans. Il fixe des objectifs de qualité et de quantité pour les différentes masses d'eau du bassin Artois-Picardie.

Le document et le programme de mesures ont fait l'objet d'une diffusion. Ils sont également accessibles sur le site du portail du bassin Artois-Picardie (<http://www.artois-picardie.eaufrance.fr/gestion-de-l-eau/politique-de-l-eau/>).e l'Agence de l'Eau Artois-Picardie (<http://www.eau-artois-picardie.fr/-Directive-Cadre-Eau-SDAGE-.html>) et sur le site de la DREAL : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?SDAGE-et-Programme-de-mesures>.

Les décisions administratives dans le domaine de l'eau, les documents d'urbanisme et les SAGE doivent être compatibles avec le SDAGE. Les documents d'urbanisme et les SAGE disposent d'un délai de trois ans pour se mettre en conformité.

Voir le document de février 2010, mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le SDAGE Artois-Picardie 2010, élaboré par les Directions Départementales des Territoires et de la Mer du Nord et du Pas de Calais accessible sur le site GESTEAU (<http://gesteau.oieau.fr/document/mise-en-compatibilité-des-documents-durbanisme-avec-le-sdage-artois-picardie-2010>).

Le programme de mesures a été arrêté aux mêmes dates que le SDAGE. Il constitue un programme d'actions permettant d'atteindre les objectifs définis dans le SDAGE. Il est disponible sur le site du portail

de bassin Artois-Picardie (<http://www.artois-picardie.eaufrance.fr/gestion-de-l-eau/politique-de-l-eau/article/programme-de-mesures>).

e) Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et cartes de bruit stratégiques

La transposition de la directive n°2002-49-CE en droit français donne le cadre et l'occasion d'une prise en compte du bruit par toutes les politiques publiques. Elle prévoit l'élaboration de deux outils : les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Les cartes de bruit constituent un diagnostic. Les cartes de bruit stratégiques du Nord sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.nord.equipement-agriculture.gouv.fr/cartes-de-bruit-des-r212.html>

Les PPBE définissent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées, notamment grâce à ces cartes. L'objectif des PPBE consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et définir celles dorénavant prévues pour les prochaines années.

La publication des PPBE des grandes infrastructures de l'Etat supportant un trafic de plus de 6 millions de véhicules par an ou plus de 60 000 trains par an est prévue pour 2012 – contact DDTM 59.

Le PDU est un outil de planification de la mobilité urbaine au service de la mise en œuvre du PPBE.

f) Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)

Le SNIT est un outil au service d'une mise en œuvre des orientations transport du Grenelle. Il doit permettre au système de transport de l'État d'évoluer de manière à intégrer pleinement les enjeux de la mobilité durable. Le projet de schéma sera soumis avant l'été 2011 au Conseil Économique, Social et Environnemental pour avis et fera l'objet d'un débat au Parlement. Il sera ensuite définitivement adopté. Il est consultable à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-schema-national-d.html>

g) Schéma de Cohérence Écologique (SRCE)

La loi grenelle 2 impose la réalisation d'un SRCE à élaborer conjointement par l'État et la Région qui doit viser à enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, la gestion, la remise en état des milieux nécessaires aux continuités écologiques. Les SCOT et les PLU devront prendre en compte le SRCE.

h) Schéma de Services Collectifs des Espaces Naturels et Ruraux, contribution de la région Nord-Pas-de-Calais

Établi au 1/1.000.000ème, le schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux doit principalement fixer un cadre pour la déclinaison territoriale des politiques publiques. Il est un élément concourant à leur mise en cohérence. Il s'impose aux documents de même nature (schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire, etc.).

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SSCENR_Nord_PasdeCalais_e cr-2.pdf

Auteurs : DIREN NORD-PAS-DE-CALAIS

Date de parution : 30/10/1999

i) Schéma Régional des Transports (SRT)

Le PLUi de Dunkerque devra être cohérent avec le SRT, document prospectif établi par la Région, et qui constitue le volet "Transports" du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT). Adopté en 2013, il a pour objectif prioritaire d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants et de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs, en prévoyant, lorsque nécessaire, la réalisation d'infrastructures nouvelles.

j) Schéma Directeur de Prévision des Crues approuvé par arrêté préfectoral du 5 janvier 2009

Voir les documents :

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SDPC-du-bassin-Artois-Picardie.pdf>

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RIC_du_SPC_Artois_Picardie.pdf

1.5. Synthèse

Le PLUi valant PDU devra traiter de l'ensemble des thématiques énoncées à l'article L.1214-2 du code des transports, rappelées en 1.2.b). Pour chacune d'entre elles, il devra dresser un diagnostic complet conduisant à la formulation de propositions de mesures et d'orientations pour les dix années à venir et visant à l'atteinte d'objectifs à définir dans le plan. Ces objectifs, précis et mesurables, permettront le suivi du plan tout au long de sa mise en œuvre, et faciliteront son évaluation et sa future révision.

Les mesures et orientations du plan devront être mises en compatibilité ou en cohérence selon les cas avec les documents approuvés listés en 1.4.

Outre ces éléments le PLUi valant PDU comprendra les éléments suivants :

- une étude des modalités de financement du plan et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient ;
- une annexe traitant de l'accessibilité aux transports des personnes handicapées ;
- un rapport environnemental décrit en 1.2.c) ;
- « l'évaluation des émissions évitées de dioxyde de carbone attendues de la mise en œuvre du plan ». Au cours de la cinquième année suivant l'approbation du plan, le calcul des émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements dans le territoire couvert par le plan devra être effectué.

Une évaluation du plan de déplacements urbains de 2002 doit être réalisée avant de procéder à sa révision. La méthode et le contenu de cette évaluation ne sont pas imposés par la réglementation.

2. BIBLIOGRAPHIE, DONNÉES ET RECOMMANDATIONS

2.1. Transport et déplacement

a) Données générales

La DREAL Nord - Pas-de-Calais collecte, traite et diffuse des données régionales dans le domaine des transports. En plus des données présentes sur le site Internet de la DREAL, de nombreuses données régionales sont également diffusées via l'Observatoire Régional des Transports (www.ort-npdc.fr), en partenariat avec la DREAL et le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais. Vous y trouverez notamment des données sur les ports maritimes en 2008.

Données complémentaires de Trafic peuvent être collectées auprès des organismes suivants :

- sur le réseau routier concédé : contacts SANEF ;
- sur le réseau routier départemental : contact Conseil Général du Nord ;
- sur le réseau routier national non concédé : contact Direction Interdépartementale des Routes du Nord.

b) Offre de transport voyageur

La politique de déplacements voyageurs repose sur une compréhension des déplacements au travers de multiples modes et échelles spatiales. Ainsi, sur l'arrondissement de Douai, elle est l'intersection entre l'offre en transports collectifs régionale, l'offre en car, l'offre en transport collectif urbain, l'offre routière, l'offre piétonne et l'offre cyclable. L'articulation de ces différentes offres peut se faire dans des lieux privilégiés nommés pôles d'échanges dont l'identification et l'aménagement devront être précisés dans le PLUi valant PDU.

Dans le cadre de la procédure d'élaboration du PLUi valant PDU, l'ensemble des autorités organisatrices de transport (AOT) devront être associées. À ce titre, les éléments de contextes des différentes offres de transport sont données.

Offre régionale en transport collectifs

Le Conseil régional du Nord – Pas-de-Calais est l'autorité organisatrice du transport régional de personnes depuis 2002. A ce titre, il a mis en place un réseau composé d'une vingtaine de lignes dont 3 desservent le territoire du Dunkerquois :

- ligne 6 : Arras – Hazebrouck – Dunkerque
- ligne 8 : Dunkerque – Hazebrouck – Armentières – Lille
- ligne 9-10 : Dunkerque – Calais – Boulogne ;

Un cadencement de l'offre de transports collectifs régionales est prévu pour le service 2012 (début au 11 décembre 2011) dont les modalités n'ont pas encore été diffusées. Contact : Conseil Régional Nord – Pas de Calais.

Offre en car

Le Conseil général du Nord est autorité organisatrice du transport interurbain de personnes ; il s'occupe également de la gestion du transport scolaire hors agglomération. À ce titre, il a mis en place des circuits scolaires et un réseau interurbain de lignes régulières dont 9 desservent le territoire :

- ligne 101 : Dunkerque / Hondshoote / Steenvoorde
- ligne 102 : Dunkerque / Bergues / Oost Cappel
- ligne 103 : Dunkerque / Esquelbecq

- ligne 104 : Dunkerque / St Omer
- ligne 105 : Dunkerque / Bergues / Wormhout / Hazebrouck
- ligne 121 : Dunkerque / Bollezeele
- ligne 122 : Dunkerque / Bourbourg
- ligne 124 : Dunkerque / Bergues / Hoymille
- ligne 151 : Bourbourg / Bollezeele / Wormhout

Il existe un enjeu de lisibilité de l'offre et de complémentarité à trouver avec l'offre régionale de transports collectifs. Contact : Conseil Général du Nord.

Offre en transport collectif urbain

La communauté urbaine de Dunkerque confie à la société Dk'Bus Marine l'exploitation du réseau de transports collectifs sur le périmètre de transports urbains.

A ce sujet, il est rappelé que, suite à la promulgation de la loi Grenelle 2, il est désormais possible, pour l'ensemble des AOM hors Ile-de-France ayant sur leur territoire une commune touristique, de majorer leur taux de versement transport de 0,2 %.

Offre routière

L'usage de la voiture fait partie intégrante du système des déplacements. Le PDU doit avoir pour objectif de rationaliser cet usage notamment en proposant une offre alternative de qualité, en développant des usages alternatifs (co-voiturage, auto-partage) et en instaurant une hiérarchisation du réseau viaire.

Par ailleurs, la réflexion sur l'implantation des zones d'aménagement futures devra être liée à une réflexion sur la desserte en transports urbains.

En matière de sécurité routière, un bilan des accidents corporels dans le périmètre des transports urbains de Dunkerque est annexé à ce document pour être porté à connaissance.

L'offre cyclable

La politique cyclable est le fruit de plusieurs acteurs. Au niveau européen, il existe un schéma des euro-véloroutes, itinéraires essentiellement à vocation cyclotouristique. Ce schéma est repris, pour la partie française, dans le schéma national des véloroutes et voies vertes (dit SN3V) validé par le CIADT le 11 mai 2011 et qui comprend également des itinéraires à vocation nationale.

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Schema-National-actualise.html>

Pour la partie régionale, le SN3V est repris dans le schéma régional des véloroutes et voies vertes agréé par la mission nationale des véloroutes et voies vertes le 17 novembre 2005 et qui comprend également des itinéraires à vocation régionale.

Le territoire est concerné par l'itinéraire véloroute EV4. Au niveau régional, les interlocuteurs sont le Conseil Régional du Nord – Pas-de-Calais et la DREAL Nord – Pas-de-Calais (Céline SEAUVE-BUFFET : celine.seauve-buffet@developpement-durable.gouv.fr).

L'élaboration du PDU doit être l'occasion de définir des itinéraires locaux en veillant à la cohérence avec les différents réseaux cyclables existants et celui des transports publics.

Une fiche « Véloroutes et planification territoriale » est visible sur le site :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/9_Planification.pdf

L'offre piétonne

Le Conseil général du Nord a la responsabilité de la réalisation du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (dit PDIPR) qui a une vocation de loisirs et de tourisme. Il édite ainsi des fiches descriptives d'itinéraires. Contact : Conseil Général du Nord.

Les Pôles d'échanges

Pour répondre aux objectifs de rééquilibrage de la répartition modale, le PDU doit réaffirmer l'importance des pôles d'échanges, maillons essentiels de la chaîne de déplacements. Il devra préconiser, à cet effet, la mise en oeuvre d'améliorations à court terme sur ces sites en termes d'accessibilité, d'insertion urbaine, d'organisation fonctionnelle et de qualité de service offerte aux voyageurs.

Les projets liés aux pôles d'échanges sont élaborés en lien avec les collectivités locales, SNCF, RFF, le Conseil Régional du Nord – Pas-de-Calais en tant qu'autorité organisatrice du transport régional de personnes et éventuellement le Conseil général du Nord lorsque le pôle d'échange associe le réseau Arc-en-Ciel de car départemental.

c) Transport de marchandises

La logistique urbaine

La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) de décembre 1996 puis la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) de décembre 2000 ont intégré la distribution urbaine des marchandises dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et ont précisé certaines possibilités d'intervention des collectivités territoriales dans le domaine. En particulier, la création d'espaces logistiques urbains peut contribuer à recomposer les flux qui parcourent la ville par la mise en oeuvre de points de rupture de charge en milieu urbain dense.

Les projets de développement économiques doivent, quant à eux, être pensés selon une logique de développement durable. L'État sera particulièrement attentif à ce que le PDU assigne des objectifs précis et volontaristes de desserte multimodale de ces zones en diversifiant les modes d'acheminement (fer notamment). L'objectif est de rendre les poids lourds moins indispensables.

Les itinéraires de transports exceptionnels

L'État veillera à la préservation des itinéraires de transport exceptionnel routier.

Voir le plan joint en annexe

d) Projets d'infrastructures

Plusieurs projets structurants sont actuellement à l'étude ou en cours de réalisation : la ligne de TCSP, la construction du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe reliant la Seine à l'Escaut.

e) Études et références disponibles

- PDU de Dunkerque de 2003
- Enquêtes ménages déplacements 2003 et 2015 (en cours de réalisation)
- Enquête Cordon 2005

2.2. Environnement

a) Observation et statistiques

Voir le site du Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr.

Ce site présente les données et informations produites par le SOeS sur les thèmes du logement et de la construction, des transports, de l'énergie et du climat, de l'environnement, du développement durable.

b) Sites et espaces protégés et inventoriés

L'ensemble des données de la DREAL sont disponibles, régulièrement mises à jour et téléchargeables (données SIG, formats numériques) sur Internet à l'adresse suivante : www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/ :

- Voir notamment le portail de cartographie dynamique CARMEN (ensemble des données SIG visualisables et téléchargeables) <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Les-cartes-CARMEN>
- Et le portail de données communales (documents pdf associés aux inventaires et protections : fiches scientifiques des ZNIEFF, arrêtés préfectoraux, ministériels, ...) <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-Portail-des-donnees-communales->

Les ZNIEFF ne constituent pas une servitude ou une protection mais représentent des milieux écologiquement riches qu'il faut prendre en compte dans les études d'aménagement. Elles ont fait l'objet d'un programme de modernisation, dont l'ensemble des éléments sont progressivement accessibles sur le site Internet de la DREAL

Voir les cartes espaces naturels inventoriés et espaces naturels protégés sur le territoire du PDU de Valenciennes.

Voir également la liste des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique de type I et II et ZICO par commune.

c) Milieux aquatiques – Etat d'avancement des SAGE, zones humides

Le Plan de Déplacements Urbains doit éviter les atteintes aux zones humides et ne pas créer de nouveau risque de pollution à proximité des captages AEP.

Le territoire est concerné par le SAGE du Delta de l'Aa, avec lequel le Plan de Déplacements Urbains doit être compatible.

<http://www.gesteau.eaufrance.fr/situation/sage/comite/FR000001>

d) Les cahiers régionaux de l'environnement: l'environnement en Nord-Pas de Calais

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=161

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/cahier_regional_environnement.pdf

Auteurs : IFEN, DIREN NORD-PAS-DE-CALAIS

Date de parution : 06/2004

Nbre / N° de page : 245 p.

e) Le profil environnemental régional Nord-Pas de Calais, juin 2008

article Internet :

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=831

tome 1 :

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/profil-environnemental-npdc-tome-1.pdf>

tome 2 :

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/profil-environnemental-npdc-tome-2.pdf>

La prochaine édition du Profil Environnemental régional est prévue pour 2014.

f) [L'Atlas des Paysages de la région Nord-Pas-de-Calais](#)

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Atlas_paysage_approche_generale_culturelle.pdf

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Atlas_paysage_perceptions_paysageres.pdf

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Atlas_paysage_livret_des_acteurs.pdf

Auteurs : DIREN NORD-PAS-DE-CALAIS

Date de parution : 05/2006

Nbre / N° de page : 109 p. + annexes

L'atlas des paysages a été décliné en cahiers des grands paysages régionaux en 2008.

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Atlas-des-paysages>

g) [L'analyse des potentialités écologiques du territoire régional](#)

DIREN, BIOTOPE GREET Ingénierie, février 2008

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/analyse-des-potentialites-ecologiques-region-59-62.pdf>

Voir également le schéma régional d'orientation de la trame verte et bleue :

<http://www.nordpasdecalais.fr/environnement/TVB/TVB.asp#>

h) [L'Industrie au Regard de l'Environnement, éditions 2009 et 2010](#)

Edition 2009 : Voir l'article

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Industrie-au-regard-de>

et le document

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/IRE2009-dreal-npdc.pdf>

Edition 2010 : Voir l'article

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Industrie-au-Regard-de-l.3952>

i) [Les Enjeux pour l'Industrie du Nord-Pas de Calais, édition 2009](#)

Il s'agit de la 6ème édition de ce diagnostic prospectif. L'ouvrage "Les Enjeux pour l'Industrie du Nord – Pas-de-Calais 2009" s'inscrit dans la continuité des éditions précédentes en présentant un diagnostic prospectif de l'industrie régionale, de ses perspectives, et des propositions d'actions pour renforcer le développement industriel régional à la fois par une approche sectorielle et par une approche territoriale. Par la méthode utilisée (basé sur la connaissance des entreprises et réunions de validation avec les acteurs de terrain), il se veut un diagnostic partagé.

Voir

l'article

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Enjeux-pour-l-industrie-du-Nord>

et le document

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Enjeux-pour-industrie-npdc-2009_bd.pdf

Voir également le service développement économique de la DIRECCTE.

j) [Les 9 tomes de l'atlas transfrontalier](#)

Tome 1 : Démographie

Tome 2 : Habitat

Tome 3 : Activités économiques
Tome 4 : Emploi - Formation
Tome 5 : Planification territoriale
Tome 6 : Tourisme
Tome 7 : Environnement
Tome 8 : Transports et infrastructures
Tome 9 : Histoire

Voir : http://www.insee.fr/fr/regions/nord-pas-de-calais/default.asp?page=themes/ouvrages/atlas/ATLF_accueil.htm#demo

Date de mise à jour : novembre 2009

k) **Intégration des préoccupations environnementales préconisées par la loi sur l'air dans les PDU**

Etude réalisée en partenariat entre l'INRETS et l'APPA Nord Pas de Calais en 2001. Voir le site de l'APPA : www.appa.asso.fr/

2.3. Risques

a) **Risques naturels**

Voir le site portail de la prévention des risques majeurs : <http://www.prim.net/>,
dont ma commune face au risque :
http://www.prim.net/cgi_bin/citoyen/macommune/23_face_au_risque.html

Atlas des Zones inondables et inventaires des derniers phénomènes d'inondations connus (non exhaustif, dernière mise à jour en 2006)

Visualisation cartographique : http://carmen.developpement-durable.gouv.fr/24/risque_zi.map

Tous les Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN)

<http://cartorisque.prim.net/>

et téléchargement de la base GASPARD :

http://www.prim.net/professionnel/procedures_regl/avancement.htm

Risque sismique

<http://www.planseisme.fr/spip.php?article19>

Risque retrait et gonflement des argiles

<http://www.argiles.fr/>

Cartographie de la vulnérabilité intrinsèque des eaux souterraines en région Nord-Pas de Calais

Publication BRGM, décembre 2005 : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/BRGM-RP-54238-FR.pdf>

Carte interactive sur site Internet : http://carto.ecologie.gouv.fr/HTML_PUBLIC/Site%20de%20consultation/site.php?map=eau_vulnappe.map&service_idx=24W

Cavités souterraines abandonnées, « hors mines »

<http://www.bdcavite.net/>

Classement en zones sensibles à l'eutrophisation

L'arrêté de classement du Préfet Coordonnateur de bassin en date du 12 janvier 2006 (l'ensemble de la région Nord Pas de Calais est classé) est en ligne sur Internet :

http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/diren/mediatheque/pdf/ZS/complet/ZS_AP.pdf

b) Risques technologiques

Établissements classés SEVESO haut et bas, silos et Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation

Ces installations peuvent être identifiées en accédant à la base de données suivante régulièrement mise à jour : <http://installationsclassees.ecologie.gouv.fr/rechercheICForm.php>

Les grandes orientations prises devront tenir compte des contraintes liées aux nuisances des ICPE, notamment les risques portés à la connaissance des collectivités.

Au-delà de ces cas où des risques ont été identifiés, il convient d'indiquer que la coexistence d'ICPE et d'habitations est déconseillée. En effet, même si la réglementation associée prévoit des prescriptions relatives à la limitation des risques et des nuisances, l'existence d'installations classées à proximité immédiate des habitations est susceptible de faire l'objet de plaintes, liées le plus souvent aux nuisances sonores ou aux odeurs.

Les sites faisant l'objet de Plans de Prévention des Risques technologiques (PPRT) sont répertoriés sur le site internet <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-Suivi-des-PPRT->

Sites et sols pollués d'origine industrielle

Les sites pollués ou susceptibles de l'être, présents sur le territoire peuvent être identifiés en accédant aux bases de données suivantes régulièrement mises à jour :

- les friches industrielles sont répertoriées sur le site Internet : <http://basol.environnement.gouv.fr>

- la doctrine en la matière est ainsi disponible sur le site : www.sites-pollues.ecologie.gouv.fr

- l'inventaire historique des anciens sites industriels et activités de services (BASIAS), réalisé par le Bureau de recherches géologiques et minières et publié par le Ministère de l'écologie et du développement durable, est disponible sur le site Internet suivant : <http://basias.brgm.fr>

Son utilisation appelle cependant quelques remarques :

· aussi exhaustif puisse-t-il être, il est néanmoins possible que d'anciens sites industriels n'y soient pas répertoriés. Cela signifie que le fait de ne pas trouver un site dans le fichier BASIAS n'implique en rien que ce site n'ait pas supporté dans le passé une activité polluante.

· a contrario, le fait de trouver un site dans BASIAS ne suppose pas nécessairement qu'il soit pollué du fait de l'activité industrielle qu'il a hébergée.

Dans tous les cas et quel que soit le résultat des recherches d'identification de sites éventuels précités, il convient impérativement de s'assurer de la compatibilité de leurs projets avec l'état des sols.

2.4. Logement et construction

De nombreuses données et publications sont produites sur le thème de la construction neuve de logements et de locaux, la commercialisation des logements neufs, le logement social ou le prix des terrains à bâtir.

Voir : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-Statistiques-logement,1120->

Données existantes à l'échelle communale :

- Sitadel : données sur la construction neuve de 1980 à 2010 ;
 - ECLN : données sur la commercialisation des logements neufs de 1994 à 2010 ;
 - Enquêtes Parc Locatif Social : données sur le parc locatif social de 2000 à 2010 ;
 - PTZ : prêts à taux zéro de 1997 à 2009 ;
 - Filocom : données DGI sur les logements et les habitants de 1997 à 2009 tous les deux ans ;
 - Éléments sur le prix des terrains à bâtir en 2006 et 2009 par canton à partir de l'enquête EPTB.
- Pas de données sur les transactions immobilières et foncières ni sur les transactions foncières depuis 2004 (l'enquête CETE pour l'ORHA ne se faisant plus).

Le patrimoine bâti protégé (classé ou inscrit) est recensé par la base de données Architecture-Mérimée accessible en ligne : <http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine/>

2.5. Bibliographie sur les PDU et recommandations

a) Textes de référence

Les textes de loi afférant aux plans de déplacements urbains sont consultables à cette adresse : <http://www.legifrance.gouv.fr/>

Le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) travaille depuis de nombreuses années sur les plans de déplacements urbains et a coproduit, à ce titre, un certain nombre d'ouvrages de référence sur le sujet.

Plans de déplacements urbains (guide) – CERTU 1997

Ce document de référence présente l'expérience de plus de dix ans de pratique en matière de plans de déplacements urbains et en tire en particulier des enseignements en termes de modalités concrètes d'élaboration qui demeurent valables en 2012. Les recommandations formulées en 2.5.b) s'appuient sur ce document.

Série de six fiches « éléments juridiques des PDU » – CERTU 2007

Fiches téléchargeables destinées à apporter des réponses à des questions juridiques concernant la procédure d'élaboration et de révision des PDU. Elles clarifient les notions de compatibilité, conformité, porter à connaissance, rôle de l'État et relation entre PDU et PTU

http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-n25/D%C3%A9placements_et_planification-n46/PDU-n47/PDU_Nouvelle_serie_de_6_fiches_elements_juridiques-a768-s_article_theme.html

Fiches n°6 et n°8 de la série « Ville accessible à tous » – CERTU 2009

PDU et accessibilité aux personnes handicapées - retour d'expérience – CERTU 2010

Les fiches sont téléchargeables à l'adresse ci-dessous. La fiche n°6 porte précisément sur l'annexe accessibilité des personnes handicapées dans les PDU.

http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-n25/D%C3%A9placements_et_planification-n46/PDU-n47/PDU_et_accessibilite_aux_personnes_handicapees_retour_d%039;experiences-a1845-s_article_theme.html

Fiche n°1 de la série "mobilités et transport - outils et méthodes" : Le PDU : pour une intégration des politiques de mobilité - CERTU 2013

http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-n25/D%C3%A9placements_et_planification-n46/PDU-n47/Le_PDU_pour_une_integration_des_politiques_de_mobilite-a2474-s_article_theme.html

Fiche n°27 de la série "mobilités et transports - le point sur" : 30 ans de PDU en France : l'âge de la maturité ? - CERTU 2013

http://www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-n25/D%C3%A9placements_et_planification-n46/PDU-n47/30_ans_de_PDU_en_France-a2497-s_article_theme.html

Les travaux du Club PLUi de la DGALN sont disponibles à cette adresse :

<http://www.territoires-ville.cerema.fr/le-club-plui-a-son-extranet-a810.html>

b) Recommandations

Conformément aux préconisations du CERTU exprimées dans le guide mentionné précédemment (2.5.a), l'Etat recommande une élaboration du plan selon le schéma global suivant :

1. **Pré-diagnostic** : cette première phase permet de faire un premier bilan des dysfonctionnements du système de déplacements sur le territoire du PTU, d'identifier précisément les besoins de connaissance complémentaires nécessaires à l'élaboration du plan et de cibler, en première approche, les enjeux auxquels devra répondre le plan. Le pré-diagnostic permet ainsi, sur la base des éléments disponibles et au prix d'une réflexion à réaliser en interne, de préciser le contenu du cahier des charges et ainsi de faciliter l'élaboration ultérieure du plan avec le bureau d'études retenu. Son objet est donc d'aboutir à une ébauche des objectifs du plan et à la définition du cahier des charges.
2. **Analyse et Diagnostic** : La phase d'analyse consiste à mettre en évidence les points forts et les dysfonctionnements du système de déplacement, de l'articulation entre les différents modes de transport et de la coordination entre transport et urbanisme. Les thématiques du PDU doivent être étudiées de manière à aboutir à un diagnostic global établissant "une synthèse des problèmes, de leur gravité et de leurs origines, en rendant lisibles et compréhensibles les résultats et données des analyses", ainsi qu'à la formalisation des objectifs recherchés par le plan.
3. **Définition de scénarios et choix du scénario** : La définition et l'analyse de plusieurs scénarios permettent d'inclure le PDU dans une démarche prospective, en identifiant les alternatives qui se posent en matière de politique de déplacement. Le choix d'un scénario parmi ceux étudiés se fait ensuite "en fonction des objectifs prioritaires, de l'ensemble des actions qu'il contient, des moyens financiers qu'il nécessite et de l'évaluation qui en est faite".
4. **Elaboration du projet** : "le projet élaboré par le maître d'oeuvre et contrôlé par le Comité Technique représente l'approfondissement du scénario retenu en fonction des critères définis". Des propositions par niveaux d'action (infrastructure, organisation de l'offre, réglementation, régulation du trafic, tarification, communication) permettent d'appréhender de manière intégrée l'ensemble des modes de déplacements (marche, vélo, transports publics, véhicules particuliers), ainsi que le stationnement, le transport et les livraisons de marchandises."
5. **Mise en oeuvre et suivi** : "les missions des Comités de Pilotage et Technique se prolongent pour la mise en oeuvre, la gestion et le suivi du projet" et ce "d'autant plus facilement que la concertation aura été effective" tout au long de la démarche.

**Direction Départementale des Territoires et de la Mer
SUCT / Atelier Stratégies Territoriales**

☎ 03 28 03 83 00

✉ ddtm@nord.gouv.fr

📍 62, boulevard de Belfort BP 289– 59019 Lille cedex