

## 6. TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

### 6.1. LA COMPÉTENCE TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

#### 6.1.1. Définition

La compétence transports et déplacements consiste à répondre aux besoins des habitants en matière de transports en favorisant, depuis les années 2000, l'utilisation des modes alternatifs à la voiture (vélo, marche à pied, transports en commun, etc.). Elle est mise en œuvre par le biais de deux éléments :

- la politique de déplacements, dont les objectifs sont d'organiser le territoire pour mieux maîtriser les flux, de partager équitablement l'espace public, de rendre attractifs et efficaces les services de transports publics et d'offrir des conditions agréables et sécurisées de déplacement à pied ou à vélo ;
- l'organisation des transports publics par la collectivité compétente, dénommée autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), qui définit le niveau de service et le programme de développement du réseau de transport urbain, organise l'exploitation du réseau (mode de gestion en régie directe ou par délégation), fixe les tarifs des services, contrôle le cas échéant la conformité de la gestion du délégataire à la politique qu'elle a définie ainsi que la situation financière du service délégué et, enfin, définit et réalise la politique des investissements.

Par ailleurs, dans un souci d'assurer davantage de coordination et d'intermodalité dans le domaine des transports, la loi n°2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) renforce les compétences des AOT qui deviennent également compétentes en matière de mobilité<sup>92</sup>. Il s'agit de promouvoir les modes de déplacements doux (autopartage, covoiturage, service de location de bicyclettes...) et de réduire la congestion des centres urbains. Dans cette optique, les AOT sont désormais compétentes pour organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine.

#### 6.1.2. Répartition

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982<sup>93</sup>, codifiée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, a opéré un partage de la compétence transport entre les régions, les départements et les communes ou leurs groupements<sup>94</sup>. Le périmètre est défini dans le respect des compétences de chaque niveau et l'État est garant de la cohérence et de l'unicité de l'ensemble du système de transports.

La région est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional. Ses compétences présentent la particularité de s'étendre au rail et à la route. Elle décide, sur l'ensemble de son ressort territorial, du contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment les dessertes, de la qualité du service et de l'information de l'utilisateur, selon le schéma régional des infrastructures et des transports<sup>95</sup>. La région est également chargée de mettre en place l'intermodalité depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles<sup>96</sup>.

92 Code des transports, art. L.1231-1.

93 Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite « LOTI ».

94 Code des transports, art. L. 1221-1 et s.

95 L'Île-de-France représente un cas particulier, puisque l'organisation de ses transports est confiée à une structure spécifique, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

96 Code des transports, art. L. 1213-3-1.

Le département est l'autorité organisatrice des services routiers de transports publics interurbains réalisés principalement à l'extérieur des périmètres de transports urbains. La compétence départementale s'étend aux services réguliers, aux services à la demande et aux services scolaires. Ces services sont inscrits au plan départemental de transport.

Au niveau des communes, les transports publics urbains de personnes sont effectués dans les périmètres de transports urbains, qui correspondent au ressort territorial de la commune ou du groupement ayant reçu mission de l'organiser. Les autorités urbaines décident de leur périmètre d'intervention sous l'autorité du préfet, après avis du ou des conseils généraux concernés dans le cas où le périmètre de transports urbains comprend le territoire de plusieurs communes adjacentes. Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les AOTU doivent élaborer des plans de déplacements urbains (PDU) qui définissent les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur le territoire. La loi fixe les objectifs de diminution du trafic automobile, de priorité accordée aux transports en commun, de développement de l'intermodalité, c'est-à-dire de l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement et, plus spécifiquement, de l'association de technologies ou de partenariat d'autorités organisatrices différentes, ainsi que de revitalisation de la marche et du vélo. Cette approche globale prend en compte des thèmes aussi fondamentaux que l'environnement ou la sécurité routière.

## 6.2. LA POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS URBAINS : LES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Après la loi LOTI de 1982<sup>97</sup>, d'autres textes ont déterminé l'élaboration des PDU. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996<sup>98</sup> définissait six orientations générales pour les PDU : la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des modes doux, l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, l'organisation du stationnement, le transport et la livraison des marchandises et l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport du personnel. Elle prévoyait également une révision au terme de cinq ans.

Plus récemment, la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000<sup>99</sup> a renforcé le contenu des plans de déplacements urbains et imposé leur révision en intégrant huit orientations :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants ;
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération ;
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- le transport et la livraison des marchandises ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel ;
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées<sup>100</sup>.

Le code des transports prévoit une déclinaison locale des PDU propre à la région Île-de-France : le plan local de déplacements (PLD<sup>101</sup>). Celui-ci peut compléter le PDU sur certains aspects, en en détaillant et précisant le contenu. Il est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération

97 Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite « LOTI », qui formalise pour la première fois les PDU.

98 Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite « LAURE ».

99 Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite « loi SRU ».

100 Les dispositions relatives au PDU sont codifiées dans le code des transports (art. L. 1214-2).

101 Code des transports, art. L. 1214-30 et s.

intercommunale ou d'un syndicat mixte sur le fondement des orientations fixées au niveau régional. Le périmètre du PLD est arrêté par le représentant de l'État dans le département<sup>102</sup>. À titre d'exemple, le PDU de la région Île-de-France a prescrit le principe des zones à 30 km/h sans les localiser : il revient aux PLD d'en préciser les limites.

La loi urbanisme et habitat du 2 juillet 2003<sup>103</sup> a ensuite fixé un délai de 3 ans pour la mise en conformité des PDU avec la loi SRU et le décret du 27 mai 2005<sup>104</sup> rend obligatoire « l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement », notamment les plans de déplacements urbains.

Enfin, la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005<sup>105</sup> impose l'élaboration dans les 3 ans d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports, la mise en application de ce schéma dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi et l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Pour traiter ces dossiers, on pourra se reporter à la partie 5 – Urbanisme du présent texte.

### 6.3. RÉGULATION DE LA CIRCULATION

Un plan de circulation est défini dans le cadre du PDU afin de réguler la circulation. La tendance est, en plus d'éviter l'engorgement des villes, de réduire sensiblement la circulation globale.

La signalisation routière désigne l'ensemble des signaux conventionnels implantés sur le domaine routier et destinés à assurer la sécurité des usagers de la route, soit en les informant des dangers et des prescriptions relatifs à la circulation ainsi que des éléments utiles à la prise de décision, soit en leur indiquant les repères et équipements utiles à leurs déplacements. Elle comprend deux grands ensembles : d'une part, la signalisation routière verticale, qui comprend les panneaux, les balises, les bornes et les feux tricolores et, d'autre part, la signalisation routière horizontale, constituée des marquages au sol et des plots. La signalisation lumineuse tricolore constitue un dispositif permettant la régulation du trafic routier entre les différents usagers de la route.

Le plan ou schéma directeur de jalonnement est un aspect particulier de la signalisation routière. Il prévoit notamment l'emplacement de l'ensemble des panneaux indiquant aux conducteurs où ils pourront stationner, en fonction de leur destination finale. La mise au point du schéma de jalonnement dans un secteur géographique s'effectue en sélectionnant les informations à retenir aux différents points de choix, ce qui conduit à déterminer précisément l'emplacement des panneaux sur le terrain. Ce schéma contient une carte des pôles de ce secteur, c'est-à-dire les lieux et services intéressant les usagers, une carte des liaisons avec la localisation des carrefours concernés, des fiches-carrefour et des fiches de synthèse.

### 6.4. TRANSPORTS EN COMMUN

#### 6.4.1. Infrastructures

Le choix de modes de transports est déterminé en fonction du débit de voyageurs, de la vitesse

---

102Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite « LOTI », article 28-4.

103Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat.

104Décret n° 2005-608 du 27 mai 2005 relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme.

105 Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

souhaitée, du coût financier ou de l'environnement urbain. Il en existe plusieurs types : le métro, le tramway, le train, le bus, le trolleybus, le funiculaire ou bien le bateau. Certains nécessitent la construction de dépôts. Un transport en commun en site propre (TCSP) est un transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé. Sa mise en service suppose le choix d'une voirie et d'un aménagement urbain adaptés.

#### 6.4.2. Réseau

L'élaboration d'un réseau intègre les dispositions du PDU. Le maillage du réseau est un enjeu d'urbanisation.

#### 6.4.3. Exploitation

##### 6.4.3.1. Relations avec l'exploitant

L'AOTU peut déléguer l'exploitation du réseau à un transporteur privé dans le cadre d'une convention de délégation de service public. Le délégataire assure l'exploitation des services grâce à l'organisation des moyens techniques et humains qu'il met en œuvre. Il assure en outre la commercialisation et la promotion des services, l'entretien et la maintenance des biens mis à disposition par la commune ainsi que la gestion de l'espace dédié aux transports publics.

##### 6.4.3.2. Participation financière du délégant : taxe « versement transport »

Le délégant participe financièrement d'une part au transport scolaire et d'autre part au transport des personnes au travers de la taxe « versement transport ».

La taxe « versement transports »<sup>106</sup> se décline de trois manières :

- Entreprises de plus de 9 salariés : ces entreprises paient la taxe « versement transport » à l'URSSAF qui la reverse tous les mois à l'AOTU et en conserve 1 %. Les centres URSSAF envoient des états mensuels et annuels qui mentionnent les coordonnées des entreprises concernées, les entreprises exonérées. Une fois le compte du trésorier crédité de la recette, la commune ou l'EPCI émet des titres de recette mensuels, auxquels sont joints les états.
- Entreprises de salariés logés ou transportés sur leur lieu de travail : chaque commune ou EPCI peut rembourser les employeurs qui participent au coût du transport des salariés logés ou transportés sur leur lieu de travail. Le remboursement est effectué par mandat de paiement. Les employeurs sont contrôlés ponctuellement par le service transport et, à cet effet, fournissent des justificatifs sur demande. Une liste des entreprises exonérées est dressée.
- Fondations ou associations déclarées d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est à caractère social : chaque commune ou EPCI peut, par délibération, exonérer de titres de transport différentes fondations ou associations déclarées d'utilité publique. Une délibération, souvent annuelle, établit la liste des organismes bénéficiaires. Le service ayant la compétence transport effectue des contrôles ponctuels sur pièces (bilans d'activité et financiers) afin de s'assurer que ces organismes remplissent toujours les conditions requises. Cette exonération ne donne lieu à aucun mouvement comptable d'avance ou de remboursement.

#### 6.4.4. Transports scolaires

---

106 CGCT, art. L. 2333-64 et pour la région Île-de-France, art. L. 2531-2.

S'ils n'ont pas décidé de les prendre en charge directement, le conseil général ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peuvent confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des communes, établissements publics de coopération intercommunale, syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves et associations familiales. L'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut également confier, par convention, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires au département.

Les familles remplissent un formulaire de demande pour les élèves concernés et y joignent un justificatif de domicile et une copie du livret de famille. Une fois la demande accordée, une attestation est rédigée sur laquelle sont mentionnés les coordonnées de l'élève, son établissement scolaire et le montant du titre de transport. Une liste des élèves pris en charge revêtue du visa du chef d'établissement scolaire est alors dressée.

L'arrêté du 18 mai 2009<sup>107</sup> instaure l'obligation de présence de la liste des passagers à bord des autocars. Il appartient par ailleurs au donneur d'ordre de compter les enfants un à un lors de chaque montée et descente de l'autocar<sup>108</sup>.

#### 6.5. TRANSPORTS INDIVIDUELS

Parmi les modes de transports individuels, on distingue d'une part, les modes motorisés : la voiture, le taxi et les deux-roues motorisés et, d'autre part, les modes actifs : le vélo, le roller et la marche à pied.

S'agissant des taxis, les compétences sont partagées entre la préfecture et les communes ou EPCI. Les documents conservés par les communes ou les EPCI concernent notamment l'activité du chauffeur, le suivi des licences et la commission communale des taxis pour les communes de plus de 20 000 habitants.

Les communes, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité, sont compétentes pour développer des activités d'autopartage (L. 1231-14 code des transports), le covoiturage (L. 1231-15) et le service public de location de bicyclettes (L. 1231-16). En parallèle, elles sont également compétentes pour créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables (article L. 2224-37 du CGCT<sup>109</sup>).

La majorité des documents liés à ces modes de transports figure dans les parties 2 – police et sécurité publique et 7 – gestion du domaine public, voirie et réseau du présent texte.

---

107 Arrêté du 18 mai 2009 modifiant l'arrêté du 2 juillet 2002 relatif aux transports en commun de personnes.

108 Décret n° 2008-828 du 22 août 2008 portant approbation du contrat type applicable aux services occasionnels collectifs de transports intérieurs publics routiers de personnes.

109 Article introduit par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II ».

### **Textes de référence**

- Code des transports.
- Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite « LAURE ».
- Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite « loi SRU ».
- Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat.
- Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II ».
- loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite loi « MAPTAM ».

## **Plan du tableau de tri et de conservation**

6.1. Planification des déplacements

6.2. Régulation de la circulation

6.3. Transports en commun

6.3.1. Réseau

6.3.2. Transport scolaire

6.4. Transport individuel

6.4.1. Taxi

6.4.2. Véhicule mis à disposition

Id.	Typologie des documents	DUA	Sort final	Observations
<b>6.1. PLANIFICATION DES DÉPLACEMENTS</b>				
610/02	Plan local de déplacements, plan cyclable, plan de déplacements d'entreprises ou inter-entreprises, plan pédestre.	Validité	V	
<b>6.2. RÉGULATION DE LA CIRCULATION</b>				
620/01	Plan de circulation.	Validité	V	
620/02	Plan ou schéma directeur de jalonnement (véhicules et piétons) : études, schémas, fiches d'implantation.	Validité	V	
620/03	Régulation centralisée : - procédures ;	Validité	V	
620/04	- statistiques sur le trafic ;	1 an	T	<u>Tri</u> : verser les documents récapitulatifs.
620/05	- rapport d'incidents.	1 an	T	<u>Tri</u> : qualitatif.
620/06	Enquêtes et études sur les modes de déplacement, statistiques, rapports.	1 an	V	
620/07	Comptage routier..	1 an	D	
620/08	Accidentologie : études, rapports.	5 ans	V	
620/09	Relations avec les usagers et les associations : correspondance.	5 ans	T	<u>Tri</u> : qualitatif.
<b>6.3. TRANSPORTS EN COMMUN</b>				
<b>6.3.1. Réseau</b>				
631/01	Conception et création de lignes de bus, de tramway, de métro, implantation de gares : étude d'impact et de faisabilité.	10 ans	V	
<b>6.3.2. Transport scolaire</b>				
632/01	Inscription des élèves : listes et dossiers de demande (formulaire, copie du livret de famille, justificatif de domicile), attestation de prise en charge.	2 ans	D	
632/02	Liste des élèves effectivement pris en charge.	10 ans	D	<u>Justif. DUA</u> : il s'agit d'une pièce justificative de dépense.



Id.	Typologie des documents	DUA	Sort final	Observations
<b>6.4. TRANSPORT INDIVIDUEL</b>				
<b>6.4.1. Taxi</b>				
641/01	Dossier individuel de chauffeur : carte professionnelle délivrée par la préfecture, certificat préfectoral d'aptitude médicale, attestation de suivi de formation, justificatif de domicile, attestation d'assurance, permis de conduire, documents relatifs à la discipline (arrêtés de mesures individuelles, copie des contraventions, procédure répression des fraudes), etc.	Validité	D	
641/02	Dossier « voiture » ou de suivi d'une licence taxi : historique des titulaires successifs, assurance, carte grise, impôts, contrôle technique, transfert de matériel, arrêté de délivrance de la licence, autorisation de stationnement.	Validité	D	
641/03	Commission communale des taxis : procès-verbal.	1 an	V	
641/04	Règlement de l'industrie du taxi : arrêté.	Validité	V	
<b>6.4.2. Véhicule mis à disposition</b>				
	Dossier de prêt (contrat, justificatif, correspondance) :			
642/01	- à titre gratuit ;	1 an	D	
642/02	- à titre onéreux.	10 ans	D	