

Congrès International de l'ATEC
30 et 31.1.2007

**Une tentative de transcription et d'ajustement du concept
du P.D.U. en Grèce**

Par : **A. Tsoukala⁽¹⁾, Ch. Taxiltaris⁽²⁾, G. Mintsis⁽²⁾ et S. Basbas⁽³⁾**

Résumé

L'élaboration de P.D.U. est une pratique courante et relativement bien rodée pour les agglomérations françaises d'une population supérieure à 100.000 habitants. Une batterie législative (LOTI, LAURE, SRU) sert de guide à un savoir-faire unique en Europe, de par son originalité et ses fondements à la fois scientifiques (pluridisciplinarité) et socio-économiques (participation, représentativité, concertation).

Quant à la pratique de l'aménagement des transports urbains en Grèce, il n'y a pas de principes communément admis, si ce n'est que de techniques de régulation de la circulation et du stationnement urbains.

Ce n'est que très récemment que la notion de la mobilité durable commence à préoccuper spécialistes et hommes politiques en Grèce, sans pour autant que cette sensibilisation parvienne à créer une alternative stratégique et méthodologique en matière de gestion de la mobilité et d'aménagement des transports urbains.

Ce diagnostic nous a amené à une tentative de transcription et d'ajustement du concept du P.D.U. en Grèce. Ainsi un projet de recherche appliquée, qui sera présenté par cette communication, est en cours. Ce projet est co-financé par le Secrétariat Général de Recherche et de Technologie (Grèce), le Fonds Social Européen et la municipalité d'Édessa, impliquée dans ce projet en tant que site d'expérimentation et d'évaluation de cette première ébauche de P.D.U. à la grecque.

1. La pratique courante des études de transport urbain en Grèce

En Grèce, tant dans le domaine des transports qu'en d'autres domaines de l'aménagement urbain, la définition des politiques globales et l'élaboration de plans stratégiques ne sont pas des exercices institutionnalisés et nettement réglementés.

Ainsi il y a un manque évident en matière de culture technique de l'aménagement urbain. Cet hiatus ne saurait être comblé par quelques

⁽¹⁾ Doctorante

⁽²⁾ Professeur Transport à l'Université Aristote de Thessalonique

⁽³⁾ Maître de Conférences à l'Université Aristote de Thessalonique

tentatives, rares sans conséquence ni continuité, de planification stratégique concernant Athènes et Thessalonique (les deux grandes agglomérations du pays). Ce problème ne pourrait non - plus être résolu par des projets multiples à court/ moyen terme d'aménagements isolés et individualisés ou par des projets de gestion des infrastructures urbaines. Et pourtant c'est cette pratique irrationnelle qui gouverne presque toute la production de plans d'aménagement urbain y compris l'élaboration de plans de transport urbain. Il en résulte l'examen de sous - ensembles et non pas de l'ensemble des paramètres de la planification, conduisant à des solutions empiriques et souvent partielles, sinon partiales.

Plus particulièrement l'élaboration de plans de transport urbain n'obéit guère à des normes ou modalités techniques stables reconnues et communément acceptées. C'est le maître d'œuvre qui se charge de la tâche de rédaction ad hoc de normes et de définition de standards en amont de l'étude proprement dite. Cela compromet sans doute l'objectivité et le rationalisme qui devraient gérer toute approche d'aménagement de transport urbain. Les projets courants qui s'inscrivent dans cette logique, même ceux qui s'inscrivent dans le long terme, ont du mal à aller plus loin que les simples plans de circulation et de stationnement. La notion de mobilité durable est pratiquement ignorée, comme d'ailleurs les notions d'intermodalité, d'interdisciplinarité et d'intercommunalité.

La plupart des projets de transport urbain en Grèce traitent plutôt des flux (notamment des flux de véhicules) que des déplacements. Ils s'inspirent en définitive par le fonctionnalisme archaïque dont personne ne se réclame plus dans les pays développés. Toutefois il ne faudrait pas négliger quelques tentatives de planification de T. U.* qui se situent plutôt dans un contexte de recherche universitaire et puisent leurs principes et leurs outils méthodologiques aux notions du droit au transport et à la mobilité durable.

2. Les différences fondamentales entre le concept du P.D.U. et la pratique courante des plans de circulation en Grèce

Les études des transports urbains élaborées après 1985 pour le compte de la presque totalité des moyennes et grandes villes grecques traitent principalement, sinon exclusivement, des flux des véhicules (circulation) et des stocks des véhicules (stationnement). Ces études s'intéressent peu ou pas du tout à la mobilité des personnes. La notion du déplacement, qui normalement doit se trouver à l'épicentre de l'intérêt du planificateur et de l'aménageur, recule devant une démarche de gestion du trafic et du stationnement, avec souvent quelques excès de zèle inexplicables, qui aboutissent à des piétonisations massives dans le centre-ville. Les produits de ce genre d'approches souffrent d'incohérence, de discontinuité et finalement d'inefficacité par rapport aux objectifs d'amélioration des conditions de circulation et de stationnement des véhicules.

* Transports Urbains

Il va de soi qu'une telle conception de la planification des transports urbains se trouve aux antipodes du concept du P.D.U. qui est né grâce à une réflexion globale et radicale sur l'aménagement des transports urbains et traite du déplacement comme une activité humaine d'ordre social, économique et culturel évoluant à travers l'espace public. Or l'espace public doit assurer le bon déroulement du déplacement dans des conditions de sécurité, de confort physique et psychologique voire d'esthétique, d'écologie et d'économie de temps et d'argent. Tout un arsenal législatif (LOTI, LAURE, SRU) et réglementaire technique (cahiers des charges, termes de références etc.) stipule l'obligation de respect, dans toute démarche de P.D.U., des principes de la globalité, de la cohérence, de la transversalité, de la coordination et de la concertation. Autrement dit il s'agit de l'intermodalité (dans le sens de la complémentarité des différents modes de transport, accordant tout de même la prépondérance aux modes doux : marche à pied, T.C., vélo), de l'intercommunalité et de l'interdisciplinarité.

Par le tableau suivant on essaie de systématiser et de codifier les différences majeures entre P.D.U. et les études de transport urbain (plans de circulation et de stationnement) toujours en vigueur en Grèce.

Tableau 1 : Différences entre P.D.U. et études de T.U. en Grèce

P.D.U.	Études de T.U. en Grèce
<i>Composantes du système de la mobilité</i>	
<ul style="list-style-type: none"> notion du déplacement étude globale de toutes les composantes des déplacements urbains 	<ul style="list-style-type: none"> notion du trafic traitement prioritaire de la circulation et du stationnement dissociation du tandem circulation - stationnement
<i>Usagers du système des T.U.</i>	
<ul style="list-style-type: none"> étude des caractéristiques de toute catégorie d'usagers avec priorité aux usagers vulnérables traitement obligatoire des personnes à mobilité réduite 	<ul style="list-style-type: none"> pas de référence spécifique à la notion de l'usager des T.U. tendance récente : la prise en compte, non - obligatoire, des personnes à mobilité réduite
<i>Cadre géographique</i>	
<ul style="list-style-type: none"> champ d'application : aire de déplacements quotidiens – définition d'un périmètre de transport urbain démarche imposée par la loi pour toute agglomération avec plus de 100.000 habitants aire d'étude : le P.T.U., voire une aire d'influence élargie 	<ul style="list-style-type: none"> champ d'application : la ville (le plus souvent la ville monocommunale à quelques exceptions près, p. ex. Thessalonique) ou le centre ville démarche non-obligatoire champ d'étude : comme le champ d'application, avec, rarement, une aire d'influence élargie
<i>Horizon</i>	
<ul style="list-style-type: none"> plan à moyen - long terme ≈ 10 ans 	<ul style="list-style-type: none"> horizons divers pas d'obligation de recommencer l'exercice, une fois au terme de l'horizon de l'étude

<i>Termes de référence techniques</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • termes de référence systématisés et réglementés 	<ul style="list-style-type: none"> • absence de termes de référence communs et réglementés • le maître d`œuvre - bureau d`études - rédige des termes de référence ad hoc soumis à l`approbation du maître d`ouvrage
<i>Intercommunalité</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • condition sine qua non pour l`élaboration du P.D.U. de toute agglomération multicommunale • coopération - concertation des pouvoirs municipaux et des instances techniques et administratives respectives • maître d`ouvrage : une institution intercommunale compétente, habituellement l`Autorité organisatrice des transports 	<ul style="list-style-type: none"> • en général l`intercommunalité est exclue, car l`initiative appartient à chaque municipalité individuelle, faute d`instances intercommunales compétentes institutionnalisées, à une exception près, celle de Thessalonique, où l`Organisme du Schéma Directeur d`Aménagement Urbain joua le rôle du maître d`ouvrage
<i>Intermodalité</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • traitement privilégié des modes alternatifs doux, marche à pied, vélo, T.C. • promotion du fonctionnement complémentaire des différents modes et sous-systèmes de T.U. 	<ul style="list-style-type: none"> • principe pratiquement ignoré • tendance récente, encore timide, de création de parcs relais (métro d`Athènes) ou de parkings de dissuasion (au périmètre de l`hypercentre de Thessalonique)
<i>Interdisciplinarité</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • interdisciplinarité assurée par principe. Equipes techniques avec participation d`urbanistes, ingénieurs transport, architectes, économistes, sociologues etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • interdisciplinarité pratiquement ignorée
<i>Rapport avec d`autres plans d`aménagement urbain</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • coordination imposée par la loi • compatibilité - cohérence avec les ScoT et P.L.U. 	<ul style="list-style-type: none"> • absence de coordination entre urbanisme et transport. En règle générale les études de T.U. tiennent compte de Schémas Directeurs d`Aménagement Urbain élaborés empiriquement (là où de tels documents existent) • le rapport entre urbanisme et transport se limite à l`indication (plans d`occupation de sols) de la localisation d`activités ayant un caractère de générateur de déplacements

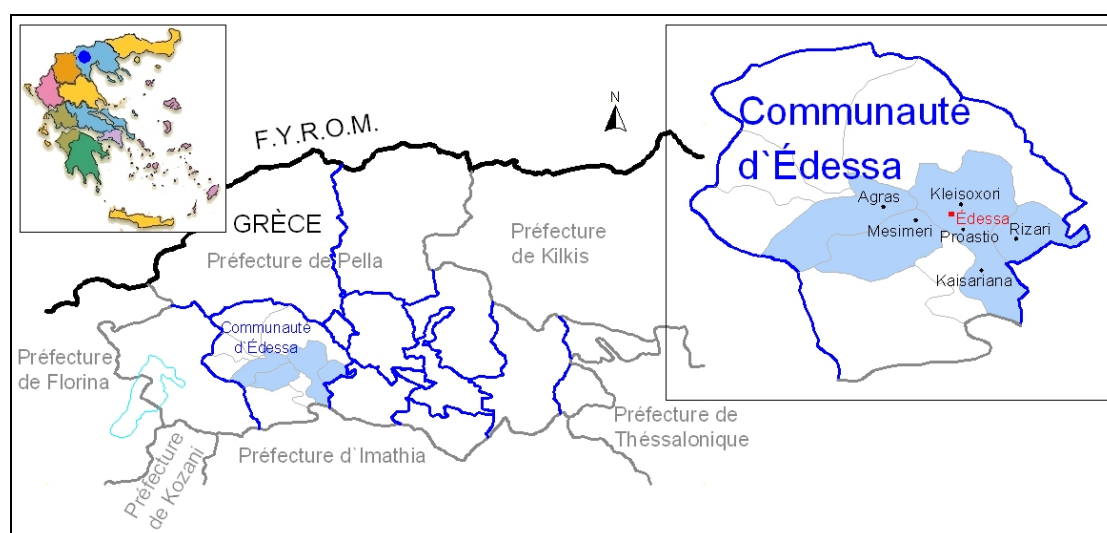
<i>Sécurité de déplacements</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • traitement globale de l'insécurité objective et subjective (insécurité ressentie) • approche de prévention 	<ul style="list-style-type: none"> • examen des accidents • définition des "points noirs" d'insécurité • approche curative
<i>Transport de marchandises en ville</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • composante à part entière d'un P.D.U. • effort de minimisation des frictions entre transport de marchandises et transport de personnes 	<ul style="list-style-type: none"> • mesures isolées - définition de places et d'horaires d'approvisionnement des entreprises
<i>Participation - concertation</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • participation des citoyens par principe • concertation permanente durant l'élaboration d'un P.D.U. 	<ul style="list-style-type: none"> • absence de participation citoyenne • absence de groupes civils organisés d'opinion et de revendication en matière d'aménagement urbain
<i>Suivi et évaluation</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • processus continu par principe • évaluation continue des réalisations • évaluation périodique (tous les 5 ans) des P.D.U. et révision, si nécessaire 	<ul style="list-style-type: none"> • absence de suivi des réalisations • absence d'évaluation ex post systématique
<i>Propositions pour réalisation</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • définition d'orientations stratégiques • élaboration de propositions de mesures et de travaux coordonnés suivant le contenu et l'horizon de réalisation dans le cadre des orientations stratégiques décidées 	<ul style="list-style-type: none"> • absence de stratégie - approche à coup par coup • réalisation aléatoire des mesures proposées
<i>Ressources financières</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • montage budgétaire à partir de ressources communales et intercommunales (p.ex. versement transport) 	<ul style="list-style-type: none"> • budget communal incorporant des ressources forfaitaires provenant de l'administration centrale

On se limite ici de manière délibérée à la comparaison, point par point, des P.D.U. aux études de T.U. en Grèce, sans s'étendre à une analyse comparative entre P.D.U., études de T.U. en Grèce et études respectives dans d'autres pays européens. Une telle analyse dépasserait le cadre d'une seule communication, alors que les P.D.U. de par leur caractère réglementaire et institutionnalisé et grâce à la réflexion scientifique approfondie et pluridisciplinaire, qui a conduit à leur instrumentalisation, constituent sans doute une référence unique en matière de savoir faire dans le domaine de la planification et de l'aménagement des T.U.

3. Un projet inspiré par le P.D.U. pour l'aménagement des transports dans une ville moyenne grecque

Le groupe de recherche sur les transports du Département des Ingénieurs Topographes de l'École Polytechnique de Université Aristote de Thessalonique, qui traditionnellement suit attentivement l'actualité de la recherche et de la technique dans le domaine des Transports Urbains en France et s'en inspire, a réussi à obtenir un financement pour un projet de recherche parrainé par le Secrétariat Général de Recherche et de Technologie. Ce projet qui débouchera sur une Thèse de Doctorat s'est assigné comme objectif la rationalisation de la planification des T.U. en Grèce en puisant notamment au concept du P.D.U.

Un champ d'expérimentation préalable à toute tentative de généralisation d'ordre méthodologique, prenant la forme de recommandation ou d'instruction pour la planification des T.U., a été désigné. C'est la ville d'Édessa, sur laquelle le groupe de recherche avait travaillé pas mal auparavant et dont la municipalité a manifesté sa volonté de participer activement, voire même financièrement, au projet, en tant que maître d'ouvrage.



Plan 1 : L'agglomération d'Édessa

La taille limitée (c'est une agglomération moyenne de presque 30.000 habitants) pourrait être considérée comme un désavantage pour un projet d'envergure. Ce désavantage est plus ou moins équilibré par une structure multicommunale, pas très courante en Grèce. Édessa est le chef - lieu d'une communauté urbaine constituée de 6 communes qui s'étend sur un territoire de 9.800ha.

Dans ce qui suivra on tentera de présenter l'étude des T.U. d'Édessa qui grosso modo suit les pas d'un P.D.U. Plus précisément on présentera la

* Projet de recherche co-financé par le Secrétariat Général de Recherche et de Technologie (Grèce), le Fonds Social Européen et la municipalité d'Édessa

trame méthodologique de l'étude, les premiers résultats du diagnostic disponibles à l'heure actuelle et on annoncera les phases suivantes du projet.

Il faudrait noter qu'Édessa bénéficie d'un cadre naturel exceptionnel, avec un relief rocheux et un plan hydrologique très riche, réputé pour ses cascades impressionnantes. C'est en effet cette richesse naturelle, à laquelle s'ajoute un patrimoine architectural, certes altéré par le temps, mais qui par endroits garde son originalité (mélange d'un immobilier industriel du début du 20^e siècle et d'hôtels particuliers bourgeois) voire son charme nostalgique, qui est à l'origine d'une attitude civique que partagent tant les autorités locales que la population. Il va de soi que ce civisme est un terrain favorable à toute opération d'aménagement et de transport urbain durable.

3.1 Pré-diagnostic et objectifs du projet

Après la constitution de sous - groupes d'enquête et d'étude (étudiants encadrés par un ingénieur – doctorant et piloté par un enseignant - chercheur, membre du corps professoral) des informations ont été recueillies par deux moyens : a) par l'exploitation de documents d'aménagement et de transport urbain concernant Édessa et b) par des interviews avec des responsables locaux politiques et aménageurs.

Ensuite un pré-diagnostic, dont les éléments principaux sont présentés ci-dessous, a été composé.

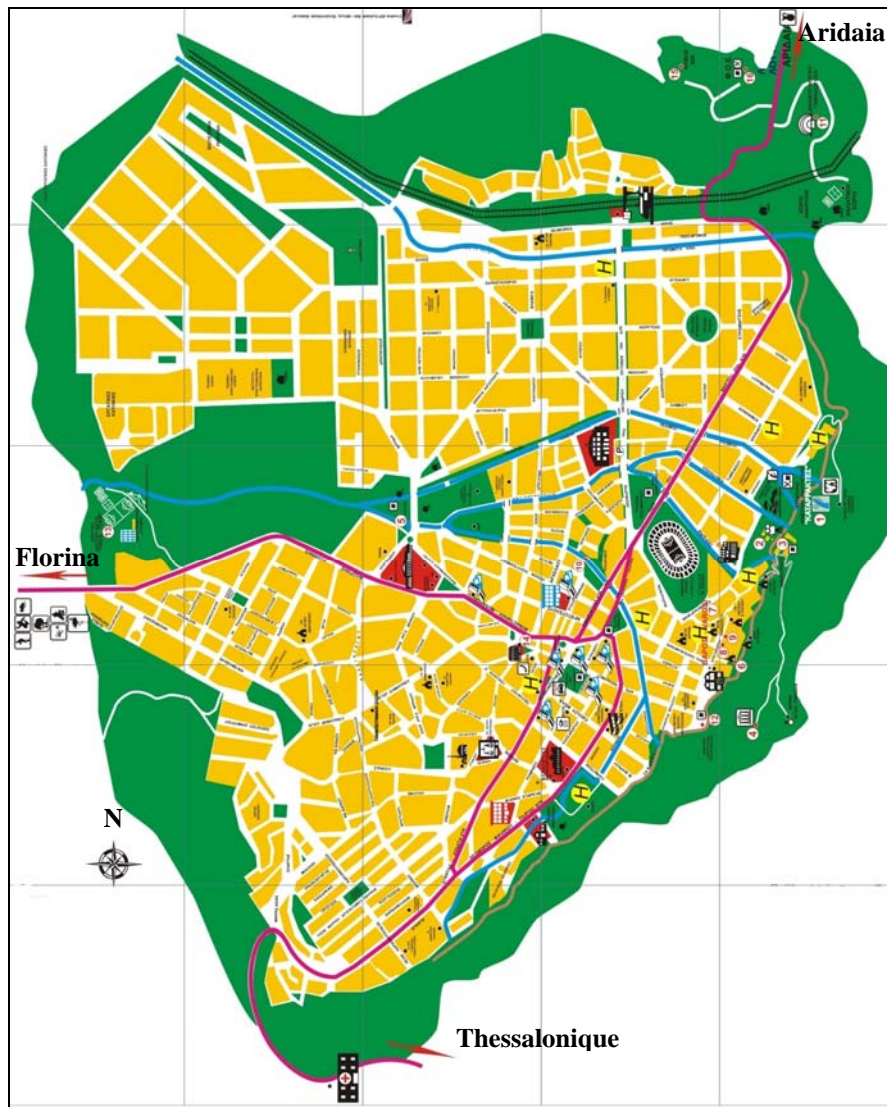
Le tissu urbain est plus ou moins bien intégré à l'environnement. Le vert périurbain se prolonge alors naturellement même dans le centre-ville tout au long des berges de la rivière jusqu'aux voies piétonnes et les espaces publics libres.

La quasi-totalité des activités et des équipements urbains, très centralisés, sont implantés dans une aire d'à peine 7ha.

Les attractions socio-culturelles et touristiques sont regroupés à l'est, où se trouve l'ancien quartier résidentiel, sur le rocher au ras même des chutes d'eau. Néanmoins tous le secteur central commercial contemporain et le quartier traditionnel ont gardé la mixité, c'est à dire que l'habitat cohabite avec des activités tertiaires.

La voirie traditionnelle du centre ville a une forme radioconcentrique alors que le nouveau secteur résidentiel a été créé suivant une trame viaire quasi isotrope à l'Hippodamus.

Or ce qui conditionne le fonctionnement du système viaire de toute l'agglomération est la RN2 (axe important avec un trafic considérable de P.L.) qui traverse pratiquement toute l'agglomération dans le sens est-ouest, créant une rupture plus ou moins violente de la continuité du tissu urbain.



Plan 2 : La ville d'Édessa (source: www.edessa-city.gr)

L'absence de réseau de transport collectif urbain est une pathologie du système de transport d'Édessa. Une tentative d'organisation en 2005 d'un réseau de quatre lignes diamétrales a échoué et à leur place des lignes radiales, indépendantes les unes aux autres, sans interconnexion, ont été créées imposant alors des ruptures de charge dissuasives.

D'après les résultats d'enquêtes antérieures 78% des déplacements quotidiens se font à pied, grâce notamment à l'échelle limitée des distances à parcourir. Pourtant des symptômes de saturation de la voirie sont souvent manifestes. Cette saturation affecte tant la circulation que le stationnement des véhicules en centre-ville.

La mobilité quotidienne tous-modes est de l'ordre de 1,7 déplacements par habitant.

Or ce qui affecte le plus la qualité de l'espace viaire et même plus généralement la qualité du cadre urbain dans son ensemble est un trafic de transit qui représente près de 60% du trafic total de l'agglomération. Dans ce

trafic de transit la part des véhicules lourds est insupportablement élevée. Elle atteint 70%. Ces constatations amènent de manière quasi naturelle à l'obligation de réagir par la définition, pour commencer, d'objectifs d'aménagement rationnel du système des T.U. (infrastructures et gestion des infrastructures) d'Édessa :

- Hiérarchisation de l'espace viaire : voies de circulation de différentes catégories, plus voies piétonnes, places, espaces de rassemblement.
- Encouragement d'une mobilité alternative, sachant qu'on part d'un point stratégiquement fort, compte tenu de la part déjà élevée de la marche à pied. Plus précisément :
 - encouragement de l'usage du vélo
 - organisation d'un système durable de transport en commun
 - prise de mesures pour la promotion de l'intermodalité.
- Prise de mesures de sécurité routière dans toute l'agglomération et notamment dans la zone d'influence de la RN2.
- Réaménagement de la partie urbaine de la RN2 après l'ouverture de la rocade de contournement – sud qui est en voie de réalisation.
- Accessibilité assurée pour tous les citoyens vers toute zone d'activité et d'habitat.
- Encouragement du co-voiturage pour tout déplacement en V.P. et notamment pour les déplacements ayant un motif obligatoire.
- Régulation des transports de marchandises et des livraisons.
- Lutte contre le bruit et la pollution automobile.

3.2 Le diagnostique

Une enquête ménage (plus de 200 ménages sont concernés) est en cours de réalisation. Cette enquête s'appuie sur un questionnaire divisé en deux : la première partie concerne la mobilité dite révélée alors que la deuxième partie explore les intentions et les préférences déclarées des enquêtés.

Les premiers résultats de l'enquête sont déjà exploitables d'autant plus qu'ils peuvent être commentés en fonction de résultats d'études antérieures et de constats concernant l'offre de transport (état de l'infrastructure viaire).

3.2.1 Accessibilité et mobilité

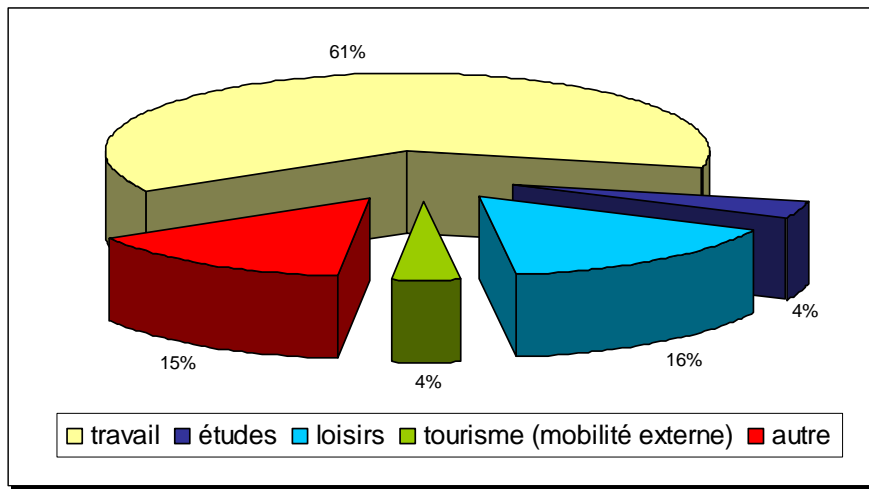
Des contradictions concernant l'état des infrastructures se sont apparues.

Le noyau piétonnier du centre-ville avec les places et une trame verte offrent des conditions d'accessibilité piétonne dans le centre-ville plus ou moins correctes. Par contre la voirie banalisée dans le centre-ville est peu généreuse pour le piéton (trottoirs inexistantes ou trop étroits, stationnement illégitime, absence d'aménagements spécifiques pour les handicapés et autres usagers vulnérables de la voirie). Par contre la partie résidentielle nord avec son plan de voirie orthogonal est en principe assez accueillante pour le piéton.

Les principaux motifs des déplacements à pied sont les loisirs et les achats, alors que le travail se trouve à la troisième position. La plupart des déplacements à pied ont une durée maximale de 10 minutes. Or la marche à pied qui dure presque 30 minutes représente une part non-insignifiante.

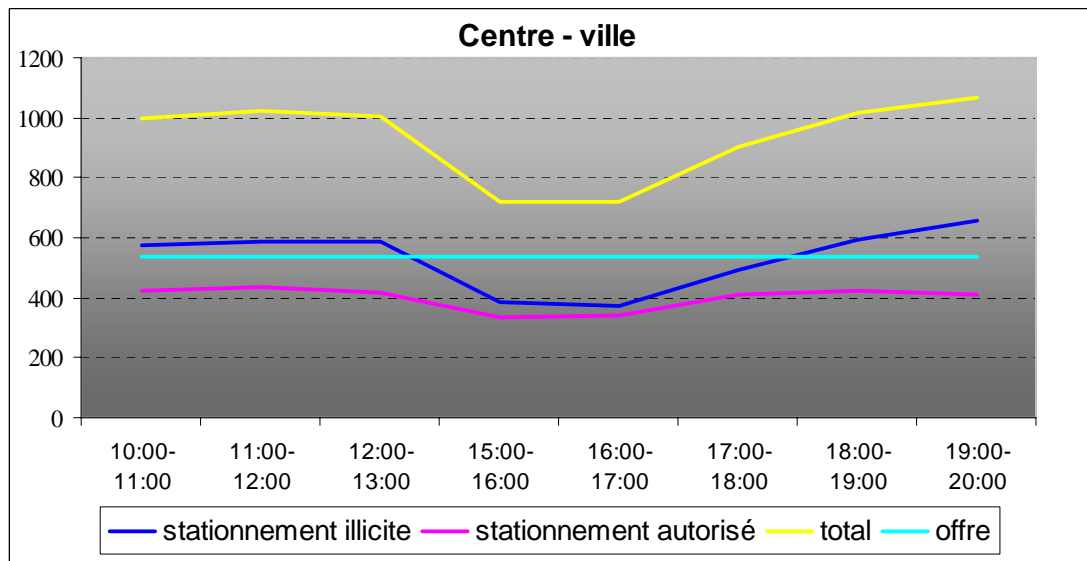
Ce qui est frappant est l'absence de tout aménagement pour le vélo, alors qu'une large partie de la surface urbaine, sur toute la trame orthogonale, est bien prédisposée pour accueillir et encadrer les cyclistes.

Quant à la mobilité automobile (cf. graphique 1) il apparaît clairement une préférence nette en faveur de la V.P. pour des motifs de déplacement obligés.



Graphique 1 : Motifs de déplacements en V.P.

En matière de stationnement les résultats des observations faites jusqu'à maintenant témoignent d'un système en vigueur tout à fait irraisonnable, étant donné que pendant la période de pointe de la demande de stationnement (marché et services ouverts) le stationnement illicite en centre-ville dépasse 65%. La fluctuation de la demande figure graphique 2.



Graphique 2 : Variation de la demande de stationnement

En tout état de cause le stationnement est considéré comme un paramètre conditionné par la mobilité, donc intimement lié à la circulation des véhicules et aux motifs des déplacements en V.P. en amont et en aval du stationnement proprement dit.

A noter que quatre espaces vides à la limite nord du centre-ville, qui pourraient être organisés comme parcs de dissuasion, sont inexploités.

Soulignons en fin que les livraisons et plus généralement le transport de marchandises est laissé pour compte générant, ou au moins accentuant, le dysfonctionnement de la circulation et du stationnement, voire même l'insécurité des piétons.

3.2.2 Qualité du cadre de vie et tendances d'urbanisation

L'insécurité routière est beaucoup plus préoccupante dans la voire périphérique (47 accidents entre 2001 et 2004, ayant tous eu lieu en dehors du centre).

Or l'insécurité perçue, qui sera abordée lors des prochains stades du projet, ne doit pas être négligée, compte tenu de la traversée d'Édessa par un trafic de transit lourd et des vitesses moyennes de parcours qui atteignent 35km/h.

Le bruit et la pollution atmosphérique seront, faute de données directes, pris en compte, moyennant une approche corrélative avec des paramètres de trafic et de bruit-pollution disponibles et analysés dans d'autres agglomérations.

L'état du cadre bâti est mutatis mutandis acceptable.

D'ailleurs une opération de réhabilitation qui est en cours dans le quartier traditionnel contribuera sans doute à une plus value du cadre urbain dans toutes ses composantes.

Signalons en fin que la géomorphologie conduit à l'extension de l'urbanisation vers le nord, où des foyers suburbains et périurbains s'implantent petit à petit. Or l'absence de transport en commun conduit ces populations à la dépendance absolue par l'automobile.

3.3 Les pas suivants : vers un P.D.U. à la grecque

Le diagnostic sera présenté et discuté avec les autorités locales, les représentants du monde associatif et les représentants des différentes chambres professionnelles. La consultation, on l'espère bien, sera productive et mobilisatrice pour toute force civile vivante d'Édessa. Cette démarche sera adoptée aussi pour la présentation des scénarios alternatifs et l'analyse du

scénario optimal, qui auparavant aura été évalué suivant une approche multicritère.

Dans tout ce qui a été réalisé jusqu'à maintenant ainsi que dans tout cela qui suivra jusqu'à l'achèvement du projet, l'empreinte du concept du P.D.U. est visible. Sans doute la démarche a un caractère innovant pour la Grèce et normalement les praticiens de l'aménagement urbain et plus particulièrement les spécialistes du transport devraient se sentir concernés.

Les innovations introduites et testées dans la planification - pilote du système des T.U. d'Édessa, à l'instar du modèle P.D.U., pourraient constituer un nouveau mode général de planification des T.U. en Grèce, c'est à dire un P.D.U. à la grecque, sont récapitulées ci-dessus :

- Examen de toutes les composantes du système des déplacements urbains.
- Prise en compte de tous les groupes des usagers et notamment des usagers vulnérables.
- Intermodalité – intercommunalité – interdisciplinarité.
- Approche stratégique en amont de tout projet sectoriel ou d'application.
- Compatibilité des objectifs et des priorités du plan des déplacements avec les objectifs et priorités des documents d'urbanisme.
- Approche globale de la sécurité routière.
- Organisation des livraisons et du transport de marchandises en ville.

Rappelons que la pratique courante actuelle de la planification des T.U. en Grèce renvoie aux plans de circulation français des années 1970, conformes à la Loi d'orientation foncière de 1967. L'évolution vers l'institutionnalisations des P.D.U. est avant tout passée par l'évolution de la base conceptuelle de la planification : abandon de la notion du trafic et adoption de la notion du déplacement comme l'objet à traiter. Or cette évolution ne serait jamais effective sans une volonté politique ferme et cordonnée du niveau du pouvoir local avec le niveau du pouvoir central. Il va de soi que l'adoption du modèle du P.D.U. en Grèce est également soumis aux mêmes conditions maîtresses de renouveau de la planification des transports urbains.

Bibliographie

1. *Certu*, "Plans de Déplacements Urbains - Guide", 1996
2. *Ademe - Certu*, "Plans de Déplacements Urbains. Prise en compte de marchandise - Guide Méthodologique", 1998
3. *Ademe - Certu - DTT - Gart*, "Bilan des P.D.U. de 1996 à 2001. De la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie à la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains.", Novembre 2002.
4. *Ademe – Certu*, "ScoT et déplacements. Problématique et méthodes.", 2004

5. *Certu*, "La concertation dans les PDU. Pourquoi? Avec qui? Comment?", Janvier 2003
6. *Certu*, "La sécurité routière dans les plans de déplacements urbain : approche et méthode", 2004
7. *Certu*, "Observatoires des plans de déplacements urbains. De la méthode aux indicateurs", 2001
8. *Jean-Marc Offner*, "Le point sur... Les plans de déplacements urbains", PREDIT 2003, La documentation Française, Paris 2006
9. *Jean-René CARRÉ*, avec la collaboration de *Corinne MIGNOT*, "Écomobilité: Les déplacements non motorisés: marche, vélo, roller..., éléments clés pour une alternative en matière de mobilité urbaine", Résultats des recherches menées dans le cadre du PREDIT II (1996-2002), Mai 2003
10. *Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plans*, Final Report - Deliverable D4, 17 December 2004
11. *Taxiltaris Ch.*, "Les structures d'étude des transports urbains grecques et les perspectives de coopération avec le CETUR", Rapport de stage au CETUR, Bagneux, Mai 1990.
12. *MINTSIS G.*, *TAXILTARIS Ch.*, *VLASTOS Th.*, "La mobilité des personnes dans des zones peu denses en Grèce du Nord" Actes du 2^e Congrès International francophone ATEC "Intermodalité et complémentarité des modes de transport", Paris 17-18 Octobre 1994.