

Développer la mobilité durable

Enjeux et objectifs

La gestion des déplacements est une réponse à apporter aux problèmes générés par le développement urbain et son étalement. Si la voiture particulière a largement orienté le développement des territoires depuis les années 60, les besoins de déplacements motorisés doivent aujourd'hui être limités pour s'articuler avec les ambitions durables des territoires et lutter contre les nuisances telles que pollution, bruit, réchauffement climatique... Le développement et l'aménagement du territoire intègrent la nécessité de rééquilibrer les différents modes de déplacements en faveur des modes doux (marche à pied, vélo...).

Afin de mettre en place une politique en faveur de la mobilité alternative à la voiture, il est essentiel d'analyser les motifs et les conditions de déplacement. **La connaissance de la mobilité et de l'offre existante sur le territoire permet de déterminer quels sont les enjeux ainsi que les objectifs et mesures à valoriser pour proposer une offre alternative en fonction des caractéristiques du territoire.**

En effet, la valorisation de cette offre alternative dépendra de la capacité du territoire à y répondre : développer l'offre en transports en commun sera plus facile dans les agglomérations urbaines. Dans les territoires ruraux, il est plus difficile de développer une offre de transports en commun à la fois attractive pour l'utilisateur (fréquences, horaires, prix...) et acceptable sur le plan financier et environnemental.

Les orientations relatives aux déplacements sont étroitement liées à l'aménagement et l'organisation globale du territoire. L'objectif du projet de territoire sera de chercher à soutenir une politique qui renforce les déplacements sur la base de modes plus favorables à l'environnement. De plus, il articule l'implantation des activités, de l'habitat et des aménités à la desserte (existante ou programmée) en

transports en commun et/ou au réseau de liaisons douces. L'article L. 121-1 précise, « l'obligation de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ».

Des mesures concrètes peuvent être adoptées dans le PLU(i) à travers l'organisation de la ville ou du bourg et les interventions sur la voirie qui proposeront un partage équilibré de l'espace public entre tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes...).

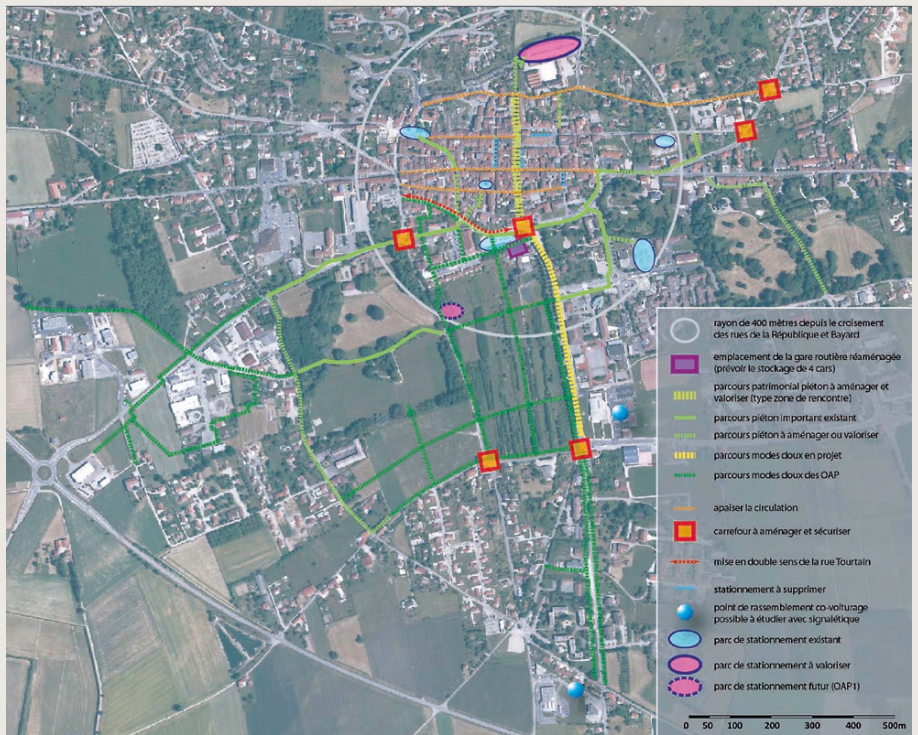
Parallèlement à la mise en place de politiques volontaristes sur la question des transports en commun et des modes de déplacements doux (création de pistes cyclables, itinéraires piétons sécurisés, etc.), des mesures spécifiques, concernant notamment le stationnement privé, peuvent être inscrites dans le PLU.

Le projet de développement proposera des objectifs en matière de mobilité permettant notamment de :

- développer les modes de transports alternatifs à la voiture,
- créer des axes de déplacements doux directs et sécurisés pour desservir les centres urbains,
- urbaniser de préférence à proximité des transports en commun,
- adopter d'une manière générale une stratégie visant à limiter l'étalement urbain, réduisant ainsi le nombre et la distance des déplacements,
- intensifier les secteurs situés à proximité des transports en communs,
- réaménager certains carrefours afin de faciliter les flux de véhicules et la place des modes doux,
- créer des parkings relais périphériques couplés aux transports collectifs,
- créer des parkings à vélos près des gares.

Extrait des OAP du PLU de la Côte-Saint-André : Synthèse des déplacements et stationnement

« Cette orientation d'aménagement et de programmation thématique est issue de la synthèse des ateliers de avec une Commission extra-municipale. La carte de synthèse représente les propositions retenues et relevant de la compétence communale. Elle permet de mettre en avant les orientations de la commune concernant les transports collectifs, les modes doux, la circulation et le trafic, mais également le stationnement. Les objectifs du développement de la mobilité durable de la commune sont clairement représentés ».



Les outils mobilisables

A. Articuler urbanisme et déplacement

Le plan de déplacements urbains (PDU) détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains. Outil global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération, il vise notamment à réduire le trafic automobile, développer les modes alternatifs de déplacements (transports en commun, modes doux), améliorer l'usage des voiries et l'organisation du stationnement. Renforcé par plusieurs lois entre 2000 et 2014, il coordonne des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture, la voirie et le stationnement en intégrant plusieurs enjeux transversaux : la protection de l'environnement, l'intégration entre politiques urbaines et de mobilité, l'accessibilité des transports pour tous ou encore la sécurité des déplacements.

! Pour en savoir plus...

Mobilités et transports | Outils et méthodes : Fiche n°1 Le plan de déplacements urbains, CERTU
<http://www.certu-catalogue.fr/le-plan-de-deplacements-urbains-pdu-pour-une-integration-des-politiques-de-mobilite.html>

● PLU et PDU

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) d'un PLU sont des outils privilégiés pour mettre en place des actions en faveur d'une mobilité durable. Lorsqu'elles portent sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager, les OAP

peuvent localiser et préciser les caractéristiques des voies et espaces publics, en intégrant les principes de la réalisation de voies spécifiques aux modes doux par exemple.

De même, les OAP peuvent prévoir à l'échelle du territoire la réalisation d'un maillage de liaisons douces, permettant de relier à pied ou à vélo l'ensemble des commerces, services, équipements et quartiers de la commune, voire de l'intercommunalité.

Le PLU doit être compatible, s'ils existent, avec le PDU et le SCoT.

● PLUI et PDU

Dans le même principe que pour les PLU, le PLUI doit être compatible, s'ils existent, avec le SCoT et le PDU.

Avec la loi ENE (dite Grenelle II), le PLUI devait tenir lieu de PDU lorsque l'EPCI était Autorité organisatrice de transports urbains (AOTU). Depuis cette loi, le PLUI est un outil intégrateur des différentes politiques publiques, notamment celle des transports et des déplacements.

La loi Alur assouplit le PLUI en rendant notamment facultative cette option : lorsque l'intercommunalité est Autorité organisatrice de la mobilité durable (AOMD), le PLUI peut tenir lieu de PDU. Dans ce cas, c'est le PLUI dans son ensemble qui en tient lieu et non plus seulement les OAP.

Lorsque le PLUI tient lieu de PDU, il comprend un programme d'orientations et d'actions (POA). Ce dernier « comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique des transports et des déplacements » (article L. 123-1).

Le POA comprend les éléments du PDU qui n'ont pas d'impact direct sur l'urbanisme et l'aménagement et qui, à ce titre n'ont pas vocation à être dans les OAP. A titre d'exemple, le POA peut comprendre des éléments programmatiques, des informations sur la gouvernance, sur la mise en place d'un observatoire, ou encore sur la tarification du stationnement.

Les dispositions « déplacements » des OAP ne sont obligatoires que si l'EPCI est dans l'obligation de réaliser un PDU au regard des conditions posées par l'article L. 1214-3 du code des transports. Dans le cas contraire, ces dispositions sont facultatives.

Plus précisément, les OAP « comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, [...] les transports et les déplacements » (article L. 123-1-4) et elles « précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-4 du code des transports » (article L. 123-1-4, 3°).

Il n'est pas obligatoire de disposer d'OAP spécifiques décrivant les dispositions déplacements.

Le PLUi « intégrateur » est l'outil le plus approprié car il reste le meilleur moyen de réussir la traduction opérationnelle des objectifs du PDU à une échelle pertinente.

B. Mettre en place la mobilité durable dans le règlement

► Réduire la place de la voiture et développer les autres modes de transport (piéton, vélo...)

Préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues

Si l'EPCI décide d'élaborer un PLUi tenant lieu de PDU	EPCI obligé de réaliser un PDU en application de l'article L 1214-3 du code des transports	EPCI qui n'est pas obligé de réaliser un PDU en application de l'article L 1214-3 du code des transports
Programme d'orientations et d'actions (POA)	Obligatoire	Obligatoire
Dispositions « déplacements » dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)	Obligatoires	Facultatives

ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés aux transports publics afin de développer les modes doux.

Instaurer des emplacements réservés pour élargir des voies (pistes cyclables sécurisées, etc.) ou créer des liaisons douces. L'article L. 123-1-5, V prévoit que le règlement peut fixer des emplacements réservés pour créer ou élargir les voies afin de développer un maillage de liaisons douces sur l'ensemble du territoire.

Imposer la réalisation de sentiers piétons / vélos pour les futures opérations. Le règlement peut fixer les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagement (article L. 123-1-5, IV, 1°).

Instaurer des emplacements réservés pour prévoir l'installation de parcs relais, d'aires de covoiturage, etc.



- Accès principal pour le quartier sur la RD 43
- Voirie principale
- Voirie de desserte
- Liaisons piétonnes
- Haie existante à conserver
- Haie arborée à créer
- Prairie aménagée pour rétention des eaux pluviales

Extrait des OAP du PLUi de la communauté d'agglomération de Villefranche-sur-Saône : le secteur Les Prés du Marverand

« Le site présente une localisation stratégique en entrée ouest du centre-bourg d'Arnas, au contact d'un secteur déjà urbanisé disposant de commerces et services de proximité à l'est et d'équipements publics de sports et loisirs au Nord. Il profite ainsi d'une desserte par les transports en commun du réseau du Syndicat Mixte des Transports du Rhône à valoriser grâce à un nouvel arrêt (terminus) directement desservi par le mail piétonnier interne à l'opération. En accroche directe sur la route départementale n° 43 et proche de l'extrémité ouest du projet de déviation du Bourg, il est relié aux axes structurants de communication. Trois cheminements dédiés aux modes actifs se trouvent également à proximité, nécessitant d'être prolongés, en bordure de la route de Longsard, à travers le lotissement du Pré du moulin et sur la berge nord du Marverand ».

● Optimiser l'offre de stationnement

Veiller à ce que le nombre de places de stationnement imposé par construction reste limité, voire supprimé, un nombre élevé conduisant à sous-exploiter le foncier pour la construction. La collectivité doit toutefois rester prudente lorsqu'elle supprime ou réduit le nombre de places de stationnement. Dans cette optique, l'article L. 123-1-2 stipule que le rapport de présentation devra établir « un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités ». Ce type de mesure doit s'inscrire dans une politique de stationnement de surface contrôlée, dans le cadre d'une amélioration de la desserte en transports collectifs.

Il s'agira ainsi d'éviter le stationnement sauvage sur l'espace public en proposant de limiter l'offre privée associée à chaque projet immobilier en créant des parkings mutualisés qui répondent aux besoins complémentaires de plusieurs projets proches, mais également à faire jouer la complémentarité d'usage entre des parkings publics et/ou privés existants pour éviter par exemple la construction d'un nouvel ouvrage.

Dans les zones les mieux desservies en offres de transport, lorsque le PLUi tient lieu de PDU, « **fixer un nombre maximum d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments à un usage autre que d'habitation** » (article L. 123-1-12).

Inciter à réduire le nombre minimal de places de stationnement par construction dans les périmètres bien desservis en transports en commun (document graphique et règlement).

Développer la mutualisation du stationnement. Exemple de rédaction de l'article 12.3 du règlement du PLUi de la communauté d'agglomération d'Agen : « *Dans le cas des opérations à caractère mixte, qui associent des surfaces de planchers à destination d'habitat avec des surfaces de planchers à destination de bureaux et/ou de commerce et/ou d'artisanat et/ou d'enseignement, les obligations minimales peuvent être réduites dès lors que les places aménagées satisfont des besoins en stationnement alternatifs, répartis sur des horaires différents* ».

! Pour en savoir plus...

La mutualisation du stationnement, CERTU
<http://www.certu-catalogue.fr/pj-n-2-la-mutualisation-du-stationnement.html>

Prévoir le stationnement des 2 roues en imposant la réalisation d'un nombre minimal de stationnements pour les vélos. Le premier alinéa de l'article L. 123-1-12 prévoit que « *Le règlement fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues aux I et II de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation* ».

La surface de stationnement autorisée pour les commerces est plafonnée à 0,75 fois la surface de plancher. L'article L. 111-6-1 stipule que ce ratio peut être porté à 1 par le PLU(i) si nécessaire.

L'articulation avec les autres outils

A. L'organisation du territoire, premier levier d'une politique de mobilité durable au service des enjeux environnementaux

La question des déplacements est nécessairement articulée avec le développement urbain, la mixité fonctionnelle et les enjeux environnementaux (dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre). Il peut donc être judicieux d'imposer une densité minimale des constructions dans les secteurs à proximité des transports collectifs existants ou programmés (document graphique et règlement). Rapprocher les différentes activités des citoyens, lieu de travail avec celui du domicile, optimiser l'accès aux commerces, services et équipements ainsi qu'aux espaces naturels récréatifs – en un mot favoriser la proximité – est un des leviers majeurs pour répondre aux enjeux environnementaux (réduire l'empreinte écologique de activités humaines), réduire les inégalités (entre les territoires) et améliorer la qualité de vie des habitants (satisfaire les besoins des habitants). La thématique des déplacements est donc aussi abordée dans d'autres fiches et la nécessité de mobilité est à réfléchir en lien avec ces autres thématiques.

B. La nécessaire articulation avec les autres documents

Si le PLU intègre les flux et l'accessibilité dans son projet de territoire, les pièces opposables du PLU régissant les modalités de déplacement sont réduites : cette thématique peut surtout être abordée de manière approfondie dans le cadre d'un SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), d'un PDU (Plan de Déplacements Urbains) ou d'un PLD (Plan Local de Déplacements).

Ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité

Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages
Sous-direction de la qualité du cadre de vie
Bureau de la planification urbaine et rurale et du cadre de vie
Tour Séquoia – 92055 La Défense Cedex
mail : qv3.qv.dhup.dgaln@developpement-durable.gouv.fr
www.territoires.gouv.fr