

## **ANNEXE 9 – AIDE A L'INTÉGRATION DES ELEMENTS REQUISEN TERMES DE MOBILITÉ**

### **COMMENT PRENDRE EN COMPTE LA MOBILITÉ DANS LE PLU ?**

Afin d'éclairer la commune, une ventilation des éléments liés à la mobilité dans les différentes pièces du PLU est suggérée ci-dessous. Cette proposition peut être adaptée au regard du contexte et des enjeux du territoire.

- **Le rapport de présentation :**

Il comprend un diagnostic de l'état existant et des besoins en termes d'offre et d'usage des différents modes de déplacements, en s'appuyant sur des données issues des recensements, des comptages routiers et des enquêtes déplacements récentes. Peuvent être présentés :

- une analyse des déplacements quotidiens des habitants ;
- une présentation des transports collectifs existants ;
- un descriptif des itinéraires routiers et une analyse du trafic ;
- un descriptif des itinéraires modes doux ;
- une analyse de l'aménagement et de l'organisation globale du territoire.

Il établit :

- 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 ;
- une analyse des flux de circulation prévisibles appelés à franchir les passages à niveau.

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :**

Il définit les orientations générales concernant les transports et les déplacements en cohérence avec les orientations définies à un niveau supérieur (SCOT, PCAET, PDM).

Il peut proposer des objectifs en matière de mobilité pour :

- limiter l'étalement urbain, réduisant ainsi le nombre et la distance des déplacements ;
- organiser le partage de la voirie et de l'espace public ;
- favoriser et améliorer la pratique des modes doux ;
- développer et améliorer l'usage des transports en commun ;
- mettre en place une politique de stationnement ;
- développer l'intermodalité et favoriser le covoiturage ;
- améliorer l'accessibilité des PMR.

- **Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) :**

Elles comprennent, en cohérence avec le PADD, des dispositions portant sur les transports et les déplacements.

A l'échelle du territoire, les OAP peuvent, :

- édicter des principes d'aménagement des voies existantes ou nouvelles pour garantir un meilleur partage de la voirie ;
- prévoir la réalisation d'un maillage de liaisons douces et les principes d'aménagements associés permettant de relier l'ensemble des commerces, services, équipements et quartiers ;
- prévoir la localisation ou l'aménagement d'axe ou de site hébergeant un transport en commun ;
- prescrire des formes urbaines denses autour des axes de transports en commun et des gares.

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 des principes de réalisation de voies spécifiques aux modes doux par exemple ou encore les emplacements prévus pour le stationnement.

Par exemple une OAP sectorielle à vocation habitat pourra contenir les principes de répartition de logements, les principes architecturaux et environnementaux à prendre en compte, mais également les principes de desserte (caractéristiques des voies). De même, certains PLU(i) prévoient par exemple une OAP ayant pour but d'assurer le renouvellement urbain le long d'un axe fort de transports en commun. Il s'agit d'une OAP aménagement, mais avec des orientations concernant les déplacements. Les OAP viennent alors préciser et compléter, sur des projets liés à des secteurs particuliers, les orientations et actions définies dans le PADD.

- **Le règlement :**

- a) Le règlement, partie écrite :

Il fixe, en cohérence avec le PADD, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

Pour cela, le règlement peut :

- Imposer une densité minimale dans les secteurs desservis par des transports collectifs (existants ou programmés) présentant un bon niveau de service : emprise au sol minimale et fourchette min/max pour les hauteurs de construction ;
- Fixer les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagements : dimensionnement de la voirie et des espaces réservés aux modes doux en fonction des besoins de circulation, limiter voire interdire les voies en impasse ;
- Prévoir des obligations de réalisation d'aires de stationnement (pour les véhicules motorisés et les vélos) afin d'assurer le stationnement des véhicules motorisés ou des vélos hors des voies publiques. Ces obligations tiennent compte de la qualité de la desserte en transport collectif, de la densité urbaine et des besoins propres au projet au regard des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité ;
- Imposer des cheminements entre voie publique et entrée des bâtiments nouveaux ou réhabilités accessibles aux PMR ;

- Délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif ;

- Imposer la réalisation d'aires de livraisons permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction.

Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés :

- Il peut en préciser le type (en surface, en sous-sol, en silo, sous abri couvert,...) ainsi que les principales caractéristiques (place en pleine terre, imperméabilisée,...) ;

- Il peut minorer ces obligations pour les véhicules motorisés quand les projets comportent plusieurs destinations ou sous-destinations permettant la mutualisation de tout ou partie des aires de stationnement ;

- Il fixe des obligations suffisantes pour les vélos. L'espace réservé au stationnement des vélos doit être sécurisé et facilement accessible. Il possède des caractéristiques minimales fixées par le Code de la Construction et de l'Habitation.

b) Le règlement, partie graphique :

Il peut préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public.

Le règlement peut ainsi définir des emplacements réservés pour :

- la mise en place de sites propres pour les TC ;
- la création, l'élargissement ou l'aménagement de voies en faveur des modes doux afin de développer un maillage sur l'ensemble du territoire ;
- l'implantation de parcs relais ou d'aires de covoiturage afin de favoriser l'intermodalité ;
- l'aménagement ou la création d'aires de stationnements pour les véhicules motorisés et les deux roues.