

# AAP4 TCSP

—

## **Webinaire d'animation collective sur l'articulation « urbanisme- transports »**

# Le PLUi : un outil-clé de l'articulation urbanisme-transport

- Une obligation claire
  - Un rôle stratégique à jouer pour faciliter l'urbanisation autour des axes de TC et donc leur l'usage
  - Objectif renforcé depuis la loi SRU de 2000 et inscrit dans le code de l'urbanisme (L101-2) :
    - Les principes généraux de l'urbanisme s'appliquant aux documents de planification doivent prendre en compte les besoins en matière de mobilité
    - L'action urbaine des collectivités doit notamment satisfaire des **objectifs de diminution des obligations de déplacements motorisés** et de **développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile**
- Les leviers du PLUi pour l'articulation urbanisme - transports
  - Localiser les **urbanisations nouvelles** ou les **générateurs de déplacements** à proximité des TC
  - Favoriser la **densité autour des pôles d'échanges et arrêts de TC**
  - Favoriser la **mixité fonctionnelle** pour limiter les obligations de déplacements
  - **Limiter les places de stationnement des véhicules motorisés** pour inciter la population à utiliser d'autres modes de déplacement
  - Améliorer l'**accessibilité au système de transports publics** en créant des parcs de stationnement ou des parcs relais en périphérie des villes, au terminus des lignes de TC
  - **Aménager l'espace public** pour favoriser l'utilisation des modes actifs (marche et vélo) et les échanges intermodaux

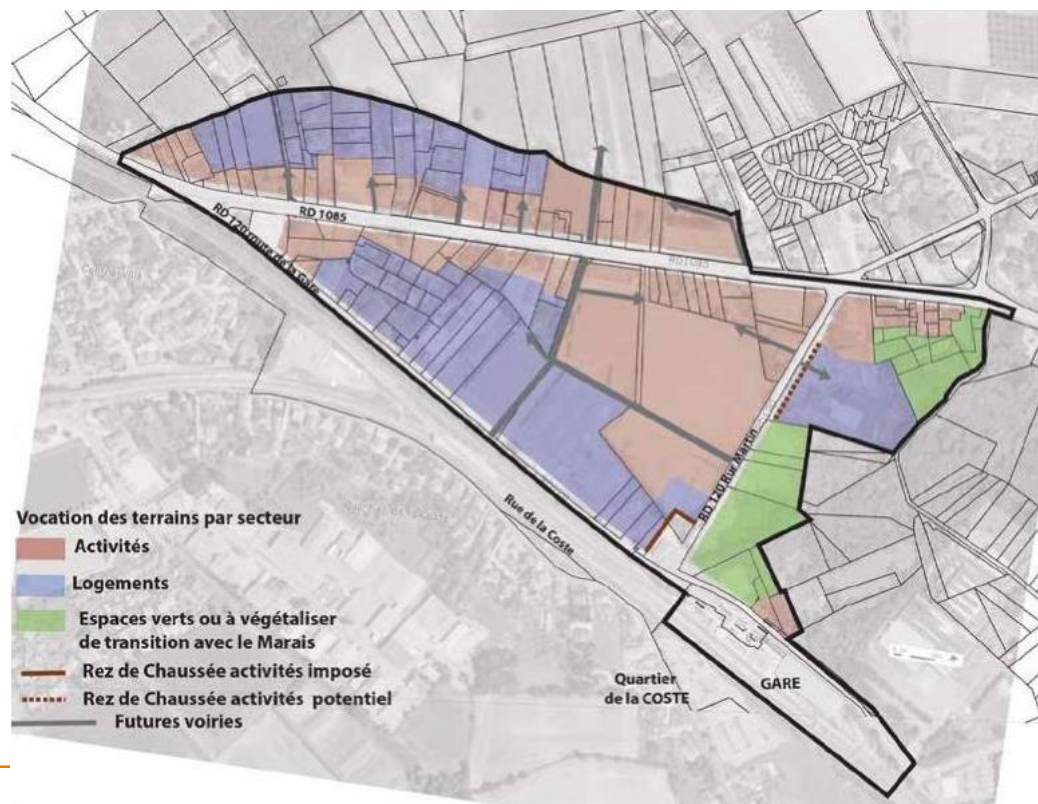
# PADD, OAP, règlement... quels leviers ?

Même lorsque le PLUi ne tient pas lieu de plan de mobilité, il est possible d'agir sur l'articulation urbanisme et transports au sein de différentes parties du document (PADD, OAP et règlement)

- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) arrête les orientations générales et les principes d'organisation de l'espace
  - Fixe des objectifs chiffrés de la consommation de l'espace
  - Peut contenir des éléments graphiques
- Les orientations d'aménagements et de programmation (OAP) traduisent de manière opérationnelle et graphique les orientations du PADD
  - Orientations thématiques ou sectorielles
- En complément des OAP, le règlement fixe
  - des règles générales
  - des règles en matière de construction de places de stationnement privé
  - des emplacements réservés

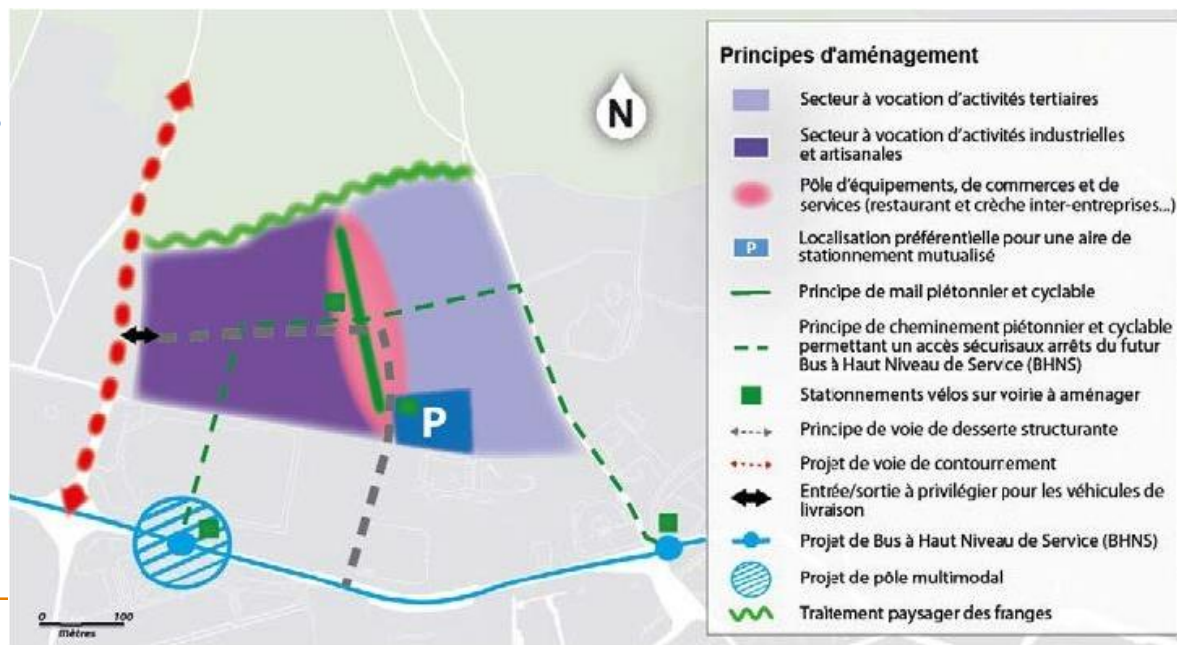
# L'articulation urbanisme-transport collectif dans le PLUi : exemple d'une OAP

- Favoriser la mixité fonctionnelle dans les OAP sectorielles
  - Quels objectifs ?
    - Permet de garantir un fonctionnement équilibré des TC sur une large plage horaire.
    - Utiliser pour diversifier les fonctions urbaines des secteurs de gares et de sites multimodaux
  - OAP du secteur de la gare de Moirans
    - Volonté de redynamiser le quartier
    - Avec des commerces, entreprises, espaces verts et logements
    - Amélioration de la perception des usagers des grands axes



# L'articulation urbanisme-transport collectif dans le PLUi : exemple d'une OAP

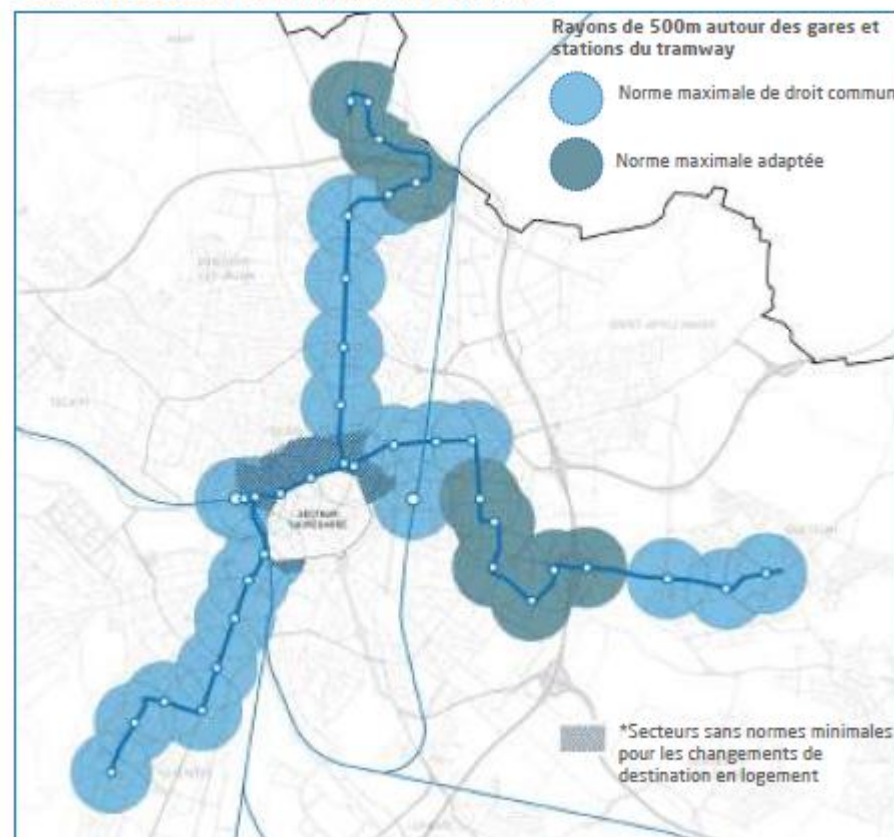
- Améliorer la porosité urbaine autour des arrêts de TC
  - Exemples de leviers pour une OAP de Valence-Romans Déplacements
    - Des itinéraires piétons et vélos accessibles.
    - Des aménagements et une signalétique lisibles
    - Des itinéraires plus directes en ouvrant les impasses
  - OAP d'un secteur d'aménagement d'une nouvelle zone d'activité
    - Prévoir des cheminements piétons et vélos à travers la zone d'activité pour rejoindre
      - Un PEM
      - Des arrêts de bus
      - Des stationnements de vélos



# L'articulation urbanisme-transport collectif dans le PLUi : exemple d'un règlement

- Coordonner la politique de stationnement pour accompagner un usage raisonné de la voiture individuelle
  - Quels objectifs?
    - Près des TC, limiter le stationnement VP à destination pour inciter au report modal
    - Préserver un peu de stationnement
    - Développer du stationnement pour les cycles
  - Article 3 du règlement du PLUi-HD de Dijon
    - Des normes minimales pour ne pas reporter le stationnement VP sur l'espace public
      - Pouvant être supprimées dans certains cas (sites de projet, changement de destination, extension ...)
    - Des normes VP maximales pour les locaux autres qu'habitation
      - Dans un rayon de 500 m autour des gares et des destinations de tramway
      - Différentes selon la destination des locaux (bureaux, commerces, industrie ....)
      - Adaptées dans certains secteurs

SECTEURS DE DESSERTE PAR LE TRAMWAY ET LES GARES



# Ne pas oublier

- L'intérêt d'agir via le PLUi
  - La réflexion à l'échelle intercommunale est pertinente pour articuler urbanisme et TC
  - Associer mixité des fonctions et densité urbaine à une offre TC favorise l'utilisation du TC et son fonctionnement équilibré
  - Favoriser l'intermodalité grâce à une meilleure porosité du tissu urbain pour les modes actifs et des stationnements sécurisés rend les transports publics plus attractifs
- Point de vigilances et limites
  - Les PLUi nécessitent de nombreuses expertises pour leur élaboration voire leur révision
  - Chaque partie du PLUi remplit un rôle et elles ne doivent pas être confondues
  - Moins prescriptives que le règlement, les OAP sont à la fois souples, laissant des marges de manœuvre pour les projets, et contraignantes
  - Certaines règles ou OAP peuvent être difficiles dans leur interprétation (nécessité d'associer étroitement les personnes chargées de l'application du droit des sols à leur élaboration)
  - Le PLUi est un document d'urbanisme qui rend possible l'aménagement avec une vision transversale, mais il n'est pas un outil d'aménagement. D'autres outils sont nécessaires en parallèle (procédures foncières, procédures d'aménagement...)