



# **LE RÔLE DES PLU DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PDU ÎF : INTRODUCTION AU GUIDE PRATIQUE**

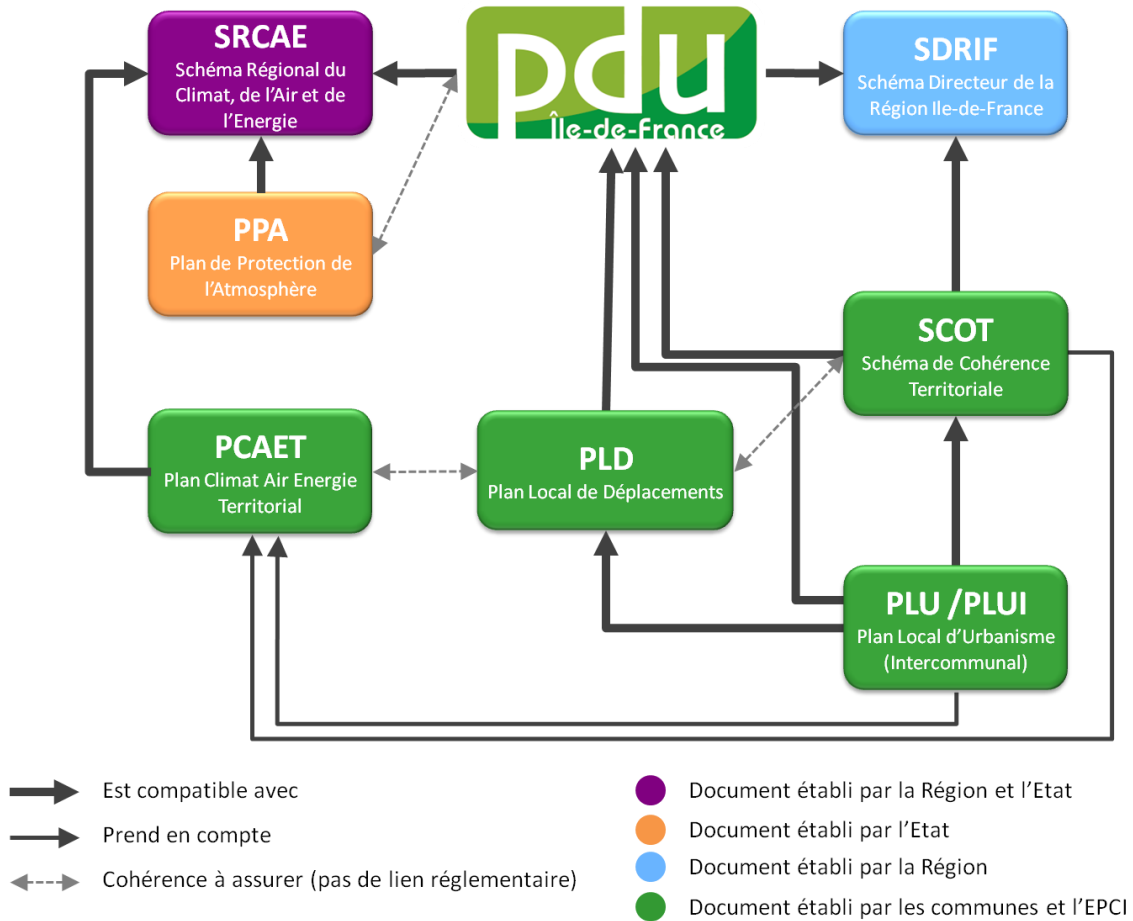
**Compatibilité des PLU avec le PDU ÎF**

Version d'août 2016



# 1. Un système cohérent de planifications en matière d'aménagement et de transport en Ile-de-France

Plusieurs niveaux de planification sont élaborés en Ile-de-France concernant l'aménagement, les transports et l'environnement à l'échelle régionale et à l'échelle locale.



Le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), document d'aménagement et d'urbanisme approuvé par décret en conseil d'Etat le 27 décembre 2013, donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Comme le dispose l'article L123-1 du code de l'urbanisme, « ce schéma détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques ».



Cette approche spatiale de l'aménagement s'inscrit dans une approche stratégique du développement francilien, intégrant l'ensemble des thématiques permettant de répondre aux grands enjeux régionaux. Ainsi, le SDRIF définit un modèle de développement durable bâti sur des principes forts d'aménagement (densité, intensité, mixité, polycentrisme, résilience, subsidiarité) et trois grands piliers sur lesquels s'appuie le projet spatial régional :

- Relier-structurer, pour répondre aux principes de proximité et de rayonnement par une métropole plus connectée, plus durable, plus intense ;
- Polariser-équilibrer, pour répondre aux principes de compacité et de densité, par une métropole plurielle, vivante et attractive ;
- Préserver-valoriser, pour répondre aux principes de robustesse et d'identité par une métropole plus verte et vivante.

L'objectif du SDRIF de « concevoir des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile » se décline sous la forme de quatre grands enjeux :

- Renouveler le modèle de transport en renforçant massivement le réseau de transport en commun, en généralisant les modes alternatifs à la voiture et en favorisant un partage plus équilibré de la voirie ;
- Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains en optimisant la gestion des trafics et en développant l'offre des réseaux de surface ;
- Structurer des bassins de déplacements moins dépendants de la voiture individuelle en renforçant l'offre de modes alternatifs au sein des bassins de vie et en développant des polarités organisées en véritables lieux d'intermodalité ;
- Promouvoir les nouveaux systèmes de mobilité.

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) s'inscrit dans la même logique que le SDRIF sur les questions relatives aux déplacements, ainsi que sur le projet d'aménagement qui sous-tend une mobilité plus durable. La quasi-totalité des actions du PDUIF sont susceptibles de contribuer directement à l'atteinte des objectifs fixés par le SDRIF dans le domaine des transports, et de participer plus globalement à la mise en œuvre du projet d'aménagement régional. En particulier, le défi 1 du PDUIF « Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo » vise à favoriser la mise en œuvre des objectifs du SDRIF pour un aménagement plus favorable aux modes alternatifs à la voiture.

Les plans locaux d'urbanisme (PLU) constituent le maillon des planifications d'aménagement à l'échelle locale. Ils sont des outils essentiels pour la déclinaison des recommandations, orientations et prescriptions des politiques fixées par les planifications d'échelle régionale, SDRIF et PDUIF.

Ce guide porte aussi bien sur les PLU élaborés par les communes que sur les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) élaborés par les EPCI et les EPT de la métropole du Grand Paris. Le terme PLU est utilisé dans le reste du guide tant pour les PLU proprement dits que pour les PLUi.

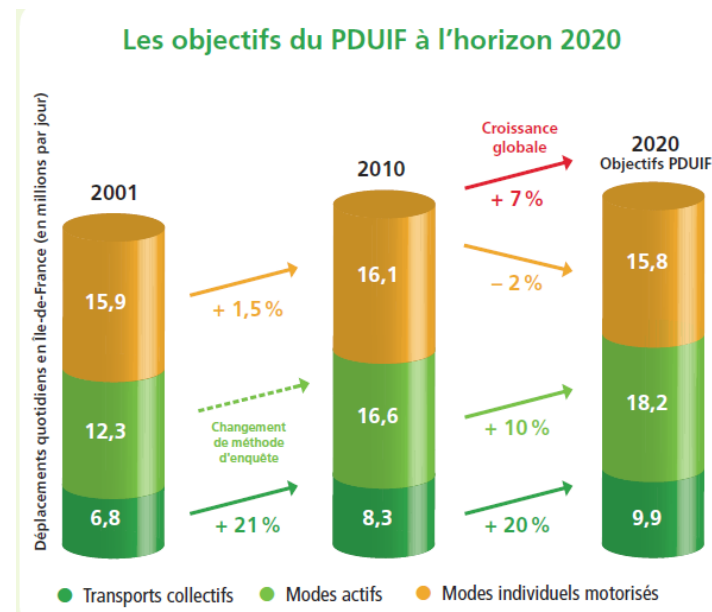
## 2. Le PDUIF 2010 – 2020, objectifs et actions

Les plans de déplacements urbains visent à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part.

Le PDUIF élaboré par le STIF et approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France fixe ainsi les objectifs et le cadre de la politique de mobilité des personnes et des biens en Ile-de-France pour l'ensemble des modes de transport pour la période 2010 – 2020.



Dans un contexte de croissance des déplacements estimée à 7 % de 2010 à 2020 du fait des développements urbains attendus en Ile-de-France, l'atteinte des objectifs environnementaux réglementaires en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques suppose non seulement d'absorber totalement cette croissance par les modes alternatifs à la voiture individuelle, mais au-delà, de réduire l'usage des modes individuels motorisés par rapport à leur niveau actuel.



Le PDUIF vise ainsi globalement :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo), avec un potentiel de croissance du vélo plus fort ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Le point de référence pour mesurer l'atteinte de ces objectifs est constitué par les résultats de l'Enquête globale transport 2010 (EGT), grande enquête menée périodiquement auprès des ménages franciliens sur leur mobilité.

L'évolution globale de la mobilité sera différente suivant les territoires de la région en fonction de leurs spécificités.

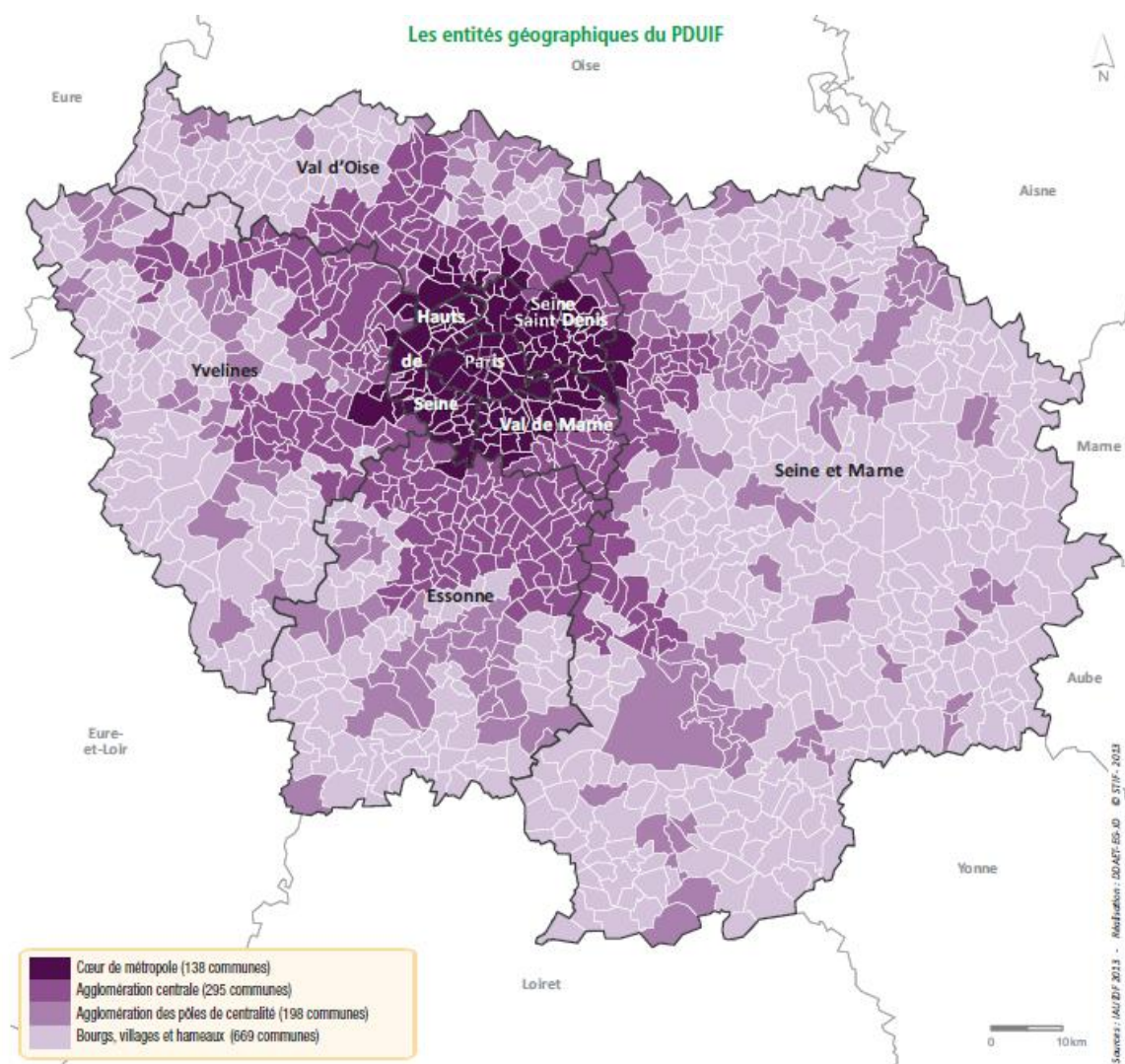
À Paris, où la part des modes actifs et de la marche est déjà élevée, il s'agit de conforter l'usage de ces derniers et de renforcer celui du vélo qui offre encore un fort potentiel de développement.

En cœur de métropole, l'objectif est d'accompagner le renforcement de la compacité urbaine par le développement de l'usage des transports collectifs et des modes actifs, afin d'atteindre une structure de mobilité proche de celle de Paris.

Dans l'agglomération centrale, le développement des modes actifs doit s'appuyer sur la maîtrise de l'urbanisation diffuse et l'intensification des polarités urbaines.

Enfin, dans les agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux, il s'agit de conforter les bassins de vie et de développer des solutions nouvelles (covoiturage, transports à la demande) pour compléter l'offre de transports collectifs.





Le PDUIF décline à cet effet trente-quatre actions au sein de neuf défis.

Les défis 1 à 7 concernent les conditions de déplacements :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement
- Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
- Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train

Les défis 8 et 9 concernent les comportements :

- Défi 8 : Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements



Compte tenu des spécificités territoriales importantes en Ile-de-France, certaines actions concernent de manière prioritaire certains territoires.

Numéro	Quelles actions pour quels territoires ?	Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomérations des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
1.1	Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture				
2.1	Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant				
2.2	Un métro modernisé et étendu				
2.3	Tramway et Tzen : une offre de transport structurante				
2.4	Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé				
2.5	Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité				
2.6	Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs				
2.7	Faciliter l'achat des titres de transport				
2.8	Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo				
2.9	Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage				
3/4.1	Pacifier la voirie				
3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines				
3.1	Aménager la rue pour le piéton				
4.1	Rendre la voirie cyclable				
4.2	Favoriser le stationnement des vélos				
4.3	Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics				
5.1	Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière				
5.2	Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable				
5.3	Encadrer le stationnement privé				
5.4	Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion				
5.5	Encourager et développer la pratique du covoiturage				
5.6	Encourager l'autopartage				
6.1	Rendre la voirie accessible				
6.2	Rendre les transports collectifs accessibles				
7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique				
7.2	Favoriser l'usage de la voie d'eau				
7.3	Améliorer l'offre de transport ferroviaire				
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison				
7.5	Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises				
9.1	Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administration				
9.2	Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires				
9.3	Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité				
ENV 1	Accompagner le développement de nouveaux véhicules				
ENV 2	Réduire les nuisances sonores liées aux transports				

■ L'action est à réaliser prioritairement sur le territoire   
 ■ L'action est à réaliser sur le territoire   
 ■ L'action concerne de manière marginale le territoire   
 ■ L'action n'est pas territorialisée

### 3. Articulation entre le PDUIF et les PLU

La prise en compte du PDUIF dans le PLU est certes une obligation légale, mais elle est aussi une nécessité. Elle permet en effet d'éclairer les choix à faire dans le cadre du PLU en matière d'aménagement ou de développement d'un territoire, au regard des modalités de desserte, des déplacements des biens et des personnes et des enjeux supra-communaux.

Au-delà des recommandations d'ordre général sur les enjeux et objectifs des PLU relatifs aux questions de mobilité et d'environnement, ce guide vise donc à aider les collectivités en charge de l'élaboration des PLU à prendre en compte le PDUIF de façon très concrète dans les différents documents qui constituent un PLU. Il explicite ainsi comment les rédacteurs d'un PLU peuvent, ou doivent, intégrer aux différentes étapes de l'élaboration de ce document, certaines actions et prescriptions du PDUIF.

Ce guide a pour objet de faciliter la prise en compte du PDUIF lors de l'élaboration des PLU :

- en mettant en avant l'ensemble des « actions » du PDUIF qui doivent ou peuvent trouver une traduction dans le PLU ;
- en apportant des précisions le cas échéant.

#### 3. 1. Des objectifs communs au PDUIF et aux PLU

Le PDUIF et les PLU poursuivent des objectifs communs en matière d'organisation des déplacements et de limitation de l'impact de la mobilité sur l'environnement.



## ▲ Les PLU : un rôle majeur pour favoriser une mobilité durable

Aux termes de l'article L101-2 du code de l'urbanisme, l'ensemble des documents de planification urbaine doivent viser les objectifs suivants :

« 1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;
- e) Les besoins en matière de mobilité [...]

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, **de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile**

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables. »

Ces objectifs obligent donc les territoires à définir leur projet d'aménagement en prenant en compte, de façon intégré, les enjeux de déplacement et de mobilité.

### 3. 2. Compatibilité juridique des PLU avec le PDUIF

#### ▲ Compatibilité avec le PDUIF

La compatibilité entre les PLU et le PDUIF est prévue par le code des transports et le code de l'urbanisme.

Le code des transports dispose ainsi, à son article L. 1214-10, que « les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur et les plans locaux d'urbanisme sont compatibles avec le plan de déplacements urbains en Ile-de-France ». Parallèlement, l'article L131-4 du code de l'urbanisme dispose que « le plan local d'urbanisme doit être compatible avec les dispositions [...] du plan de déplacements urbains. [...] » et l'article L131-6 que, lorsque le PDU est approuvé après l'approbation d'un plan local d'urbanisme, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans.

Les communes et intercommunalités d'Ile-de-France doivent donc veiller à la compatibilité de leurs PLU avec le PDUIF. Cela implique que ceux-ci ne doivent pas contenir de contradiction avec le PDUIF, ni, a fortiori, comporter de dispositions faisant obstacle à sa mise en œuvre.

La plupart des actions du PDUIF sont des recommandations à destination des acteurs de la mobilité. **Quatre d'entre elles sont des prescriptions, dont trois qui doivent trouver leur traduction dans les dispositions du règlement des PLU régissant le stationnement. Leur prise en compte présente donc un caractère obligatoire pour asseoir la compatibilité des PLU avec le PDUIF.** Le présent guide détaille ces différentes mesures.





## ▲ PLUi Habitat et Déplacements en Ile-de-France

L'hypothèse où un PLUi tient lieu de PDU, en Ile de France, est exclue puisqu'au regard de l'article L1214-24 du code des transports, le PDU est élaboré ou révisé à l'initiative du STIF qui est l'autorité organisatrice des transports à l'échelle de la région Ile-de-France.

Les PLU franciliens ne peuvent donc comprendre un programme d'orientations et d'actions, tel qu'il est défini à l'article L151-45 du code de l'urbanisme :

*« Lorsque le plan local d'urbanisme tient lieu de programme local de l'habitat ou de plan de déplacements urbains, il comporte un programme d'orientations et d'actions. Le programme d'orientations et d'actions comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique de l'habitat ou des transports et des déplacements définie par le plan local d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat ou de plan de déplacements urbains [...] »*

## ▲ Cas des PLU sur un territoire couvert par un plan local de déplacements

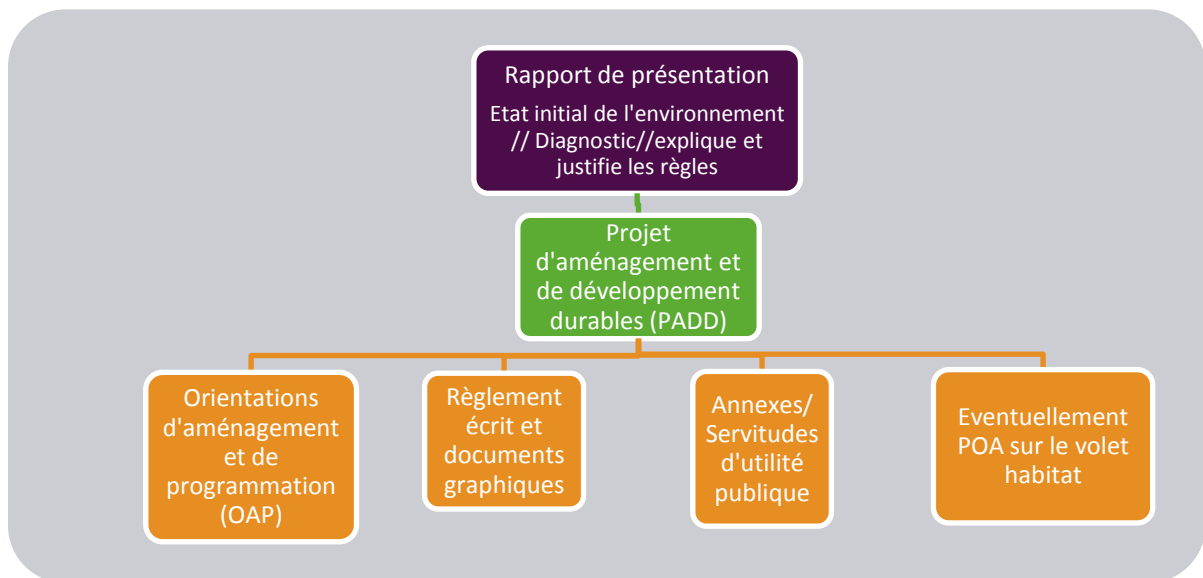
Les plans locaux de déplacements (PLD) sont une spécificité francilienne, définie par l'article 1214-30 du code des transports. Les PLD sont une déclinaison locale du PDUIF et peuvent le compléter en précisant son contenu à l'échelle locale. Ils sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte.

L'article 1214-34 du code des transports prévoit que « les plans d'occupation des sols ou les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur sont compatibles, quand ils existent, avec les plans locaux de déplacements. » Les prescriptions et recommandations liées aux PLD peuvent, de façon pertinente, être traduites via la réalisation d'OAP spécifiques aux enjeux transport. A contrario, les OAP du PLUi ne peuvent pas tenir lieu de PLD.

## 4. Les transports et les déplacements dans les documents constitutifs du PLU

Conformément à l'article L151-2 du code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme comprend un rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), des orientations d'aménagement et de programmation (OAP), le règlement, des annexes ainsi que leurs documents graphiques.

### Plan local d'urbanisme et PLUi en Ile-de-France



Les attentes réglementaires en matière de prise en compte des déplacements, de la mobilité et du stationnement dans les différents documents constitutifs du PLU sont détaillées ci-après.





## 4. 1. Rapport de présentation

### Zoom réglementaire

#### Article L151-4 du code de l'urbanisme (extrait)

« Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.

Il s'appuie sur un **diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière** de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, **de transports**, de commerce, d'équipements et de services. [...]

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.»

De façon plus précise, il s'agit d'éclairer les choix effectués dans le PADD au regard d'un diagnostic précis des enjeux de déplacements sur le territoire et des opportunités offertes par les évolutions des réseaux de transport, et au regard des enjeux et objectifs définis dans le PDUIF.

Le diagnostic comporte donc des volets obligatoires concernant le thème des déplacements et de la mobilité :

- Besoins répertoriés en matière de transport de personnes et de marchandises
- 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

Il peut utilement être complété, pour permettre de mieux justifier et comprendre le scénario d'aménagement retenu :

- de la présentation de l'ensemble des modes de déplacements existants et à venir : la marche à pied, le vélo, le réseau de transport collectif, les aires de covoiturage, borne de vélo libre de service...
- de la présentation de l'ensemble de ces modes de déplacement à une échelle pertinente en fonction de l'accroche de ces modes de déplacement dans le territoire : depuis la rue jusqu'au bassin de vie.

Dans la partie justification du rapport de présentation, il s'agit d'explicitier en quoi les choix effectués dans le PADD en termes d'aménagement urbain (localisation des projets urbains et des équipements, objectifs de densification et de mixité des fonctions, etc.), d'aménagement de l'espace public et de la voirie, de politique de stationnement :

- favorisent le report vers les modes alternatifs à la voiture particulière et aux deux-roues motorisés que sont la marche, le vélo et les transports collectifs ;
- pour le transport de marchandises, s'inscrivent dans une optimisation du recours au mode routier (livraisons, logistique) et dans un transfert vers les modes plus respectueux de l'environnement que sont le fer et la voie d'eau.

Le rapport de présentation doit également décliner et justifier en quoi les choix du zonage, du règlement et des orientations d'aménagement et de programmation s'appuient sur les grandes orientations du PADD.

Pour le stationnement : il doit préciser en quoi les choix permettent de mettre en œuvre les prescriptions et recommandations inscrites dans le PDUIF.



## 4. 2. Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

Zoom réglementaire

### Article L151-4 du code de l'urbanisme (extrait)

« Le projet d'aménagement et de développement durables définit les **orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.**

Le projet d'aménagement et de développement durables **arrête les orientations générales** concernant l'habitat, **les transports et les déplacements**, [...] retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune. [...] »

Document socle du PLU, le PADD vise à exprimer la vision politique globale de l'aménagement du territoire concerné, les grands principes de développement retenus au regard de grands objectifs.

Il est souhaitable que le PADD contienne :

- d'une part une ou plusieurs orientations spécifiquement dédiées aux transports, aux déplacements et à la mobilité,
- d'autre part des orientations en matière d'aménagement du territoire intégrant les contraintes et opportunités en termes d'évolutions des conditions de déplacement.

Sur la forme, il est souhaitable :

- qu'un ou plusieurs documents graphiques illustrent ces orientations ;
- que les enjeux de mobilité et transports soient présentés à différentes échelles pour traduire au mieux la prise en compte des enjeux du territoire concerné.

## 4. 3. Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Zoom réglementaire

### Article L151-6 du code de l'urbanisme (extrait)

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements »

### Article L151-7 du code de l'urbanisme (extrait)

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. [...]

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 »

Pièces réglementaires du PLU, opposables (en terme de compatibilité) aux autorisations d'occupation du sol et aux opérations d'aménagement, les OAP ont pour objet d'apporter des précisions et des exigences supplémentaires concernant des secteurs précis du territoire ou des thématiques globale à l'échelle du territoire.

### ▲ Le cas de l'OAP thématique déplacement/mobilité/transport

En fonction des enjeux de déplacements et mobilité, le territoire peut décider de consacrer une OAP à ce sujet spécifique. C'est également un outil pertinent pour verser les orientations et stratégie définies et arrêtées dans le cadre des PLD. L'OAP peut alors porter sur tout ou partie du périmètre du PLU.



## ▲ Le cas de l'OAP en accompagnement d'un projet d'aménagement

Ces types d'OAP peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent également apporter des éléments de programme et de composition urbaine pour les programmes d'aménagement importants. Les OAP peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement qui précisent les principales caractéristiques des voies et espaces publics. Le niveau de précision et l'échelle de détail sont laissés à l'appréciation au cas par cas, en fonction de l'avancement des études et des réflexions sur chacun des secteurs.

Pour tous les projets d'aménagement, les OAP sont les pièces réglementaires du PLU les plus adaptées pour détailler les éléments liés aux modalités de déplacements et d'accès et à la configuration de l'espace public. Elles permettent en effet d'exprimer une vision spatiale d'ensemble, et d'adopter une approche intégrée et cohérente de l'ensemble des problématiques de mobilité à une échelle plus large que le règlement, qui ne porte que sur une échelle parcellaire.

## ▲ Le cas de l'OAP comme seule disposition réglementaire applicable

Il est également possible, si le rédacteur du PLU le souhaite, de ne pas rédiger de règlement pour une zone faisant l'objet d'une OAP. Dans ce cas, seule l'OAP est prise en compte dans l'instruction des permis de construire. Une telle OAP est soumise à des dispositions spéciales (article R151-8 du code de l'urbanisme). Son contenu est réglementé : il doit obligatoirement comporter des dispositions sur six thématiques, parmi lesquelles :

- les besoins en matière de stationnement,
- la desserte par les transports en commun,
- la desserte des terrains par les voies et réseaux.

## 4. 4. Règlement

Zoom réglementaire

### Article L151-8 du code de l'urbanisme

« Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L. 101-1 à L. 101-3. »

### Article L151-9 du code de l'urbanisme

« Le règlement délimite les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger.

Il peut préciser l'affectation des sols selon les usages principaux qui peuvent en être faits ou la nature des activités qui peuvent y être exercées et également prévoir l'interdiction de construire. Il peut définir, en fonction des situations locales, les règles concernant la destination et la nature des constructions autorisées. »

### Article L151-30 du code de l'urbanisme

« 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 au 1 de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation. »

### Article L151-32 du code de l'urbanisme

« Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation. »

### Article L151-33 du code de l'urbanisme (extrait)

« Lorsque le plan local d'urbanisme impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, celles-ci peuvent être réalisées sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat. [...] »



## ▲ Règlement

Le règlement est la pièce du PLU qui fixe, pour chaque zone délimitée sur le plan de zonage, les prescriptions normatives, quantifiées ou qualitatives, auxquelles doivent répondre les permis de construire ou d'aménager et les demandes de travaux.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, il est structuré en 3 chapitres :

- « **Destination des constructions, usages des sols et natures d'activités** », qui contient les normes régissant :
  - les usages et affectations des sols, constructions et activités qui sont interdits ou limités
  - la mixité fonctionnelle et sociale
- « **Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère** », qui permet de règlementer
  - la volumétrie et l'implantation des constructions
  - la qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère
  - le traitement environnemental et paysager des espaces non-bâties et des abords des constructions
  - le stationnement
- « **Équipement et réseaux** », qui encadre
  - la desserte par les voies publiques et privées
  - la desserte par les réseaux

Le règlement, en lien étroit avec le plan de zonage et/ou les OAP, peut comprendre, selon les cas, des prescriptions spécifiques en lien direct avec les actions du PDUIF :

- imposer une densité minimale de constructions dans des secteurs (à délimiter) situés à proximité des transports collectifs, existants ou programmés ;
- préciser 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 (L 151-41 du code de l'urbanisme).

## ▲ Plan de zonage

Le plan de zonage découpe le territoire couvert par le PLU en zones urbaines et naturelles. Pour chacune d'entre elles, des déclinaisons spécifiques des articles du règlement viennent apporter des règles différentes pour les autorisations d'occupation et d'aménagement des terrains.

La définition du zonage doit tenir compte des conditions de desserte de chaque secteur, afin d'établir des règles cohérentes sur chaque zone en matière de nature d'occupation du sol, de densité et de stationnement. En particulier, le plan de zonage doit notamment faire apparaître **les périmètres, tels que délimités par le PDUIF**, à l'intérieur desquels (*R123-11 du code de l'urbanisme*) :

- les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux,
- le PLU fixe un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

En outre, **les documents graphiques du règlement** font apparaître, s'il y a lieu, **les emplacements réservés** aux voies et ouvrages publics en précisant leur destination et les collectivités, services et organismes publics bénéficiaires. (*R151-48 du code de l'urbanisme*).



## 5. Organisation du guide

### 5. 1. Six fiches méthodologiques

Plusieurs actions du PDUIF sont en lien avec le contenu des PLU et doivent donc y trouver une traduction. Ces actions ont été regroupées selon six thématiques, qui correspondent à des axes de travail mis en œuvre lors de l'élaboration d'un PLU :

- La prise en compte des déplacements dans l'aménagement de la ville
- Les modes actifs et l'espace public
- Le stationnement des vélos
- Le stationnement des véhicules motorisés
- Les réservations nécessaires pour les infrastructures de transport à créer
- Le transport des marchandises et les livraisons en ville

Chacune de ces thématiques fait l'objet d'une fiche méthodologique. La présentation de ces fiches fait référence aux quatre grands documents qui composent un dossier de PLU et correspondent aux grandes étapes de son élaboration :

- Le rapport de présentation, qui comprend notamment un diagnostic territorial et l'état initial de l'environnement
- Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD)
- Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- Le règlement et ses documents graphiques

Ces fiches peuvent être considérées comme une boîte à outils utilisable à différentes occasions :

- lors de l'élaboration ou de la révision d'un PLU ;
- lors d'une modification simplifiée ou non, afin de s'assurer de la compatibilité des modifications apportées aux documents avec le PDUIF ;
- pour apporter à tout moment des conseils ou éléments d'aide à la décision sur des projets ou questionnements en lien avec les domaines d'action du PDUIF et de façon plus générale sur les interactions entre les déplacements et le développement urbain ou rural.

Pour certaines thématiques, il existe également des points de vigilance concernant la compatibilité des PLU avec le SDRIF. Le guide rappelle alors, sous forme d'encadrés, les extraits du SDRIF qui complètent les attentes propres au PDUIF.

### 5. 2. La structure des fiches méthodologiques

#### ▲ Enjeux et objectifs du PDUIF, articulation avec les PLU

Il s'agit de rappeler les différents enjeux et objectifs du PDUIF liés à la thématique de la fiche et d'identifier quelle est l'articulation avec le PLU.

#### ▲ Recueil et analyse de données

Liste des données à rassembler selon les thématiques et les spécificités locales : Il s'agit de cibler les éléments indispensables à recueillir pour mener à bien le travail de diagnostic du PLU.

Nature des analyses à mener et des rendus : Les données recueillies doivent permettre de réaliser un diagnostic problématisé. Des exemples d'analyses et de rendus sont proposés.

#### ▲ Traduction dans les documents du PLU : que peut ou doit inclure le PLU dans le PADD, les OAP, le plan de zonage et le règlement ?

Là encore, des exemples précis notamment en termes de rendu cartographique sont proposés dans les fiches.





Pour retrouver toutes les informations concernant le nouveau PDUIF, la mise en œuvre des actions par les différents acteurs, et le suivi de l'évaluation en continu, deux sites internet sont à votre disposition :

**[www.pduif.fr](http://www.pduif.fr)** informe et accompagne les acteurs franciliens de la mobilité en fournissant les informations nécessaires sur le PDUIF, ses objectifs et ses actions.

**[www.omnil.fr](http://www.omnil.fr)** met à disposition toutes les informations concernant les chiffres de référence et les analyses sur la mobilité en Île-de-France.

