



# LA PRISE EN COMPTE DES DEPLACEMENTS DANS L'AMENAGEMENT DE LA VILLE

Compatibilité des PLU avec le PDUIF

Version de mai 2016



## 1. Enjeux et objectifs du PDUIF

L'aménagement urbain joue un rôle fondamental dans le choix des modes de transports : plus la ville est compacte, plus elle est adaptée aux transports collectifs et aux modes actifs. Alors que l'aménagement des villes a longtemps été principalement conçu pour favoriser les déplacements automobiles individuels, il est aujourd'hui essentiel de penser la ville autrement. Il est donc nécessaire d'intégrer, dans les documents d'urbanisme, des orientations visant à concevoir un aménagement urbain plus adapté aux modes alternatifs à la voiture.

**Sur ces questions relatives à l'aménagement urbain, le PDUIF s'inscrit dans le cadre posé par le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).** Le SDRIF prône un développement de la région basé sur un **modèle de région métropolitaine compacte, économe en espace, accompagnée d'un développement de transports collectifs de qualité et des modes actifs.** Le PDUIF, en cohérence avec les orientations du SDRIF, vise à favoriser un aménagement plus favorable aux modes alternatifs à la voiture.

Par son projet spatial régional, le SDRIF précise les perspectives de développement de la région dans son ensemble et les évolutions souhaitées, territoire par territoire, au travers notamment d'orientations réglementaires et de la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Ainsi, le SDRIF encourage la densification au travers de notions clés : intensité, compacité, multipolarité.

En effet, une forte intensité urbaine (densité, mixité des fonctions) permet de réduire la portée moyenne des déplacements, et favorise ainsi le recours aux modes actifs. À l'échelle des bassins de vie, une organisation plus compacte permet de limiter le mitage urbain et la distance moyenne entre toutes les destinations d'un territoire.

L'intensification urbaine doit avoir lieu de façon préférentielle à proximité du réseau de transports collectifs : de nombreux secteurs proches des gares et stations du réseau ferré et du réseau structurant de tramway et TCSP offrent des opportunités de densification ou d'urbanisation, notamment pour les futures gares du réseau du Grand Paris Express, en proche comme en grande couronne. Ces opportunités doivent être saisies afin d'orienter le développement urbain en priorité autour des gares et stations, tout en rendant plus efficiente la desserte en transports collectifs, grâce à l'amélioration des accès aux gares par les modes alternatifs à la voiture.

Au-delà de la transformation de secteurs déjà urbanisés, une attention particulière doit être accordée aux secteurs d'urbanisation future, en particulier en ce qui concerne leur localisation et à la nature des projets d'aménagement envisagés, afin d'optimiser dans ces nouveaux quartiers, dès leur création, les conditions d'usage des modes actifs et des transports collectifs.

Il est à noter que le SDRIF privilégie les secteurs d'urbanisation nouvelle ou conditionnelle dans les territoires desservis par les transports collectifs qui garantissent une bonne accessibilité aux équipements et services.

Plus généralement, il s'agit, dans le cadre du PDUIF, d'articuler le mieux possible la conception des projets de transports collectifs inscrits au PDUIF et celle des projets urbains situés à proximité, voire de susciter un projet urbain lorsque la réflexion n'est pas engagée. Dans ce but, il convient d'intégrer l'approche transport et l'approche aménagement le plus en amont possible, afin de maximiser l'effet levier du projet de transport sur le renouvellement urbain. Une réflexion sur la préservation d'espace pour les équipements de transport à proximité immédiate des stations et gares (en particulier parcs relais, gares routières, stationnement vélo...), ainsi que sur les conditions d'accès depuis les quartiers à desservir tant par les modes actifs que par les bus, doit également être menée.



## Les orientations du SDRIF

---

### Les espaces urbanisés à optimiser

A l'horizon 2030, à l'**échelle communale**, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 10 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat par rapport à 2010.

Cette augmentation minimale est portée à 15 % pour l'ensemble du territoire des communes comportant un quartier à densifier à proximité des gares, dans un rayon de l'ordre de 1000 m autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, existante ou à venir, ou de l'ordre de 500 m autour d'une station de transport collectif en site propre existante ou à venir.

Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements /ha doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé.

### Les secteurs à fort potentiel de densification

Ces secteurs offrent un potentiel de mutation majeur qui ne doit pas être compromis. Ils doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain, tant dans les secteurs réservés aux activités que dans les secteurs d'habitat.

### Les secteurs d'urbanisation préférentielle

Le SDRIF privilégie les secteurs offrant un potentiel de création de quartiers urbains de qualité et une forte densité, grâce notamment à leur desserte en transports collectifs et à l'accessibilité aux équipements et services. Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 ha.

L'urbanisation doit permettre d'y atteindre une densité moyenne au moins égale à 35 logements /ha ou à la densité moyenne des espaces d'habitat existants à la date d'approbation du SDRIF, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 35 logements /ha.

### Les secteurs d'urbanisation conditionnelle

Le SDRIF distingue certains secteurs qui sont porteurs de potentialités de développement urbain à terme, qu'il convient de ne pas obérer.

Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 ha.

L'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs est conditionnée à la création d'une desserte adaptée en transports collectifs. Dans les cas des secteurs desservis par un projet d'infrastructure de transport de niveau métropolitain représenté sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, la date de référence pour constater la réalisation de cette condition est celle de l'acte de déclaration d'utilité publique.

### Les secteurs de développement à proximité des gares

Il s'agit de valoriser les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs, ou devant l'être à terme. Sont concernés les secteurs situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare représentés de façon indicative sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

À l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible dans ces secteurs. Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée.

## 2. Articulation avec les PLU

Les PLU constituent un des principaux outils d'urbanisme. Ils définissent les secteurs qui peuvent être urbanisés et les règles à suivre par cette urbanisation, et, dans les secteurs déjà urbanisés, définissent les normes s'appliquant à tout nouveau permis de construire.

À ce titre, les PLU sont les principaux outils de mise en œuvre des orientations réglementaires du SDRIF sur les questions d'aménagement urbain, en particulier en ce qui concerne les objectifs d'augmentation de la densité des espaces urbanisés, et notamment des quartiers situés à proximité des gares, ainsi que la limitation de l'étalement urbain.

Ils sont également en articulation avec le PDUIF, qui reprend les principes du SDRIF, sur les thématiques liées à l'aménagement urbain. La présente fiche apporte des précisions sur la façon dont les déplacements doivent être pris en compte dans la politique d'aménagement urbain.

La fiche n'aborde pas d'autres questions, qui doivent bien évidemment être considérées, à côté des enjeux de mobilité, dans les choix de densification et d'urbanisation : risques naturels et industriels, nuisances sonores, servitudes d'utilité publique, etc.

## 3. Recueil et analyse de données

### 3. 1. Données nécessaires

#### ▲ Données relatives à l'aménagement

- Documents de planification avec lesquels le PLU doit être compatible :
  - SDRIF ;
  - PDUIF ;
  - SCoT, le cas échéant ;
  - contrat de développement territorial (CDT), le cas échéant ;
  - PLD, le cas échéant.
- Dossiers de ZAC ou autres opérations d'aménagement en cours ou en projet : ANRU, OPAH
- Projets de requalification urbaine
- Mode d'occupation des sols
- Densités de population
- Repérage des friches

#### ▲ Données relatives aux transports collectifs

- Description de l'offre de transports collectifs sur le territoire du PLU (source : STIF) :
  - itinéraires des différentes lignes,
  - fréquentation des lignes (sous forme de classes de trafic),
  - fréquence et hiérarchisation des lignes
- Projets d'infrastructures de transports collectifs :
  - reprendre les projets inscrits au SDRIF, en tenant compte de l'horizon de réalisation des projets indiqué
  - en cas d'incertitude sur un tracé de projet de transport en commun, entrer en contact avec le STIF
- Évolution de la part modale des transports collectifs entre 2001 et 2010 (source : Omnil)



## ▲ Données relatives aux fonctions supportées par la voirie et au partage de l'espace public

- Hiérarchisation de la voirie permettant d'identifier les voiries à caractère local et à caractère structurant :
  - hiérarchisation de la voirie du PDUIF (annexe 2 du PDUIF : pages 235 à 242)
  - hiérarchisation locale de la voirie quand elle existe (source : PLD, études ad hoc)
- Trafic routier :
  - trafic moyen journalier annuel (source : gestionnaires de voirie)
  - type de trafic impactant le territoire (trafic interne, trafic d'échanges, trafic de transit...) (source : enquêtes sous réserve de disponibilité)
- Évolution de la part modale de l'automobile entre 2001 et 2010 (source : Omnil)
- Projets de création ou de requalification d'infrastructures routières structurantes, inscrites au PDUIF (source : maîtres d'ouvrage des projets)
- Projets de création ou de requalification de voiries communales ou communautaires (source : commune ou EPCI)
- Conditions de déplacement à vélo :
  - réseau cyclable régional structurant, figurant au PDUIF, existant et en projet (source : PDUIF, IAU Île-de-France)
  - aménagements hors réseau cyclable régional structurant existants ou en projet (source : Schéma directeur des itinéraires cyclables s'il existe, gestionnaires de voirie locale)
  - coupures urbaines (source : PDUIF et Visiau de l'IAU-Île-de-France, pour les principales coupures, communes ou EPCI pour les coupures locales, le cas échéant)
  - relief (source : IGN – BD TOPO et BD ALTI)

### 3. 2. Analyses

#### ▲ Déterminer les secteurs les plus propices à la densification

- **Identifier les secteurs des zones urbanisées bénéficiant, ou en voie de bénéficier (dans ce cas, prendre en compte leur horizon de réalisation), d'une bonne desserte en transports collectifs, c'est-à-dire situés à moins de 1 000 mètres d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, existante ou à venir, ou à moins de 500 mètres d'une station de tramway, T Zen, bus en site propre ou Mobilien.**
- **Affiner si possible cette approche simplifiée** sous forme de cercles **de l'aire bien desservie** autour des stations par des **estimations de temps de parcours réels en modes actifs** (aire accessible en moins de X minutes par la voirie), pour tenir compte des facilités ou contraintes d'accès aux transports collectifs à pied ou à vélo (relief et coupures urbaines notamment)
- Dans ces secteurs bien desservis, analyser le mode d'occupation des sols et la localisation des équipements afin **d'évaluer la densité actuelle et le caractère multifonctionnel de la zone, ainsi que la proximité des nouveaux logements avec les équipements** (2 caractéristiques à privilégier dans les projets)
- S'assurer qu'une **densification des secteurs repérés n'engendrerait pas une aggravation de la congestion routière et des nuisances** : déterminer les axes routiers dont le niveau actuel de trafic ne permettrait pas d'absorber une hausse de la circulation en cas de densification, et ceux, à l'inverse, dont les capacités pourraient supporter davantage de trafic

#### ▲ Déterminer les secteurs qu'il est possible d'urbaniser

- **Identifier les secteurs pouvant être ouverts à l'urbanisation conformément au SDRIF (cf. encadré) :**
- Evaluer la **qualité prévisible de la desserte en transports collectifs de ces secteurs**, à l'horizon de l'urbanisation :
  - présence de **projets d'infrastructure** inscrits au SDRIF, en tenant compte de leur horizon de réalisation
  - **facilité à déployer une offre bus** : secteurs en continuité avec des lignes existantes, et desservis par une voirie présentant des réserves de capacité, ou permettant l'insertion d'aménagements à même de garantir la vitesse commerciale des bus
- Evaluer la **qualité du lien en modes actifs entre ces secteurs et les équipements** existants ou projetés (coupures urbaines constituées par des infrastructures, cours d'eau, relief)
- Mener une analyse équivalente afin de déterminer les **emplacements à privilégier pour l'installation de nouveaux équipements**

## 4. Traduction dans les documents constitutifs du PLU

### 4. 1. Dans le rapport de présentation

Le rapport de présentation doit motiver les choix effectués quant à la localisation des secteurs à densifier et/ou à urbaniser, et à la programmation des opérations en ce sens. Ces motivations doivent comprendre une analyse des enjeux de déplacements identifiés dans le diagnostic. L'analyse croise les opportunités de développement urbain et les atouts et contraintes de ces sites en matière de desserte en transports collectifs et d'accès par les modes actifs.

#### ▲ Opportunités de développement urbain

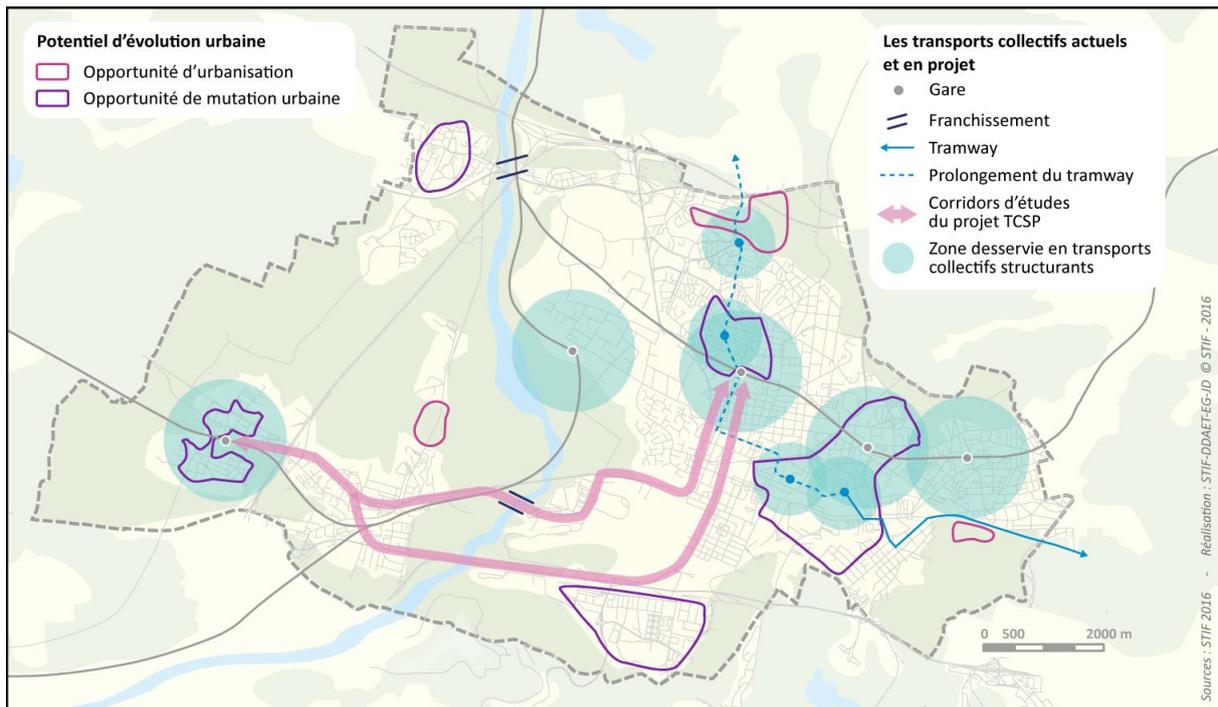
- identification des sites présentant des opportunités de requalification, de densification et d'intensification urbaine (à l'échelle de terrains, rues, îlots ou quartiers) :
  - analyse des formes urbaines actuelles : densité, type d'occupation du sol, pourcentage d'espace bâti et non bâti, superficie des parcelles ;
  - identification du foncier potentiellement mutable ;
- répartition des différents modes d'occupation du sol dans le territoire : habitat collectif, habitat individuel, linéaires commerciaux, activités économiques, équipements collectifs, espaces verts, espaces agricoles ;
- repérage des quartiers présentant une mixité fonctionnelle et de ceux, a contrario, dont la monofonctionnalité appelle l'ouverture à de nouvelles destinations des sols.

#### ▲ Atouts et contraintes en matière de mobilité durable

- Desserte des secteurs de développement urbain potentiel par le réseau de transports collectifs :
  - parmi les opportunités identifiées, mettre en évidence celles bien desservies par les transports collectifs, c'est-à-dire compris dans un rayon de l'ordre de 1 000 mètres autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, ou de l'ordre de 500 mètres autour d'une station de tramway ou de T Zen, qu'il s'agisse de lignes de transports collectifs existantes ou en projet ;
  - parmi les opportunités identifiées, qui ne sont pas bien desservies en transports collectifs aujourd'hui, identifier celles dont la desserte en bus pourrait être facilement développée.
- Desserte des secteurs de développement urbain potentiel par le réseau routier :
  - présenter la hiérarchisation du réseau routier existant sur la commune (réseau à caractère magistral, structurant ou local) et la vocation des différentes voies ;
  - identifier les axes routiers dont les capacités pourraient supporter davantage de trafic et ceux qui ne pourraient absorber une hausse de la circulation en cas de densification ;
  - présenter la dynamique passée de progression du partage modal entre automobile et transports collectifs.
- Pratique des modes actifs dans les secteurs de développement urbain potentiel :
  - identifier les coupures urbaines qui pourraient entraîner l'enclavement de certains secteurs : principales infrastructures segmentant le territoire recensées dans le PDUIF qui nécessiteront l'aménagement de liaisons / traversées / franchissements ;
  - repérer les sites où le relief peut être un frein aux déplacements piétons et vélos.



## ▲ Exemple d'illustration



### 4. 2. Dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

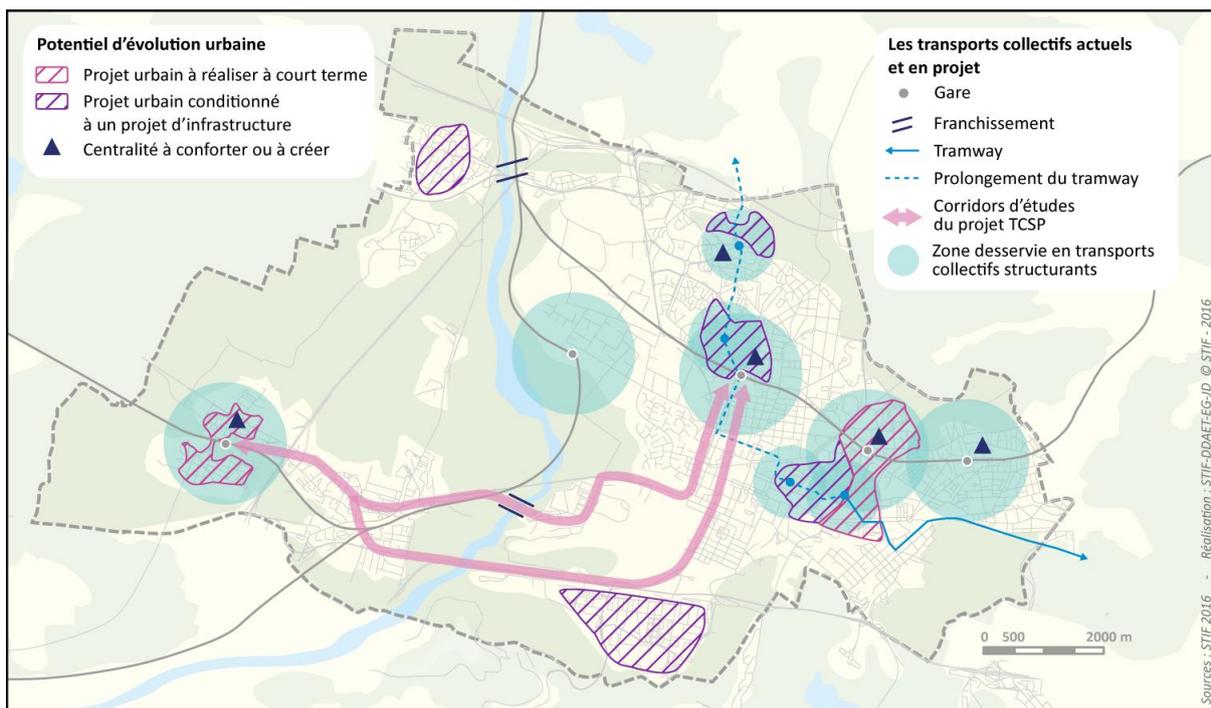
Le PADD doit annoncer les grandes orientations retenues pour l'aménagement de la ville, en compatibilité avec le SDRIF et le PDUIF. Elles prennent la forme de textes et peuvent être illustrées par des cartes. Par exemple, elles peuvent consister à :

- assurer la cohérence entre l'urbanisme et les transports ;
- densifier le tissu urbain existant, en priorité aux abords des transports collectifs ;
- favoriser la mixité des fonctions urbaines ;
- conforter les centralités existantes ou en développer de nouvelles ;
- préserver les commerces et services de proximité ;
- construire de nouveaux quartiers, par exemple en lien avec la réalisation d'un projet de transport collectif.

En cohérence avec ces orientations, le PADD :

- précise et décrit les secteurs retenus pour la densification ou l'urbanisation, et, à l'inverse, les secteurs à préserver, sur la base des analyses exposées dans le rapport de présentation, notamment en ce qui concerne la qualité de desserte en transports collectifs ;
- rappelle les projets en cours, ou à venir, de réhabilitation ou de restructuration urbaine : ANRU, OPAH, ZAC, gares du Grand Paris Express, autres projets d'infrastructures inscrits au SDRIF ;
- détaille la programmation prévisionnelle des opérations d'aménagement, liée éventuellement à la réalisation de projets d'infrastructures de transport, et leur cadrage quantitatif, en nombre de logements ou surface de plancher ;
- indique, pour chacune de ces opérations, les principes qui seront suivis en ce qui concerne les formes et les fonctions urbaines, notamment de façon à favoriser les conditions d'usage des modes alternatifs à la voiture ;
- présente les secteurs de potentiels de renouvellement urbain ainsi que les centralités urbaines à créer, maintenir ou renforcer en y favorisant le développement du commerce, l'implantation d'activités économiques denses en emplois, et l'aménagement d'équipements collectifs.

▲ Exemple d'illustration



### 4. 3. Dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Les OAP peuvent être utilisées pour préciser **les attentes en matière de densification et d'organisation urbaine dans le cadre d'une opération d'ensemble**. Les règles contenues dans les OAP permettent de compléter les normes inscrites au règlement du PLU : elles s'imposent aux opérations d'urbanisme selon un rapport de compatibilité (tandis que le règlement s'impose selon un rapport de conformité). Cet outil est particulièrement adapté aux opérations d'ensemble. Il permet, dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, que les caractéristiques des quartiers créés ou rénovés favorisent le recours à ces derniers et leur bon fonctionnement.

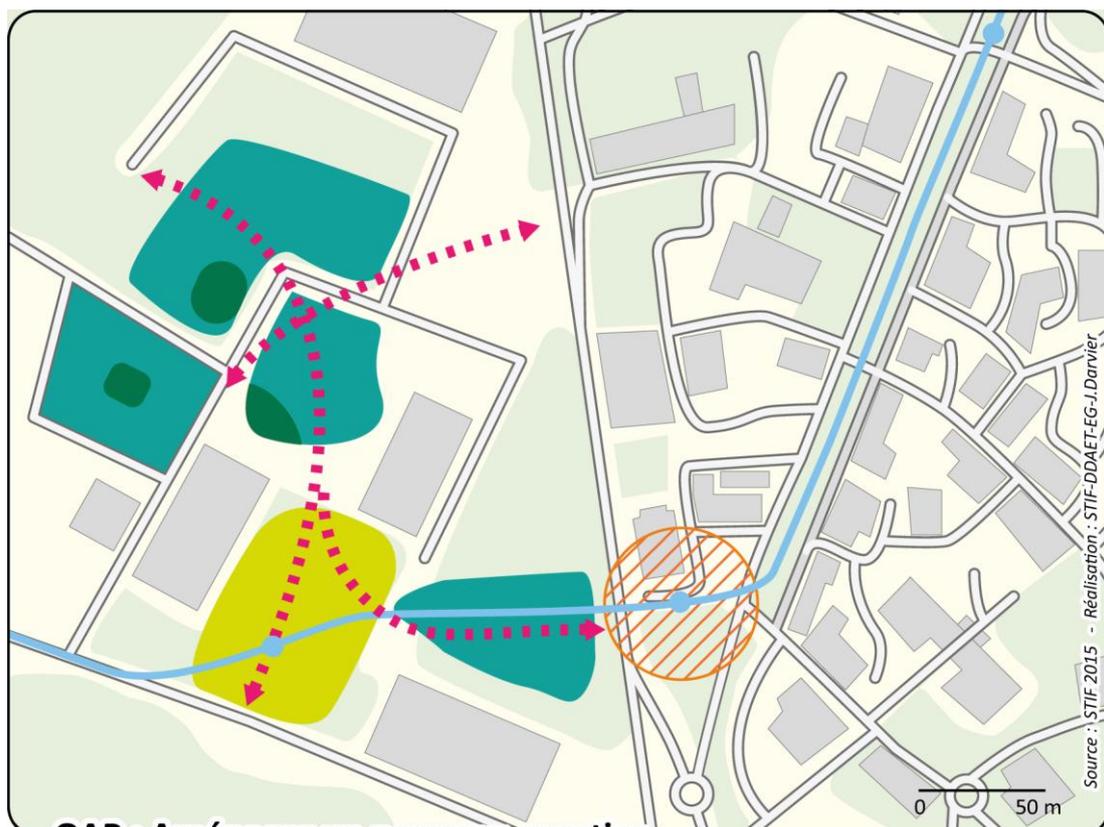
Concernant la forme des OAP, il est possible d'opter pour des orientations sous forme de textes, pour des orientations concernant les caractéristiques des bâtiments à construire, par exemple, ou les objectifs quantitatifs de l'opération. L'OAP peut également comporter une pièce graphique ayant une valeur opposable, permettant des précisions intéressantes quant à l'organisation spatiale de l'opération faisant l'objet d'une OAP.

Thématique	Exemples d'éléments pouvant être intégrés à une OAP sous forme graphique
Destination	Organisation spatiale de la mixité fonctionnelle : localisations privilégiées des différentes destinations : logements, commerces, artisanat, bureaux, équipements publics
Intermodalité	Le cas échéant, localiser les équipements à réaliser : gare routière, parc relais, arrêts de bus, stationnement vélo



Thématique	Exemples de règles pouvant être intégrés à une OAP sous forme de texte
<b>Densité</b>	Définir le nombre de logements précis à atteindre ou un seuil minimal de logements à l'hectare
<b>Forme des bâtiments</b>	Imposer une implantation à l'alignement pour les constructions le long des axes dont la largeur permet un espace public agréable Préciser l'orientation des bâtiments
<b>Hauteur des constructions</b>	Prévoir des hauteurs maximales diversifiées selon que les constructions sont sur rue ou en cœur d'îlot
<b>Voiries créées ou requalifiées</b>	Localiser les voiries à créer ou requalifier, avec une précision adaptée à l'avancement du projet urbain : principes de liaison, tracés indicatifs ou tracés précis Exiger des caractéristiques permettant la bonne circulation des bus sur les voies principales du futur quartier, en particulier dans un rayon de 1 000 mètres autour des pôles.

### ▲ Exemple d'illustration



### OAP : Aménager un nouveau quartier

Une forte amélioration de la desserte en transports collectifs

Un nouveau quartier apaisé et convivial

 Projet de pôle multimodal

 Îlots résidentiels

 Axes structurants multimodaux

 Projet de tramway

 Création d'espace public

 Centre de quartier multifonctionnel

## 4. 4. Dans le règlement et le plan de zonage

Une attention particulière doit être portée à la constitution du zonage du PLU. Des zones U spécifiques peuvent être définies de façon à correspondre aux quartiers de gare et, plus généralement, aux secteurs bien desservis par les transports en commun, dont l'intensité urbaine est à préserver ou à renforcer. Le règlement de ces zones doit favoriser la construction, notamment de logements. Lorsque plusieurs communes ou intercommunalités sont desservies par une même gare, il convient de veiller à la cohérence des règlements des différents PLU entre eux.

Il est également possible de définir un linéaire de protection du commerce et de l'artisanat, le long des voies pour lesquelles le maintien d'une activité économique de proximité est souhaité. Dans la même optique, il est également possible de définir des périmètres à l'intérieur desquels les constructions à destination de commerces ne peuvent comporter des locaux individuels supérieurs à une certaine surface, afin d'éviter l'implantation de trop grandes surfaces commerciales qui pourraient déséquilibrer l'économie du territoire (article L151-16 du code de l'urbanisme).

### ▲ Dans le règlement

Le chapitre **Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité** du règlement, doit être rédigé de façon à :

- **favoriser la mixité des fonctions urbaines au sein des quartiers, ou entre quartiers proches**, notamment en :
  - autorisant différentes destinations des sols (logements, commerces, artisanat, équipements d'intérêt collectif notamment), en priorité dans les pôles de centralité et le long des axes bien desservis par les transports en commun ;
  - interdisant le changement de destination des locaux dédiés au commerce ou à l'artisanat situés en rez-de-chaussée le long du linéaire de protection du commerce et de l'artisanat ;
- **assurer une densité suffisante pour rendre possible la desserte en transports collectifs**, en définissant des normes imposant une densité minimale de construction (article L151-26 du code de l'urbanisme) dans les quartiers identifiés dans le PADD comme présentant des opportunités de densification.

L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, et par rapport aux limites séparatives, a également un fort impact sur la morphologie urbaine. Le chapitre **Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères** peut règlementer ce sujet. Dans les pôles de centralité à renforcer ou les quartiers à densifier, le règlement peut ainsi favoriser la composition d'un front bâti continu ou semi-continu, qui permet de créer un « effet de rue » :

- en imposant l'implantation des constructions en limite de la voie, quand celle-ci est suffisamment large ;
- en imposant l'implantation des constructions sur une limite séparative latérale, ou les deux, à l'exception des terrains situés à l'angle de deux voies ;
- ces normes peuvent être accompagnées de croquis visant à faciliter leur compréhension.

Dans les zones urbaines à densifier, la rédaction de ce chapitre doit également permettre **une emprise au sol importante**, voire sans limitation, notamment dans une bande dont la profondeur est à définir le long des voies principales, ce qui a pour effet d'offrir plus de constructibilité en front de rue qu'en cœur d'îlot. Il convient de veiller à la cohérence des normes régissant l'emprise au sol avec celles régissant l'implantation des constructions.

En complément, autoriser des hauteurs plus importantes de construction dans les secteurs situés à proximité des transports en commun peut contribuer à atteindre les objectifs de densité. Il convient néanmoins d'adapter les hauteurs en tenant compte du tissu urbain environnant et en assurant l'homogénéité des fronts bâtis. Le règlement peut ainsi autoriser une hauteur supplémentaire pour les constructions venant s'adosser sur le mur d'un bâtiment mitoyen existant en bon état ou pour les constructions dont le dernier étage est conçu en attique (en retrait de la façade verticale).



## ▲ Sur le plan de zonage

Outre la délimitation des zones situées aux abords des axes structurants, ainsi que les sites de densification ou d'urbanisation potentielle bien desservis par les transports en commun, le plan de zonage doit également représenter :

- les linéaires de protection du commerce et de l'artisanat, ainsi que les périmètres à l'intérieur desquels les constructions à destination de commerces ne peuvent comporter des locaux individuels supérieurs à une certaine surface ;
- les alignements spécifiques à respecter par rapport à la voie pour les constructions nouvelles et extensions (en articulation avec les normes écrites du règlement).

Afin de préserver les opportunités de densification de certains secteurs, il est également possible de mettre en place des servitudes (*article L151-41 du code de l'urbanisme*), à faire figurer au plan de zonage :

- définition d'un périmètre (de taille variable : d'une parcelle unique à tout un îlot) dans lequel les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement seront interdites. Cette servitude fixée pour une durée maximale de 5 ans permet à la collectivité de disposer de temps pour élaborer un projet d'aménagement global, en autorisant uniquement des petites opérations (de l'ordre de quelques dizaines de m<sup>2</sup> de SHON, par exemple) d'extension et de construction sur le périmètre délimité. Cet outil peut être utilisé, par exemple, lorsque la collectivité souhaite faire concorder l'aménagement d'un site et l'arrivée d'une nouvelle offre en transport en commun.
- définition d'emplacements réservés sur des terrains ou parties de terrains en vue de la réalisation de programmes de logements définis dans le PLU, notamment aux abords des axes de transports collectifs structurants (des demandes d'emplacements réservés à cet effet pouvant être initiées par des bénéficiaires publics autres que la collectivité en charge de l'élaboration du PLU).

Cependant, ces servitudes génèrent un droit de délaissement (achat de terrain en cas de mise en demeure d'acquiescer de la part d'un propriétaire foncier concerné) qui, s'il n'est pas honoré par la collectivité, fait automatiquement tomber la servitude. Il est donc important de tenir compte des capacités financières de la collectivité au moment de les mettre en œuvre.



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.

