

Mobilité

PETR DU PAYS DE RETZ



CONSEIL EN URBANISME PARTAGE

Le SCOT est un document vivant. Dans la perspective d'une amélioration continue de l'accompagnement des communes dans l'élaboration de leurs documents et projets d'urbanisme et le partage d'expériences entre communes, le C.U.P. a pour objectif d'anticiper la future révision du SCoT via la prise en compte des évolutions réglementaires d'une part et les bonnes pratiques des collectivités du Pays de Retz. L'atelier du 21 juin 2016 a porté sur les questions de mobilité. Ce document synthétise, en reprenant la trame du guide « du SCoT au PLU » en vigueur, les points juridiques et les exemples abordés à l'occasion de cette demi journée.

AMELIORER LE MAILLAGE DU PAYS DE RETZ ET MIEUX LE RELIER AUX TERRITOIRES VOISINS

Les SCoT et PLU doivent [...] dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants : [...] e) Les besoins en matière de mobilité ; - *Article L101-2 du code de l'urbanisme*¹.

* Maillage routier :

Rappels juridiques

L'article L101-2 du code de l'urbanisme précise que dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs [...] d'équilibre entre [...] les besoins en matière de mobilité en tenant compte en particulier des objectifs [...] de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

PROPOSITIONS D'INTEGRATION DES ORIENTATIONS RELATIVES AU MAILLAGE ROUTIER DANS LES PLU		TRADUCTION DES ORIENTATIONS RELATIVES AU MAILLAGE ROUTIER DANS UN PROJET D'AMENAGEMENT
RAPPORT DE PRESENTATION/ PADD	OAP/ PLAN DE ZONAGE/ REGLEMENT	
<p>Le rapport de présentation expose les freins à une circulation fluide sur un axe nord- sud du territoire et identifie les éventuels aménagements à opérer sur la commune pour atteindre cet objectif (d'une amélioration de la signalétique à la création d'un contournement de bourg).</p> <p>Le rapport de présentation expose les freins à une circulation fluide sur la Route Bleue et identifie les éventuels aménagements à opérer sur la commune</p>	<p>Sur le plan de zonage, des emplacements réservés peuvent être créés.</p> <p>Le document graphique peut identifier un zonage spécifique des secteurs ayant pour vocation d'accueillir une plateforme de transbordement rail-route et/ ou fluvial/ route, le cas échéant.</p> <p>Les OAP peuvent faire le lien avec la trame viaire urbaine. Elles peuvent définir le positionnement du</p>	<p>En lien avec le chapitre 2-2 du DOO, les aménagements doivent « permettre d'assurer le passage de la faune ».</p> <p>En lien avec le chapitre 7-3 du DOO, l'aménagement des infrastructures de transport (routières et ferroviaires) et de leurs abords immédiats doit porter une attention particulière :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à la préservation des vues sur les paysages et sites naturels et urbains emblématiques et quotidiens, - à la limitation, au strict nécessaire, des séquences fermées (merlons, ...) destinées à la protection des habitations contre les

¹ Article L.101-2 Modifié par [LOI n°2016-925 du 7 juillet 2016 - art. 105](#)

<p>pour atteindre cet objectif. Le rapport de présentation identifie les gisements fonciers propices à la construction ou la réutilisation d'ouvrages nécessaires à la logistique urbaine.</p>	<p>territoire vis-à-vis des grands axes régionaux de transport de marchandises, plus particulièrement en l'absence de SCoT.</p>	<p>nuisances sonores. L'aménagement des infrastructures veillera à respecter le principe de distinction des perceptions paysagères entre paysages urbains (y compris villages et hameaux) et paysages naturels. La transition doit clairement faire apparaître la limite entre espaces urbains et naturels, tant des points de vue paysager (végétalisation, signalétique...), que des pratiques (vitesse, stationnement, intersections et trame viaire, marche et vélo...), en lien avec le plan de modération des vitesses lorsqu'il existe.</p>
--	---	--

Ils l'ont fait....

PADD PLU de La Bernerie en Retz



Limiter les déplacements routiers au cœur de l'agglomération :

- aires de stationnements mutualisés en entrée d'agglomération,
- piétonnisation du cœur de bourg aux périodes de haute fréquentation)
- report du flux de transit sur des voies plus adaptées que celles du centre-bourg.

PLU de Venerque (31)

Une amélioration de la circulation au cœur des orientations de développement.

Le développement urbain envisagé par la commune se fonde en grande partie sur l'amélioration des circulations dans le village. Ainsi, en termes de circulation routière, la commune a pour objectif :

- d'améliorer la circulation actuelle via les nouvelles opérations d'aménagement réalisées (impact des nouvelles voiries sur les pratiques de déplacement) avec notamment la création d'un deuxième axe nord-sud permettant de désengorger le centre-ville,
- d'intégrer une partie des réflexions issues du schéma de circulation via les outils disponibles dans le PLU (emplacements réservés, orientations d'aménagement...)

Un maillage routier favorisant les liaisons interquartiers et entre agglomération et hameaux

-  Liaisons routières structurantes arrière-pays - agglomération - rivage
-  Artère de desserte du littoral
-  Autre voie de liaison interquartier Est - Ouest
-  Maillage routier secondaire (assez complexe)



Les points névralgiques de circulation (cf. études en cours)

-  Intersections routières à retraiter en priorité
-  Tronçons routiers à sécuriser (notamment pour les continuités 'douces')

* Maillage en transports collectifs :

Rappels juridiques

Le diagnostic du PLU peut notamment :

- Recenser l'ensemble des modes de déplacement collectif, alternatifs et doux.
- Identifier le maillage des TC et analyser le niveau de l'offre.

Le règlement peut :

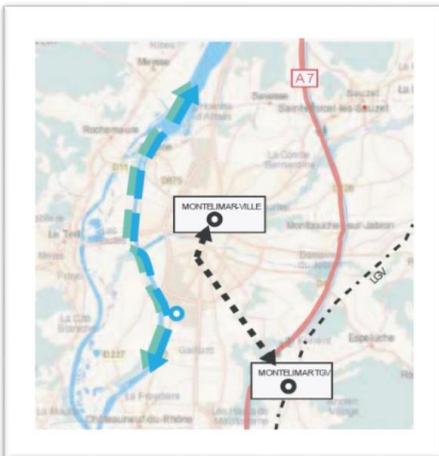
- Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation (L. 151-32 CU2)
- Pour les constructions destinées à l'habitation, autres que celles mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34, situées à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement (L.151-353)

PROPOSITIONS D'INTEGRATION DES ORIENTATIONS RELATIVES AUX TC DANS LES PLU		TRADUCTION DES ORIENTATIONS RELATIVES AUX TC DANS UN PROJET D'AMENAGEMENT
RAPPORT DE PRESENTATION/ PADD	OAP/ PLAN DE ZONAGE/ REGLEMENT	
<p>Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le PADD, les OAP et le règlement. Il s'appuie sur un diagnostic établi notamment au regard des besoins répertoriés en matière de transport.</p> <p>Le rapport de présentation identifie les bâtiments existants et indique le tracé de la ligne, et prévoit qu'aucun aménagement ou</p>	<p>Le règlement peut prévoir des cheminements en mode doux tenant compte du contexte environnant en termes d'axe public aux transports en commun.</p> <p>Le règlement définit une emprise au sol ou une hauteur minimale dans les secteurs à proximité des TC existants ou programmés (lignes structurantes pour la commune), gares en particulier mais également centralité.</p> <p>Dans le document graphique, des emplacements réservés ou des périmètres d'étude peuvent être créés pour la mise en place de sites propres TC.</p>	

² Art. L.151-32 créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)

³ Art. L. 151-35 créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)

OAP PLU de Montélimar (z6) – stationnement et transports en commun



○ RELIER LA GARE CENTRALE A LA GARE TGV
Aménagements de voirie et couloirs de bus
Création de stationnements



Des questions ?...

Intégrer les questions soulevées en séance

* Intermodalité :

Rappels juridiques

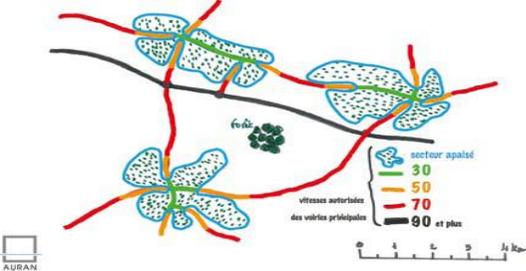
Le diagnostic du PLU permet notamment de :

- Connaître les besoins en matière de mobilité ;
- Connaître le poids respectif des différents modes de déplacement dans les choix des usagers (train, TC, autopartage, co-voiturage, vélo, marche à pied).
- Cartographier les continuités et discontinuités des cheminements doux ;
- Comprendre l'état de la multimodalité (état des lieux, projets, potentiels...);
- Inventorier les places de stationnement vélo.

Le règlement du PLU spécifie :

- Les surfaces réservées à l'autopartage et les places de stationnement destinées à l'alimentation des véhicules électriques ou hybrides rechargeables sont déduits de l'emprise au sol des surfaces affectées au stationnement. La surface des places de stationnement non imperméabilisées compte pour la moitié de leur surface).

PROPOSITIONS D'INTEGRATION DES ORIENTATIONS D'INTERMODALITE DANS LES PLU		TRADUCTION DES ORIENTATIONS D'INTERMODALITE DANS UN PROJET D'AMENAGEMENT
RAPPORT DE PRESENTATION/ PADD	OAP/ PLAN DE ZONAGE/ REGLEMENT	
<p>Le rapport de présentation détaille le projet d'aménagement des abords de la gare (<i>implantation de logements, de commerces le cas échéant, accès y compris en modes doux (modes « actifs »), stationnement...</i>).</p> <p>Le SCoT prévoit si possible de :</p> <p>À proximité immédiate du pôle d'échanges, privilégier des stations minute pour la dépose, les transports collectifs et le stationnement à destination des personnes à mobilité réduite.</p> <p>À proximité immédiate de la gare, privilégier des stationnements vélos dont une partie au moins sécurisée.</p>	<p>Le règlement peut imposer de limiter au minimum nécessaire la largeur des voies de circulation pour les véhicules au profit des espaces de circulation partagés intégrant la présence des modes doux.</p> <p>Le document graphique permet la création d'emplacements réservés ou servitudes de pré-localisation pour la mise en place d'aires de covoiturage, de P+r.</p> <p>Des OAP peuvent traiter le projet urbain autour de la gare.</p> <p>Elles permettent de rechercher systématiquement la continuité des cheminements doux afin de favoriser des itinéraires garantissant proximité, sécurité et agrément de ces cheminements entre habitat,</p>	<p>Les opérations d'aménagement s'inscrivent dans les orientations affichées par les PLU et les OAP le cas échéant. Elles peuvent ainsi intégrer les typologies différenciées de stationnement.</p>

<p>À une distance n'empêchant pas les constructions de logements ou d'activités, privilégier un nombre raisonnable de places longue durée avec des espaces dédiés au covoiturage, dans un souci de renforcement des centralités urbaines et d'intensification des fonctions urbaines (<i>habitat, services, emplois</i>) et</p>	<p>activités et services, et l'articulation avec les TC.</p>	
Ils l'ont fait....		
<p>PADD PLU de Saint Brevin les pins Repenser le modèle urbain dans une perspective de développement durable – les déplacements Il s'agit de s'inscrire dans la perspective intercommunale en matière de mobilité, notamment en développant le Pôle d'Echanges Multimodaux en lien avec la ligne régulière de cars Lila, à la Bresse (station- minute pour la dépose, espace de covoiturage...).</p> <p>PADD PLU de Lunel Viel (34) [...] La commune de Lunel Viel souhaite développer l'accessibilité de ces espaces de centralité en développant un réseau de circulation en modes alternatifs [...].</p> <p>PADD PLU de la Cote St André (38) Orientations arrêtées en matière de transports et de déplacements : - augmenter l'offre de stationnement en périphérie pour libérer le centre ancien, diminuer l'offre dans le centre ancien, - favoriser l'autopartage et le covoiturage.</p>	<p>OAP PLU de L'Hermitage (35) OAP –Z.A.C. du Centre aux Mares Noires et abords En matière de déplacements, réduire l'usage de l'automobile et favoriser les aménagements visant une meilleure coexistence des différents modes de déplacement (voirie partagée).</p> <p>Règlement PLU de la Cote Saint André (38) Art. Ue2 – Occupations et utilisations du sol soumis à des conditions particulières. Dispositions générales : Sont autorisées les occupations et utilisations du sol autres que celles interdites à l'article Ue1 et celles soumises aux conditions suivantes : - les aménagements et constructions destinés au fonctionnement des parkings relais, aires de covoiturage et plus généralement toute installation destinée à favoriser l'usage des TC.</p> <p>PLU Nantes Métropole (44) Comment hiérarchiser le réseau viaire et organiser le partage de la voirie.</p>  <p>Le diagramme illustre la hiérarchie du réseau viaire avec une légende indiquant : - secteur apaisé (bleu pointillé) - 30 km/h (vert) - 50 km/h (orange) - 70 km/h (rouge) - 90 et plus (noir) Il mentionne également 'voies autorisées' et 'des voiries prééquilibrées'. Une échelle de 0 à 200 mètres est visible en bas à droite.</p>	



Des questions ?...

Intégrer les questions soulevées en séance

Autres outils mobilisables au service de l'intermodalité



Le Plan de déplacement Inter Entreprises, une mobilité multimodale à l'échelle des entreprises – le modèle de Savoie Technolac



Mutualiser les différents modes de transports alternatifs pour créer un déplacement multimodal « à la carte »

Transport à la demande, auto-partage, covoiturage... inciter les acteurs à proposer des packages (train + hébergement) ou des offres de réduction pour généraliser l'intermodalité dans les démarches touristiques. Par exemple « Plagne Auto Ski » propose 35% de réduction pour les personnes à 3 minimum dans une voiture.

Le Parking comme pôle multimodal : Les parkings peuvent être exploités comme des espaces proposant différents services liés à la mobilité : location de voiture longue durée, autopartage, aire de covoiturage, location de vélos...

... Mais également les parkings-relais : L'usage des parkings-relais est réalisé pour répondre aux besoins de déplacement « entrant » de la périphérie vers le centre-ville. Or, ce n'est pas le seul type de déplacement existant. Ces parkings pourraient répondre à un autre besoin de mobilité en y adaptant de nouvelles offres telles que l'autopartage, le covoiturage ou la mise à disposition de vélos pour répondre aux besoins de déplacements du centre-ville vers la périphérie : les usagers du centre-ville pourraient alors effectuer leurs déplacements hors « centralité » totalement en multimodal en associant le transport collectif à un mode alternatif correspondant à leur besoin.

L'auto-Stop organisé



Afin de sécuriser la démarche, le Pays de Sundgau (68) organise l'auto-stop via des inscriptions, en partenariat avec les mairies, les communautés de communes et les associations du territoire. Pour participer au réseau, il suffit de signer la charte de bonnes pratiques et recevoir une vignette pour la voiture ou un « pouce » pour les auto-stoppeurs.



Mobiville Grand Lyon : le management de la mobilité

Le management de la mobilité consiste à promouvoir des transports durables et à gérer la demande de transport en voiture, en modifiant les comportements des individus et des entreprises. Cette approche est fondée sur les mesures dites « douces » telles que l'information et la communication aux voyageurs (via des applications smartphone, etc.), l'organisation des services et la coordination des acteurs des différents partenaires.

FAVORISER LA PROXIMITE ET L'ARTICULATION ENTRE URBANISME ET TRANSPORTS

* Modes actifs :

Rappels juridiques

L'article L101-2 du code de l'urbanisme dit « dans le respect des objectifs de développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants : l'équilibre entre [...] les besoins en matière de mobilité [...] en tenant compte en particulier des objectifs [...] de diminution des obligations de déplacements motorisés[...] »

Le diagnostic doit :

- Etablir 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. (Article L 151-4 CU⁴)
- Identifier et hiérarchiser les secteurs bien desservis et définir une « épaisseur » de ces secteurs sur la base d'une échelle de proximité définie en fonction des modes de déplacements doux.

Le règlement peut notamment :

- Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux (L151-30 CU⁵).
- Lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage, dans des conditions définies par décret (L 151-31 CU⁶).

⁴ Article L151-4 Créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)

⁵ Article L151-30 Créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)

⁶ Article L151-31 Créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)

PROPOSITIONS D'INTEGRATION DES ORIENTATIONS RELATIVES AUX MODES ACTIFS DANS LES PLU		TRADUCTION DES ORIENTATIONS RELATIVES AUX MODES ACTIFS DANS UN PROJET D'AMENAGEMENT
RAPPORT DE PRESENTATION/ PADD	OAP/ PLAN DE ZONAGE/ REGLEMENT	
<p>Le rapport de présentation peut cibler des secteurs stratégiques pour un accès en modes doux sur la commune (centre-bourg, polarités commerciales, équipements de loisirs, écoles...) et définir des aménagements à réaliser pour la mise en œuvre de ces plans.</p> <p>Il permet d'identifier le réseau existant dédié aux modes actifs et définir les points à recréer en complémentarité de la voirie pouvant être partagée avec d'autres modes.</p> <p>Le PADD permet de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - formaliser l'objectif de développement des modes actifs, - proposer une offre de transports variés et complémentaires. 	<p>Dans le règlement, limiter les chaussées aux stricts besoins de circulation au profit des espaces piétons et modes doux.</p> <p>Le règlement peut interdire les voies en impasse pour la circulation automobile, avec des prescriptions pour les nouvelles voies à créer telles que des emprises à destination des modes actifs (art. 3).</p> <p>Il peut imposer du stationnement vélo sur l'espace public et privé et prévoir des dispositions pour les vélos électriques (art. 12).</p> <p>Le document graphique définit des emplacements réservés pour les déplacements cyclables et piétons, l'élargissement des trottoirs, etc. Les emplacements réservés permettent aussi d'envisager la résorption de coupures urbaines (ouverture d'un cheminement).</p> <p>Mobilisation possible du levier de maîtrise foncière et de mobilisation de cheminements inutilisés.</p> <p>Le document graphique peut identifier les cheminements existants à conserver, à modifier ou à créer.</p> <p>L'OAP peut, dans les secteurs de projet, localiser les aires de stationnement mutualisées à l'écart des logements afin de décourager l'usage spontané du véhicule particulier pour les déplacements de courte distance.</p> <p>Elle peut définir un maillage de nouveaux secteurs à urbaniser avec les itinéraires de déplacements doux (piétons, cycles) existants.</p> <p>Pour les communes appartenant à une intercommunalité dotée d'un plan de modération des vitesses intercommunal, prendre en compte dans les OAP le PMVI.</p> <p>Les OAP peuvent définir les aménagements nécessaires à la mise en œuvre de plans piétons ou de plans vélos communaux (déplacement de passages piétons, élargissement de trottoirs, sécurisation de parcours, voiries mixtes dans les nouveaux quartiers...)</p>	<p>Le projet d'aménagement intègre les dispositions des OAP le cas échéant.</p>
Ils l'ont fait....		
<p>PADD PLU La Bernerie en Retz</p> <ul style="list-style-type: none"> ► Faciliter les déplacements interquartiers : liaison affirmée entre la rue de Pornic – secteur de la Jaginière et la Sennetière/ Les Moutiers en Retz. ► Limiter les déplacements routiers au cœur de l'agglomération : 	<p>OAP PLU de L'Hermitage (35) - ZAC du Centre aux Marres Noires et abords.</p> <p>Cheminements doux connectés vers la campagne et mise en place d'un jalonnement des itinéraires.</p> <p>En matière de déplacement, conforter les déplacements de proximité et</p>	

Commenté [V1]: Il n'y a pas de partie dédiée aux modes actifs dans le guide, seulement l'approche vélo. J'ai donc intégré la question vélo/ piéton et PMV dans un volet « modes actifs »

Commenté [V2]: Repris de la page 86 sur les plans piétons et plans vélos

Commenté [V3]: Repris de la page 86 sur les PMV

« piétonnisation » du cœur de bourg ; espace semi-piétonnier des cœurs de quartiers (La Rogère, la Villardière et la Sennetière).



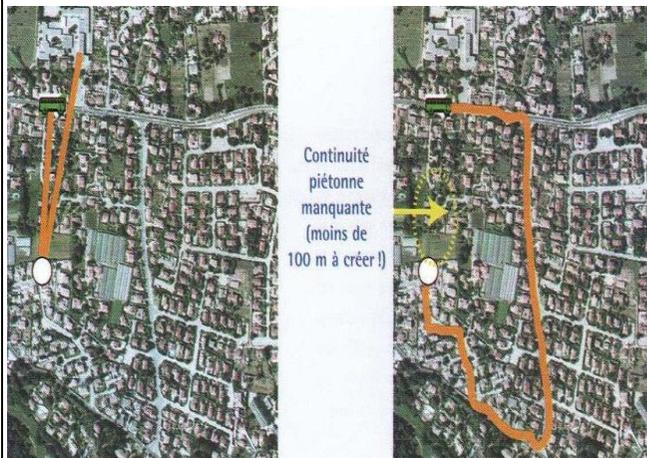
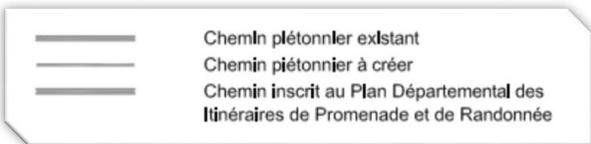
- ▶ Interconnexions entre cheminements doux et lignes de transports collectifs ;
- ▶ Complément et bouclage du réseau de cheminements doux.

développer les déplacements en modes doux (piétons- cycles), notamment en direction des équipements publics qui bordent la ZAC.



Aire Toulonnaise (source : Agence d'urbanisme de Toulon- 83)
Comment recréer des perméabilités piétonnes dans les PLU ?

PADD PLU de Machecoul



400 m à pied

ou

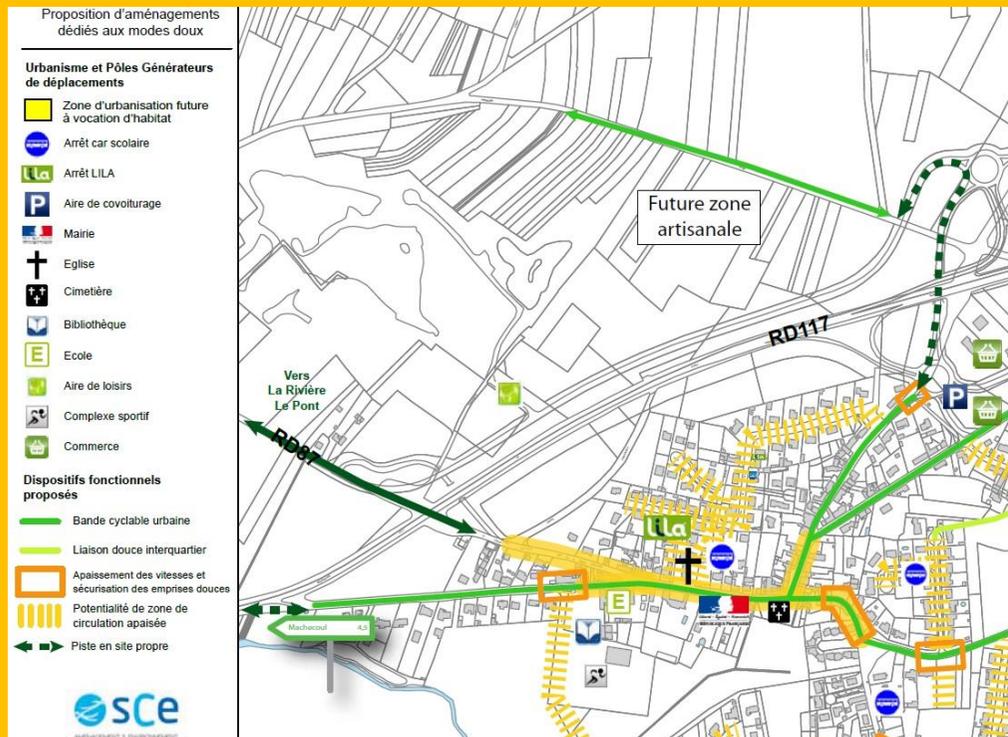
1.2 km en voiture

OAP PLU de Castelnau d'Estretfond (31)

-  Liaison douce
-  Cheminement doux existant ou projeté (domaine public)
-  Cheminement doux existant ou projeté (domaine privé)
-  Piste cyclable existante
-  Piste cyclable projetée



Autres outils mobilisables au service des modes actifs



Le Schéma directeur des modes doux – exemple de la commune de La Marne

Réalisé par la commune de La Marne en 2012, ce type d'outil répond aux enjeux suivants :

- Favoriser la pratique du vélo et de la marche pour les déplacements dits « fonctionnels » : cette démarche s'inscrit dans une logique de développement durable favorisant les modes de déplacements doux pour se rendre à l'école ou à son lieu de travail, fréquenter les équipements et commerces ..., permettant de réduire la circulation automobile et de lutter contre la pollution de l'air ;
- Adapter l'offre en fonction des différents types de pratiques (cyclotourisme, VTT, vélo sport sur route, marche à pied), afin de proposer un réseau et des conditions de promenade dans un objectif de loisirs et de santé ;
- Assurer la sécurité des usagers pour permettre un accès à tous à ce mode de déplacement ;
- Améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- Accroître l'attractivité touristique du territoire ;
- Structurer le maillage du territoire et relier les communes entre elles ;
- Permettre la programmation des travaux.

* Stationnement :

Le stationnement mutualisé correspond à la réalisation des aires de stationnement sur un seul parking commun à plusieurs constructions. Il en est de même pour le stationnement des deux roues, non motorisés et des aires de livraison.

Le foisonnement correspond à des places de stationnement pouvant être utilisées par plusieurs usagers qui ne sont pas présents simultanément aux mêmes heures de la journée (habitat/ commerces ; salles de spectacle/ commerces...). Il en est de même pour les aires de livraison qui peuvent être utilisées par plusieurs locaux d'activités.

Rappels juridiques

Le rapport de présentation peut notamment :

- Etablir 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.

Le règlement peut notamment :

- Lorsque les logements mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 sont situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus de 0,5 aire de stationnement par logement.
- 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(Art. L151-327)
- Lorsqu'il prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations minimales pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues au I de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation.
- Lorsqu'il impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage.

- Lorsque le règlement 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. (art. L151-33 CU⁸)

Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant du premier alinéa, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

- Ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction :

1° de logements locatifs financés par un prêt aidé par l'Etat,

2° des établissements assurant l'hébergement des personnes âgées mentionnés

3° des résidences universitaires (art. L151-34 CU⁹)

Il ne peut, nonobstant toute disposition du PLU, être exigé pour les constructions destinées à l'habitation mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement. Lorsque les logements mentionnés aux 1° à 3°, sont situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus de 0,5 aire de stationnement par logement.

Concernant les constructions neuves de bâtiments d'habitation et bureaux :

- Les bâtiments neufs à usage principal d'habitation, qui comportent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants du parc, doivent posséder un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos.

Pour les commerces : Nonobstant toute disposition contraire du plan local d'urbanisme, l'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexes d'un commerce soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale ...ne peut excéder un plafond correspondant aux trois quarts de la surface de plancher des bâtiments affectés au commerce. Les espaces paysagers en pleine terre, les surfaces réservées à l'auto-partage et les places de stationnement destinées à l'alimentation des véhicules électriques ou hybrides rechargeables sont déduits de l'emprise au sol des surfaces affectées au stationnement. La surface des places de stationnement non imperméabilisées compte pour la moitié de leur surface. Article L111-19 CU

PROPOSITIONS D'INTEGRATION DES ORIENTATIONS DE STATIONNEMENT DANS LES PLU		TRADUCTION DES ORIENTATIONS DE STATIONNEMENT DANS UN PROJET D'AMENAGEMENT
RAPPORT DE PRESENTATION/ PADD	OAP/ PLAN DE ZONAGE/ REGLEMENT	
<i>Le rapport de présentation</i> intègre, outre les enjeux piétons et cycles déclinés ci-avant, des	<i>Le règlement</i> est adapté pour répondre aux exigences de stationnement.	Les opérations d'aménagement s'inscrivent dans les orientations affichées par les PLU et les

⁸ Article L. 151-33 Créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)

⁹ Article L. 151-34 Créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)

<p>besoins spécifiques liés au stationnement (PMR, deux-roues, visiteurs, clients de commerces...).</p> <p>Cette analyse doit être menée en lien avec l'offre de desserte en transports collectifs de la commune (train, cars Lila) et l'existence d'aires de covoiturage.</p> <p>La loi ALUR a précisé que le rapport de présentation 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.</p>	<p>Ces orientations peuvent être intégrées dans les OAP. Les différentes classes de stationnement sont identifiées (longue durée, courte durée, stationnement minute et place personnes à mobilité réduite) et les modalités de stationnement peuvent être déclinées dans le règlement.</p> <p>Les OAP peuvent, dans les secteurs de projet, localiser les aires de stationnement mutualisées à l'écart des logements.</p>	<p>OAP le cas échéant. Elles peuvent ainsi intégrer les typologies différenciées de stationnement.</p>
<p>Ils l'ont fait....</p>		
<p>PADD PLU La Bernerie en Retz 3. Améliorer les conditions de déplacement, l'accessibilité aux cœurs de vie du bourg et aux plages.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Limiter les déplacements routiers au cœur de l'agglomération : aires de stationnement mutualisées en entrée d'agglomération. ▶ Faciliter l'accès aux plages et cœurs de bourg : adapter et organiser l'offre en stationnement (en cours de réflexion). <p>PADD PLU de Venerque (31) B. Une offre de stationnement adaptée aux besoins. [...] les stationnements seront à calibrer au fur et à mesure du développement urbain, au niveau des nouvelles zones à urbaniser notamment. Une réflexion est également menée sur la mutualisation de places de stationnement notamment pour le covoiturage.</p> <p>PADD PLU de la Cote St André (38) 2.2 orientations arrêtées en matière de</p>	<p>OAP PLU de Geneston. Secteur résidentiel. OA4- Secteur « Avenue de la Vendée » - Assurer de bonnes conditions de stationnement. Des stationnements pour visiteurs, répondant aux besoins de l'opération, seront intégrés à l'aménagement du quartier, en évitant d'encombrer la voie de desserte. Ils seront de préférence mutualisés au sein d'une aire de stationnement.</p> <p>OAP PLU de Geneston. Secteur commercial. OA5- Secteur « Zone des Halliers » - Assurer de bonnes conditions de stationnement. Adapter les capacités de stationnement aux besoins des activités, prenant en compte les véhicules liés au personnel, livraisons/ expéditions, clientèle, visiteurs... Les places de stationnement seront réalisées : - sur le terrain d'assiette des activités, en fonction de leurs besoins, et/ ou - sur un ou plusieurs espaces mutualisés, couvrant les besoins de tout ou partie des entreprises. Prévoir un stationnement pour les deux-roues en fonction des besoins ressentis.</p> <p>OAP PLU de la Plaine sur mer – Secteur les Gateburière L'aménagement de la zone devra viser à économiser l'espace à travers les actions type mutualisation du stationnement.</p>	<p>PLU de Vitry sur Seine (94) : La mutualisation peut être initiée dans le cadre d'opérations urbaines à venir (ZAC, etc.).</p> <p>PLU de Strasbourg (67) : Dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les places de stationnement peuvent être réalisées de manière groupée à l'intérieur du périmètre et selon les phases de l'opération. - Les normes précitées peuvent être réduites si les places de stationnement correspondent à des occupations alternatives. La réduction sera déterminée sur la base du gain de places obtenu grâce au foisonnement des usages, ce gain devant être préalablement estimé et justifié par le demandeur. <p>Le nombre de places à réaliser doit néanmoins être au moins égal à celui correspondant à la catégorie de locaux générant le plus de places de stationnement suivant la norme définie ci-dessus.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans tous les cas, l'opération d'aménagement d'ensemble doit pouvoir disposer d'un nombre

transports et de déplacements
- Augmenter l'offre de stationnement en périphérie pour libérer le centre ancien, diminuer l'offre dans le centre ancien.[...]



Règlement PLU de la Plaine sur mer :

12.3 Modalités de réalisation. [...] le traitement du sol des aires de stationnement à l'air libre devra si possible favoriser l'infiltration des eaux pluviales (sauf pour les zones de circulation et le stationnement sur ouvrage bâti).

Règlement PLU de la Bernerie en Retz :

13.4 Espaces libres

13.4.1. Les aires de stationnement de plus de 10 emplacements créés et aménagés dans le cadre de l'application de l'article 12 doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige à racine pivotante par tranche de 100 m² de plateforme de stationnement.

Règlement PLU de L'Hermitage (35) :

Aménagement des abords des constructions. 2.1. Aires de stationnement.

Les espaces de stationnement extérieurs sont conçus de façon à limiter l'imperméabilisation des sols par :

- la réduction des emprises des voies de circulation qui seront recouvertes d'une couche de roulement,
- l'utilisation de matériaux stabilisés ou tout autre technique favorisant la pénétration des eaux pour les emprises de stationnement,
- la recherche d'une conception adaptée à la topographie des lieux et à la bonne utilisation au sol,

Emprise maximale affectée au stationnement :

Excepté pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, la surface maximale affectée aux emplacements de stationnement en surface (air libre ou garages), hors circulations et hors emprises de stationnement situées à l'intérieur de la construction principale, est limitée à 20 % de la superficie du terrain.

Pour les deux roues non motorisés, Il est exigé au minimum :

- Constructions destinées à l'habitation : 1 emplacement par logement créé.
- Commerces (y compris les restaurants), bureaux (y compris services), artisanat,

d'aires de stationnement lui permettant de répondre aux besoins nécessaires à son bon fonctionnement. »

PLU de Besançon (25) :

Dans le cas d'un lotissement, d'un permis groupé ou d'une opération d'ensemble dont le parti d'aménagement le justifie, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun.

industrie, entrepôt : 1 emplacement par tranche même incomplète de 100 m2 de surface de plancher.

- Constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif :

- 1 emplacement par unité complète de 40 personnes accueillies.

Dimensionnement du stationnement :

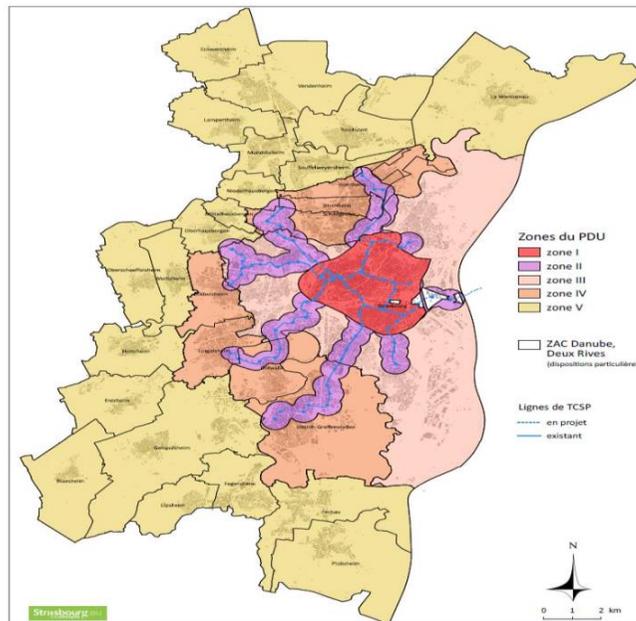
La surface minimale d'un emplacement s'établit à 1,5 m2 sauf dans le cas d'un garage commun automobile plus deux-roues (voir les modalités d'application pour le stationnement automobile en 1.2).

Règlement PLU de Strasbourg (38) – article 12

Les normes précitées peuvent être réduites si les places de stationnement

18

Article 12 : Stationnement



correspondent à des occupations alternatives (bureaux d'entreprise, ... à l'exception des logements). Le nombre de places à réaliser doit néanmoins être égal à celui correspondant à la catégorie de locaux générant le plus de places de stationnement suivant la norme définie [préalablement].

Règlement PLU Grand Lyon (69)

12.3 Modalités de réalisation des aires de stationnement.

Les places de stationnement doivent être réalisées en sous-sol.

OAP PLU de Blois (41) – stationnement périphérique

Des parkings paysagers périphériques seront aménagés ou valorisés afin d'offrir des espaces de stationnement adaptés aux visiteurs et usagers des jardins thématiques.

Extension du quartier Pinsonnière – mutualisation du stationnement

Pour tendre vers un quartier « sans voiture », des parcs de stationnement résidentiels collectifs pourront être réalisés en périphérie du site.

Habitat et performances énergétiques

Des efforts dans la limitation des impacts sur l'environnement (gestion alternative des eaux pluviales, stationnements mutualisés, etc.)

Traitement paysager des aires de stationnement

La qualification paysagère de la zone passera par un aménagement plus qualitatif des parcelles (plantations des clôtures, maintien d'espaces non imperméabilisés,...)



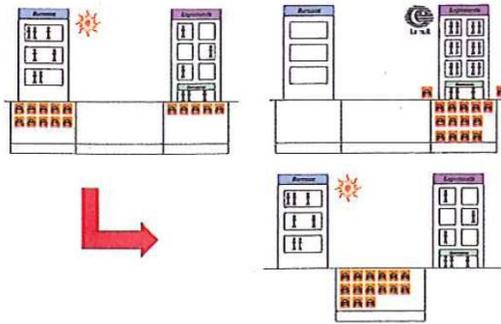
Des questions ?...

Intégrer les questions soulevées en séance

Autres outils mobilisables au service de l'optimisation du stationnement

La mutualisation et foisonnement des places de parking

Le concept de mutualisation



La gestion d'un parc mutualisé peut se traiter de diverses façons :

- La gestion nominative des places : il s'agit de définir des places privatives dont l'usage est exclusif. L'intérêt de cette mutualisation réside dans l'économie de construction (cf. schéma ci-contre) en mutualisant les accès et rampes d'accès.

- La gestion foisonnée : chaque place de stationnement est alors utilisée par plusieurs usagers à des horaires complémentaires comme par exemple les résidents pour les horaires de nuit, les salariés d'une entreprise pour les horaires de jour ou encore les clients d'un commerce et les spectateurs d'une salle de spectacle. Cette dernière option permet de faire des économies en termes de construction et de consommation d'espace mais nécessite un suivi plus strict en termes de nombre d'usagers et d'utilisation horaire.

Les avantages :

- intérêt économique avec une diminution jusqu'à un tiers des places construites ;

- met la voiture « à distance » en incitant les usagers à diminuer l'utilisation de leur voiture pour de courtes distances ;

- une offre rationalisée des espaces de stationnement : une meilleure adaptation à long terme de l'offre et de la demande ;

- en termes d'urbanisme : limite l'empiètement du parking sur l'espace public et par conséquent diminue la place de la voiture dans les quartiers, ce qui améliore le cadre de vie.

* Urbanisme et transport:

Rappels juridiques

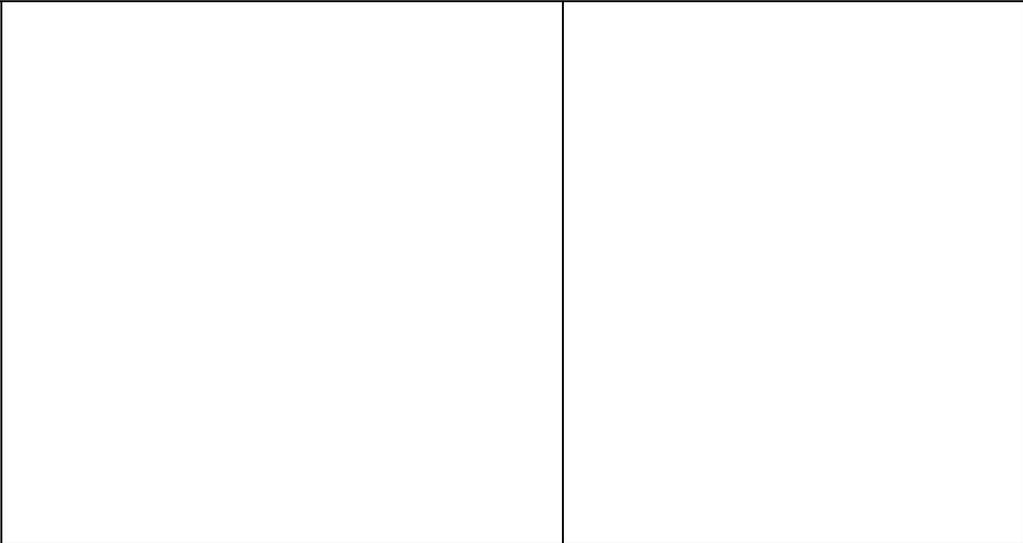
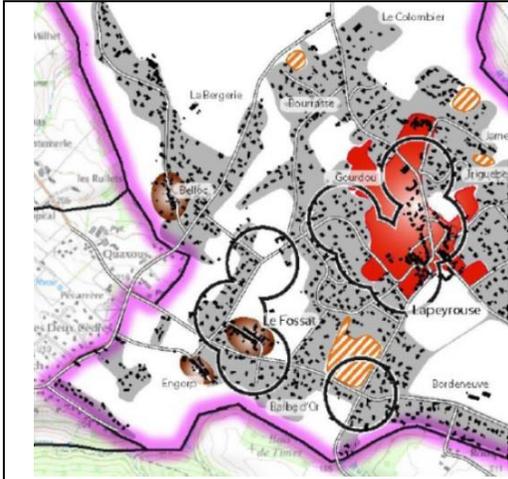
Le règlement peut notamment :

- Le règlement peut imposer, dans des secteurs qu'il délimite au sein des secteurs situés à proximité des transports collectifs, existants ou programmés, une densité minimale de constructions (L151-26 CU¹⁰)

PROPOSITIONS D'INTEGRATION DES ORIENTATIONS RELATIVES AU LIEN ENTRE URBANISME ET TRANSPORT DANS LES PLU		TRADUCTION DES ORIENTATIONS RELATIVES AU LIEN ENTRE URBANISME ET TRANSPORT DANS UN PROJET D'AMENAGEMENT
RAPPORT DE PRESENTATION/ PADD	OAP/ PLAN DE ZONAGE/ REGLEMENT	
<p>Le rapport de présentation détermine les secteurs stratégiques, bien desservis en transports collectifs (<i>par exemple les abords des gares SNCF, des points de desserte Lila Express, des lignes avec au moins 3 liaisons matin et soir vers Nantes ou Saint-Nazaire...</i>) de la commune et y fixe des densités minimales de logement, densités qui doivent nécessairement être supérieures aux densités moyennes exigées par le SCoT (<i>18 à 20 logements/ha dans les pôles d'équilibre, 15 dans les autres communes</i>).</p> <p>Dans le PADD, cela apparaît comme un axe de renforcement de la centralité.</p>	<p>Les OAP intègrent les densités fixées dans le rapport de présentation. Elles présentent les liaisons entre les nouvelles opérations de logement et les points de desserte en transports collectifs.</p>	<p>L'opération d'aménagement s'inscrit dans ces objectifs de densité supérieure. Elle traite la liaison entre les nouvelles opérations de logement et les points de desserte en transports collectif, notamment par les modes doux.</p> <p>Le dossier d'aménagement doit analyser l'impact du projet sur les déplacements. L'opération prend en compte les déplacements internes au nouveau quartier mais aussi son lien avec les services et commerces du centre-bourg, notamment avec les modes doux.</p>

¹⁰ Article L. 151-26 Créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)

<p>Le rapport de présentation peut orienter un regroupement des fonctions autour de la gare : commerces, équipements publics,...</p> <p>Le rapport de présentation expose le fonctionnement projeté du secteur en termes de déplacements. Tous les projets d'aménagements importants sont concernés : extension urbaine pour de l'habitat, zones d'activités, extension limitée de l'urbanisation de villages, équipements publics...</p> <p>Le PLU identifie et hiérarchise les secteurs bien desservis (polarités/ centres, quartiers autour des gares, corridors de lignes fortes) et définit une épaisseur de ces secteurs sur la base d'une échelle de proximité définie en fonction des modes de déplacement doux (piétons, vélos, etc.)</p>		
Ils l'ont fait....		
<p>PADD PLU de St Brevin les pins Repenser le modèle urbain dans une perspective de développement durable</p> <p>Conforter les pôles de centralité. La stratégie d'aménagement communale vise en tout premier lieu à affirmer le centre-ville des Pins comme pôle majeur de la commune. Le renforcement de son attractivité sera particulièrement recherché, notamment à travers : [...]. La facilitation des déplacements quotidiens en privilégiant les modes alternatifs à l'automobile (piéton, vélo...) : le développement des liaisons bien identifiées à cet usage sera un atout pour la confortation de la centralité.</p> <p>PADD PLU Lapeyrouse Fossat (31)</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;">  <p>Optimiser le développement urbain en lien avec la desserte en transport en commun</p> </div>	<p>Règlement PLU L'Hermitage (35) Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les deux roues non motorisés.</p> <p>Modalités d'application :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les constructions destinées à l'habitation, la notion d'emplacement de stationnement des deux roues recouvre des locaux clos et couverts au rez-de-chaussée. - Pour les affectations autres que l'habitation, ces aires de stationnement peuvent être réalisées à l'air libre y compris sur le domaine public sous réserve de l'accord express de la collectivité. <p>OAP PLU L'Hermitage (35) En matière de déplacements :</p> <ul style="list-style-type: none"> - densifier l'urbanisation aux abords du pôle gare, dans le respect des objectifs du SCoT, identifiant la gare de L'Hermitage comme pôle structurant. 	



Autres outils mobilisables au service de l'urbanisation en faveur de la mobilité

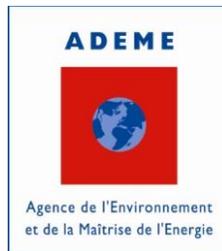
Les télécentres, un moyen de réduire le poids des trajets domicile- travail

Le Conseil Général de Seine-et-Marne s'est lancé dans l'Initiatives Télécentres 77 : l'objectif du projet est de permettre aux habitants du département de se rendre au travail en moins de 20 min à pied ou à vélo en exploitant les NTIC qui offrent aujourd'hui le moyen de travailler partout (ou presque). Le travail étant traité comme un service et plus comme un lieu donné, l'idée est de proposer des lieux de « travail à distance » à proximité des habitations en s'appuyant sur les modes de transport actif.

Cette démarche nécessite une optimisation de l'accès au numérique, au travers par exemple d'un schéma directeur d'aménagement numérique. Le développement de ces télécentres doit être prévu dans la rédaction des PLU, notamment dans les parties relatives au développement de nouvelles zones d'activités, en lien bien sûr, pour que le projet soit efficace, avec le réseau de transport collectifs et/ ou le maillage de réseaux des modes de transport actifs existants ou à créer.

Le Conseil en Urbanisme partagé est reconnu comme une opération pilote au niveau national par l'ADEME.

A ce titre, il bénéficie du soutien de l'ADEME des Pays de la Loire et du Conseil Régional des Pays de la Loire.



Juin 2016