

## >> **PLU ET DÉPLACEMENTS**

Jean-Philippe Brouant

Maître de conférences à l'Université Paris I, Chargé de recherches au GRIDAUH

### Fiche 3

#### **LA PRISE EN COMPTE DES DÉPLACEMENTS PAR LE RAPPORT DE PRÉSENTATION, LE PADD ET LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT**

D'une manière générale, les préceptes de la ville compacte et durable contribuent à la satisfaction des objectifs de la maîtrise des besoins en déplacements. Il s'agira principalement d'agir sur la forme urbaine grâce à un zonage cohérent par rapport à l'offre de transport en commun et encourageant la diversité fonctionnelle.

Au-delà de ces considérations générales, le PLU, à travers ses différentes pièces, peut se concentrer plus particulièrement sur la question des déplacements.

### **1. Le rapport de présentation**

Deux éléments doivent être soulignés.

En premier lieu, le diagnostic doit, en vertu de l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme, préciser les « *besoins répertoriés en matière de transport* ». À titre d'exemple, le diagnostic du rapport de présentation du PLU de Lille consacre un titre spécifique aux déplacements structuré ainsi :

- la mobilité des habitants : nombre de déplacements, motivation du déplacement, modes de déplacements ;
- le stationnement ;
- le transport de marchandises : par route, voie d'eau, réseau ferré, mouvements liés au transport de marchandises et de livraisons au sein de l'agglomération lilloise ;
- le transport longue distance (aérien, lignes ferroviaires) ;
- les infrastructures de déplacement.

En second lieu, la question des déplacements peut être traitée au titre de l'évaluation environnementale, particulièrement sur le thème de la pollution de l'air. Celle relative au PLU de Perpignan indique ainsi que « *certaines mesures, telles que l'assouplissement des règles de densité ou l'allègement des règles de stationnement, peuvent avoir un impact négatif sur la qualité de l'air via l'accroissement du trafic automobile mais ces impacts éventuels sont considérés comme négligeables* ».

Parmi les recommandations pour atténuer les effets du PLU sur l'environnement, on recense des considérations spécifiques aux emplacements réservés : ainsi à

propos de l'élargissement d'une route, il est recommandé de « *prévoir des pistes cyclables reliant les lotissements à la piste cyclable de la route* ».

## 2. Le projet d'aménagement et de développement durable

Dans la mesure où il définit « *les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues pour l'ensemble de la commune* » (cf. c. urb., art. R. 123-3), le PADD permet une expression avancée sur la politique de déplacement.

Plusieurs axes prioritaires se dégagent des différents PADD étudiés ;

- L'amélioration de l'accessibilité par le système de transports publics : le PADD du PLU de Lille évoque ainsi la valorisation des transports en commun grâce aux emplacements réservés pour faciliter la création de parcs de stationnement. Celui de Perpignan mentionne la création de parcs-relais en périphérie de la ville et l'objectif d'augmenter l'efficacité du réseau urbain de transports en commun en favorisant notamment les voies de bus en site propre
- L'aménagement de l'espace public pour favoriser l'utilisation des modes doux de déplacement. Le PLU de Lille indique que certains chemins existants ont été repérés sur le plan de zonage du PLU en tant qu'itinéraires piétons au titre de l'inventaire architectural et paysager pour assurer leur préservation : en conséquence l'article 11 impose des dispositions spécifiques et des emplacements réservés pour la réalisation d'itinéraires de circulations douces. Le PADD de Grenoble précise que « *la ville développera le potentiel piétonnier par un meilleur partage de l'espace public. Un réseau de "sentiers urbains" empruntera des itinéraires à l'écart des flux automobiles : parcs, trame verte, zones 30 et piétonnes, berges de l'Isère...* ». Le document évoque également les zones 30 en affirmant que l'ambition de la ville est d'étendre les aménagements des zones 30 et une carte « *trame paysagère et espaces publics* » indique les espaces concernés. Le PLU ne peut pas imposer une zone 30, cette compétence relevant de la police de la circulation ; il peut en revanche définir des principes d'aménagement qui contribuent à sa mise en œuvre (aménagement de la voirie, emplacements réservés, etc.). Le PADD de Bordeaux rappelle que le PDU de la communauté urbaine impose des règles de dimensionnement pour toute voie nouvelle ou réaménagée en dehors de certaines contraintes. En conséquence, il ne peut être affecté plus de 50 % du domaine public aux modes motorisés et au stationnement, ce qui laisse leur place aux modes de transport alternatifs et notamment la marche à pied et le vélo. À propos de la pratique du vélo, le PADD de Paris indique que « *la lutte contre le vol est également un impératif qui passe par le développement de zones de stationnement sur voirie mais aussi par des mesures incitatives de création de locaux destinés aux vélos dans les immeubles d'habitation et les équipements publics* ».
- L'amélioration et le développement du réseau routier existant : le PLU de Lille vise ainsi « *l'aménagement d'un réseau routier hiérarchisé et complété, ayant pour objectif d'écartier le trafic de transit du cœur de l'espace communautaire, d'assurer la fluidité des flux de transit et l'accessibilité routière de l'ensemble du territoire* ». Celui de Perpignan affiche la volonté de « *permettre le franchissement des coupures urbaines des voies SNCF ou des grandes voiries* ».

- La poursuite d'objectifs particuliers : le PADD du PLU de Paris affiche l'objectif de « *réduire le bruit émis par une double action de limitation du trafic automobile et des vitesses pratiquées* ». Celui de Perpignan encourage l'implantation de commerces en centre-ville par la réduction des contraintes réglementaires de stationnement.

### **3. Les orientations d'aménagement**

L'article L. 123-1 du code de l'urbanisme dispose qu'elles peuvent « *prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les caractéristiques des voies et espaces publics* ».

Les orientations d'aménagement du PLU de Grenoble fixent, pour tous les secteurs concernés, des principes généraux ; il est indiqué par exemple, que « *la générosité spatiale des voies ouvre davantage les perspectives vers le paysage urbain et naturel et privilégie les piétons et les autres circulations douces au détriment des véhicules dont l'espace est réduit au minimum nécessaire pour la desserte locale et le stationnement* ». Par ailleurs, pour les différents secteurs concernés, les orientations comprennent une liste des « *voies à créer, ou voies existantes à modifier* » et des « *liaisons douces et paysagères, dessertes locales à valoriser ou à créer* ».

La majeure partie des orientations d'aménagement du PLU de Perpignan est consacrée aux entrées de ville. L'on sait en effet que l'article L. 111-1-4 du code instaure l'inconstructibilité des espaces non urbanisés situés aux abords des grands axes de circulation routière. Il prévoit que cette inconstructibilité peut être levée dès lors que le plan local d'urbanisme comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Ainsi les schémas contenus dans les orientations d'aménagement du PLU de Perpignan fixent des éléments en termes de retraits de l'urbanisation (habitat, activités, implantation obligatoire), de lutte contre les nuisances sonores (aménagement antibruit à créer) et des prescriptions urbaines et paysagères (giratoire ou accès à créer, cônes de vue à créer, etc.).