

Révision du PDU

Démarche articulation urbanisme - transport



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE

Groupe de travail « lien aménagement – transports »

17 novembre 2008, actualisation le 4 septembre 2009

Jean-Pierre Palisse, Sandrine Barreiro



PDU et documents d'urbanisme

Le cadre général

L'articulation du PDUIF dans la hiérarchie des normes d'urbanisme et de transport

La prise en compte du PDUIF lors de l'élaboration des documents d'urbanisme

L'avant-projet de loi Grenelle 2 et les évolutions annoncées

L'état des lieux des documents d'urbanisme en Ile-de-France

Le schéma directeur régional

Les SCoT

Les PLU

Une analyse qualitative des PLU

La mobilité dans les PLU

Le bilan

Les outils opérationnels de l'aménagement

L'utilité publique des projets

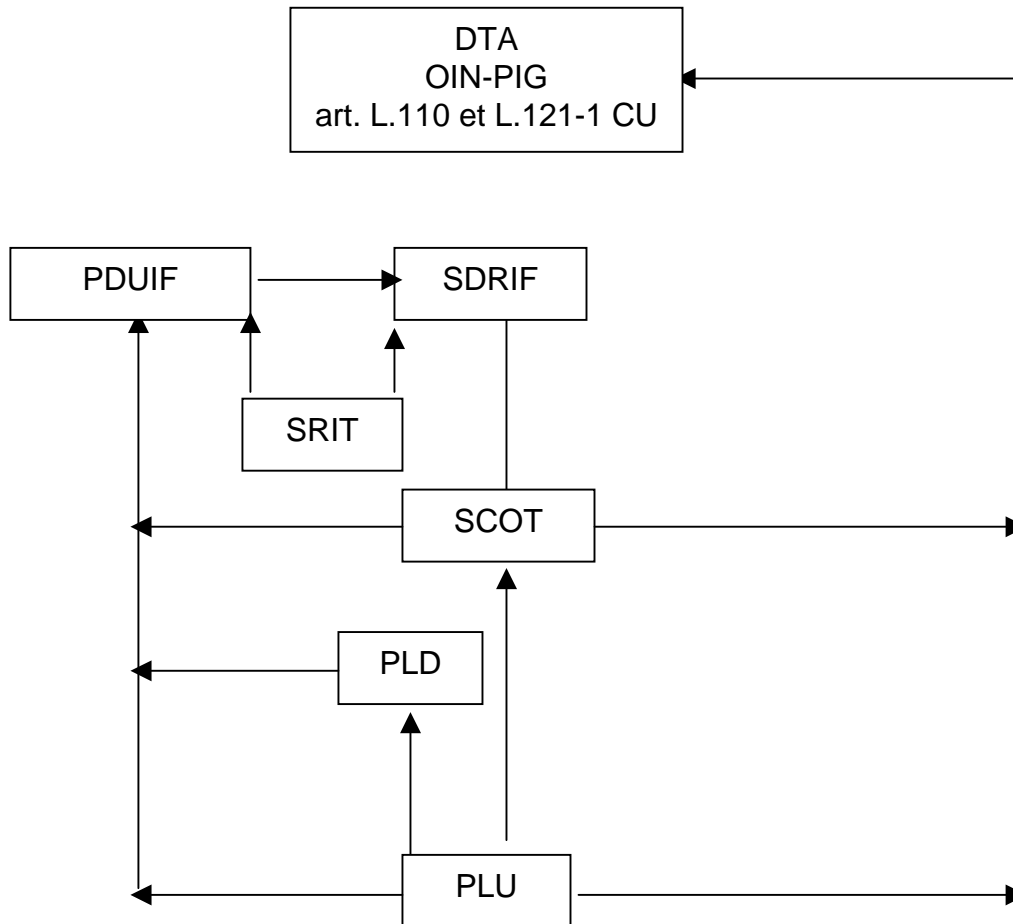
L'anticipation foncière

Les secteurs d'aménagement

Les ZAC

Le cadre général

L'articulation du PDUIF dans la hiérarchie des normes d'urbanisme et de transport (schéma simplifié)



- PDUIF plan de déplacements urbains d'Île-de-France
- PLD plan local de déplacements
- PLU plan local d'urbanisme
- SCOT schéma de cohérence territoriale
- SDRIF schéma directeur de la région Ile-de-France
- SRIT schéma régional des infrastructures et des transports
- compatible avec

La prise en compte du PDUIF lors de l'élaboration des documents d'urbanisme

La prise en compte du PDUIF dans le contenu des documents locaux d'urbanisme : le SCoT

Le périmètre du SCOT

- tient notamment compte des PLD
- prend en considération les déplacements urbains, notamment des déplacements entre le domicile et le lieu de travail et de la zone de chalandise des commerces, ainsi que les déplacements vers les équipements culturels, sportifs, etc.

Le rapport de présentation

- expose le diagnostic qui doit être établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés...en matière de transports...
- décrit les résultats de l'évaluation environnementale du projet et les choix retenus au regard de cette évaluation

Le projet d'aménagement et de développement durable

- fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière...de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile

Les orientations générales

- définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs...aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages...
- peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport
- précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les TC
- peuvent subordonner l'ouverture à l'urbanisation de certains secteurs et les extensions à la création de dessertes en TC et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis

La prise en compte du PDUIF lors de l'élaboration des documents d'urbanisme

La prise en compte du PDUIF dans le contenu des documents locaux d'urbanisme : le PLU

Le rapport de présentation

- expose le diagnostic qui doit être établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précise les besoins répertoriés...en matière de transports...
- le cas échéant, décrit les résultats de l'évaluation environnementale (au sens de l'article L. 121-10 CU) du projet et les choix retenus au regard de cette évaluation
- peut comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants

Le projet d'aménagement et de développement durable

- détermine les objectifs généraux d'aménagement et d'urbanisme retenus pour l'ensemble de la commune (ou du groupement de communes)

Les orientations particulières relatives à certains secteurs ou quartiers

- peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics

La prise en compte du PDUIF lors de l'élaboration des documents d'urbanisme

La prise en compte du PDUIF dans le contenu des documents locaux d'urbanisme : le PLU

Le règlement

- Plusieurs servitudes d'utilisation des sols établies par le règlement peuvent être édictées en fonction des déplacements et des orientations du PDUIF. Certaines de ces servitudes sont exprimées dans le règlement de zone et/ou dans les plans de zonage
- Affectation des sols selon les usages principaux
- Tracé et 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...
- Emplacements réservés aux voies et ouvrages publics
- Localisation dans les zones urbaines, des terrains à protéger quels que soient les équipements qui les desservent
- Coefficient d'occupation des sols
- Obligations en matière de réalisation d'aires de stationnement... « lorsque le plan de déplacements a délimité des périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations en matière de réalisation d'aires de stationnement et, le cas échéant, fixe un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à un autre usage que d'habitation.

La prise en compte du PDUIF lors de l'élaboration des documents d'urbanisme

La prise en compte du PDUIF dans la procédure d'élaboration des documents locaux d'urbanisme

Le STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports peut, à sa demande, être associée à l'élaboration et la révision des SCOT et des PLU.

A ce titre, le STIF :

- reçoit la délibération initiant l'élaboration, la révision ou la modification d'un SCOT ou d'un PLU
- peut faire connaître ses observations durant la phase d'élaboration du projet
- peut émettre son avis sur le projet arrêté, avis qui sera alors joint au projet soumis à enquête publique

Le projet de loi Grenelle 2 : quelques évolutions annoncées

Le contenu des SCoT :

- Le document d'orientations générales devient document d'orientations et d'objectifs
- Il peut :
 - fixer des normes minimales de gabarit, de hauteur, d'emprise au sol, d'occupation des sols dans des secteurs délimités en tenant notamment compte des TC. Les normes contraires des PLU cessent de s'appliquer dans un délai de 24 mois
 - définir des secteurs situés à proximité des TC existants ou programmés, dans lesquels les PLU doivent imposer une densité minimale de construction
 - préciser les obligations maximales ou minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés, lorsque que le territoire n'est pas couvert par un plan de déplacements urbains
- Il précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces au regard notamment de la desserte en transports et de la maîtrise des flux de marchandises

Le projet de loi Grenelle 2 : quelques évolutions annoncées

Le contenu des PLU :

- Les orientations d'aménagement deviennent orientations d'aménagement et de programmation
- Elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, et tiennent lieu de plan de déplacements urbains si le PLU est établi par un EPCI compétent pour l'organisation des transports urbains

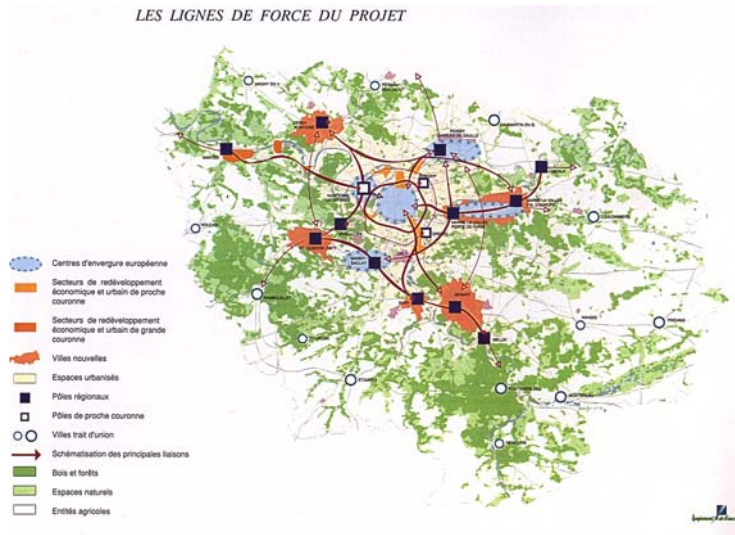
- Le règlement :
 - peut imposer une densité minimale des constructions dans les secteurs situés à proximité des TC existants ou programmés
 - peut fixer un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un autre usage que d'habitation, lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent

L'état des lieux des documents d'urbanisme en Ile-de-France

Le schéma directeur régional

- Le schéma opposable : le SDRIF de 1994

- Le schéma révisé : le SDRIF de 2008



Le projet spatial régional



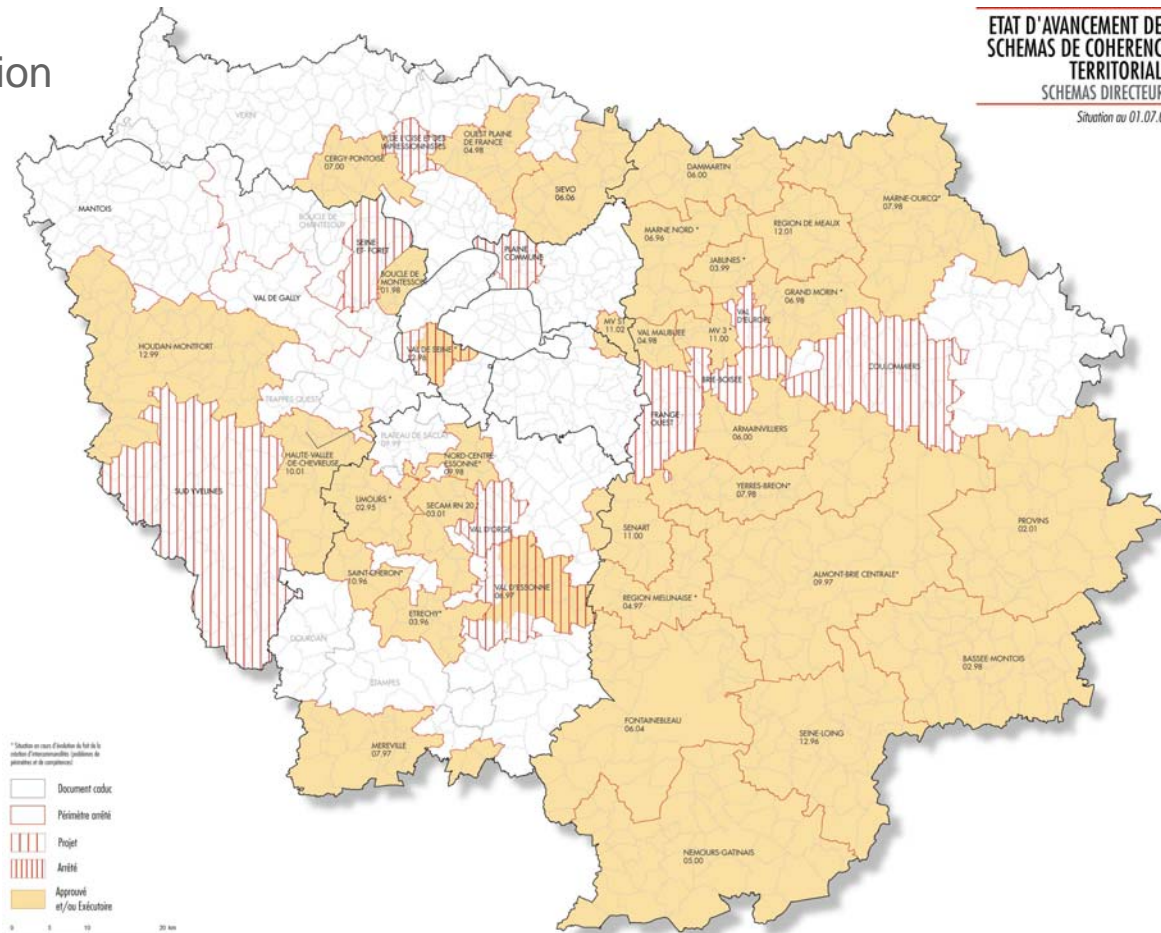
Vers un schéma "post PDU" :

- priorité aux transports en commun
- compacité urbaine
- intensification des quartiers bien desservis

Une couverture très partielle par les anciens schémas directeurs locaux ou les SCoT :

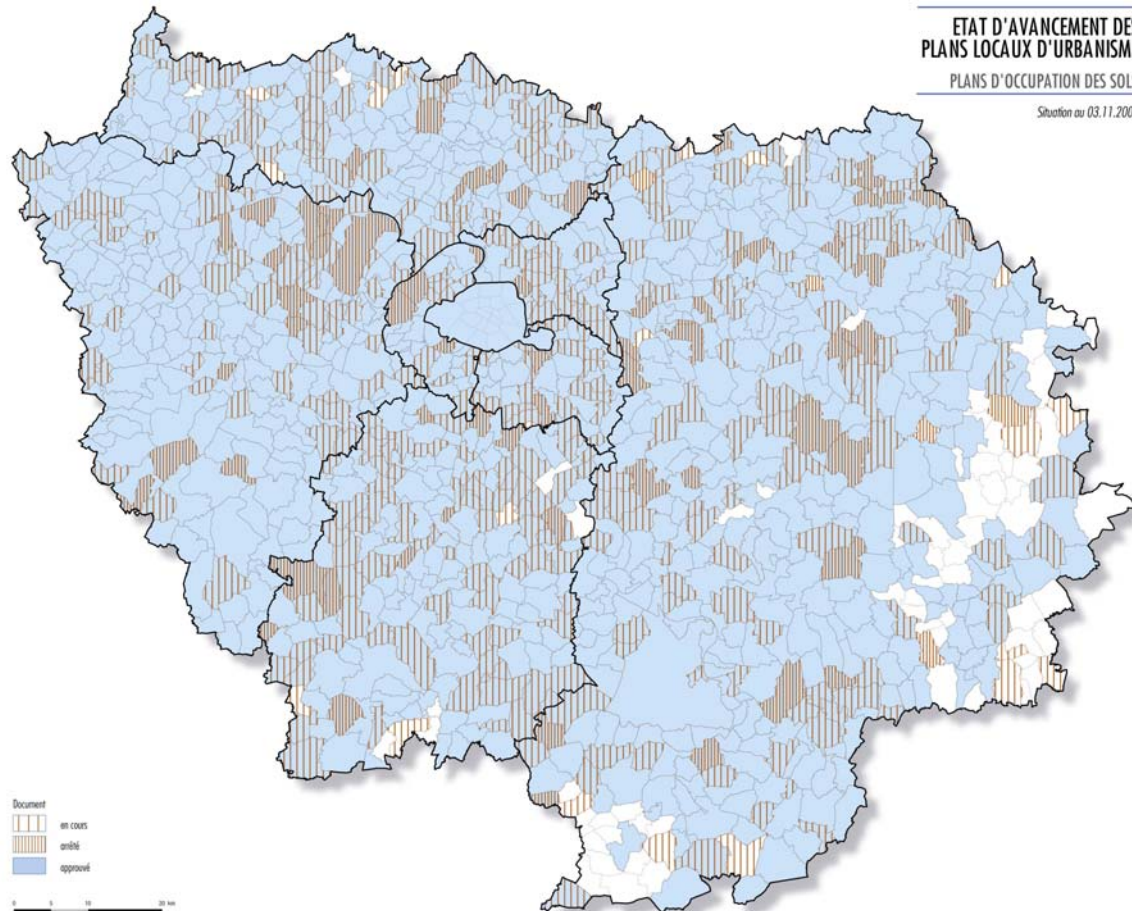
- 43 SCoT opposables ou engagés, couvrant 65 % des communes et seulement 37 % de la population francilienne
- dont 13 SCoT en cours d'élaboration ou de révision

En Ile-de-France,
une grande faiblesse
de planification
intercommunale
qui conduit trop souvent
à un lien direct entre
SDRIF et PLU



- 93 % des communes d'Ile-de-France sont couvertes par un POS ou un PLU opposable
- Plus d'un tiers de ces POS/PLU sont en cours de révision
- En 2007, 75 projets de PLU révisés ont été arrêtés en Ile-de-France

Des PLU presque
partout mais un flux
de révision intense



Une analyse qualitative des PLU

Une étude de l'IAU île-de-France publiée en 2008 :

Objectif :

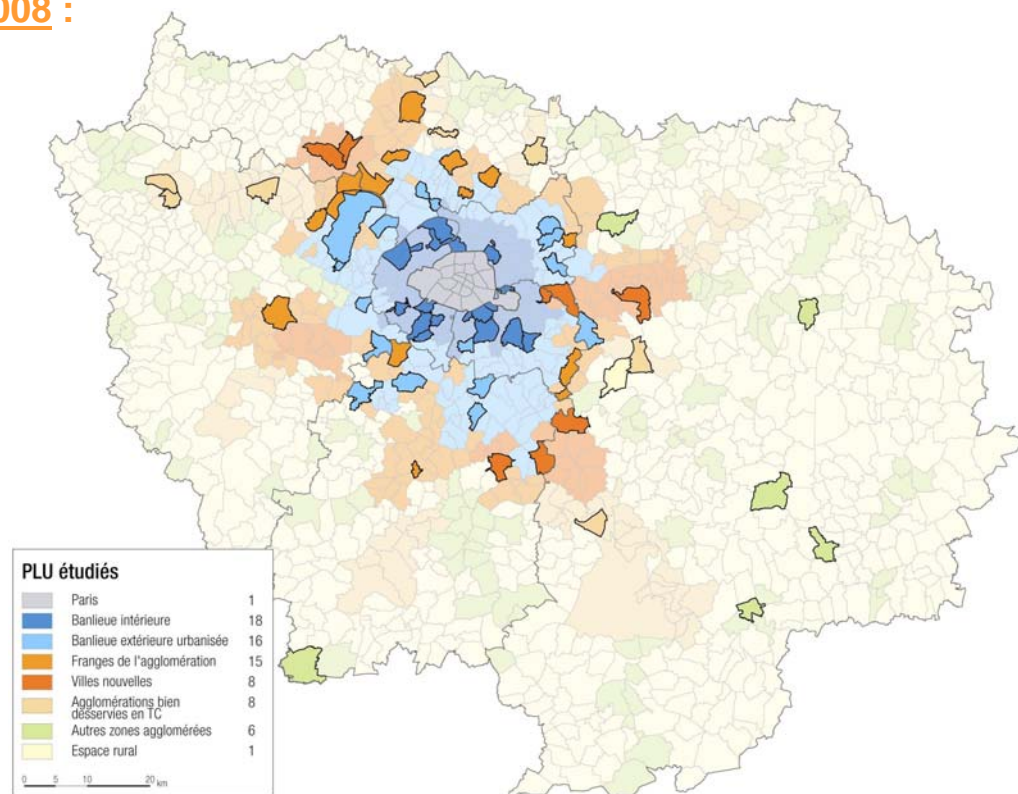
- comment les PLU récents répondent-ils aux objectifs régionaux ?
- comment améliorer cette prise en compte ?

Méthode :

- examen de 73 PLU arrêtés depuis janvier 2005
- analyse de ces PLU au regard des 5 objectifs régionaux et des orientations spatiales exprimés par la Vision régionale
- analyse par chacun des correspondants territoriaux en fonction de items des différents objectifs
- un point particulier sur le PADD

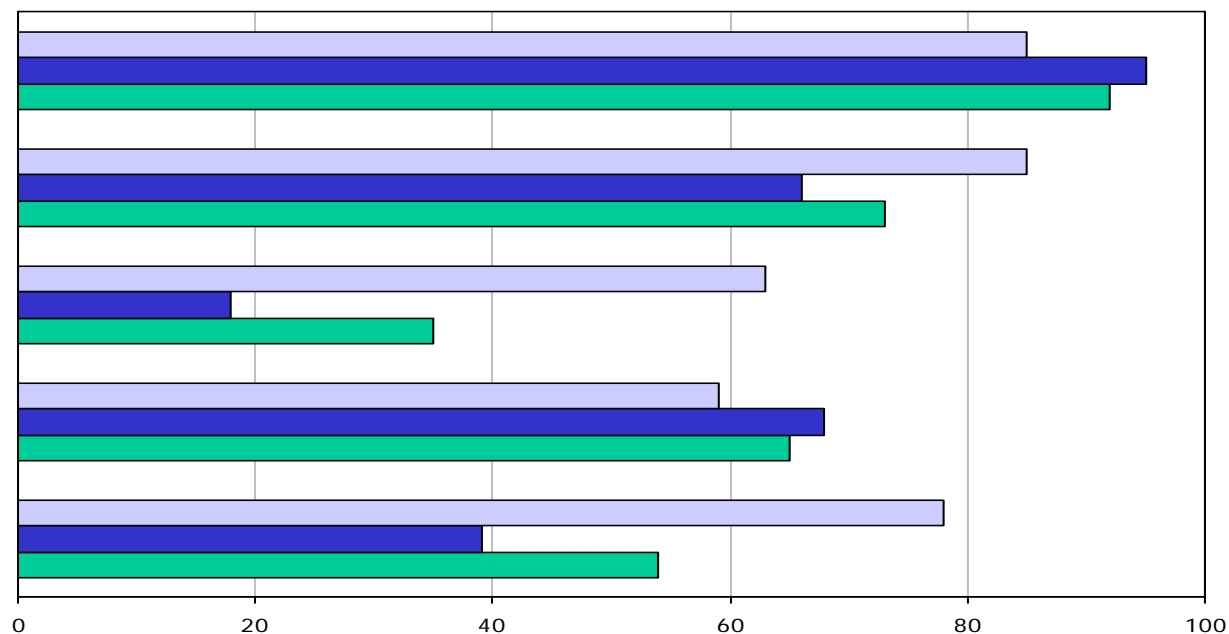
Objectifs de références :

- offrir un logement à tous les Franciliens
- doter la métropole d'équipements et de services de qualité
- **faciliter une mobilité raisonnée des biens et des personnes**
- préserver, restaurer et valoriser les ressources naturelles
- accueillir et stimuler l'emploi et l'activité économique



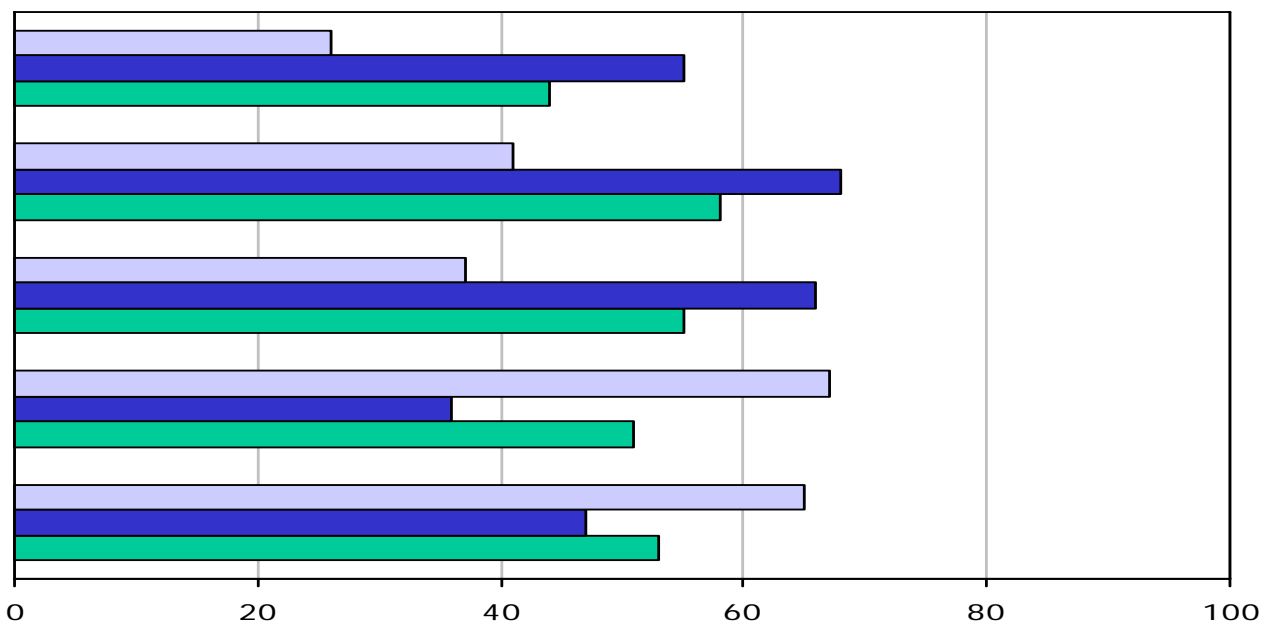
Mobilité des personnes

- Objectif de renforcement de la mobilité : plus de 80 % (89 % PC, 75 % GC)
- Peu appuyé sur des PLD : 1/4 seulement des communes
- Dispositifs les plus évoqués pour renforcer les modes de déplacements durables : circulations douces (90 % des communes), stationnement dans les quartiers (73 %, 85 % en PC), accessibilité aux gares (65 %), réseaux de bus, partage de la voirie



Cohérence urbanisme transport

- Densification des quartiers les mieux desservis : moins de la moitié des communes
- Attention particulière sur les quartiers de gare : 58 % (68 % GC)
- Densification des quartiers centraux : 55 %
- Intensification urbaine autour des nouveaux transports envisagés : plus des deux tiers des communes en PC
- Nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation : question de la desserte ou d'un usage renforcé des circulations douces cité dans plus de la moitié des cas



Accessibilité des marchandises

- Accessibilité des biens par d'autres modes que par le routier (préservation et valorisation des plates formes multimodales existantes, valorisation des zones embranchées fer, rôle du fleuve) est assez peu évoquée et en général pas favorisée
- On trouve quelques exemples sur l'accessibilité des marchandises en centre-ville (Saint-Ouen, Bessancourt et évidemment Paris)

Bilan et tendances au regard des orientations régionales

- Intérêt très partagé des communes sur une amélioration de la mobilité et d'importantes actions menées en faveur des circulations douces ou de la maîtrise du stationnement
- Peu d'études préalables de PLD cependant, d'où un manque d'identification des problèmes et un aspect assez sectoriel des mesures envisagées
- Faiblesse dans l'articulation urbanisme / transport : l'intensification urbaine des quartiers les mieux desservis n'apparaît pas suffisamment prise en compte, et il en est de même de l'accompagnement urbain des nouveaux transports créés
- Faiblesse de la dimension intercommunale dans les réflexions sur la maîtrise de la circulation, ce qui est peu adapté aux problèmes de la mobilité notamment en petite couronne
- On paraît assez loin d'une politique coordonnée de réduction de la place de la voiture
- Et on trouve peu d'intérêt encore pour l'accessibilité des biens autre que par le routier

Le bilan

Des contradictions dans la mise en œuvre des objectifs régionaux

- Une relance insuffisante de la construction pour atteindre les 60 000 logements par an
- **Une insuffisance des liens urbanisme / transport, contradictoire avec l'objectif d'une mobilité plus axée sur les modes de déplacement durables**
- Des atteintes au système régional des espaces ouverts et un manque de prise en compte de la trame verte régionale
- Des thèmes peu abordés : gestion durable de l'eau

Une qualité assez inégale des PLU analysés

Pour les PADD, une absence de réflexion sur le long terme et un manque de clarté dans les cartographies par objectif.

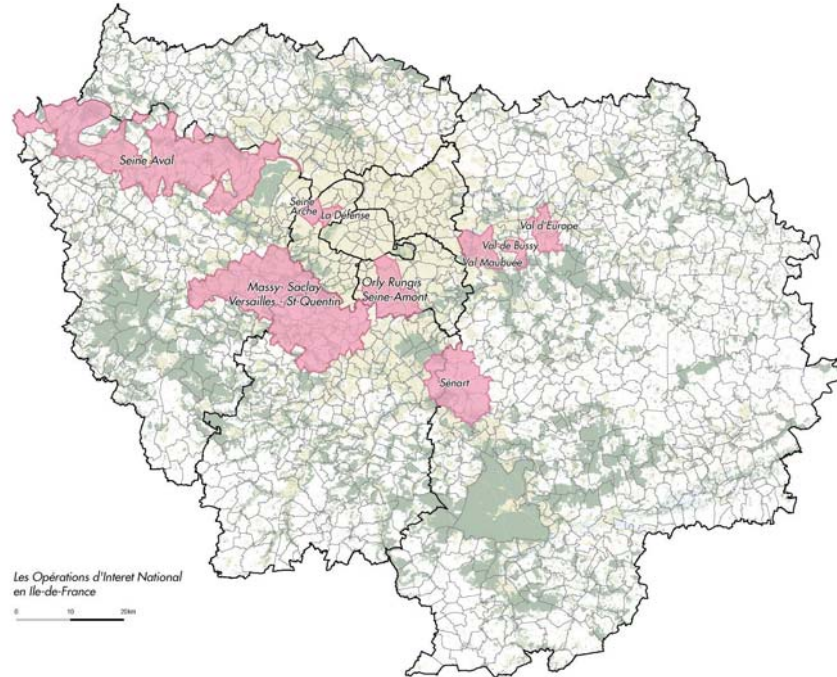
Plus généralement pour les PLU, des liens souvent distendus entre l'objectif annoncé et sa mise en œuvre. Peu d'éléments permettant de faire le lien entre un objectif de construction et les moyens qui y conduiront (potentiels fonciers, accessibilité, adaptation des règlements).

Et de façon assez régulière, une absence de regards sur les territoires externes à la commune : absence de SCoT.

Les outils opérationnels de l'aménagement

L'utilité publique des projets

- DUP
- PIG
- OIN



L'anticipation foncière

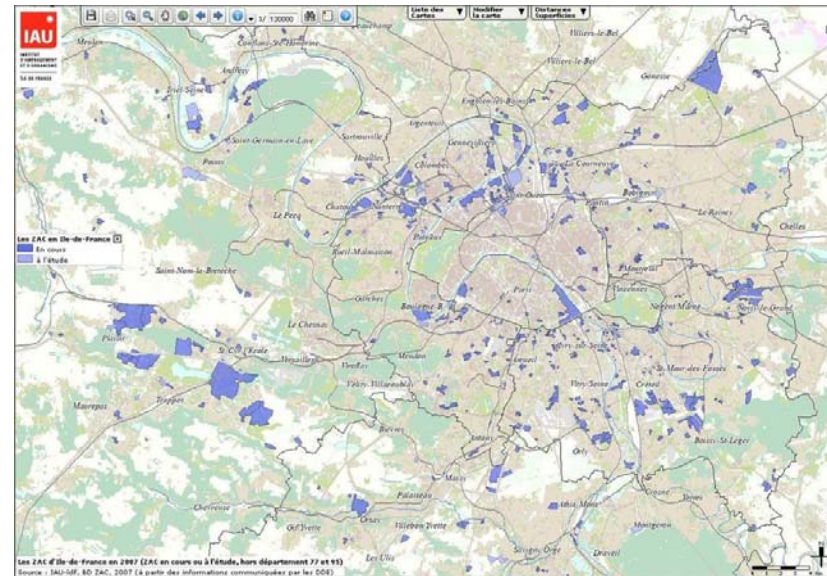
- Emplacements réservés (cf. PLU)
- Droit de préemption urbain (DPU)
- Zone d'aménagement différé (ZAD)
- Veille et intervention (EPF)

Les secteurs d'aménagement

- Orientations d'aménagement des secteurs à mettre en valeur, à réhabiliter, à restructurer ou à aménager (cf. PLU)
- Programme d'aménagement d'ensemble (PAE)

Les ZAC

- Le périmètre de zone d'aménagement concerté
- Le programme d'aménagement
- Le plan d'aménagement de zone (cf. PLU)
- Les conventions d'aménagement



Démarche articulation urbanisme - transport



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE

Groupe de travail « lien aménagement – transport »

17 novembre 2008, actualisation le 4 septembre 2009

Jean-Pierre Palisse et Sandrine Barreiro

