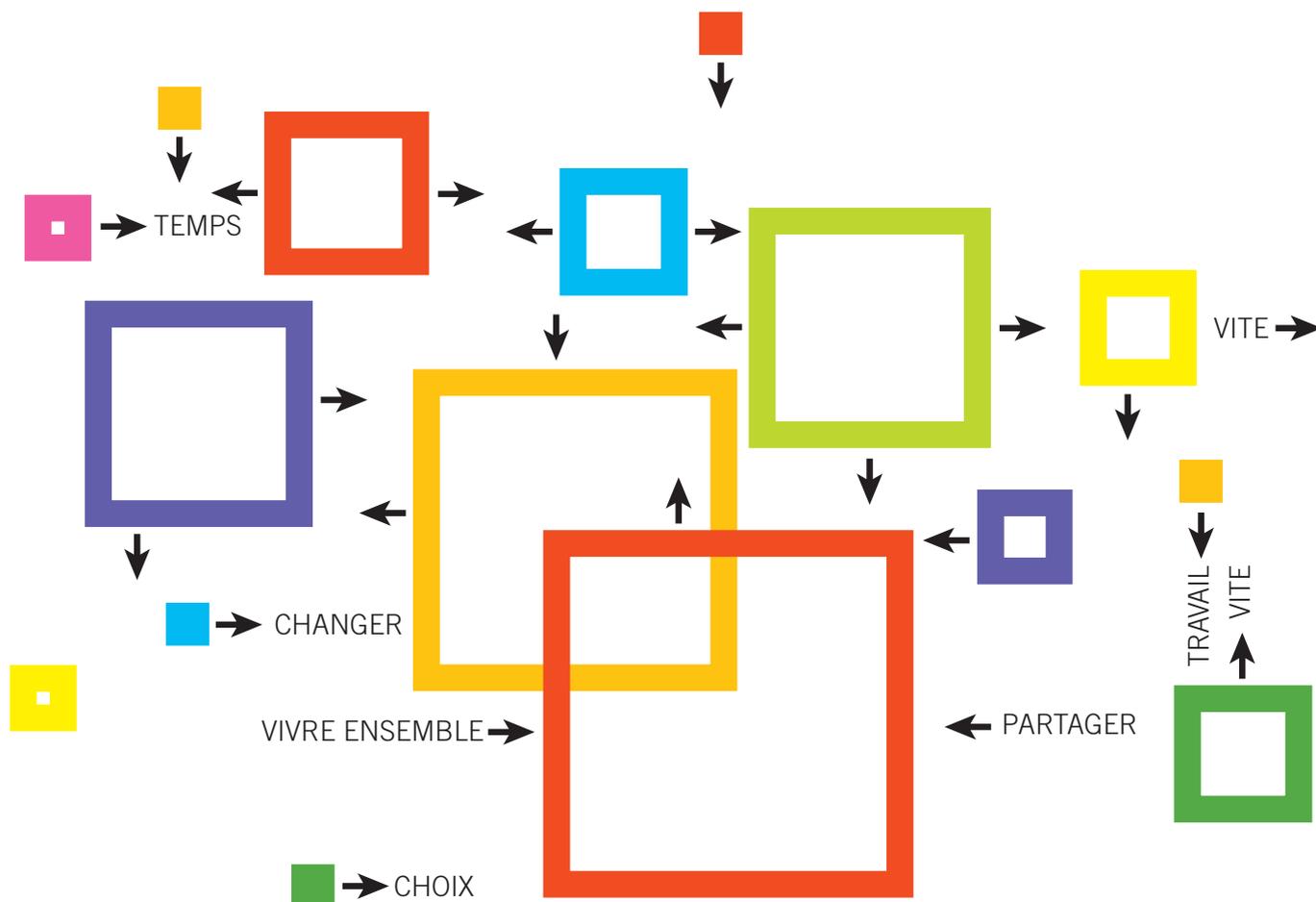


# BOÎTE A OUTILS



POUR LA DÉCLINAISON DU PDU DANS LES PLU  
ET LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

JANVIER 2015

*Ce document a été réalisé par l'auat*

**aua / T**

**Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse aire urbaine**  
Le Belvédère - 11 bd des Récollets - 31078 Toulouse cedex 4  
Tel 05 62 26 86 26 - Fax 05 61 52 71 36 - [www.aa-toulouse.org](http://www.aa-toulouse.org)

# Sommaire

Introduction .....	1
Partie 1 – Cadrage et principales recommandations .....	2
▪ Rappel des relations SCoT – PDU – PLU .....	3
▪ Les objectifs du PDU et du SCoT en matière de transports et de cohérence Urbanisme /Transport.....	4
• Les principales recommandations en matière de traductions du PDU dans les documents d’urbanisme .....	4
• Une territorialisation par quadrants de l’agglomération toulousaine .....	7
Partie 2 – déclinaison des fiches actions du PDU dans le PLU .....	20
▪ Avant-propos.....	21
▪ Tableau de synthèse des actions du PDU et de l’importance de leurs traductions dans le PLU en fonction des territoires concernés.....	23
▪ Avertissements et remarques .....	24
<b>A - Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie</b>	<b>26</b>
<b>B - Mieux articuler transports et urbanisme</b>	<b>32</b>
<b>C - Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires</b>	<b>42</b>
<b>D – Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements</b>	<b>50</b>
<b>E – Favoriser la pratique de la marche et l’usage du vélo</b>	<b>54</b>
<b>F - Maîtriser l'usage de la voiture</b>	<b>60</b>
<b>G – Prendre en compte la logistique urbaine</b>	<b>68</b>
<b>H – Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail</b>	<b>72</b>
<b>I – Développer l’intermodalité</b>	<b>76</b>



# Introduction

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document de planification rendu obligatoire pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants et relevant de la maîtrise d'ouvrage de l'Autorité Organisatrice des Transports en commun Urbains (AOTU). Il doit servir de référence pour organiser les déplacements à l'intérieur d'un territoire. Il doit contenir des actions permettant de favoriser l'usage des transports en commun et des modes doux et de maîtriser l'usage de la voiture particulière.

Or, la mobilité est étroitement liée à l'organisation de la ville, à l'aménagement du territoire et les PLU sont à ce niveau de véritables outils pour traduire sur le territoire le « projet urbain », vis à vis duquel les questions d'accessibilité, de desserte, et par-delà de cohérence entre urbanisme et transports constituent d'importants leviers de mise en œuvre.

Aussi, la présente boîte à outils a pour ambition de proposer l'ensemble des champs des possibles pour traduire le PDU de la grande agglomération toulousaine dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes concernées et dans les programmes des opérations d'aménagement.

L'objectif y est d'apporter, pour les collectivités et les porteurs de projets concernés, des pistes de réflexion et d'action à intégrer dans les démarches de projet que traduisent les PLU.

Dans ce cadre, la portée de cette boîte à outil doit s'appréhender sous l'angle de la préconisation et non celle de la prescription, afin de s'adapter à la pluralité des configurations territoriales rencontrées : contextes locaux (territoires très urbains, péri-urbains ou ruraux), stade d'avancement des projets, ... Ainsi, si la traduction des dispositions du PDU dans le document d'urbanisme a du sens quelle que soit la nature de l'exercice ou du territoire considéré, elle prendra une acuité particulière pour les PLU intercommunaux, dont l'échelle permet une action significative sur le territoire.

L'ambition est donc ici de susciter, dans le processus de conception d'un projet d'urbanisme et de sa traduction opérationnelle et réglementaire, un réflexe de questionnement sur la manière dont peut s'opérer cette recherche de cohérence entre urbanisme et modes de déplacements :

- le territoire à urbaniser concerné est-il déjà desservi par une ligne de transport en commun ?
  - dans le cas contraire :
    - Faut-il urbaniser ce secteur en priorité, n'y a-t-il pas un secteur à urbaniser déjà desservi et donc plus prioritaire?
    - Quelle est l'incidence sur le réseau de transport : y-a-t-il une ligne de transport déjà existante à proximité, quel est le coût, la durée d'un allongement de parcours de la ligne ?
    - Le programme de l'opération d'aménagement proposé est-il adapté à un allongement d'itinéraire d'une ligne de transport (densité, forme urbaine,...)?
- Quelle est la place de la voiture dans l'opération d'aménagement future, quelles sont les mesures pour inciter à se déplacer autrement qu'en voiture particulière?
- Quelle est la place des modes doux ?
- Quel est le cadre de vie proposé et comment se traduit-il dans la qualité des espaces publics?



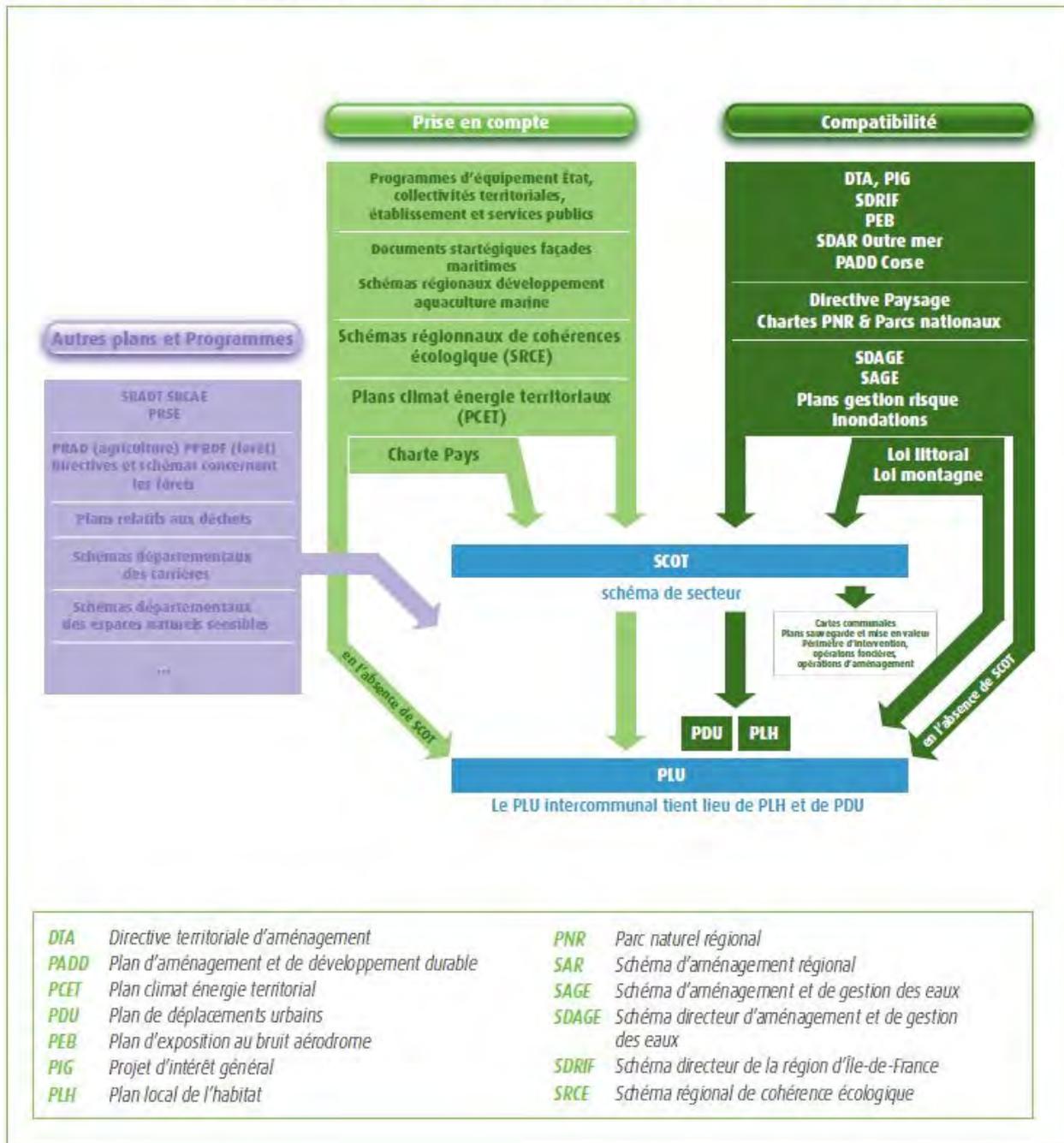
# **Partie 1**

## **Cadrage et principales recommandations**

## ▪ Rappel des relations SCOT – PDU – PLU

Le code de l'urbanisme introduit un rapport de compatibilité entre certains documents d'urbanisme. Ce rapport de comptabilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document de rang supérieur.

*Documents avec lesquels les SCOT et PLU doivent être compatibles ou qu'ils doivent prendre en compte*



Source : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (MEDDTL), Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable, Fiche n°10 du guide de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, décembre 2011

Les Plans Locaux d'Urbanismes situés dans le périmètre du SCOT et du PDU doivent être compatibles avec ces documents.

A noter que la loi du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement (ENL), a introduit notamment le point suivant:

L'intégration possible de dispositions des Plans de Déplacements Urbains (PDU) dans les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi), lorsque l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) est également Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU). Cette intégration s'opère pour l'essentiel dans le cadre des Orientations d'Aménagement et de Programmation. A ce jour, dans la grande agglomération toulousaine, l'AOTU est représentée par Tisséo-Smtc, qui regroupe plusieurs EPCI et il n'y a donc pas aujourd'hui sur ce territoire d'obligation de fusionner le PDU avec un exercice futur de PLUi, les périmètres n'étant pas convergents. Toutefois, cette absence d'obligation légale renforcera d'autant le principe de prise en compte des dispositions du PDU dans le(s) PLUi, au regard de l'échelle de planification que sous-tend la mise en œuvre de ces documents d'urbanisme.

## ▪ Les objectifs du PDU en matière de transports et de cohérence Urbanisme/Transport

### • Les principales recommandations en matière de traduction du PDU dans les documents d'urbanisme

Cette boîte à outils présente une déclinaison du PDU dans les Plans Locaux d'Urbanisme mais aussi dans les opérations d'aménagement (ZAC, PAE,...).

Il s'agit de mieux prendre en compte la problématique des déplacements dans les pratiques d'aménager le territoire. Les principaux dysfonctionnements constatés aujourd'hui dans l'agglomération (encombrements, pollution de l'air, espace public dégradé, étalement urbain,...), cumulés à la formidable croissance démographique de l'agglomération démontrent l'impérieux besoin de mener une politique de cohérence urbanisme /transport dans la manière de concevoir et d'aménager les opérations d'urbanisme.

Les prescriptions et les recommandations du SCoT et du PDU de la grande agglomération toulousaine tendent vers la mise en œuvre de cette cohérence.

L'un des enjeux de la cohérence urbanisme/transport est d'offrir les conditions pour une autre pratique de la ville que celle liée à l'usage unique de la voiture et donc tendre vers une amélioration du cadre de vie. L'autre enjeu principal est économique, il s'agit de maîtriser les coûts d'exploitation du réseau de transport en commun ; en d'autres termes faire en sorte que la desserte en transport en commun soit adaptée au territoire desservi ou que le territoire desservi s'adapte à la performance du réseau de transport en commun qui l'irrigue.

Il s'agit donc de concevoir en même temps la desserte en transport en commun et l'opération d'urbanisme.

A titre d'information, il est rappelé ici quelques exemples de coûts et de rentabilité du système de transport en commun du réseau de Tisséo en 2013 :

Mode/ infrastructure	Coût d'exploitation Coût moyen/km parcours	Nombre moyen de personne transportée par kilomètre parcours	Coût moyen à la validation (coût moyen d'une personne transportée)	Coût d'investissement (HT)
• <b>Bus</b>	6,11€ <sup>(1)</sup>	2,62	2,33€	270 000€ pour un bus standard 400 000€ pour un bus articulé 20 000 € pour aménager un arrêt classique en milieu urbain et +30 à 40 000€ si busage
• <b>Axe bus en site propre</b>	-	-	-	de 5 M€ à 12,5 M€/km pour aménager un site propre ou Linéo 300 000 € /km
• <b>Tramway</b>	9,68€	6,06	1,59€	27 M€/Km d'infrastructure aménagée
• <b>Métro (A et B)</b>	7,73€	13.34	0,58€	65 à 80 M€/km d'infrastructure VAL
• <b>Transport à la demande zonaux</b>	1,65	0,23 à 0,29	Entre 6 et 9€	
• <b>Transport à la demande virtuelle</b>	1,53	0,16	Entre 7 et 12€	20 000 € pour aménager un arrêt classique en milieu urbain et +30 à 40 000€ si busage

(1) Le coût au km est un coût moyen calculé sur l'ensemble des kilomètres parcourus par le réseau de bus exploité par Tisséo en 2013. Il comprend les charges fixes de production mais pas l'amortissement du matériel ni les charges fixes de l'entreprise.

Ces éléments sont issus de moyenne annuelle.

Il est important de noter que si le coût d'exploitation d'une ligne de TAD zonal apparaît relativement peu élevé, très peu de personnes sont transportés au regard du nombre de kilomètres parcourus, ainsi le coût par personne transportée en TAD est souvent très important : entre 6 et 12 € en fonction des TAD.

### ❖ **Les documents d'urbanisme pour agir sur la forme urbaine**

Les documents d'urbanisme concernés devront ainsi proposer un développement urbain qui permet de limiter la dépendance à la voiture :

- **Par une urbanisation plus compacte** : il s'agit de polariser le développement urbain dans les territoires déjà identifiés au SCoT au titre de la Ville intense, périmètre ayant la capacité d'accueillir l'essentiel de la croissance urbaine de l'agglomération en raison notamment de la qualité de sa desserte actuelle ou future en transport en commun. Au-delà de la Ville intense, au sein des territoires au développement mesuré, le développement de l'urbain doit se faire de manière limitée et de préférence dans les centres bourgs déjà constitués.  
Cette recherche de polarisation doit se traduire par une plus grande densité dans les futures opérations d'aménagement, notamment aux abords des axes performants de transports en commun (TC), dans le périmètre de la Ville intense. Le règlement du PLU devra permettre et inciter au développement de formes urbaines propices à la densité et à la mixité des fonctions.  
Le SCoT recommande des niveaux de densité en fonction des territoires et des niveaux de desserte en transport en commun, ces recommandations étant reprises par le PDU.
- **Par une urbanisation plus mixte** : une ville plus compacte, polarisée et donc plus dense devrait favoriser une plus grande mixité de fonctions notamment les fonctions de services privés ou publics auprès des populations et dans les territoires les mieux desservis par les transports collectifs. Cela doit se traduire notamment par le développement de fonctions commerciales, d'emplois de service et d'équipements publics, dans les zones urbaines existantes et futures (y compris les zones d'activités) bien desservies par les TC. Cette mixité urbaine permet alors un meilleur équilibre du fonctionnement du réseau de transport collectif, les motifs d'utilisation étant plus variés, évitant les phénomènes de saturation des véhicules dans le sens de la pointe alors qu'en contre-pointe, voire le reste de la journée, les véhicules sont quasi vides. La mixité des fonctions urbaines, accompagner d'espaces publics de qualité doit favoriser le développement des déplacements en modes doux. La proximité des équipements publics, des commerces, de l'habitat, de l'emploi doit permettre d'éviter de prendre sa voiture pour se déplacer sur des courtes distances.
- **Par une cohérence entre localisation des secteurs d'urbanisation et offre en transport en commun : habitat, emplois, équipements...** : Cela se traduit d'une part par l'analyse de la desserte actuelle en TC (fréquence, temps de parcours, itinéraires,...) et de ses évolutions possibles (TCSP programmé ou non) avant d'envisager le développement de l'urbanisation et d'autre part par la limitation du développement urbain monofonctionnel et « alvéolaire », de zones à vocation unique et/ou cloisonnées entre elles.

### ❖ **Les documents d'urbanisme pour agir sur certains secteurs générateurs de déplacements**

Les territoires, forts générateurs de déplacements, identifiés ci-dessous devront faire l'objet d'une attention particulière dans les documents d'urbanisme, du point de vue de la réflexion sur les formes urbaines et sur la desserte multimodale de ces secteurs.

- **Les centralités urbaines** sont déjà des lieux de vie constitués où se concentrent habitants, emplois, commerces et équipements publics de proximité, souvent à usage quotidien. Cette proximité est favorable aux déplacements à pied et en vélo, à condition que les parcours soient agréables et sécurisés, dans un contexte fréquemment de voiries étroites et dédiées majoritairement à l'usage de la voiture particulière. L'enjeu est donc d'améliorer le cadre de vie par un meilleur partage de la voirie. Plusieurs mesures sont à envisager, certaines pouvant se combiner entre elles : instauration de zone apaisée de la circulation avec la mise en place de zone trente (qui sous-tend la circulation des vélos à contre-sens dans les rues à sens unique) ou de zone de rencontre; la mise en accessibilité des espaces publics aux personnes à mobilité réduite, le développement du stationnement pour les vélos ; la réglementation du stationnement (zone bleue, zone payante, zone réglementée au profit des

riverains,...), la desserte en transport en commun assurant le lien depuis et vers l'extérieur, le déploiement d'une logistique urbaine (aire de livraison, réglementation des plages de livraison, mise en place le cas échéant de centre de redistribution,...).

- **Les pôles d'échanges** : Les objectifs du SCoT et du PDU sont de passer d'un réseau de transport en commun en étoile en rabattement sur les deux lignes de métro à un réseau de transport en commun maillé via des pôles d'échanges. Ces pôles d'échanges (dont les gares) peuvent en fonction du contexte apparaître comme de véritable opportunité d'urbaniser les territoires qu'ils desservent. Parce que bien desservis, ils devraient pouvoir accueillir tous les éléments d'une ville de proximité (compacité, mixité des fonctions et de l'habitat, qualité des espaces publics en faveur des modes doux, réflexion sur la juste place des voitures particulières) ; ainsi les problématiques foncières et d'accès aux pôles d'échanges apparaissent comme les premiers enjeux à identifier dans ces secteurs. Cela implique une analyse fine du territoire et de ses possibilités de mutation et de connexion. Certains de ces pôles sont déjà identifiés au SCoT et au PDU comme devant faire l'objet d'un contrat de gare (cf. paragraphe ci-dessous).
- **Les axes de TCSP** : Le PDU de la Grande Agglomération Toulousaine, contient en application des dispositions du SCoT, plusieurs actions visant à renforcer la cohérence urbanisme/transport. Le PDU rappelle notamment le lien entre le contenu des projets urbains et l'organisation de la desserte en transports en commun. Il contient dans ses orientations le renforcement du développement urbain au plus près des infrastructures lourdes de transports en commun (métro, tram, bus en site propre), mais aussi le long des lignes de bus qui constitueront à terme le réseau structurant métropolitain. Des contrats d'axes et de gares doivent être élaborés systématiquement pour chaque projet de TCSP ou d'amélioration de la desserte ferrée. L'objet du contrat d'axe et de gare vise donc à formaliser sur le territoire concerné la cohérence entre l'urbanisation et le développement des transports en commun. Il s'agit de lier toute ouverture à l'urbanisation de nouveaux territoires situés dans la Ville intense et dans la zone d'influence des TCSP et des gares, à une réflexion préalable sur leurs conditions de desserte en transport en commun ; et dans le même temps de promouvoir une intensification urbaine le long de l'axe bien desservi par le transport en commun cadencé. Le renouvellement urbain peut être engagé sans délai, dans ou hors des zones d'influence des TCSP, et ce, dans un objectif de densification compatible avec les orientations du SCoT.

Le contrat d'axe vise donc à formaliser une démarche négociée entre l'Autorité Organisatrice des Transports et les territoires concernés pouvant accueillir un projet de transport collectif sur les principes suivants :

- L'Autorité Organisatrice des Transports s'engage sur la planification d'un projet de transport (TCSP) ;
- Les communes et/ou EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) s'engagent sur les moyens pour favoriser la densité urbaine autour du TCSP (renouvellement urbain et urbanisation nouvelle) et l'accessibilité aux stations/gares. Le contrat d'axe précise le projet urbanisme/transport et le calendrier de réalisation des engagements de chacun (planification des TCSP, révisions des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), opérations d'urbanisme, cheminements modes doux, actions de communication,...) selon le système de transport en commun envisagé et les objectifs du SCoT.

Dans ce cadre, le contrat d'axe doit :

- Favoriser la densité et la mixité au voisinage du TCSP au travers notamment des PLU et des programmes d'opération d'aménagement.
- Faciliter l'accessibilité au TCSP et organiser la multimodalité (modes doux, jalonnement, aménagement d'espaces publics).
- Inciter à l'usage du TCSP (actions de communication,...).

Le SCoT recommande des seuils d'intensification à atteindre au regard du territoire desservi par les transports en commun performants.

- **Les entrées de ville** : Ces territoires souvent organisés autour d'axes routiers classés comme voies bruyantes, accueillent fréquemment des zones d'activités artisanales et/ou commerciales. Leurs plans masses, généralement identiques d'une zone à l'autre, ont été élaborés exclusivement sur la base d'une desserte en voiture, à l'exclusion des autres modes de déplacement et en particulier des modes doux (vaste parking, vaste parcelle close, vaste bâtiment, absence de trottoir ou de cheminements piéton et cycle, absence de qualité des espaces publics autre que les espaces verts obligatoires dans certains règlements de PLU,...). A forte connotation monofonctionnelle, ces zones n'offrent que

rarement une diversité de services et d'emplois, qui pourrait justifier d'une meilleure desserte par les modes alternatifs à la voiture particulière dont les transports en commun.

- **Les extensions urbaines** : Encadrées par les préconisations du SCoT, qui recommande des densités souhaitées et qui, dans la Ville intense, envisage à l'horizon 2030, une desserte en transport en commun de qualité, soit « un cadencement » minimal au quart d'heure en moyenne toute la journée (soit un minimum de 120 courses par jour) .  
L'ouverture à l'urbanisation de ces extensions urbaines (pixels) est pour la plupart conditionnée à la signature d'un contrat d'axe (cf. ci-dessus).  
Toutefois, on veillera à prioriser l'urbanisation au regard de la desserte TC et à densifier et aménager les équipements générateurs de déplacements à proximité des arrêts actuels et/ou des stations futures.

### ❖ **Les documents d'urbanisme pour agir sur le système de déplacements.**

Les documents d'urbanisme concernés doivent permettre de contribuer à la mise en œuvre de la politique d'organisation des déplacements définie par le PDU.

Il s'agit dans les différentes pièces des documents concernés de :

- Inscrire des mesures conservatoires (emplacements réservés) pour permettre la réalisation ou la modernisation des infrastructures routières ou de TC projetées par le PDU ;
- Traduire les enjeux de hiérarchisation des espaces publics, de maillages piétonniers et cyclables.
- Développer une politique de stationnement voiture et vélos qui soit en cohérence avec les objectifs du PDU
- Prévoir les conditions d'accessibilité des espaces publics, notamment en rabattement vers les TC et les espaces nécessaires aux activités logistiques.

### • **Une territorialisation par quadrant de l'agglomération toulousaine**

En matière de transport, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT de la grande agglomération toulousaine vient compléter le projet de polarisation notamment par le renforcement du fonctionnement en bassins de mobilité en reprenant l'organisation en quadrants au sein desquels la desserte en transports collectifs doit permettre de relier le périurbain proche aux cœurs urbains et aux secteurs attractifs du cœur d'agglomération. Le réseau de transports collectifs performant doit structurer la Ville intense, qui doit accueillir 80% de la croissance démographique.

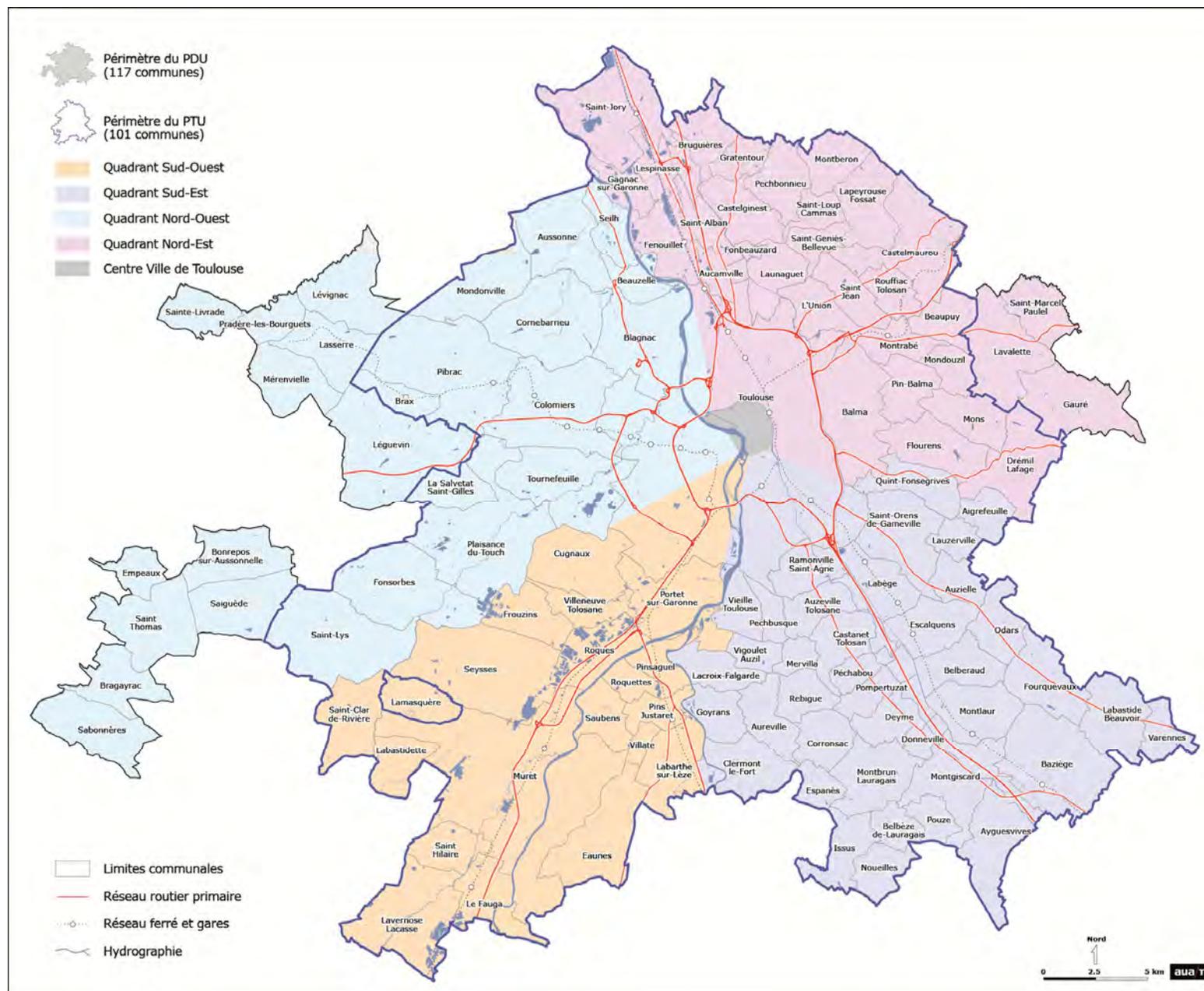
Au-delà de la Ville intense, les transports collectifs sont structurés en rabattement sur le réseau ferré ou le réseau de TCSP, avec des modes adaptés aux tissus urbains traversés.

L'organisation en quadrant de la Grande agglomération toulousaine traduit une relative autonomie des territoires et permet de limiter les distances de déplacement. Pour que ces quadrants fonctionnent comme de véritables bassins de vie, cette organisation doit être confortée par le réseau de transports collectifs.

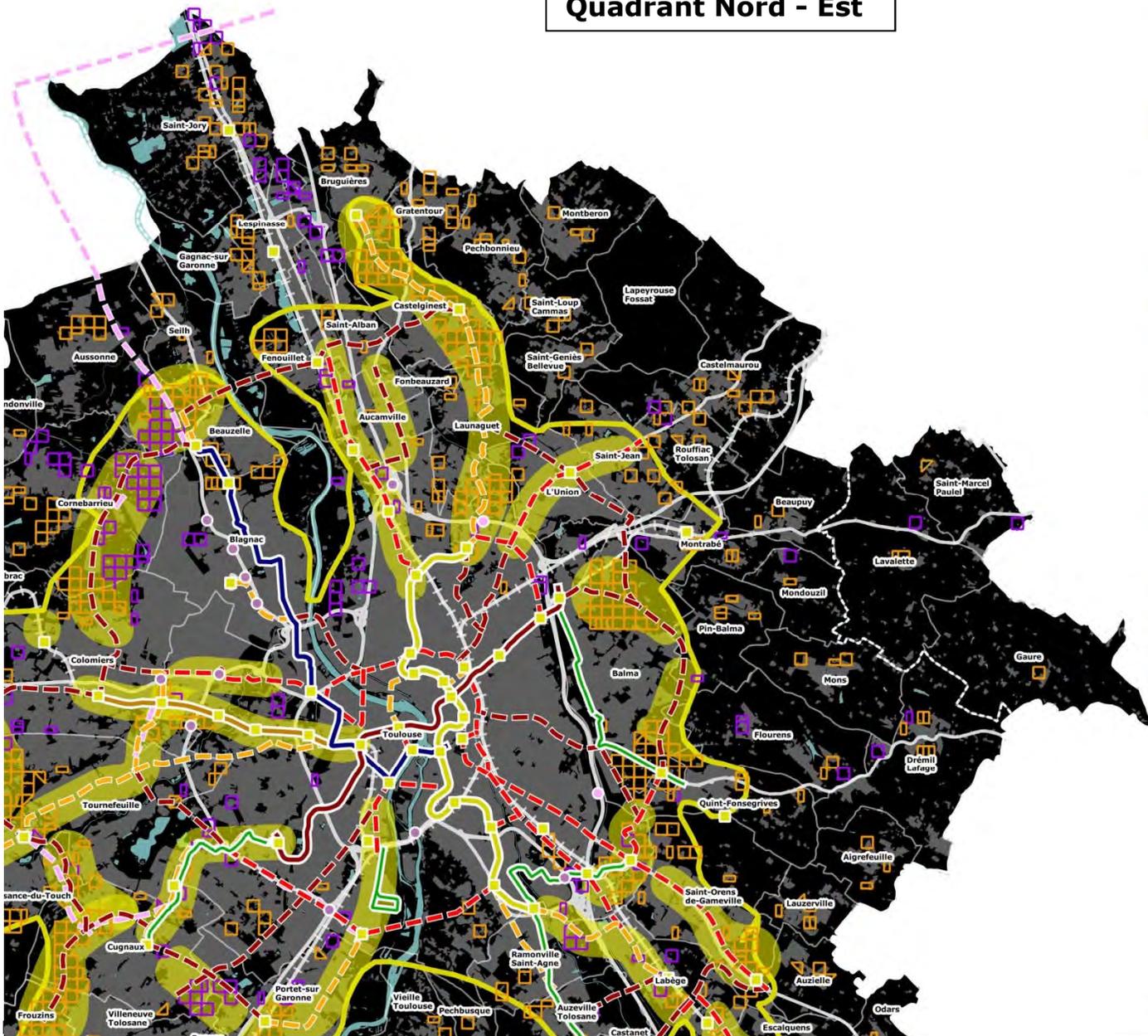
Ainsi quatre quadrants ont été identifiés. A noter que la ville de Toulouse, jusque dans ses quartiers centraux, est répartie dans chacun des quadrants.

Les cartes pages suivantes montrent par quadrant les actions du PDU qui peuvent être localisées, à savoir : les principales infrastructures existantes (routières et TC), les infrastructures projetées, les pôles d'échanges, les territoires de contrats d'axe, le périmètre de la Ville intense et les pixels.

... / ...



# Quadrant Nord - Est



## Périmètres

- PDU (117 communes)
- ▭ PTU (101 communes)
- Ville Intense
- ▭ Limites communales

## Réseau existant

- Réseau ferré
- Métro A
- Tramway T1
- Ligne C
- Bus en site propre

## TCSP et pôles d'échanges

- Programmation 2015
- Orientation 2020
- Horizon 2030
- Pôles d'échanges

## Cohérence urbanisme / transport

- ▭ Territoires d'extension économique dédiés
- ▭ Territoires d'extension mixtes
- Contrats d'axe

## Réseau routier

- Réseau routier primaire
- Projets de voiries
- Echangeurs à réaménager
- Echangeurs à créer



Note : le SCoT inscrit les territoires hors Ville Intense en territoires de "développement mesuré"



## Quadrant Nord - Ouest

### Périmètres

- PDU (117 communes)
- PTU (101 communes)
- Ville intense
- Limites communales

### Réseau existant

- Réseau ferré
- Métro A
- Tramway T1
- Ligne C
- Bus en site propre

### TCSP et pôles d'échanges

- Programmation 2015
- Orientation 2020
- Horizon 2030
- Pôles d'échanges

### Cohérence urbanisme / transport

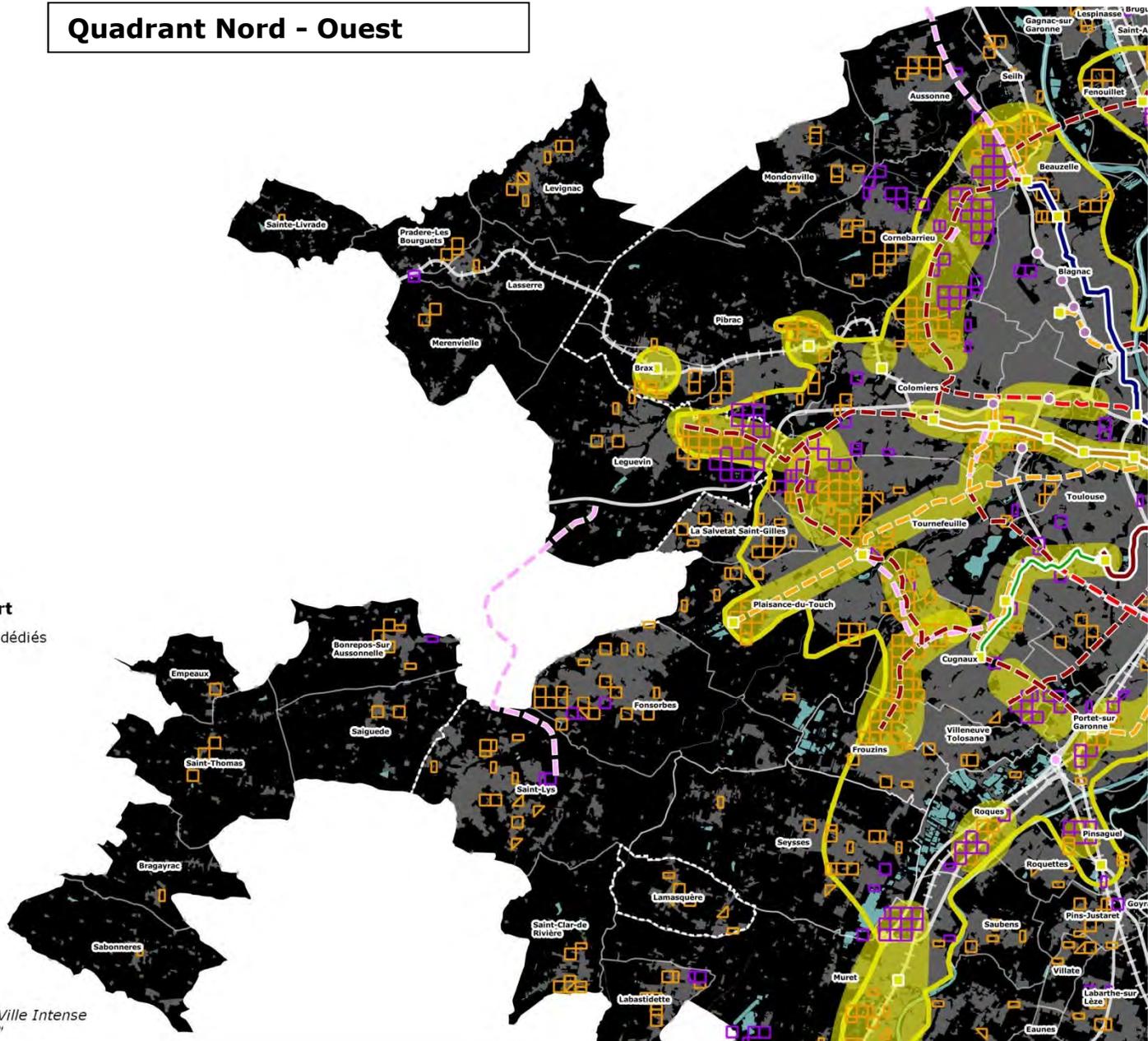
- Territoires d'extension économique dédiés
- Territoires d'extension mixtes
- Contrats d'axe

### Réseau routier

- Réseau routier primaire
- Projets de voiries
- Echangeurs à réaménager
- Echangeurs à créer



Note : le SCoT inscrit les territoires hors Ville Intense en territoires de "développement mesuré"



# Quadrant Sud - Ouest

## Périmètres

- PDU (117 communes)
- PTU (101 communes)
- Ville intense
- Limites communales

## Réseau existant

- Réseau ferré
- Métro A
- Tramway T1
- Ligne C
- Bus en site propre

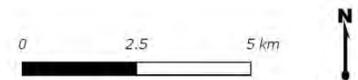
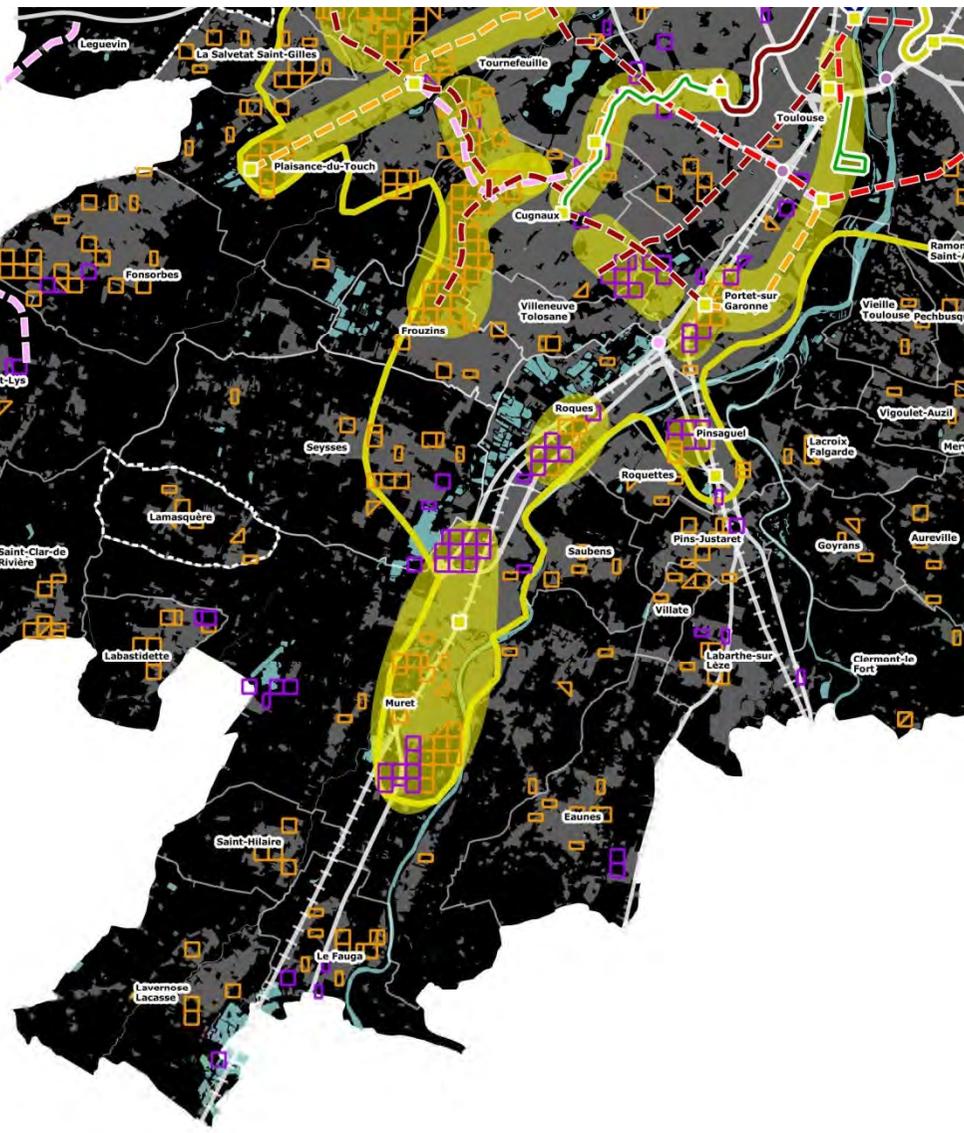
## TCSP et pôles d'échanges

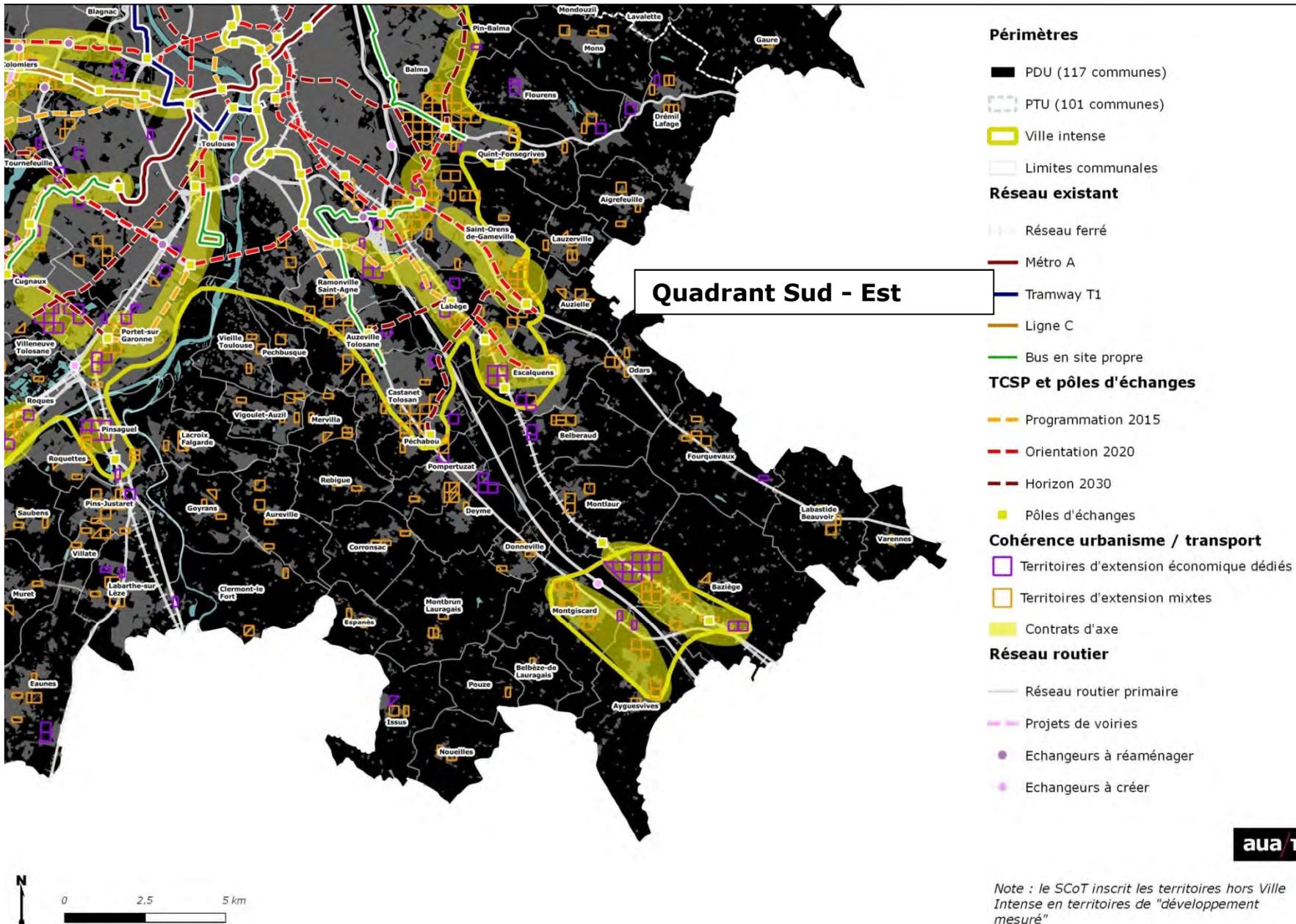
- Programmation 2015
- Orientation 2020
- Horizon 2030
- Pôles d'échanges

## Cohérence urbanisme / transport

- Territoires d'extension économique dédiés
  - Territoires d'extension mixtes
  - Contrats d'axe
- ## Réseau routier
- Réseau routier primaire
  - Projets de voiries
  - Echangeurs à réaménager
  - Echangeurs à créer

Note : le SCoT inscrit les territoires hors Ville Intense en territoires de "développement mesuré"





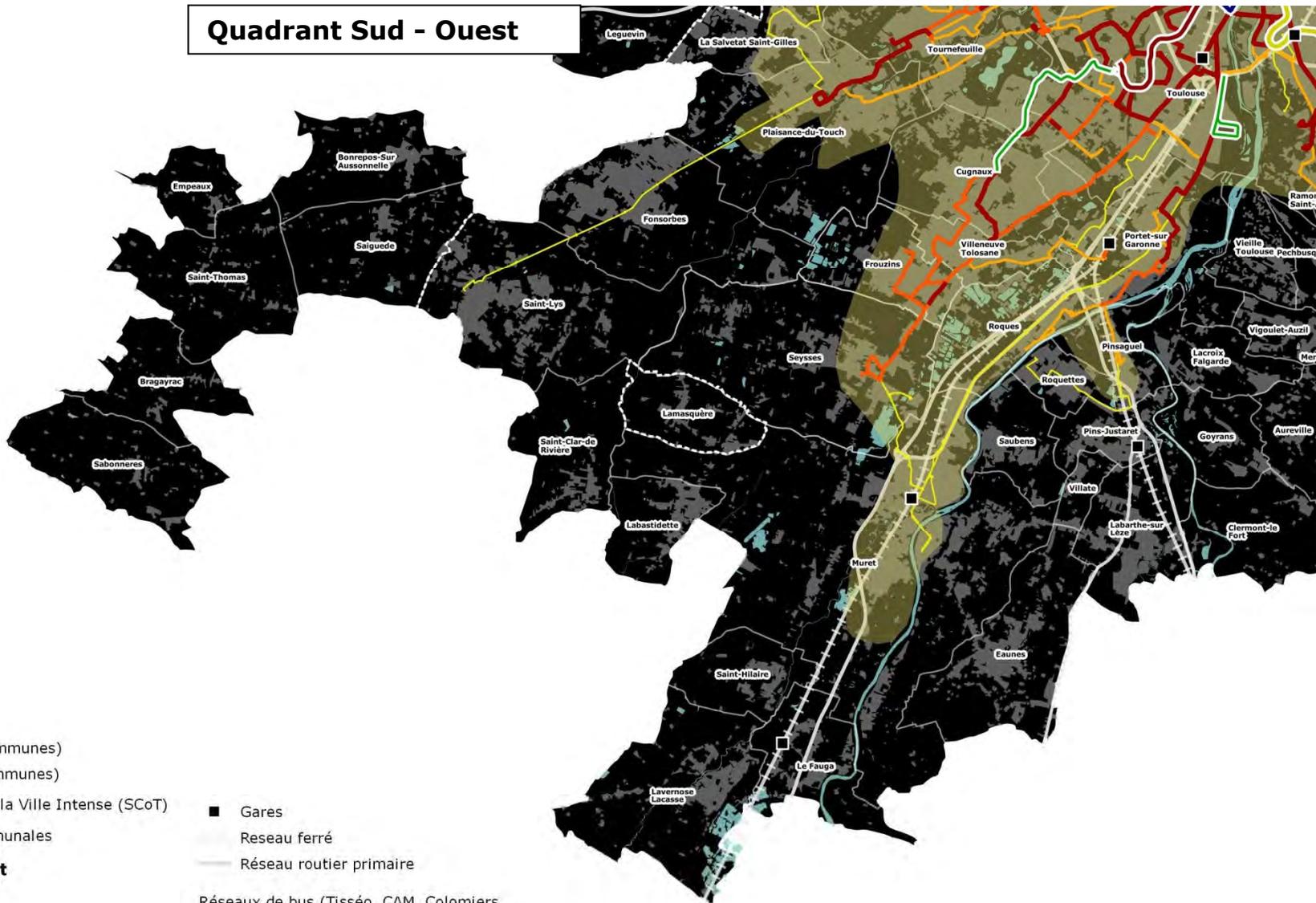


Pour information :  
La desserte en transport en commun urbain janvier 2014





# Quadrant Sud - Ouest



## Périmètres

- PDU (117 communes)
- PTU (101 communes)
- Périmètre de la Ville Intense (SCoT)
- Limites communales

## Réseau existant

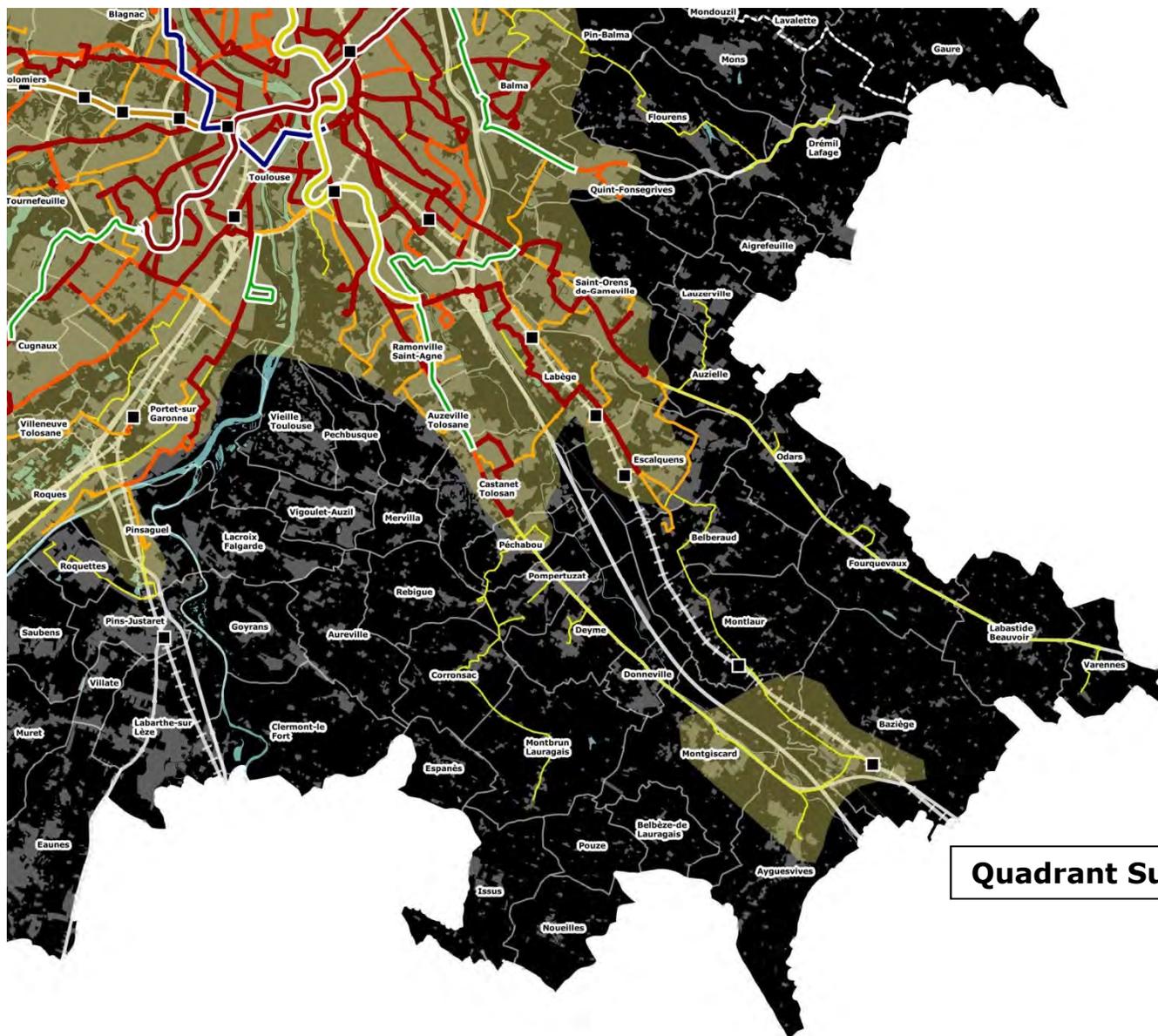
- Métro A
- Métro B
- Tramway T1
- Ligne C
- Bus en site propre

- Gares
- Réseau ferré
- Réseau routier primaire

Réseaux de bus (Tisséo, CAM, Colomiers 2013) et nombre de courses

- Moins de 40
- 40 - 80
- 80 - 120
- 120 et plus





**Périmètres**

- PDU (117 communes)
- ▭ PTU (101 communes)
- Périmètre de la Ville Intense (SCoT)
- ▭ Limites communales

**Réseau existant**

- Métro A
- Métro B
- Tramway T1
- Ligne C
- Bus en site propre

- Gares
- Réseau ferré
- Réseau routier primaire
- Réseaux de bus (Tisséo, CAM, Colomiers 2013) et nombre de courses

- Moins de 40
- 40 - 80
- 80 - 120
- 120 et plus



**Quadrant Sud - Est**





## **Partie 2**

# **Déclinaison des fiches actions du PDU dans le PLU**

## ▪ Avant-propos

Les déclinaisons des fiches actions du PDU dans le PLU sont à mettre en perspective avec les particularités des contextes territoriaux dans lesquels elles s'inscrivent. Ainsi, elles dépendent de l'état d'avancement des projets de TC et des opérations d'urbanisme envisagées, et plus globalement de la configuration même des territoires : plus urbains ou ruraux, ayant une forte attractivité ou étant en perte de vitalité, présentant une forte mixité ou au contraire ayant une certaine mono-fonctionnalité, ...

Aussi, les pistes exposées dans le présent document, si elles concernent dans leurs fondements l'ensemble des territoires et projets d'aménagement, sont à traduire avec un souci d'adaptation au contexte local.

Les déclinaisons proposées ci-après essaient de balayer l'ensemble des champs des possibles

**Le PLU est avant tout la traduction d'un projet politique d'aménagement, il met en avant les priorités définies.**

Les différentes actions du PDU interagissent pour mener une politique globale sur les déplacements, aussi est-il mentionné les actions qui peuvent avoir des liens entre elles.



La déclinaison des actions du PDU dans le PLU ou dans les programmes d'opérations d'aménagement se présente sous la forme de fiche -type décrivant les principaux éléments. Les fiches actions du PDU ci-dessous barrées ne font pas l'objet d'une déclinaison dans les PLU ou dans les projets d'aménagements.

A – LIMITER LES NUISANCES ET POLLUTIONS, AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LE CADRE DE VIE	
1	Résoudre les points noirs bruit
2	Résorber les zones d'insécurité routière
3	Établir un plan de modération des vitesses sur les voiries
4	<del>Moderniser le parc de bus avec énergies diversifiées et renouvelables</del>

B – MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME	
5	S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte TC
6	Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges
7	Décliner dans les contrats d'axe et PLU des seuils planchers de densité
8	Réaliser une Charte pour la conception des nouvelles zones d'activités

C – RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES	
9	Programmation TCSP 2015
10	Orientation TCSP 2020
11	Préparer l'extension et le renforcement du réseau métro
12	Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service
13	Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité
14	Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain
15	Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus
16	Autres modes de transports : mode téléporté
17	Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants

D – ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS	
18	Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité
19	<del>Développer les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs</del>
20	Améliorer le réseau bus : offre de services et matériel roulant
21	<del>Mettre en place une billettique et tarification combinées</del>

E – FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET L'USAGE DU VÉLO	
22	Conforter et mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération
23	Poursuivre le développement des systèmes de location vélo humanisés ou automatisés
24	<del>Produire et diffuser des chartes sur les Modes Deux</del>
25	Développer la piétonisation
26	Créer des cartes des itinéraires accessibles aux PMR
27	Élaborer les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)

F – MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE	
28	Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage
29	Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération
30	Développer les zones de circulation apaisées
31	Établir un schéma directeur d'usage des voiries
32	Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération
33	Achever le réseau structurant d'agglomération

G – PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE	
34	<del>Mettre en place un Atelier transport de marchandises</del>
35	Étendre la Charte livraison sur le périmètre PDU
36	Créer des sites de redistribution de marchandises
37	Concevoir des itinéraires dédiés aux marchandises

H – RÉPONDRE AUX ENJEUX DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL	
38	Aider au développement des Plans de Déplacement d'Entreprise
39	Labelliser les Plans de Déplacement d'Entreprise
40	Mener des études sectorielles de mobilité

I – DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ	
41	Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges
42	<del>Mettre en place une Centrale d'Information Multimodale</del>
43	<del>Développer les services aux personnes</del>

▪ **Tableau de synthèse des actions du PDU et de l'importance de leurs traductions dans le PLU en fonction des territoires concernés**

Niveau de traduction dans le PLU et les programmes d'opérations d'aménagement :  
 En rouge : traduction prioritaire; en orange : traduction moins prioritaire  
 En jaune: sans objet

Fiches actions PDU	Ville intense			Développement mesuré		
	Tissu urbain mixte	Zone d'activité	Zone résidentielle	Centre bourg	Zone d'activité	Zone résidentielle
A1- Résoudre les « points noirs » bruit						
A2- Résorber les zones d'insécurité routière	Mesures localisées au regard de l'accidentologie					
A3- Etablir un plan de modération des vitesses sur les voiries						
	Cette mesure concerne essentiellement le réseau de voirie structurant, mais des modérations de vitesse peuvent s'appliquer plus localement					
B5- s'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte en transport en commun				Pôles de services et noyaux villageois		
B6- Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges				Si pôle d'échange		
B7- Décliner dans les contrats d'axe et PLU les seuils minimaux de densité pour les TC				Pôles de services et noyaux villageois		
B8- Réaliser une charte pour la conception des nouvelles zones d'activité						
C9- TCSP 2015						
C10- Orientation TCSP 2020						
C11- Préparer l'extension et le renforcement du réseau métro						
C12- Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service						
C13- Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité				Prise en compte au niveau des points de correspondance entre les réseaux		
C14- Renforcer la connexion entre le réseau ferroviaire et le réseau urbain						
C15- Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus						
C16- Autres modes de transport : mode téléporté						
C17- Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants tramway et bus						
D18- Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité						
E22- Conforter et mettre en œuvre un Schéma Directeur Cyclable						

Fiches actions PDU	Ville intense			Développement mesuré		
	Tissu urbain mixte	Zone d'activité	Zone résidentielle	Centre bourg	Zone d'activité	Zone résidentielle
E23- Poursuivre le développement des systèmes de locations de vélos humanisés et automatisés						
E25- Développer la piétonisation						
E26-Créer des cartes des itinéraires accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite						
F28- Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage						
F29- Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération						
F30- Développer les zones de circulation apaisée						
F31- Etablir un Schéma Directeur d'usage des voiries						
F32- Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération	Mesures localisées					
F33- Achever le réseau structurant d'agglomération						
G35- Etendre la charte livraison sur le périmètre du PDU						
G36- Créer des sites de redistribution de marchandises						
G37- Adapter des itinéraires dédiés aux marchandises						
H38- Aider au développement des Plans de Déplacements d'Entrepris						
H40- Mener des études sectorielles de mobilité						
I41- Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges						
	Mesures localisées aux pôles d'interconnexion entre réseaux					

## ▪ Avertissement et remarques

1. Les éléments indiqués en rouge dans les fiches détaillées présentées ci-après doivent obligatoirement être dans le PLU ; les autres éléments peuvent alimenter la réflexion.
2. Il est à noter l'importance du Projet d'Aménagement de Développement Durable du PLU dans la traduction d'une volonté politique de prendre en compte la maîtrise de l'usage de la voiture particulière et la volonté de développer l'usage des modes alternatifs.



## **A - Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie**

## ▪ Synthèse/à retenir

Avertissement : les parties entourées de noir répondent au mieux à la thématique abordée

Plan de Déplacements Urbains	
Action	<b>Limiter les nuisances et pollutions ; améliorer la sécurité et la cadre de vie</b>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préserver la santé des habitants</li> <li>Améliorer la sécurité des déplacements</li> <li>Améliorer le cadre de vie</li> </ul>

Plan Local d'Urbanisme	
PADD	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une obligation de décliner des orientations générales relatives aux transports</li> <li>La possibilité de décliner des orientations générales, concernant : <ul style="list-style-type: none"> <li>L'amélioration du cadre vie des habitants par la réduction des nuisances sonores, la diminution de l'insécurité routière et l'amélioration de la qualité de l'air</li> </ul> </li> </ul>
Rapport de présentation	Justifier les orientations générales du PADD et la traduction réglementaire : dispositions réglementaires adaptées, orientation d'aménagement et de programmation(OAP), servitudes et périmètres d'études retenus

Orientation d'aménagement et de programmation	Règlement			Annexes
	Ecrit	Document graphique	Liste des emplacements réservés(ER)	
Le cas échéant en fonction de la zone affectée par les nuisances sonores	Le cas échéant si zones impactées réglementées :  Articles obligatoires : 6 et 7 Le cas échéant ; les articles : 1, 2, 10 et 11	- Obligatoire : Le périmètre des infrastructures terrestres classées bruyantes -Le cas échéant : zonage avec indice spécifique, Prescriptions graphiques, Emplacements Réservés (ER), les périmètres des servitudes L123-2-a et L123-2-c	Si ER : Obligatoire d'indiquer la liste et les bénéficiaires Si L123-2 : Indiquer les servitudes	Obligatoire : Arrêtés préfectoraux de classement sonores des infrastructures terrestres concernées

Rappel : les éléments indiqués en rouge doivent obligatoirement être intégrés dans le PLU

<p><b>Fiches actions du PDU</b></p>	<p><b>A1- Résoudre les "points noirs" bruit</b>  <b>A2- Résorber les zones d'insécurité routière</b>  <b>A3- Etablir un plan de modération des vitesses sur les voiries</b></p>
<p><b>Objectifs du PDU</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Préserver la santé des habitants</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter les nuisances sonores liées aux déplacements motorisés et conserver des zones "calmes",</li> <li>- Réduire la pollution et limiter les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre.</li> </ul> </li> <li>• <b>Améliorer la sécurité des déplacements</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traiter les lieux les plus accidentogènes,</li> <li>- Limiter la vitesse, sécuriser les déplacements à pied,</li> <li>- Sensibiliser sur les dangers de la circulation en ville,</li> <li>- Partager à terme le réseau primaire.</li> </ul> </li> <li>• <b>Améliorer la qualité du cadre de vie</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser les déplacements des modes doux en améliorant la qualité des espaces publics en leur faveur.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Les documents utiles à la réflexion</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Concernant la réduction des nuisances sonores:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Classification sonore des infrastructures de transports terrestres de la Haute-Garonne et de la Ville de Toulouse;</li> <li>- Cartographie du bruit de Toulouse Métropole;</li> <li>- Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement avec la production de la cartographie sonores des bruits routiers, ferroviaires et aériens;</li> <li>- Observatoire Départemental du Bruit.</li> </ul> </li> <li>• <b>Concernant l'insécurité routière:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Observatoire du SGGD (gestion aua/T) sur les accidents et plan d'actions pour résorber les zones d'insécurité routière;</li> <li>- Programme national de traitement des passages à niveaux préoccupants.</li> </ul> </li> <li>• <b>Concernant la pollution de l'air en lien avec la circulation de véhicules particuliers</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schéma Régional Climat air Energie de Midi Pyrénées (SRCAE);</li> <li>- Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) à l'échelle du Périmètre de Transport Urbain;</li> <li>- Plan Climat Energie Territorial (PCET) approuvés sur Toulouse métropole et sur le Sicoval, en cours sur le Muretain;</li> <li>- Publications de l'Observatoire Régional de l'Air en Midi Pyrénées (ORAMIP).</li> </ul> </li> </ul>

Quelles traductions Possibles dans les PLU ?	<b>PADD</b>	<p>En fonction du contexte local, le PADD peut afficher, par exemple:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>La volonté d'améliorer le cadre de vie des habitants</b> par la réduction des nuisances sonores, par la diminution de l'insécurité routière et par l'amélioration de la qualité de l'air, qui peut se traduire par: <ul style="list-style-type: none"> <li>- La réduction des déplacements en voiture particulière,</li> <li>- Les ambitions de partage de l'espace public et de sa qualité,</li> <li>- Les enjeux de protection au regard des nuisances sonores, notamment par l'organisation de l'espace urbain,</li> <li>- Le traitement spécifique des entrées de ville,...</li> </ul> </li> </ul>
	<b>Rapport de présentation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Présentation d'un diagnostic adapté au contexte local au regard des objectifs du développement durable portant sur l'évaluation des besoins et enjeux en matière de réduction des nuisances sonores, d'insécurité routière et de pollution de l'air.</b></li> <li>• <b>Justification de la prise en compte de ces nuisances dans le projet d'aménagement.</b></li> <li>• <b>Le cas échéant, justifier la traduction réglementaire retenue : zonage et règlement, OAP, servitudes au titre de l'article L 123-2 ...,</b></li> </ul>
	<b>Orientation d'aménagement et de programmation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Concernant la réduction des nuisances sonores:</b></li> </ul> <p>Si cet enjeu est important sur un ou plusieurs secteurs, il est possible de traduire les grands principes de la prise en compte des nuisances sonores, qui peuvent être de l'ordre de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'implantation des bâtiments (recul par rapport à la nuisance);</li> <li>- L'implantation de bâtiments à vocation d'activités (en terme "d'écran de protection" vis à vis de l'habitat);</li> <li>- ...</li> </ul> <p>Exemple: principe de retrait paysager en écran sur D2</p>  <p>Rappel: les OAP ont un rôle et une portée bien spécifique: elles sont complémentaires au règlement du PLU, elles s'imposent dans un rapport de compatibilité et non d'opposabilité stricte.</p>
	<b>Règlement écrit</b>	<p>En fonction de l'importance et du contexte de la zone affectée par des nuisances sonores, plusieurs manières visant à apporter des réponses réglementaires directes ou indirectes existent par l'utilisation notamment des articles présents dans le règlement écrit. Leurs traductions pouvant être intégrées dans un secteur à indice ou via des prescriptions graphiques si les mesures prises risquent d'impacter des zones plus étendues que le secteur concerné. :</p> <p>En fonction de l'objectif souhaité des articles peuvent être plus ou moins sollicités. Cependant les articles peuvent se combiner pour permettre une meilleure prise en compte de la réduction sonore.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dans l'objectif de Protéger l'habitat et /ou des équipements de la source de la nuisance sonore</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Articles 1 et 2 - Occupation et utilisation du sol autorisées : l'habitat peut être interdit ou soumis à des conditions particulières, les bâtiments d'activités peuvent être autorisés afin d'être localisés par exemple au plus près de la source de bruit pour faire "un effet écran".</li> <li>- <b>Article 6- Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques : cet article permet de réglementer le recul du</b></li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bâti</li> <li>- Article 7- Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives: implantation des bâtiments en continu en vue de protéger du bruit les bâtiments situés à l'arrière.</li> <li>- Article 10 - Hauteur maximale des constructions: autoriser des hauteurs de construction élevées (bâtiment écran).</li> <li>- Article 11 - Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords: réglementer la hauteur des clôtures.</li> </ul>
<b>Document graphique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Concernant la réduction des nuisances sonores</b> Inscrire: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le périmètre des infrastructures terrestres classées bruyantes;</li> <li>- Le cas échéant, la création d'un zonage avec indice spécifique (cf. remarque dans le règlement écrit);</li> <li>- Le cas échéant, des prescriptions graphiques pour gérer la forme urbaine et la nature des constructions;</li> <li>- Eventuellement, des emplacements réservés dans le cas par exemple d'aménagement de protections phoniques nécessitant des emprises foncières;</li> <li>- Le cas échéant l'inscription d'une servitude L.123-2 du code de l'urbanisme qui instaure un périmètre d'étude d'un projet d'aménagement global en: <ul style="list-style-type: none"> <li>- a-limitant pour une durée de 5 ans les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement;</li> <li>- c-indiquant la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics, ainsi que les installations d'intérêt général et les espaces verts à créer ou à modifier.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• <b>Concernant l'insécurité routière:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inscrire le cas échéant, des emplacements réservés pour des réaménagements de carrefours ou des élargissements de voirie en faveur des modes doux.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Liste des emplacements réservés et servitude L123-2</b>	<p>Lister les emplacements réservés intégrés dans le document graphique en précisant les bénéficiaires (collectivité qui en demande l'inscription) et la destination.</p> <p>Préciser les servitudes L123-2</p>
<b>Annexes</b>	Fournir les arrêtés préfectoraux de classement sonores des infrastructures terrestres concernées
<b>Dans les programmes d'opération d'aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Possibilité de mettre en place des mesures suivantes en fonction du projet souhaité:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser des protections acoustiques et/ou des isolations phoniques des bâtiments;</li> <li>- Gérer l'implantation des bâtiments par rapport aux voies (construction à l'alignement de la voie, ou au contraire, retrait des bâtiments par rapport à la voie);</li> <li>- Gérer l'implantation des bâtiments par rapport aux limites séparatives pour rechercher la continuité afin d'éviter la propagation du bruit;</li> <li>- Adapter les hauteurs des bâtiments aux conditions de propagations du bruit (épannelage et bâtiments écran);</li> <li>- Mettre en place une zone tampon pour protéger du bruit les zones à l'arrière en implantant par exemple des activités à l'avant des logements;</li> <li>- Hiérarchiser la trame viaire pour répondre à l'insécurité routière (meilleure lisibilité, meilleur partage de l'espace public);...</li> </ul> </li> </ul>
<b>Lien avec d'autres actions du PDU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Liens par rapport à l'insécurité routière et la pollution de l'air:</b> E22- Conforter et mettre en œuvre un schéma Directeur cyclable d'agglomération / E27- Elaborer des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) / F30- Développer les zones de circulation apaisées / F31 Etablir un Schéma Directeur d'usage des voiries / G37- Adapter des itinéraires dédiés aux marchandises</li> </ul>

- **Commentaires:**

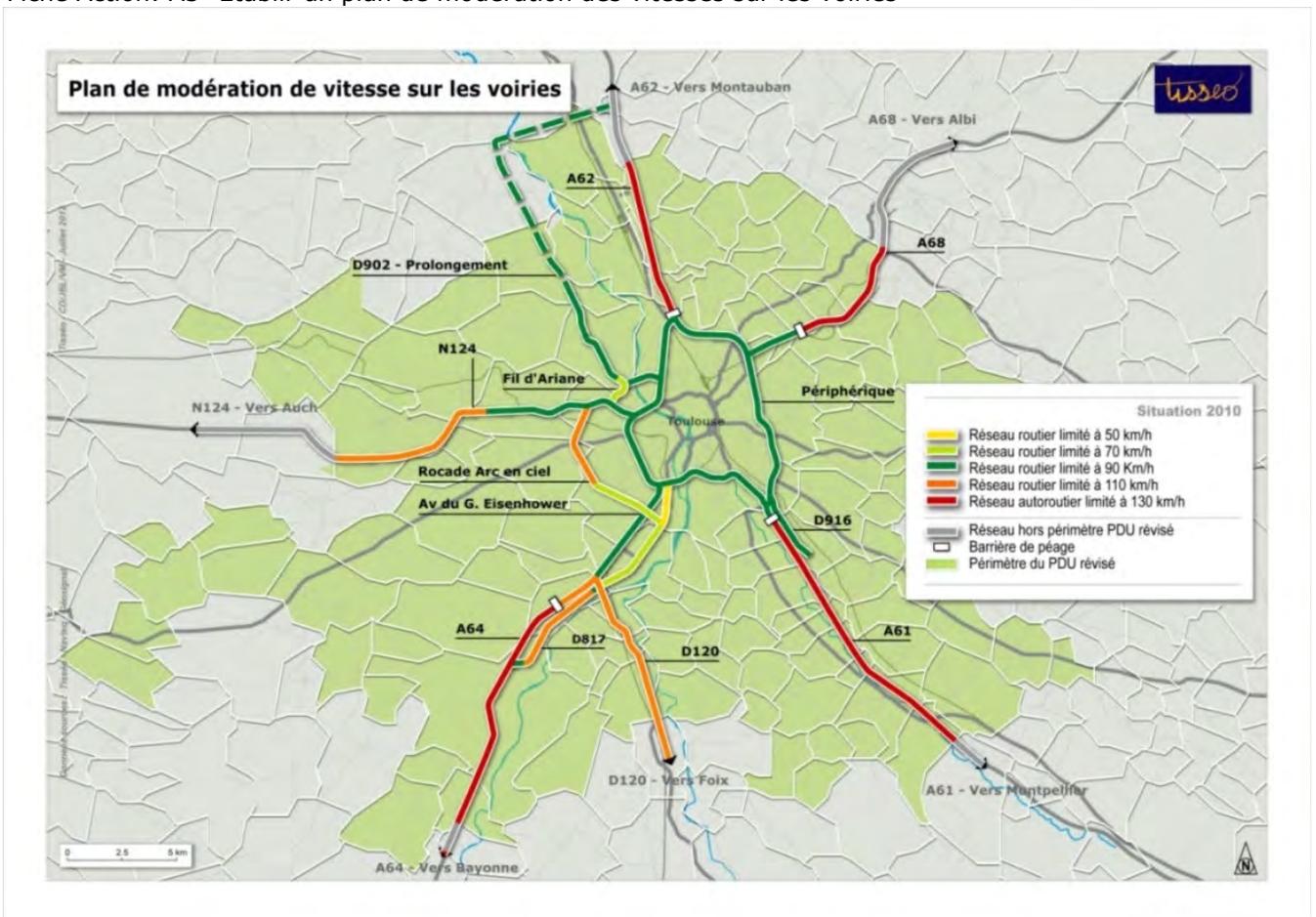
Les différentes mesures proposées ci-dessus ont été envisagées sous l'angle de l'amélioration du cadre de vie et la limitation des nuisances sonores, de l'insécurité et de la pollution de l'air.

Pour autant, leur lecture sous l'angle de la qualité et de l'organisation urbaine, peut avoir un sens différent, certaines de ces mesures ayant dans des contextes urbains spécifiques des impacts en décalage avec l'effet recherché ; à titre d'exemple :

- Les incidences sur la consommation foncière et le fonctionnement urbain du retrait des bâtiments par rapport à la voie,
- La question de la qualité urbaine et du renforcement de la notion "d'entre soi" de l'élévation des murs de clôture ou de leur traitement en murs pleins,
- L'impact sur le fonctionnement urbain (gestion des liaisons interquartiers, de la porosité urbaine et des percées visuelles) de mesures visant à favoriser la continuité de bâti.

- **Rappel des mesures localisées du PDU**

Fiche Action: A3- Etablir un plan de modération des vitesses sur les voiries



## **B - Mieux articuler transports et urbanisme**

## ▪ Synthèse/à retenir

Avertissement : les parties entourées de noir répondent au mieux à la thématique abordée

Plan de Déplacements Urbains	
Action	<b>Mieux articuler transports et urbanisme</b>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Densifier les territoires urbanisés déjà desservis par les réseaux de transport en commun (TC)</li> <li>• Prioriser le développement urbain autour des TC</li> <li>• Coordonner l'urbanisation et la programmation des TC</li> <li>• Densifier autour des axes de transport en commun en site propre et des pôles d'échanges en fonction des territoires desservis</li> <li>• Conforter le fonctionnement en quadrant de l'agglomération</li> <li>• Mettre la politique de développement des réseaux de déplacements au service d'une ville plus durable</li> </ul>

Plan Local d'Urbanisme	
PADD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une obligation de décliner des orientations générales relatives aux transports</li> <li>• Possibilité de décliner des orientations générales, concernant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le renforcement de l'intensification urbaine en lien avec la qualité de la desserte en TC</li> </ul> </li> </ul>
Rapport de présentation	Justifier les orientations générales du PADD et la traduction réglementaire : dispositions réglementaires adaptées, orientation d'aménagement et de programmation (OAP), servitudes et périmètres d'études retenus

Orientation d'aménagement et de programmation	Règlement			Annexes
	Écrit	Document graphique	Liste des emplacements réservés(ER)	
Favoriser l'utilisation de cet outil sur les territoires desservis par une ligne de TC performante et de qualité	<p>Le cas échéant si zones impactées réglementées :</p> <p>Articles obligatoires: <b>6 et 7</b></p> <p>Le cas échéant: les articles : <b>1, 2,3, 9, 10, 11 et 12</b></p>	<p>- Indiquer le secteur à adapter au niveau de la desserte TC</p> <p>-Le cas échéant : zonage avec indice spécifique, prescriptions graphiques, Emplacements Réservés (ER), Périmètre d'attente de projet L123-2-a, L123-2-b et L123-2-c ,</p> <p>- Périmètre L111-10</p>	<p>Si ER : Obligatoire d'indiquer la liste et les bénéficiaires, Si L123 - 2 : Indiquer les servitudes</p>	<p>Eventuellement, les périmètres de ZAC, de ZAD et de droit de préemption urbain</p> <p>Délibération (s) L111-10</p>

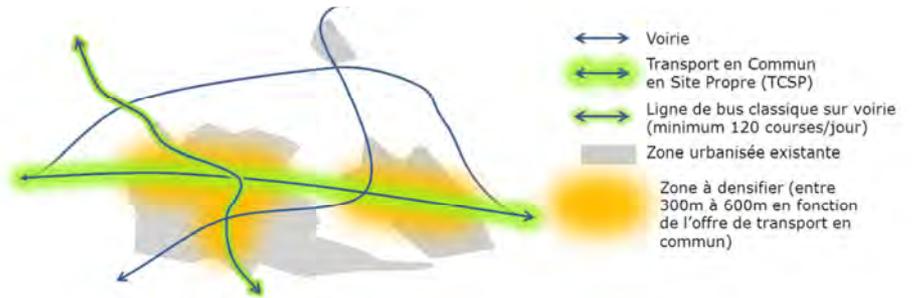
Rappel : les éléments indiqués en rouge doivent obligatoirement être intégrés dans le PLU

**Fiches Actions**

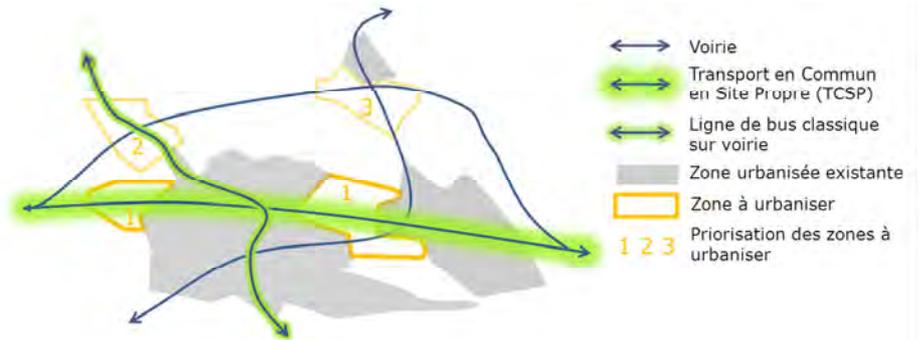
- B5- S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte en transport en commun**
- B6- Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges**
- B7- Décliner dans les contrats d'axe et PLU les seuils minimaux de densité pour les T.C.**
- B8- Réaliser une charte pour la conception des nouvelles zones d'activité**

**Objectifs**

- **Densifier les territoires urbanisés déjà desservis par les réseaux de transports en commun**



- **Prioriser le développement urbain autour des transports en commun**

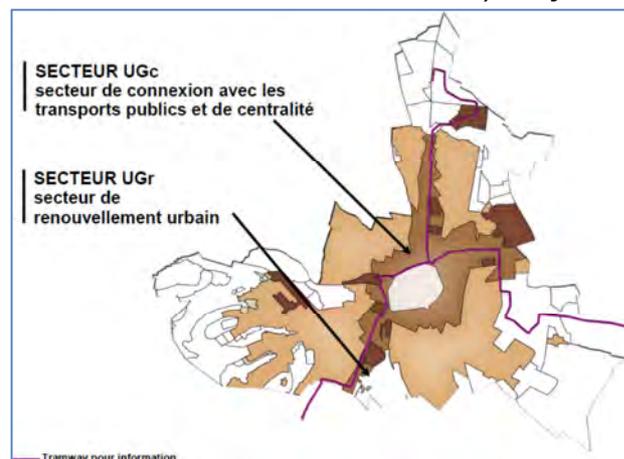


- **Coordonner l'urbanisation et la programmation des transports en commun:**

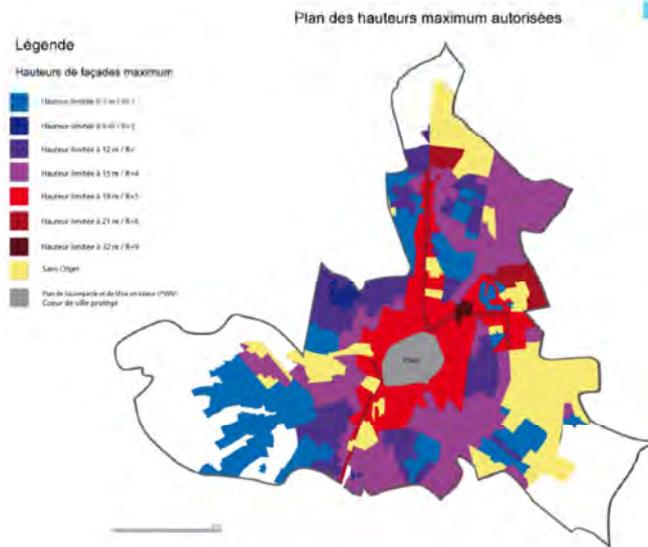
- Mettre en place le système de transport le plus adapté à l'urbanisation desservie ou à desservir;
- Optimiser les coûts des transports en commun
- Maîtriser l'étalement urbain

- **Densifier autour des axes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et des pôles d'échanges (et des gares) en fonction des territoires desservis**

*Exemple densification zone UGc autour du tramway à Dijon*



Exemple de cohérence transports et urbanisme plan des hauteurs à Dijon



- **Conforter le fonctionnement "en quadrant" de l'agglomération**
  - Développer une ville de proximité en renforçant la mixité des fonctions et notamment dans les zones d'activité (par exemple: autoriser dans ces zones les services de restauration, les crèches, les services à la personne,...);
  - Mieux desservir les pôles économiques majeurs.
- **Mettre la politique de développement des réseaux de déplacement au service d'une ville plus durable**
  - Structurer l'urbanisation autour de boulevards urbains multimodaux apaisés;
  - Intégrer les modes doux dans les projets urbains et dans la ville constituée.

Les documents utiles à la réflexion.

- SCoT;
- Contrat d'axe;
- Toute étude opérationnelle ou pré-opérationnelle de programmation d'une opération d'aménagement et/ou de ligne de transport en commun.

Quelles traductions Possibles dans les PLU ?

PADD

En fonction du contexte local, le PADD doit permettre d'afficher, par exemple:

- **Le renforcement de l'intensification urbaine, en lien avec la qualité de la desserte en transport en commun** (cohérence urbanisme/transport), qui peut se traduire par:
  - L'encouragement à l'intensification urbaine;
  - Le renforcement de la ville des proximités en développant la mixité des fonctions (renforcer les centralités existantes, créer au regard de la densité proposée des pôles de services et d'équipements en lien avec la desserte en transport en commun);
  - L'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'espace public par la maîtrise de l'usage de la voiture particulière: en développant la hiérarchisation de la trame viaire, les cheminements piétons et cycles et l'organisation du stationnement.

**Rapport de présentation**

- Intégrer dans le diagnostic du PLU, l'organisation des déplacements par rapport à l'urbanisation existante et par rapport au développement de l'urbanisation;
- Justifier les orientations générales décrites dans le PADD;
- Justifier la traduction des politiques publiques dont la cohérence urbanisme/transport (SCoT, PDU, PLH);
- Justifier le phasage du développement urbain au regard de la desserte en transport en commun: par exemple en réalisant une carte des zones futures d'urbanisation et leurs desserte en transport collectif (mode et niveau d'offre);
- Le cas échéant, justifier la traduction réglementaire retenue : zonage et règlement, OAP, servitudes au titre de l'article L 123-2 ..., et les motiver notamment au regard du niveau de desserte en transport en commun.

**Orientation d'aménagement et de programmation**

Favoriser l'utilisation de cet outil, sur les territoires desservis par une ligne de transport en commun performante et de qualité (120 courses et plus) ou par une gare afin de mieux maîtriser la cohérence urbanisme/transport. Les exemples ci-après doivent être mis en perspective avec la maturité du projet d'aménagement.

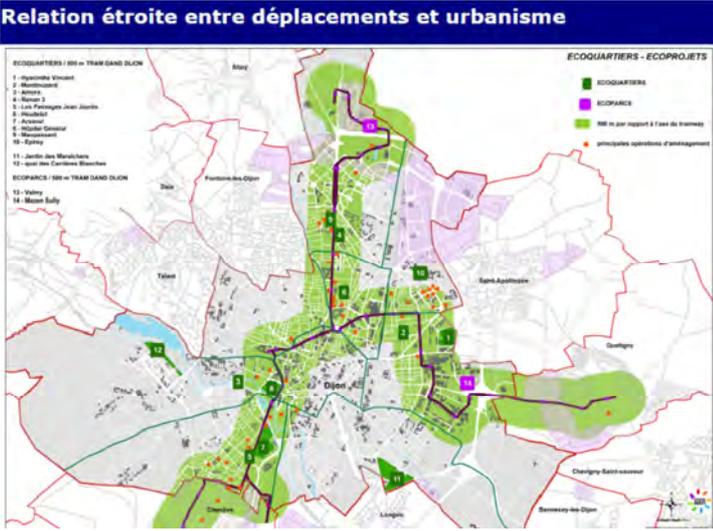
Rappel : les OA ont un rôle et une portée bien spécifique : complémentaires du règlement de PLU, elles s'imposent dans un rapport de compatibilité et non d'opposabilité stricte.

- Sur cette base, ces éléments peuvent être de la nature suivante :
  - Les formes urbaines à développer;
  - La ou les vocations d'accueil;
  - Le principe de la voie ou des voie(s) structurante(s) susceptible(s) d'accueillir le passage des transports en commun;
  - Le principe de hiérarchisation de la trame viaire et du maillage et d'accessibilité piétons et cycles à la station ou à l'arrêt TC;
  - La typologie urbaine souhaitée;
  - Un indice de densité de l'aménagement envisagée autour des arrêts TC;
  - La localisation de principe des équipements générateurs de déplacements à proximité de la station ou de l'arrêt en transport en commun;
  - ...

Exemples



Règlement	écrit	<p>En fonction du contexte, plusieurs articles peuvent être sollicités et se combiner :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les articles devront être rédigés de manière à traduire <b>la volonté de développer une politique de cohérence urbanisme/transport</b>, ces dispositions sont applicables sur les zones U et AU urbanisables à court terme.</li> <li>• <b>Dans l'objectif d'encadrer le type de construction autorisée dans le but de favoriser la mixité des fonctions:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Articles 1 et 2 - Occupation et utilisation du sol, interdites ou soumises à des conditions particulières: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser la mixité sociale pour faciliter l'accès du plus grand nombre à l'offre de transports publics</li> <li>- Favoriser la mixité des fonctions (par exemple autorisations des commerces, des services et des équipements générateurs de déplacements au niveau d'un arrêt ou d'une station de transports collectifs ou d'une gare desservant une polarité existante ou en devenir);</li> <li>- Autoriser, dans les zones d'activité, l'implantation de services à la personne afin d'éviter l'usage de la voiture pour les autres motifs que le travail.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• <b>Dans l'objectif de favoriser la densité urbaine et travailler sur la qualité et les formes urbaines:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 6- <b>Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques: gestion des espaces publics et réglementation des formes urbaines.</b> (ex. marquage d'alignement)</li> <li>- Article 7- <b>Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives: réglementation des formes urbaines.</b> (ex. continuité du bâti)</li> <li>- Article 9- Emprise au sol des constructions, réglementation des formes urbaines</li> <li>- Article 10- hauteur des constructions: lien avec les espaces publics et les formes urbaines.</li> </ul> </li> <li>• <b>Dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie et favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 3- Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public: traitant notamment des aménagements cyclables et cheminements piétonniers.</li> <li>- Article 12- Stationnement des véhicules et des cycles: pour les territoires desservis par les TCSP: bus, tram, métro, possibilité de mettre des normes de stationnement différenciées (par exemple réduction de 20% du nombre de place de stationnement autorisée dans la zone d'influence des transports structurants).</li> </ul> </li> </ul>
	Document graphique	<p>En lien avec le niveau de desserte en transport en commun (actuel et futur), et en fonction des contextes urbains rencontrés, possibilités par exemple de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifier le cas échéant de manière spécifique le secteur à adapter au niveau de la desserte en transport en commun;</li> <li>- Indiquer, le cas échéant, le(s) périmètre(s) de prise en considération L111-10, instauré(s) afin de ne pas compromettre ou rendre plus onéreux l'exécution des travaux publics de l'infrastructure, permettant ainsi le sursis à statuer, sur les différents projets de TCSP -bus ou tram- sur le prolongement du métro et sur l'aérotram;</li> <li>- Inscrire des prescriptions spécifiques sur les secteurs bien desservis par les transports en commun (par exemple: normes de stationnement différentes, hauteur du bâti, construction interdite, alignement,...);</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser l'instauration de servitudes au titre de l'article L 123-2 du code de l'urbanisme : <ul style="list-style-type: none"> <li>- périmètre d'attente de projet d'aménagement sur les territoires à enjeux au titre L123-2-a; (quand le projet urbain n'est pas ou peu défini);</li> <li>- éventuellement ER en vue de la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité sociale, de programmes de logements qu'il définit (L123-2-b)</li> <li>-pour indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics, au titre de l'article L123-2-c;</li> </ul> </li> <li>- Inscrire des emplacements réservés au titre: <ul style="list-style-type: none"> <li>- du projet de TCSP (le cas échéant);</li> <li>- du maillage de la trame viaire, piétons et cycles;</li> <li>- des parcs-relais (le cas échéant) et au titre du stationnement des cycles,</li> <li>- de l'accueil d'équipements publics à proximité de l'offre de transport en commun.</li> </ul> </li> </ul> <p>Exemple de zonage adapté à l'offre de transport en commun</p> 
	<p><b>Liste des emplacements réservés et servitude L.123-2</b></p>	<p>Lister les emplacements réservés intégrés dans le document graphique en précisant les bénéficiaires (collectivité qui en demande l'inscription) et la destination</p> <p>Lister et informer sur les servitudes L.123-2</p>
	<p><b>Annexes</b></p>	<p>Intégration dans le dossier des annexes de l'ensemble des périmètres, et notamment ceux pouvant concerner les projets urbains :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des périmètres de ZAC et de ZAD (outils opérationnels permettant un renforcement de la cohérence urbanisme-transport ou l'anticipation de la maîtrise foncière sur les territoires desservis ou à desservir par les TC)</li> <li>- Du périmètre sur lequel s'exerce le DPU (droit de préemption urbain).</li> <li>- Mettre les délibérations de Tisséo-SMTC ou EPCI ou commune concernant les périmètres de prise en considération (L111-10)</li> </ul> <p>Le cas échéant, possibilité d'y intégrer, s'ils existent, les différents cahiers de recommandations architecturales et/ou paysagères.</p>

<b>Dans les programmes d'opération d'aménagement</b>	<p>En fonction du contexte, les principes suivant peuvent être inscrits:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La desserte en transport collectif;</li> <li>- La vocation des fonctions (recherche de mixité des fonctions et d'accueil d'équipement et d'emplois de proximité);</li> <li>- La densification autour des arrêts ou stations actuels ou futurs au regard du niveau de desserte TC;</li> <li>- Les objectifs de mixité sociale des logements;</li> <li>- Le positionnement des équipements et des activités à proximité des arrêts ou stations actuels ou futurs ;</li> <li>- Un schéma d'accessibilité piétonne et cycle aux arrêts et aux stations actuels et futurs, et leurs maillages;</li> <li>- Un schéma de hiérarchisation de la trame viaire;</li> <li>- Une notice explicative du traitement de l'espace public;</li> <li>- Une notice sur le fonctionnement du stationnement en lien avec la desserte TC et les enjeux de maîtrise de l'usage de la voiture particulière;</li> <li>- ...</li> </ul>
--	---

<b>Lien avec d'autres actions du PDU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les actions en lien avec la cohérence urbanisme/transport:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'ensemble des actions B du PDU se combinent.</li> <li>- L'ensemble des actions C du PDU permet d'informer sur le développement de l'offre en transport en commun</li> <li>- L'ensemble des actions E du PDU permet d'informer sur les mesures à mettre en place pour favoriser la pratique de la marche et l'usage des cycles</li> <li>- Les actions suivantes ont des thématiques qui peuvent être abordées lorsque l'on traite du sujet de la cohérence urbanisme/transport: <ul style="list-style-type: none"> <li>- F29- Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération / F30 Développer les zones de circulation apaisée / F31- Etablir un Schéma Directeur d'usage des voiries / H38 Aider au développement des Plans de Déplacements d'Entreprise / H40 mener des études sectorielles de mobilité / I41- Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
--	--

- **Commentaires:**

Les actions inscrites au PDU pour s'assurer d'une meilleure articulation entre les transports en commun et l'urbanisme sont certainement celles qui présentent le plus de déclinaisons possibles dans le PLU ou dans les programmes des opérations d'aménagement. A ce titre, la traduction de cette fiche dans le PLU s'en trouve "renforcée".

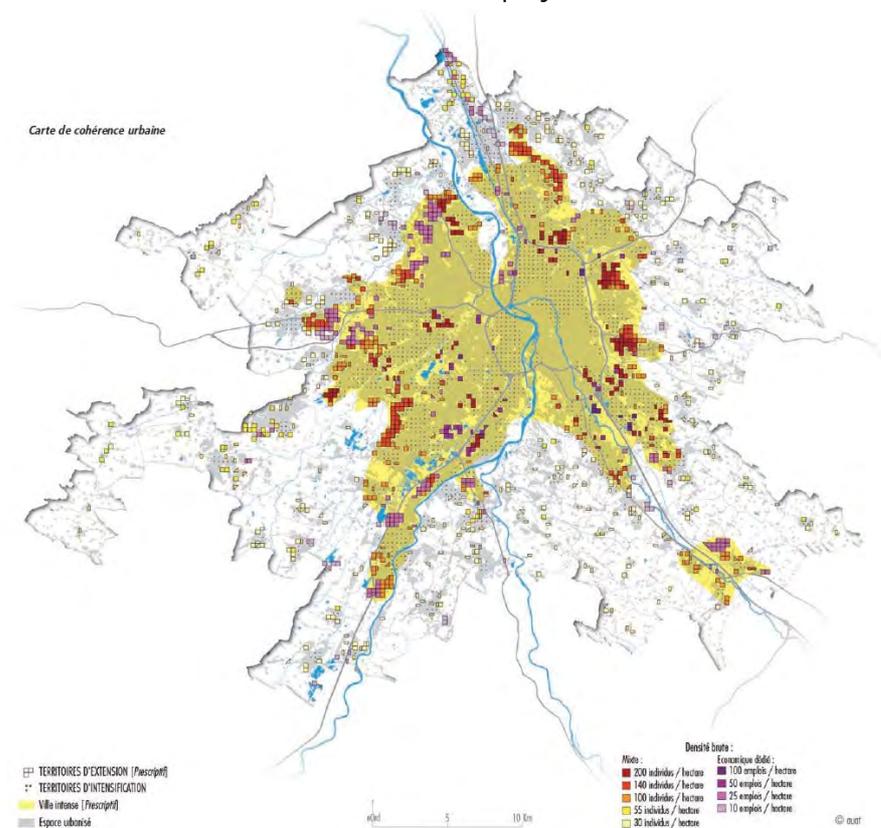
Il s'agit bien ici de promouvoir une logique de développement urbain en lien avec l'offre de transport existante ou future dans un double objectif:

- Inciter d'une part les "individus" (habitants et emplois) à prendre les transports en commun afin d'éviter l'aggravation des nuisances liées au trafic automobile (sonores, pollution atmosphérique, encombrement, insécurité routière et finalement dégradation du cadre de vie);
- Optimiser d'autre part le réseau de transport collectif.

- **Rappel des mesures localisées du PDU**

Cartes de cohérence urbaine-extrait du SCoT de la grande agglomération toulousaine modifié du 12 décembre 2013

- Fiche action B5- S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte en transports en commun



Fiche action B6- Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges

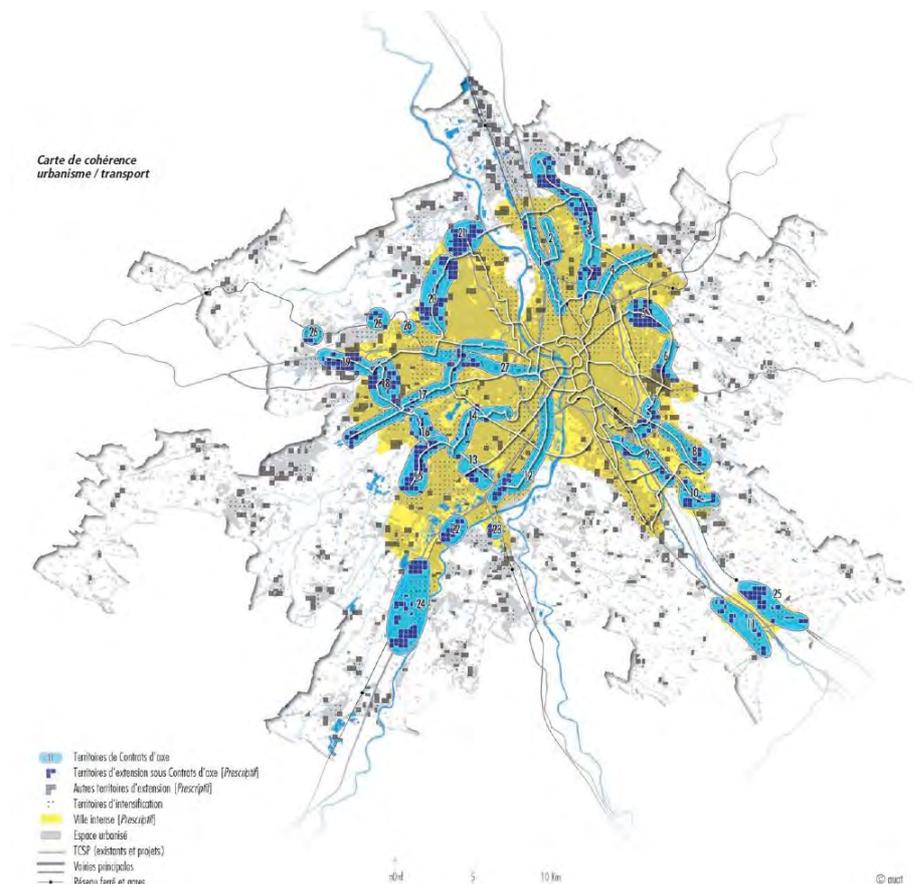


Tableau des densités recommandées par le SCoT approuvé, p.98

**Densités brutes (recommandations)**

Territoires mixtes	Densité Individus <sup>(1)</sup> / Ha	Nombre de Logts / Ha	Nombre d'emplois / Ha	Mode	Zone d'influence (de part et d'autre de l'axe)
<b>Cœur d'agglomération</b>	<b>200</b> Densités moyennes	70	45	Tous modes	
<b>Ville Intense (hors cœur d'agglo.)</b>	<b>200</b> Densités moyennes	70	45	Métro	600 m
				Tram	500 m
	<b>140</b> Densités moyennes	50	30	Gare	600 m
				BHNS <sup>(2)</sup>	400 m
<b>Développement mesuré</b>	<b>100</b> Densités moyennes	35	20	Autres territoires de la Ville Intense	
<b>Développement mesuré</b>	<b>55</b> Densités moyennes	15	10	Pôles de services et noyaux villageois	
	<b>30</b> Densités maximales	10	–	Hors pôles de services et hors noyaux villageois	

(1) Habitant + emploi

(2) Bus à Haut Niveau de Service

**Densités brutes moyennes (recommandations)**

Territoires économiques dédiés	Densité Individus / Ha	Nombre de logts / Ha	Nombre d'emplois / Ha	Territoire	Typologie principale (exemple)
<b>Cœur d'agglomération</b>	<b>100</b>	–	100	Portes métropolitaines	Métropolitain (R&D, technopôle, services supérieurs...)
	<b>50</b>	–	50	Cœur d'agglo.	Zone d'activité mixte (industrie, tertiaire, services...)
<b>Ville Intense (hors cœur d'agglo.)</b>	<b>25</b>	–	25	Ville Intense	Petite industrie, logistique, artisanat
<b>Développement mesuré</b>	<b>25</b>	–	25	Pôles de services	Petite industrie, logistique, artisanat
	<b>10</b>	–	10	Hors pôles de services	Artisanat

## **C - Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires**

## ▪ Synthèse/à retenir

Avertissement : les parties entourées de noir répondent au mieux à la thématique abordée

Plan de Déplacements Urbains	
Action	Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mieux desservir en transport en commun (TC) les territoires...</li> <li>... pour structurer le développement urbain autour des transports en commun et mieux répondre à la demande dans les zones déjà urbanisées</li> </ul>

Plan Local d'Urbanisme	
PADD	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilité de décliner des orientations générales, concernant : <ul style="list-style-type: none"> <li>Le développement d'une offre en TC performante pour répondre aux enjeux de desserte TC des territoires ;</li> <li>L'amélioration de la sécurité et du cadre de vie des habitants;</li> <li>Le renforcement et le développement de l'urbanisation en lien avec la qualité de la desserte en TC.</li> </ul> </li> </ul>
Rapport de présentation	Justifier les orientations générales du PADD et la traduction réglementaire : dispositions réglementaires adaptées, orientation d'aménagement et de programmation(OAP), servitudes et périmètres d'études retenus

Orientation d'aménagement et de programmation	Règlement			Annexes
	Ecrit	Document graphique	Liste des emplacements réservés(ER)	
Favoriser l'utilisation de cet outil sur les territoires desservis par une ligne de TC performante et de qualité	<p>Le cas échéant si zones impactées réglementées :</p> <p>Articles obligatoires: <b>6 et 7</b></p> <p>Le cas échéant: les articles : <b>1, 2, 3, 9, 10, 11 et 12</b></p>	<p>- Indiquer le secteur à adapter au niveau de la desserte TC</p> <p>-Le cas échéant : zonage avec indice spécifique, prescriptions graphiques, Emplacements Réservés (ER), Périmètre d'attente de projet L123-2-a, L123-2-b etL123-2-c ,</p> <p>- Périmètre L111-10</p> <p>projet L123-2-a</p>	<p>Si ER : Obligatoire d'indiquer la liste et les bénéficiaires</p> <p>Si L123-2 : indiquer les servitudes</p>	<p>Eventuellement, les périmètres de ZAC, de ZAD et de droit de préemption urbain, délibération sur périmètre L111-10</p>

Rappel : les éléments indiqués en rouge doivent obligatoirement être intégrés dans le PLU

<p style="text-align: center;"><b>Actions</b></p>	<p><b>C9 - Programmation TCSP 2015</b>  <b>C10 - Orientation TCSP 2020</b>  <b>C11 – Préparer l’extension et le renforcement du réseau métro</b>  <b>C12 - Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service</b>  <b>C13 - Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité</b>  <b>C14 – Renforcer la connexion entre le réseau ferroviaire et le réseau urbain</b>  <b>C15 – Identifier les axes prioritaires afin d’améliorer les conditions de circulation des bus</b>  <b>C16 – Autres modes de transport : mode téléporté</b>  <b>C17 - Produire un schéma d’organisation des centres de maintenance des matériels roulants tramway et bus</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Objectifs</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mieux desservir en transport en commun les territoires :...</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Offrir des liaisons performantes en transport collectif pour les déplacements depuis/vers les communes de la périphérie et organiser la ville de proximité autour de ce réseau de transport en commun;</li> <li>- Mailler les différents modes de transport entre eux (tramway, métro, bus, train, cars et futur aérotram) pour que l'usage du réseau TC soit facilité et l'ensemble du territoire de la Ville intense soit bien desservi;</li> <li>- Améliorer la circulation des bus urbains et/ ou interurbains;</li> <li>- Structurer et hiérarchiser le réseau de bus, pour le rendre plus lisible;</li> <li>- Renforcer l'offre pour répondre à la demande sur le métro et sur la desserte des zones d'activité majeures de l'agglomération;</li> <li>- Créer une desserte ferroviaire de proximité.</li> </ul> </li> <li>• <b>...Pour structurer le développement urbain autour des transports en commun et mieux répondre à la demande dans les zones déjà urbanisées</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer une cohérence entre urbanisme et transport en structurant les territoires autour des transports en commun;</li> <li>- Renforcer les constructibilités autour des axes de TCSP, des lignes structurantes du réseau, les pôles d'échanges (y compris les gares);</li> <li>- Développer un urbanisme en lien avec la qualité de la desserte en transports en commun.</li> </ul> </li> </ul>	
<p style="text-align: center;"><b>Les documents utiles à la réflexion</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etude(s) pré-opérationnelle(s) précisant notamment le ou les tracé(s) du TCSP et la ou les localisation(s) des pôles d'échange,</li> <li>- Etude(s) de programmation d'aménagement pour identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus ;</li> <li>- Contrat d'axe.</li> </ul>	
<p><b>Quelles traductions possibles dans les PLU ?</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>PADD</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Décliner des orientations générales sur la volonté politique de:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer une offre performante en transport en commun pour répondre aux enjeux de desserte TC des territoires;</li> <li>- Améliorer la sécurité et le cadre de vie en développant des modes alternatifs performants au véhicules particulier, en recherchant l'amélioration de la qualité des espaces publics et la maîtrise de l'usage de la voiture particulière;</li> <li>- Renforcer et développer l'urbanisation en lien avec la qualité de la desserte en transport en commun (cohérence urbanisme/transport.)</li> </ul> </li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>Rapport de présentation</b></p>	<p>De manière générale: Se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport</p> <p>Pour les communes concernées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Justification du projet de transport structurant de type TCSP ;</b></li> <li>- <b>Déclinaison du contrat d'axe.</b></li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>Orientation d'aménagement et de programmation</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport</li> </ul>

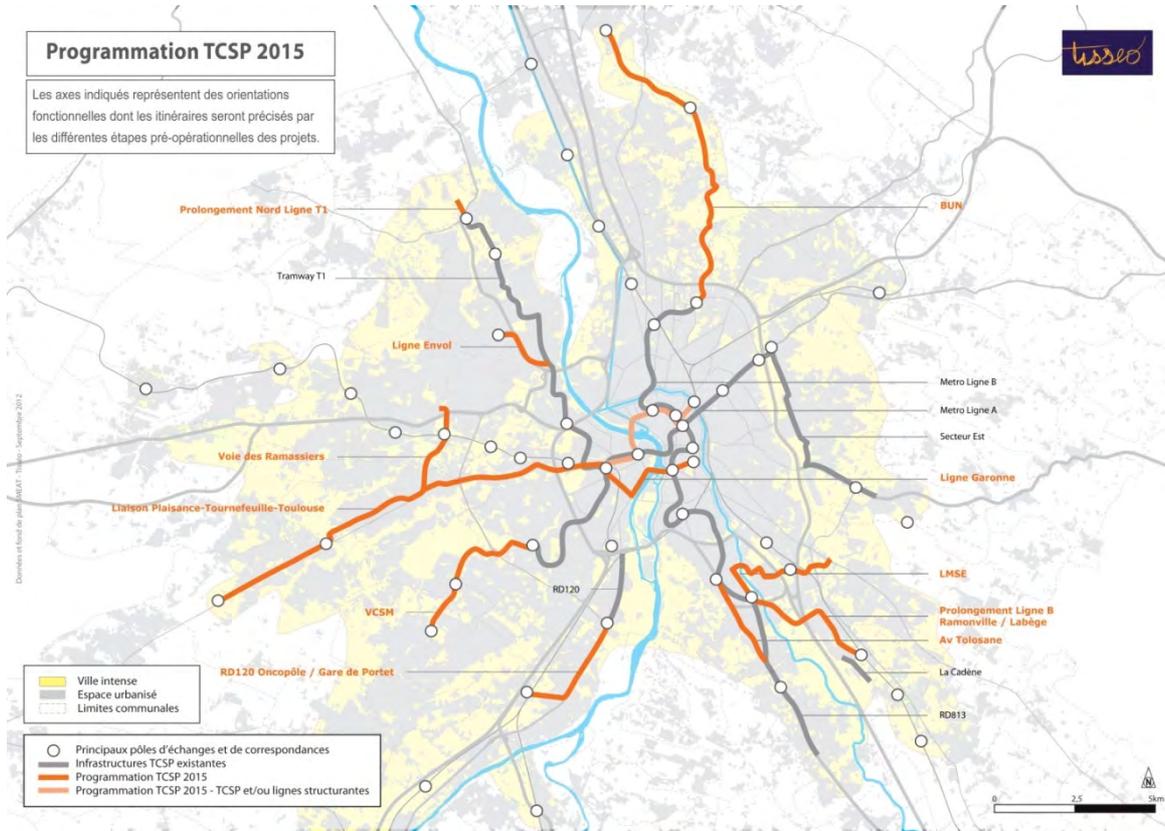
<b>Règlement</b>	<b>écrit</b>	- Se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport
	<b>Document graphique</b>	- Se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport ; - Rajouter les emplacements réservés concernant le projet de transport, y compris les parcs – relais, pôles d'échanges, centre de maintenance - Inscrire la zone non aedificandi du métro
	<b>Liste des emplacements réservés ou servitudes L123</b>	Lister les emplacements réservés intégrés dans le document graphique en précisant les bénéficiaires (collectivité qui en demande l'inscription) et la destination.
	<b>Annexes</b>	- Se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport
<b>Dans les programmes d'opération d'aménagement</b>		- Se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport

<b>Lien avec d'autres actions du PDU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'ensemble des actions B du PDU se combinent et déclinent les préconisations de cohérence urbanisme/transport à traduire dans le PLU ou dans les opérations d'aménagement.</li> <li>- L'ensemble des actions E du PDU permet d'informer sur les mesures à mettre en place pour favoriser la pratique de la marche et l'usage des cycles par rapport à la desserte en TC</li> <li>- Les actions citées ci-après peuvent disposer de préconisations en lien avec la desserte TC (par exemple: normes de stationnement différentes au regard du niveau de desserte TC, ...): F29- Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération / F30- Développer les zones de circulation apaisée / F31- Etablir un Schéma Directeur d'usage des voiries / H38- Aider au développement des Plans de Déplacements d'Entreprise / H40- mener des études sectorielles de mobilité /I41-Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges,</li> </ul>
--	--

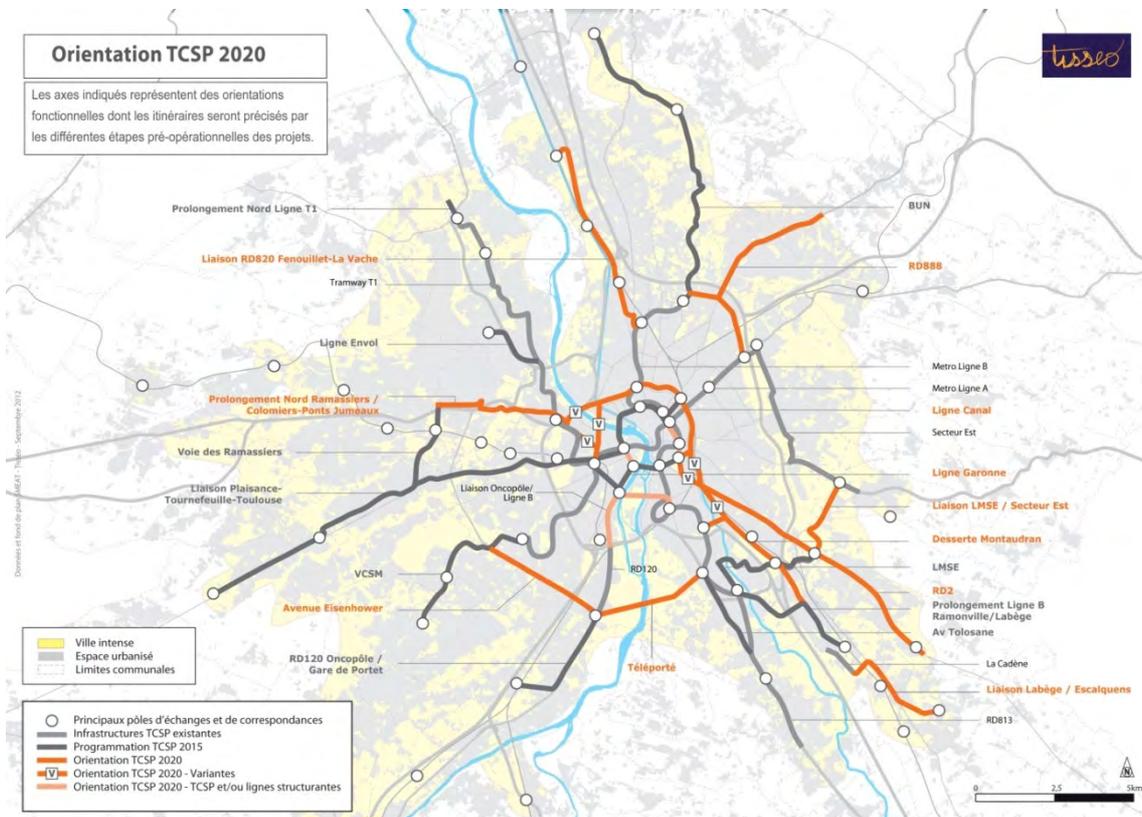
- **Commentaires**

Dans le SCoT de la grande agglomération toulousaine, sur le territoire de la Ville intense, les densités urbaines recommandées augmentent avec le niveau d'offre de transport en commun (métro, tram et BHNS), et la zone d'influence de la station de TC s'élargit en lien avec le mode de transport. Le PDU reprend à son compte ces recommandations.

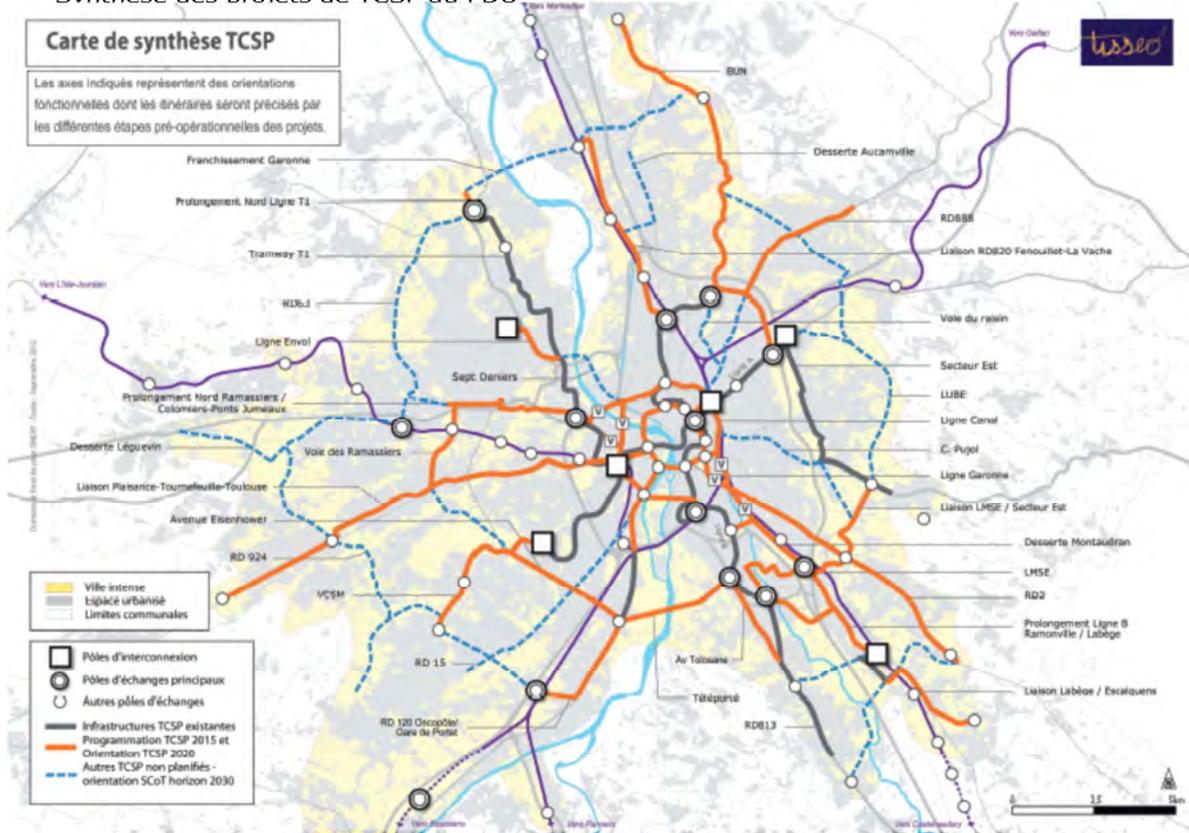
- Rappel plan d'actions du PDU approuvé en 2012
- Fiche action C9- Programmation TCSP 2015



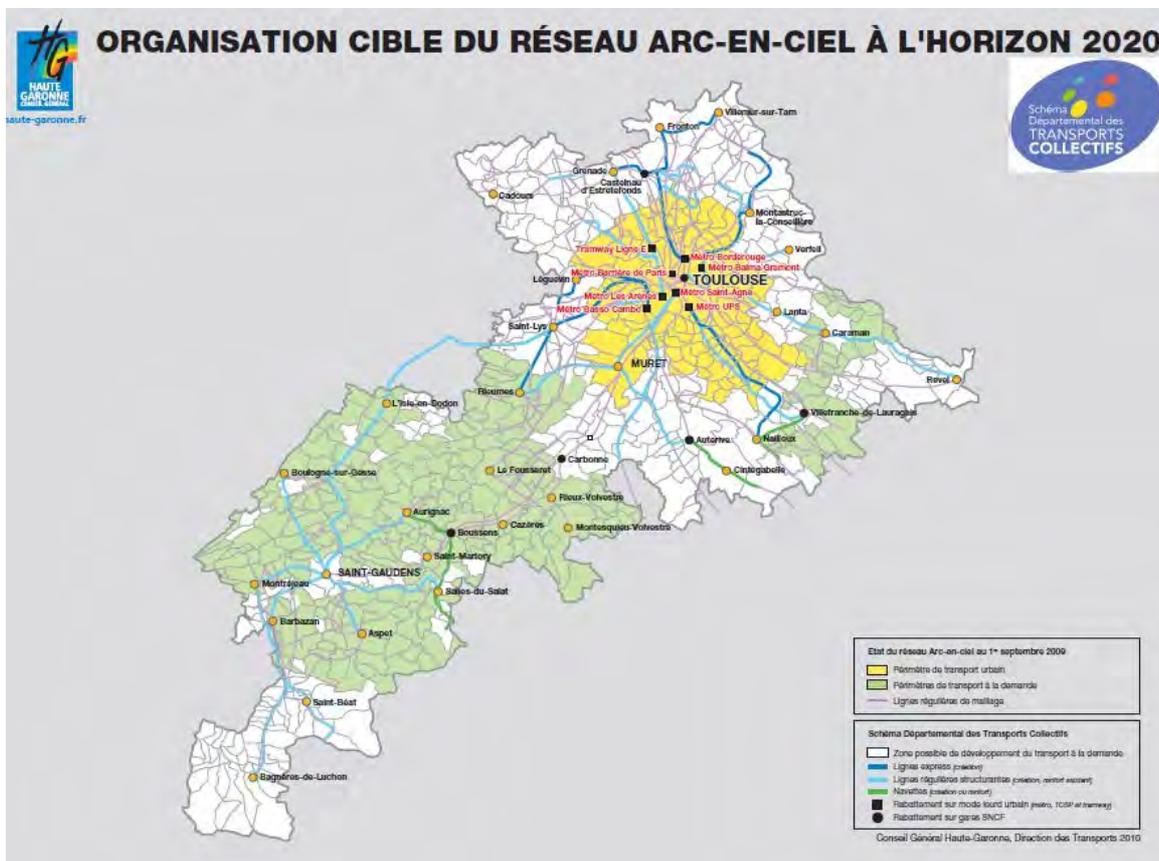
- Fiche action C10- Orientation TCSP 2020



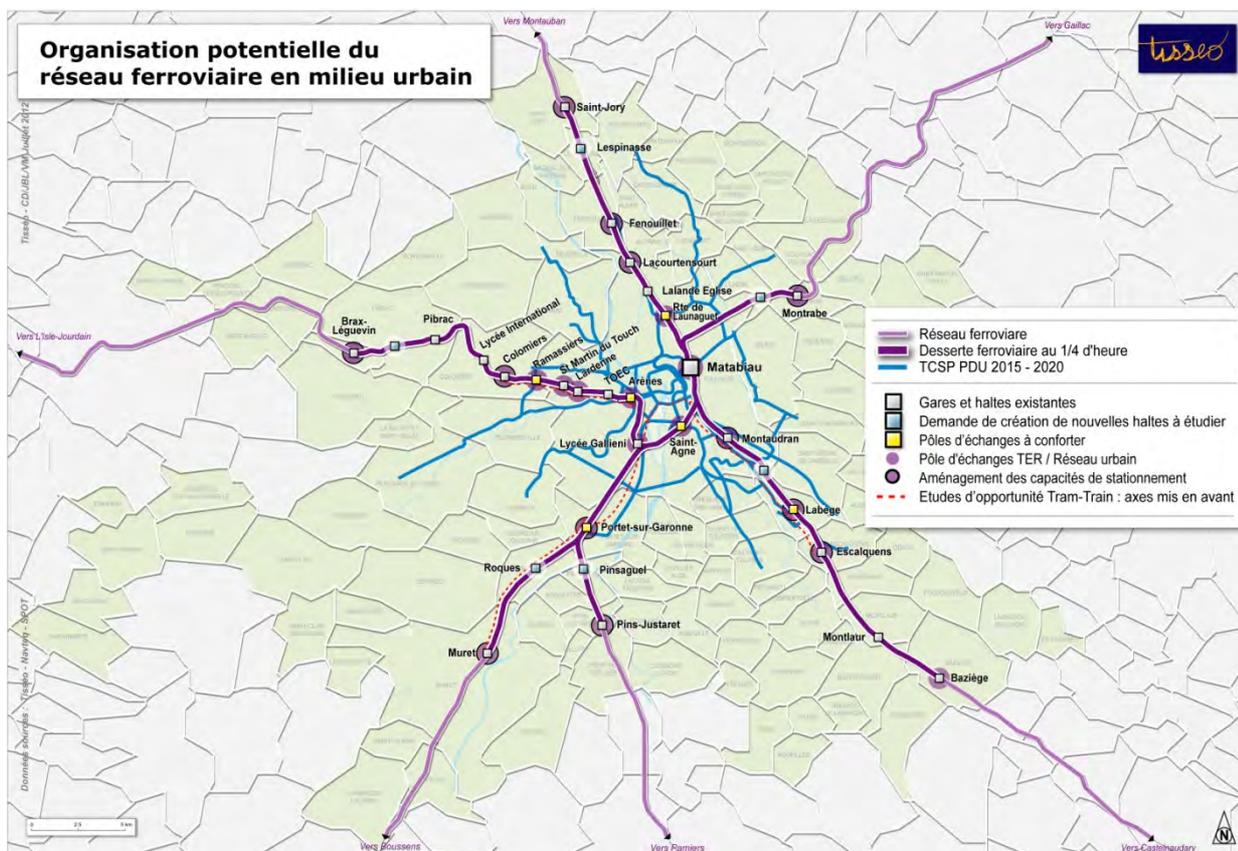
- Synthèse des projets de TCSP au PDU



- Fiche action C13- Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité



- Fiche action C13- Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain





## **D – Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements**

## ▪ Synthèse/à retenir

Avertissement : les parties entourées de noir répondent au mieux à la thématique abordée

Plan de Déplacements Urbains	
Action	<b>Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements</b>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prendre en compte, les mesures d'accessibilité pour les PMR au niveau de l'accessibilité des arrêts, stations ou pôles d'échanges</li> </ul>

Plan Local d'Urbanisme	
PADD	<ul style="list-style-type: none"> <li>En fonction du contexte, possibilité de décliner des orientations générales, concernant :               <ul style="list-style-type: none"> <li>L'amélioration de la sécurité et du cadre de vie notamment par une meilleure accessibilité aux réseaux de transport en commun.</li> </ul> </li> </ul>
Rapport de présentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réaliser un diagnostic sur les déplacements avec un zoom sur l'accessibilité PMR</li> </ul>

Orientation d'aménagement et de programmation	Règlement		Annexes
Sans objet	Ecrit	Document graphique	Liste des emplacements réservés(ER)
	Sans objet	Inscrire un ou des emplacements réservés au titre de l'accessibilité	Si ER : Obligatoire d'indiquer la liste et les bénéficiaires
			Sans objet

Rappel : les éléments indiqués en rouge doivent obligatoirement être dans le PLU

<b>Action</b>		<b>D18 – Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité</b>	
<b>Objectifs</b>		Les schémas directeurs d'accessibilité, document de planification, déclinent les mesures appropriées au respect de l'obligation d'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs à l'horizon 2015, dont un volet accessibilité qui peut être traduite dans les PLU. <ul style="list-style-type: none"> <li>Prendre en compte dans les PLU, les mesures d'accessibilité pour les PMR au niveau de l'accessibilité des arrêts, stations ou pôles d'échanges</li> </ul>	
<b>Les documents utiles à la réflexion</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Les Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA) :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>du SMTC (juin 2009) ;</li> <li>de la Région Midi Pyrénées (janvier 2009) ;</li> <li>du Département de la Haute-Garonne (juin 2010)</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Quelles traductions possibles dans les PLU ?</b>	<b>PADD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>En fonction du contexte local, possibilité d'inscrire dans le PADD par exemple l'orientation générale :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la sécurité et le cadre de vie notamment par une meilleure accessibilité aux réseaux de transport en commun.</li> </ul> </li> </ul>	
	<b>Rapport de présentation</b>	Réaliser un diagnostic sur les déplacements de la commune dont un volet abordera la problématique des déplacements des Personnes à Mobilité Réduite.	
	<b>Orientation d'aménagement et de programmation</b>	Sans objet.	
	<b>Règlement</b>	<b>écrit</b>	Sans objet
		<b>Document graphique</b>	Inscrire le cas échéant des emplacements réservés pour les aménagements en faveur de l'accessibilité PMR au niveau des arrêts, stations ou pôles d'échanges (y compris gare)
		<b>Liste des emplacements réservés</b>	Lister les emplacements réservés intégrés dans le document graphique en précisant les bénéficiaires (collectivité qui en demande l'inscription) et la destination
<b>Annexes</b>	Sans objet		
<b>Dans les programmes d'opération d'aménagement</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Vérifier:</b> la prise en compte d'aménagement favorisant les déplacements des personnes à mobilité réduite en accès aux arrêts, stations et gares.</li> </ul>	
<b>Lien avec d'autres actions du PDU</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>L'ensemble des actions C du PDU</b> permet d'informer sur le développement de l'offre en transport en commun</li> <li><b>Les actions en lien avec l'amélioration des conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>E26- créer des cartes des itinéraires accessibles aux PMR /</li> <li>E27- Elaborer les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE,<sup>o</sup> )</li> </ul> </li> </ul>	



## **E – Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo**

## ▪ Synthèse/à retenir

Avertissement : les parties entourées en noir répondent au mieux à la thématique abordée

Plan de Déplacements Urbains	
Action	<b>Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo</b>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la pratique de la marche ;</li> <li>• Répondre à une demande de mobilité à vélo en forte croissance ;</li> <li>• Intégrer les modes doux dans toute opération de création ou de requalification de voirie</li> </ul>

Plan Local d'Urbanisme	
PADD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilité de décliner des orientations générales, concernant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'amélioration de la sécurité et du cadre de vie en développant des modes alternatifs performants à la voiture particulière</li> </ul> </li> </ul>
Rapport de présentation	Justifier les orientations générales du PADD et la traduction réglementaire : dispositions réglementaires adaptées, orientation d'aménagement et de programmation(OAP)

Orientation d'aménagement et de programmation	Règlement			Annexes
	Ecrit	Document graphique	Liste des emplacements réservés(ER)	
Favoriser l'utilisation de cet outil en inscrivant les principes de maillage et de continuité piétonne et cycle	Décliner les articles suivants : <b>3, 12, 13</b>	Inscrire des ER	Si ER : Obligatoire d'indiquer la liste et les bénéficiaires	Pour information et si existant : Schéma cyclable, plan piéton, PAVE

Rappel : les éléments indiqués en rouge doivent obligatoirement être dans le PLU

<p style="text-align: center;"><b>Actions</b></p>	<p><b>E22 – Conforter et mettre en œuvre un Schéma Directeur Cyclable d’agglomération</b></p> <p><b>E23 – Poursuivre le développement des systèmes de location de vélos humanisés ou automatisés</b></p> <p><b>E25 – Développer la piétonisation</b></p> <p><b>E26 – Créer des cartes des itinéraires accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite</b></p> <p><b>E27 – Elaborer les plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Objectifs</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Favoriser la pratique de la marche, par :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mise en place d’un « réseau piéton adapté » : créer des raccourcis pour les piétons, assurer des transparences dans les projets urbains, réaliser des liaisons piétonnes vers les équipements scolaires, de loisirs, culturels et les arrêts de transport collectif et multiplier le franchissement des coupures urbaines et naturelles ;</li> <li>- L’aménagement d’un « réseau piéton » accessible à tous, sûr, praticable et confortable : élaborer puis mettre en œuvre des PAVE, identifier et traiter les points dangereux, multiplier les zones de circulation apaisées, réduire la vitesse des véhicules motorisés, sécuriser les traversées piétonnes, améliorer l’éclairage,... créer pour ce faire un espace public de qualité ;</li> <li>- La mise en place d’un jalonnement pour aider le piéton à se déplacer vers les principaux équipements publics ou privés générateurs de déplacements dont les stations et arrêts des transports en commun.</li> </ul> </li> <li>• <b>Répondre à une demande de mobilité à vélo en forte croissance, par :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la mise en place d’un réseau cyclable sûr, continu et lisible à l’échelle de l’agglomération : hiérarchiser le réseau cyclable, assurer la continuité, le maillage et la sécurité des itinéraires, (aménagement, éclairage, entretien et qualité du revêtement), homogénéiser à terme le traitement des itinéraires et jalonner;</li> <li>- La création d’offre en stationnement facile et sécurisée : développer des « parkings vélo » à proximité des pôles générateurs de déplacements, favoriser le stationnement vélo dans les espaces publics et dans les espaces privés;</li> <li>- La recherche d’une complémentarité avec les autres modes : améliorer le rabattement en vélo vers les gares, les stations de métro, les stations des axes structurants de transports en commun, développer le jalonnement, développer « les services vélo » (stationnement sécurisé, système de location de vélo, services courants) dans les grands pôles d’échanges;</li> <li>- Le développement des systèmes de location de vélo automatisés, semi-automatisés et humanisés, développement de services spécifiques (atelier de réparation, carte unique « déplacements et services », stations-services vélo,...).</li> </ul> </li> <li>• <b>Intégrer les modes doux dans toute opération de création ou de requalification de voirie</b> (cf. la loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Energie)</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Les documents utiles à la réflexion</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Accompagner et encourager la pratique du vélo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un Schéma Directeur Cyclable doit être conforté et étendu à l’échelle de l’agglomération toulousaine et décliné selon une programmation annuelle;</li> <li>- La plupart des EPCI, aujourd’hui, ont élaboré et validé un Schéma Directeur Cyclable sur leur territoire, qui doivent servir de base à la déclinaison des actions en faveur du développement des vélos ;</li> <li>- Réflexions à mener sur le stationnement des vélos et de service vélo notamment sur certains lieux stratégiques de l’agglomération.</li> </ul> </li> <li>• <b>Favoriser la pratique des modes doux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plusieurs chartes produites par Toulouse Métropole sur : « accessibilités », « Zone30, Zone 20 », « Aire Piétonne » et « aménagement cyclables » peuvent déjà servir de base et/ou de référence pour le périmètre du PDU ;</li> <li>- Les intercommunalités et leurs communes devront mener une réflexion</li> </ul> </li> </ul>

		<p>sur l'opportunité de développer des aires piétonnes, des zones de rencontre ou des cheminements piétons de qualité ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboration de Plan Piéton.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>PAVE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La loi de 2005 sur « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » dite Loi Handicap » a rendu obligatoire la définition de Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) par les communes. Toulouse Métropole a validé un Schéma Directeur Accessibilité Voirie et Espaces Publics début 2013, plusieurs PAVE ont été déjà approuvés, d'autres sont en cours d'élaboration. L'enjeu est donc aujourd'hui de traduire les actions dans l'ensemble des PLU.</li> </ul> </li> </ul>
Quelles traductions possibles dans les PLU ?	<b>PADD</b>	<p>Possibilité de décliner une orientation générale sur la volonté de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Améliorer la sécurité et le cadre de vie en développant des modes alternatifs performants à la voiture particulière qui peut prendre tout ou partie des formes suivantes :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer des zones trente ou de rencontre dans les centres bourgs pour réduire les vitesses des véhicules particuliers et donner la priorité piétonne et cycles ;</li> <li>- Sécuriser, les itinéraires piétons et cycles par une lisibilité et une continuité des aménagements ;</li> <li>- Encourager la complémentarité entre les piétons et les transports en commun et entre les vélos et les transports en commun (rabattement, jalonnement, stationnement vélo et services vélo) ;</li> <li>- Développer des services de location de vélo ;</li> <li>- Améliorer la qualité de l'espace public pour tous (PAVE) ;</li> <li>- ...</li> </ul> </li> </ul>
	<b>Rapport de présentation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Intégrer au diagnostic sur les déplacements de la commune un volet spécifique sur les piétons et sur les deux roues.</b> En fonction des contextes urbains rencontrés, pourraient notamment être abordés : le recensement des points durs sur les itinéraires permettant l'accessibilité aux équipements/lieux publics ou privés majeurs de la commune (relevés des discontinuités et des points dangereux : traversées piétonnes, zone d'éclairage défaillants, absence de trottoirs,...),...et pour les deux roues : recensements de la localisation et des aménagements des parcs de stationnement vélos ;</li> <li>• <b>Le cas échéant, justifier la traduction réglementaire retenue : zonage et règlement, OAP.</b></li> </ul>
	<b>Orientation d'aménagement et de programmation</b>	<p>Rappel : les OAP ont un rôle et une portée bien spécifique : complémentaires du règlement de PLU, elles s'imposent dans un rapport de compatibilité et non d'opposabilité stricte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur cette base, ces éléments peuvent être de la nature suivante : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inscrire le maillage et les continuités piétonnes et cycles ;</li> <li>- Principe de localisation des parkings à vélo.</li> </ul> </li> </ul> <p>Vérifier que dans le cas de l'élaboration d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation, celle-ci tienne compte des préconisations inscrites dans le schéma directeur cyclable (s'il existe), dans la future charte ou dans les différentes chartes existantes notamment sur les maillages et la continuité des réseaux modes doux (par exemple absence d'impasse piétons ou cycles, aménagements pour les piétons le plus courts possibles, stationnement vélo,...).</p>
	<b>Règlement écrit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans l'objectif <b>d'assurer le maillage et la continuité des cheminements des modes doux :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 3- Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public dans les zones urbaines : de façon à inscrire le principe de maillage de la trame piétonne/cycle et éviter les impasses et favoriser la continuité des aménagements vélos.</li> </ul> </li> <li>• Dans l'objectif <b>d'aménager du stationnement vélo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 12- sur le stationnement des vélos (instaurer du stationnement pour les vélos, instaurer un minima) ;</li> </ul> </li> <li>• Dans l'objectif <b>d'améliorer le cadre de vie et inciter à l'usage des</b></li> </ul>

		<p><b>modes de transport alternatifs à la voiture particulière :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 13 : Obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux, de loisirs et de plantations: imposer des plantations sur les espaces piétons/cycles de manière à les abriter du soleil.</li> </ul>
	<b>Document graphique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inscrire des <b>emplacements réservés</b> pour les aménagements en faveur des piétons et des cycles (par exemple pistes cyclables, parcs sécurisés, aménagements cyclables au niveau des pôles d'échange avec les TC, cheminements piétons maillés et courts vers les équipements publics, commerces, activités et accès au réseau TC...)</li> </ul>
	<b>Liste des emplacements réservés</b>	Lister les emplacements réservés intégrés dans le document graphique en précisant les bénéficiaires (collectivité qui en demande l'inscription) et la destination
	<b>Annexes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre pour information si disponible : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schéma Directeur Cyclable,</li> <li>- Plan piéton,</li> <li>- PAVE</li> <li>- ...</li> </ul> </li> </ul>
	<b>Dans les programmes d'opération d'aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier que les aménagements proposés en faveur des piétons et des cycles dans l'opération d'urbanisme soient maillés aux réseaux existants ou futurs et compatibles à ceux inscrits dans les schémas directeurs, chartes,... ;</li> <li>- Faire un bilan de l'offre de stationnement vélo ;</li> <li>- Travailler sur la qualité des espaces publics et le jalonnement</li> </ul>

<b>Lien avec d'autres actions du PDU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les actions en lien avec les mesures en faveur de l'usage des modes doux :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'ensemble des actions B du PDU se combinent et déclinent les préconisations de cohérence urbanisme/transport, qui militent pour le développement d'une ville de proximité favorable à l'usage des modes doux;</li> <li>- L'ensemble des actions C du PDU permettent d'informer sur le développement de l'offre en transport en commun et d'identifier des enjeux d'accessibilité modes doux vers les lignes de TC performantes ;</li> <li>- A2- Résorber les zones d'insécurité routière et A3- Etablir un plan de modération des vitesses sur les voiries / F29- Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération / F30 Développer les zones de circulation apaisée / F31- Etablir un Schéma Directeur d'usage des voiries / H38- Aider au développement des Plans de Déplacements d'Entreprise / H40- Mener des études sectorielles de mobilité / I41- Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges</li> </ul> </li> </ul>
--	---

- **Commentaires**

- Le développement d'une ville des proximités favorise la pratique des modes doux.



## **F - Maîtriser l'usage de la voiture**

## ▪ Synthèse/à retenir

Avertissement : les parties entourées en noir répondent au mieux à la thématique abordée

Plan de Déplacements Urbains	
Action	<b>Maîtriser l'usage de la voiture</b>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promouvoir un usage raisonnable de la voiture</li> <li>• Améliorer le fonctionnement du réseau de voirie en le hiérarchisant et en limitant le développement</li> </ul>

Plan Local d'Urbanisme	
PADD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilité de décliner des orientations générales, concernant :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- La maîtrise de l'usage de la voiture : zone apaisée, stationnement comme levier,</li> <li>- Un meilleur partage de la voirie,</li> <li>- La maîtrise de l'usage de la voiture en développant le réseau secondaire de voirie au moyen de boulevards urbains multimodaux et assurant le maillage du réseau de TCSP</li> </ul> </li> </ul>
Rapport de présentation	Justifier les orientations générales du PADD et la traduction réglementaire : dispositions réglementaires adaptées, orientation d'aménagement et de programmation(OAP)

Orientation d'aménagement et de programmation	Règlement			Annexes
	Ecrit	Document graphique	Liste des emplacements réservés(ER)	
Localisation éventuelle d'un parking ouvert au public Possibilité d'inscrire les principes de débouchés des boulevards urbains sur un secteur	Décliner les articles suivants : <b>3, 12, 11,13</b>	Zonage spécifique ou prescription graphique limitant le stationnement dans les zones bien desservies par les TC Inscrire des ER : le cas échéant pour boulevards urbains et pour parking Périmètre de prise en considération L111-10 pour bd urbains multimodaux	Si ER : Obligatoire d'indiquer la liste et les bénéficiaires	Pour information et si existant : Schéma cyclable, plan piéton, ... Délibération L111-10

Rappel : les éléments indiqués en rouge doivent obligatoirement être dans le PLU

<p><b>Actions</b></p>	<p><b>F28 – Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage</b>  <b>F29- Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération</b>  <b>F30 – Développer les zones de circulation apaisée</b>  <b>F31 – Etablir un Schéma Directeur d'usage des voiries</b>  <b>F32 – Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération</b>  <b>F33 – Achever le réseau structurant d'agglomération</b></p>
<p><b>Objectifs</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Promouvoir un usage raisonnable de la voiture</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer et encourager le covoiturage et l'autopartage, avec la mise en place de nouveaux services à l'échelle intercommunale : aires de stationnement de covoiturage au niveau des grandes infrastructures de déplacement et en connexion avec les TC ; stations d'autopartage au plus près des stations de métro ;</li> <li>- Mener une politique en faveur des reports modaux : il convient d'étendre et de décliner le Plan Local de Stationnement (PLS) mis en place sur le centre de Toulouse à l'échelle de l'agglomération ;</li> <li>- Mettre en place un partage de la voirie moins favorable à la voiture avec des mesures et des aménagements incitant les automobilistes à une conduite apaisée permettant d'accorder plus de place aux modes doux et de mieux sécuriser leurs déplacements et ceux des deux-roues motorisés ;</li> <li>- Réaliser des plans de circulation pour redonner la place aux autres modes que la voiture et réguler l'usage de cette dernière.</li> </ul> </li> <li>• <b>Améliorer le fonctionnement du réseau de voiries :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hiérarchiser et améliorer la lisibilité du réseau de voiries ;</li> <li>- Limiter le développement du réseau de voirie primaire (création de nouvelle voie primaire, élargissement de la partie sud du périphérique, création ou réaménagement d'échangeurs) uniquement dans l'objectif de conforter l'accessibilité tous modes aux fonctions métropolitaines et pour assurer et sécuriser l'écoulement du trafic de transit ;</li> <li>- Limiter le développement du réseau de voirie secondaire afin de structurer les nouveaux quartiers avec des boulevards urbains multimodaux, où la circulation des transports en commun est prioritaire par rapport à celle des véhicules particuliers.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Les documents utiles à la réflexion</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>En ce qui concerne le développement de l'autopartage et du covoiturage :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deux sites internet donnant l'un de l'information sur l'autopartage (CITIZ) et l'autre sur le covoiturage à Toulouse (Tisséo) ;</li> <li>- Existence possible d'étude (s) pré-opérationnelle(s) sur l'aménagement d'une aire de covoiturage (cf. gestionnaires de voirie),</li> </ul> </li> <li>• <b>En ce qui concerne le stationnement :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plans Locaux de Stationnement</li> <li>- Observatoire du stationnement</li> <li>- Contrats d'axe...</li> </ul> </li> <li>• <b>En ce qui concerne plans de circulation et zones de circulation apaisée</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cf. chapitre :E - Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo.</li> </ul> </li> <li>• <b>En ce qui concerne l'amélioration du fonctionnement du réseau de voirie</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cf. carte de l'achèvement du réseau structurant du PDU (ci-après)</li> <li>- Le cas échéant : étude(s) pré-opérationnelle (s), Dossier(s) de mise en compatibilité des PLU en lien avec la déclaration d'utilité publique du projet émanant des gestionnaires de voiries ou concessionnaires du réseau autoroutier en charge des projets de voiries listés dans la fiche action du PDU</li> <li>- Etudes des futures opérations d'aménagement autour des boulevards urbains multimodaux</li> <li>- Etude en cours sur le réaménagement des échangeurs donnant accès à la zone aéroportuaire</li> </ul> </li> </ul>

Quelles traductions possibles dans les PLU ?	<p style="text-align: center;"><b>PADD</b></p>	<p>En fonction des contextes, le PADD peut permettre d'afficher :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>La volonté de maîtriser l'usage de la voiture particulière et de développer les modes alternatifs en considérant le stationnement comme un levier essentiel</b> en définissant notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le rôle d'une politique de stationnement dans les chaînes de déplacements (parkings relais,...) ;</li> <li>- Les ambitions de partage de l'espace public ;</li> <li>- Les logiques de mutualisation du stationnement ;</li> <li>- Les fondements d'une politique de développement des pratiques cyclables intégrant les enjeux de stationnement des vélos.</li> </ul> </li> <li>• <b>Les enjeux de développement des zones de circulation apaisée.</b></li> <li>• <b>La volonté de maîtriser l'usage de la voiture particulière en développant:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un réseau secondaire multimodal en lien avec la structuration urbaine d'un territoire ;</li> <li>- Des offres alternatives à la voiture particulière : Boulevards Urbains Multimodaux donnant la priorité aux TC supports de TCSP et supports d'aménagements confortables pour les modes doux ;</li> <li>- Le maillage du réseau secondaire pour conforter le maillage du réseau de TC tout en assurant l'écoulement du trafic local en lien avec le développement de l'urbanisation.</li> </ul> </li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>Rapport de présentation</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Le rapport de présentation justifie les orientations générales décrites dans le PADD et les normes de stationnement qui seront précisées dans le règlement.</b></li> <li>• <b>Il présente les éléments d'un diagnostic du territoire en matière de transport</b> qui expose notamment, en fonction des configurations urbaines rencontrées : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les besoins des différents secteurs en stationnement au regard des fonctions présentes, des logiques de développement du territoire et de l'offre en stationnement existante et projetée ;</li> <li>- La politique locale de stationnement : offre, gestion, tarification... ;</li> <li>- La desserte actuelle et future en transports collectifs pouvant conditionner la définition des normes de stationnement et la localisation de parcs relais, d'aire de covoiturage ;</li> <li>- Les possibilités de mutualisation de l'offre de stationnement dans certains secteurs, en lien avec une mixité des fonctions (habitat, équipements, activités...) ;</li> <li>- L'information sur les possibilités existantes sur le covoiturage et l'autopartage ;</li> <li>- La politique locale de la maîtrise de la circulation des véhicules particuliers au profit des autres modes de déplacements (Cf. chapitre : E - Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo).</li> </ul> </li> <li>- <b>Il présente les éléments de diagnostic sur le besoin de poursuivre un réseau maillé de voirie d'agglomération dans un réseau hiérarchisé.</b> Il doit mettre en avant ses deux vocations principales qui sont : le caractère multimodal de la nouvelle offre (soit par la création de Transport en Commun en Site Propre, soit par l'aménagement facilitant la circulation des TC, cf. Fiche action F32) et la nécessité de structurer l'urbanisation d'un territoire.</li> <li>- <b>Le diagnostic doit mettre en avant les difficultés d'accessibilité tous modes des sites stratégiques à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle plus sectoriel.</b></li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>Orientation d'aménagement et de programmation</b></p>	<p>Rappel : les OAP ont un rôle et une portée bien spécifique : complémentaires du règlement de PLU, elles s'imposent dans un rapport de compatibilité et non d'opposabilité stricte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur cette base, ces éléments peuvent être de la nature suivante : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Localisation éventuelle d'un parking ouvert au public (parking relais ; parking équipement, parking mutualisé, parking de covoiturage,...) ;</li> <li>- Structuration urbaine : se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport ;</li> <li>- Possibilité d'inscrire un projet de boulevard urbain sur un secteur en</li> </ul> </li> </ul>

		indiquant ses débouchés et en indiquant son positionnement.
<b>Règlement</b>	<b>écrit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dans l'objectif de hiérarchiser le réseau de voirie :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 3 - Le règlement peut préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public.</li> </ul> </li> <li>• <b>Dans l'objectif de structurer l'urbanisation:</b> se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport</li> <li>• <b>Dans l'objectif d'inciter les usagers à délaisser leur voiture au profit de l'usage des autres modes alternatifs :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 12- Stationnement des véhicules et des cycles : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Définition des normes de stationnement par surface de plancher et par vocation ;</li> <li>○ Définition des caractéristiques des stationnements (dimensionnement, enterré/de surface...) ;</li> <li>○ Précision des modalités pour non réalisation des places de stationnement ;</li> <li>○ Normes différenciées en fonction de l'offre TC (et pas seulement TCSP) ;</li> <li>○ Possibilité de définir des normes plafond (obligatoire pour les bureaux)</li> <li>○ Réponse aux besoins des visiteurs ;</li> <li>○ Définition de normes de stationnement pour les vélos (ratios de place, caractéristiques physiques, critères d'accessibilité...) ;</li> <li>○ Définition d'éventuelles exigences en matière de places destinées aux activités de livraisons (arrêts-minute, places pour camions...).</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• <b>Dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie et d'une meilleure intégration des parkings :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 11- Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords, prescriptions architecturales des parkings possibles</li> <li>- Article 13- Obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux, de loisirs et de plantations, peut ajouter des exigences en matière de végétalisation.</li> </ul> </li> </ul>
	<b>Document graphique</b>	<p>Il est possible d'inscrire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un zonage avec indice spécifique ou des prescriptions graphiques concernant les secteurs de desserte en TC qui modifient les normes de stationnement ;</li> <li>- Indiquer le(s) périmètre(s) de prise en considération L111-10, instauré(s) afin de ne pas compromettre ou rendre plus onéreux l'exécution des travaux publics de l'infrastructure, permettant ainsi le sursis à statuer, sur les différents projets de boulevards urbains multimodaux ;</li> <li>- Un emplacement réservé, le cas échéant, pour la construction d'un parking public, d'une aire de covoiturage ;</li> <li>- En ce qui concerne la structuration urbaine : se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport ;</li> <li>- Le cas échéant et en fonction de l'avancée des projets : il est possible d'inscrire des emplacements réservés au titre du maillage du réseau d'agglomération</li> </ul>
	<b>Liste des emplacements réservés</b>	<p>Lister les emplacements réservés intégrés dans le document graphique en précisant les bénéficiaires (collectivité qui en demande l'inscription notamment gestionnaire de voirie) et la destination</p>
	<b>Annexes</b>	<p>Pour information</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan Local de Stationnement</li> <li>- Plan piéton, plan cyclable,...</li> <li>- Mettre les délibérations de Tisséo-SMTC ou EPCI ou commune concernant les périmètres de prise en considération (L111-10) sur les</li> </ul>

	boulevards urbains multimodaux
<b>Dans les programmes d'opération d'aménagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Localisation des parkings publics, programmation du stationnement privé, programmation des stationnements visiteurs... ;</li> <li>- Définition des principes de partage des espaces publics intégrant la fonction stationnement ;</li> <li>- Développement des logiques de mutualisation ;</li> <li>- Mise en œuvre des logiques de limitation de la quantité de stationnement à proximité des arrêts principaux de transports collectifs ;</li> <li>- Définition des principes d'intégration de la fonction stationnement dans la forme urbaine, dans l'espace public (végétalisation, type de revêtements, localisation par rapport aux constructions,...) ;</li> <li>- Localisation et caractérisation des stationnements vélos (arceaux, parkings couverts, sécurisés,...) ;</li> <li>- Localisation des stationnements réservés aux Personnes à Mobilité Réduite ;</li> <li>- Principes de gestion du stationnement (zones bleues, payant/gratuit, politique résidents, ...) ;</li> <li>- Définition des modalités de stationnement pour les livraisons ;</li> <li>- Définition, le cas échéant, de zone de circulation apaisée et/ou de zone de rencontre.</li> </ul>

<b>Lien avec d'autres actions du PDU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les actions suivantes</b> peuvent se combiner pour mettre en place une politique de maîtrise de l'usage de la voiture : A2- Résorber les zones d'insécurité routière et A3- Etablir un plan de modération des vitesses sur les voiries.</li> <li>• <b>L'ensemble des actions B du PDU</b> se combinent et déclinent les préconisations de cohérence urbanisme/transport, qui peuvent définir des mesures en faveur de la maîtrise de l'usage de la voiture (stationnement par exemple)</li> <li>• <b>L'ensemble des actions C du PDU</b> permet d'informer sur le développement de l'offre en transport en commun et d'identifier des enjeux de maîtrise du stationnement dans la zone d'influence des TC.</li> <li>• <b>La combinaison des actions E avec les actions F</b> sur la maîtrise de l'usage de la voiture devrait permettre un meilleur partage de la voirie.</li> <li>• <b>Les actions H</b> en lien avec les enjeux des déplacements liés au travail peuvent préconiser des actions de maîtrise de l'usage de la voiture.</li> </ul>
--	--

• **Commentaires :**

**Concernant le stationnement, plusieurs réflexions sont menées actuellement :**

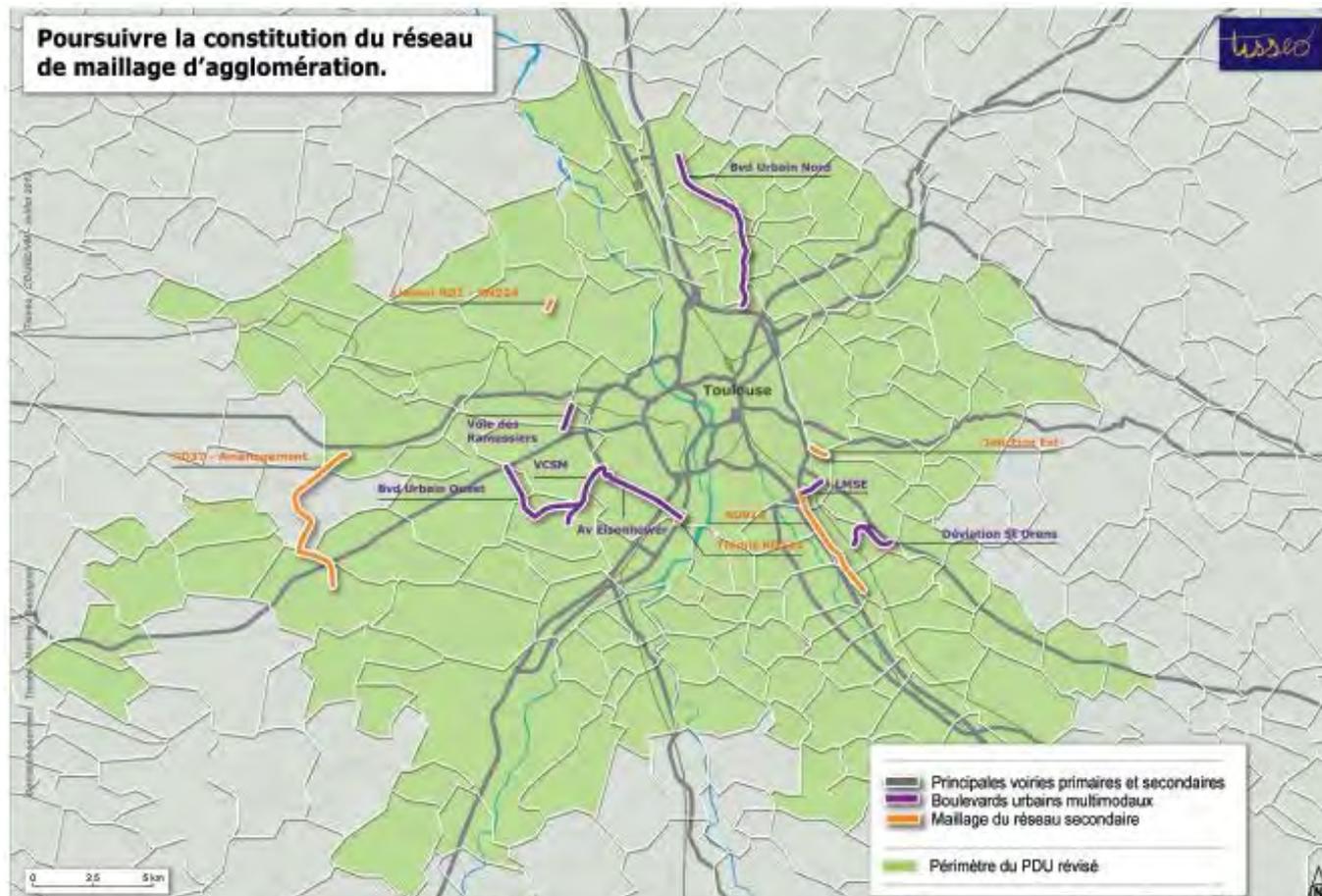
- Le stationnement est un levier essentiel pour le choix modal. Pouvoir se garer facilement et gratuitement incite à l'utilisation de la voiture particulière.
- La qualité de l'offre en transports collectifs est un critère fondamental pour dimensionner les normes et l'offre de stationnement. La notion de TCSP n'est pas forcément la seule à prendre en compte. De nombreuses lignes du réseau de TC proposent une offre attractive sans qu'elle ait vocation à devenir des TCSP. A noter que le SCoT définit un seuil de 120 courses par jour pour la Ville intense.
- La réalisation de parkings enterrés sous les constructions permet d'évacuer la voiture de l'espace public mais fait peser sur les opérations un surcoût important (augmente le coût du logement notamment) et ne constitue pas une forme transitoire et réversible en attente d'une bonne desserte TC (à l'inverse du stationnement de surface ou en silo).

- Le développement du réseau de TC accroît les pratiques multimodales. Dans de nombreux secteurs, le besoin de pouvoir se garer très proche de son domicile devient moins prégnant. Une action plus volontariste pourrait viser à déconnecter le stationnement du logement (parking mutualisé de quartier...) permettant de mieux gérer les flux automobiles. Cela nécessite cependant, un dispositif d'arrêt minute pour la dépose des courses et les déménagements qui peut être mutualisé avec les places pour livraisons.
- Des démarches d'expérimentation pourraient être lancées pour une gestion plus vertueuse des conditions de stationnement dans des secteurs bien desservis par les TC.
- Le développement d'une offre d'autopartage permet également dans ce cadre de limiter les besoins de stationnement
- L'essor du E-Commerce nécessite aujourd'hui de mieux gérer les besoins de logistique urbaine, notamment en termes de livraisons à domicile : places pour les camions de livraison, mise en œuvre d'un dispositif de consignes

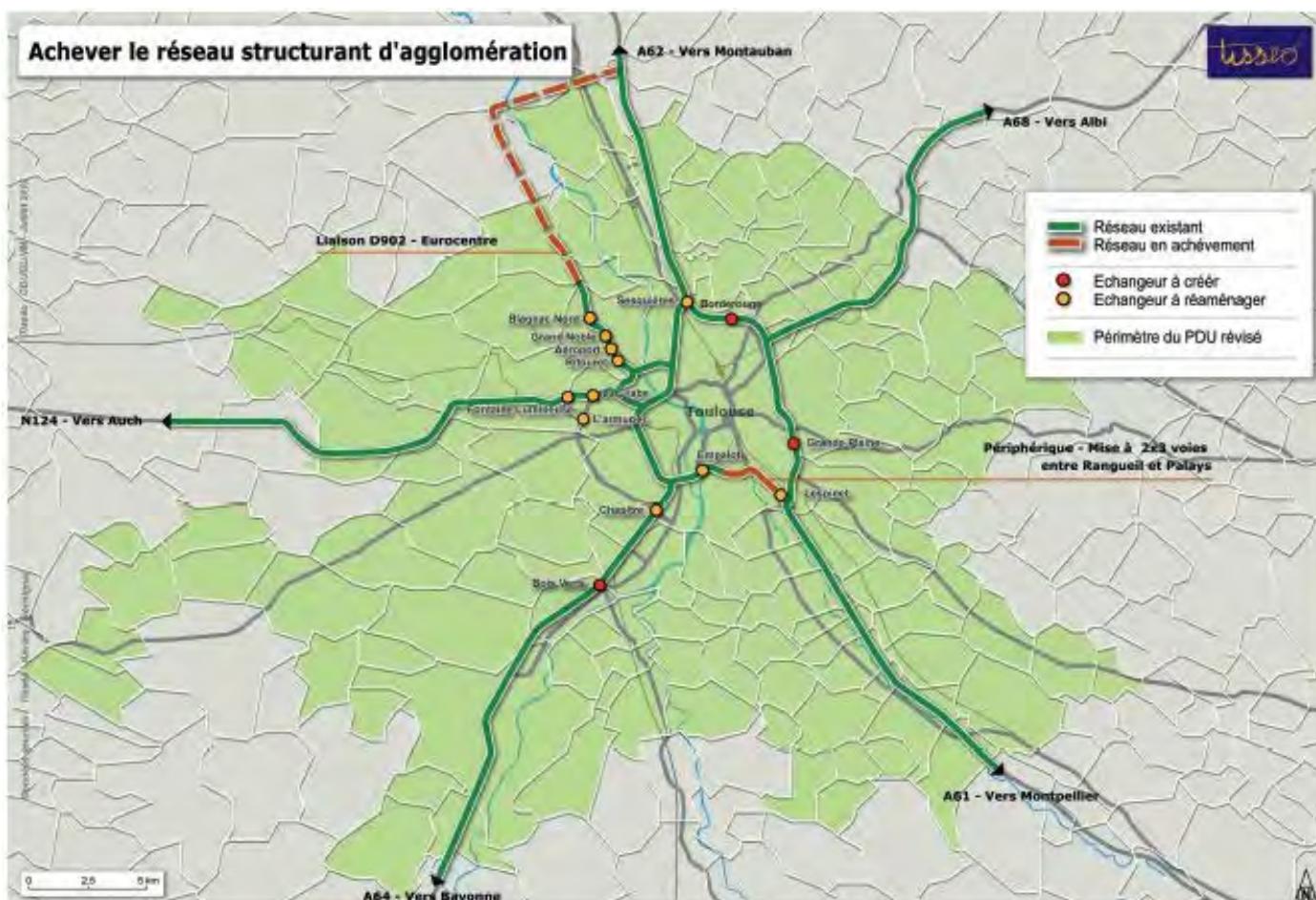
**Concernant l'amélioration du fonctionnement du réseau de voirie :**

- Le SCoT de la grande agglomération toulousaine recommande (recommandation R88) d'inscrire les études et la réalisation des boulevards urbains multimodaux dans le cadre des futures opérations d'aménagement (ZAC,PAE,...) afin d'assurer une démarche intégrée urbanisme/transport.
- La poursuite de la constitution du réseau secondaire de maillage en y intégrant des facilités de circulation des TC et l'achèvement du réseau structurant d'agglomération correspond à la volonté du PDU d'assurer un meilleur maillage des voiries existantes ou futures afin d'offrir un meilleur partage de la voirie en faveur des modes alternatifs à la voiture sur des voies existantes.

- **Rappel des mesures localisées du PDU**
- Fiche action F32- Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération



- Fiche action F33- Achever le réseau structurant d'agglomération



## **G – Prendre en compte la logistique urbaine**

## ▪ Synthèse/à retenir

Avertissement : les parties entourées en noir répondent au mieux à la thématique abordée

Plan de Déplacements Urbains	
Action	<b>Prendre en compte la logistique urbaine</b>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La gestion des flux routiers dans les centres villes ;</li> <li>• La gestion du stationnement ;</li> <li>• La lisibilité du système de livraison dans l'agglomération : partage et gestions des espaces destinés aux livraisons ;</li> <li>• La valorisation du ferroviaire ;</li> <li>• La réduction des émissions de CO<sup>2</sup>.</li> </ul>

Plan Local d'Urbanisme	
PADD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En fonction du contexte, possibilité de décliner une orientation générale, concernant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une meilleure organisation des transports de marchandises en vue de réduire leurs nuisances.</li> </ul> </li> </ul>
Rapport de présentation	Réaliser un diagnostic sur les déplacements de marchandises

Orientation d'aménagement et de programmation	Règlement			
	Ecrit	Document graphique	Liste des emplacements réservés(ER)	Annexes
Le cas échéant, principe d'un site de redistribution ou aire de stationnement	Décliner l'article: <b>12</b> , exigence en matière de place de stationnement destinée à la livraison	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inscrire des ER, le cas échéant pour création de sites de redistribution et d'aires de livraison</li> </ul>	Si ER : Obligatoire d'indiquer la liste et les bénéficiaires	Pour information : La charte des livraisons si existence

Rappel : les éléments indiqués en rouge doivent obligatoirement être dans le PLU

<b>Actions</b>		<b>G35- Etendre la charte livraison sur le périmètre du PDU</b> <b>G36- Créer des sites de redistribution de marchandises</b> <b>G37- Concevoir des itinéraires dédiés aux marchandises</b>	
<b>Objectifs</b>		Le transport de marchandises en ville s'effectue très majoritairement par la route et entraîne en zone urbaine de nombreux conflits : trafic important de poids lourds, aire de livraison peu respectée, livraison en heure de pointe accentuant les phénomènes de congestion, pollution sonores et de l'air. <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les objectifs du PDU portent sur :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La gestion des flux routiers dans les centres villes ;</li> <li>- La gestion du stationnement ;</li> <li>- La lisibilité du système de livraison dans l'agglomération : partage et gestions des espaces destinés aux livraisons ;</li> <li>- La valorisation du ferroviaire ;</li> <li>- La réduction des émissions de CO<sup>2</sup>.</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Les documents utiles à la réflexion</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Charte de livraison mise en œuvre par la ville de Toulouse depuis 2012</li> <li>• Déclinaison de cette charte à l'échelle du PDU (en cours)</li> </ul>	
<b>Quelles traductions possibles dans les PLU ?</b>	<b>PADD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En fonction du contexte, le PADD peut permettre d'afficher : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vers une meilleure organisation des transports de marchandises afin de réduire les nuisances liées à l'acheminement des marchandises dont la pollution de l'air, la congestion de la voirie et l'encombrement du stationnement</li> </ul> </li> </ul>	
	<b>Rapport de présentation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lorsque cela est possible, intégrer au volet déplacements, un chapitre spécifique sur les déplacements de marchandises et les problématiques rencontrées dans l'organisation des livraisons en ville.</li> <li>• <b>Le rapport de présentation justifie les orientations générales décrites dans le PADD et les normes de stationnement qui seront précisées dans le règlement.</b></li> </ul>	
	<b>Orientation d'aménagement et de programmation</b>	Rappel : les OAP ont un rôle et une portée bien spécifique : complémentaires du règlement de PLU, elles s'imposent dans un rapport de compatibilité et non d'opposabilité stricte. Le cas échéant, inscrire le principe d'un site de redistribution ou d'aire de stationnement indiquant les accès.	
	<b>Règlement</b>	<b>écrit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dans l'objectif de développer des espaces de logistiques urbains :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Articles 1 et 2 gérant l'occupation et utilisation du sol interdite ou soumises à des conditions particulières, de manière à garantir leur viabilité et la possibilité de développer des espaces de logistiques urbains</li> </ul> </li> <li>• <b>Dans l'objectif de rendre plus lisible le stationnement pour les livraisons</b> et d'éviter ainsi des nuisances <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 12 : définition d'éventuelles exigences en matières de places destinées aux activités de livraisons y compris dans les zones à dominante d'habitat (arrêts-minute, places pour camions,...).</li> </ul> </li> </ul>
		<b>Document graphique</b>	Le cas échéant et en fonction de l'avancée des projets : il est possible d'inscrire des emplacements réservés au titre de la création de sites de redistribution ou d'aire de livraison
		<b>Liste des emplacements réservés</b>	<b>Lister les emplacements réservés intégrés dans le document graphique en précisant les bénéficiaires (collectivité qui en demande l'inscription) et la destination (exemple : aire de livraison ou de redistribution)</b>
	<b>Annexes</b>	Pour information : <ul style="list-style-type: none"> <li>- La Charte des livraisons, lorsque celle-ci sera élaborée et validée.</li> <li>- Plan d'itinéraires (fer et route) dédiés aux marchandises (réflexion qui va être lancée)</li> </ul>	
<b>Dans les programmes d'opération d'aménagement</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Localisation des arrêts minutes de livraison, des aires de stationnement pour les camions ;</li> <li>• Définition des principes d'intégration des aires de livraison dans la forme urbaine, dans l'espace public (végétalisation, type de revêtements, localisation par rapport aux constructions...)</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définition des modalités de stationnement pour les livraisons.</li> </ul>
--	--

<b>Lien avec d'autres actions du PDU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les actions du PDU, qui peuvent avoir des incidences sur la gestion des livraisons (itinéraires incompatibles, stationnement,...) :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'ensemble des actions C du PDU sur les enjeux de la desserte TC des territoires;</li> <li>- Les actions F concernant la maîtrise de l'usage de la voiture, peuvent avoir des incidences sur la gestion des livraisons (itinéraires incompatibles, stationnement,...) ;</li> <li>- L'action I41- sur développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges, en lien avec le développement de point relais, consignes,...</li> </ul> </li> </ul>
--	---

• **Commentaires :**

- Le transport de marchandises en ville regroupe une multitude d'acteurs et de produits différents, agissant au sein de modes d'organisation très divers, ayant chacune leur logique, leur type de véhicules et évoluant vers un nombre croissant de livraisons à domicile en lien avec le développement du e-commerce.
- Afin de réduire les nuisances de cette activité, et en particulier du « dernier km », il apparaît nécessaire d'optimiser les tournées à partir de centres de distribution urbaine. Reste posée, aujourd'hui, la question de leur positionnement et de leur dimensionnement (en nombre et en superficie). Cette démarche se mène sur une échelle métropolitaine, afin d'identifier le maillage des sites logistiques, depuis les grandes plateformes jusqu'aux petits équipements permettant de développer la logistique de proximité. Enfin, le développement du numérique devrait apporter de nouvelles possibilités de mieux gérer les livraisons en ville.
- Les dispositions principales de la charte de livraison en centre-ville de Toulouse, mise en service en 2012, sont difficilement traductibles dans un document de planification locale.

Aussi, les traductions proposées dans le présent document restent limitées.

Ainsi, en l'absence de la charte livraison à l'échelle du PDU, la déclinaison dans les PLU pourrait porter sur :

- L'article 12 qui pourrait introduire l'obligation minimale de réaliser une ou des aire(s) de livraison lors de construction nouvelle ou d'extension importante de construction, la fixation de la norme minimale déterminée en fonction du type de la construction et définie à partir de la surface de plancher.
- Des communes disposant déjà d'un potentiel intéressant pour y créer des sites de redistribution de marchandises (cf. ; sites cités dans la fiche action G36 du PDU) ;
- L'article 1 et 2 gérant l'occupation et utilisation du sol interdite ou soumises à des conditions particulières, de manière à garantir leur viabilité et la possibilité de développer des espaces logistiques urbains
- La création d'emplacement réservé pour créer ces sites de redistribution
- Des expérimentations pourraient être lancées sur la création de point relais dans les principaux pôles d'échange de l'agglomération.

## **H – Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail**

## ▪ Synthèse/à retenir

Avertissement : les parties entourées en noir répondent au mieux à la thématique abordée

Plan de Déplacements Urbains	
Action	<b>Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail</b>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Encourager les entreprises et les collectivités publiques à élaborer des PDE, et informer sur ces démarches ;</li> <li>Mettre en œuvre les actions identifiées dans les PDE et dans les études sectorielles de mobilité relevant des PLU ;</li> <li>Promouvoir les usages alternatifs à la voiture pour les déplacements liés au travail ;</li> <li>Réduire la circulation automobile et les émissions à effet de serre ;</li> <li>Promouvoir des zones d'activités mixtes et denses (pour limiter les déplacements internes en voiture).</li> </ul>

Plan Local d'Urbanisme	
PADD	<ul style="list-style-type: none"> <li>En fonction du contexte, possibilité de décliner une orientation générale, concernant :               <ul style="list-style-type: none"> <li>L'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'espace public ou de la maîtrise de l'usage de la voiture particulière notamment dans les zones d'activités</li> </ul> </li> </ul>
Rapport de présentation	Réaliser un diagnostic sur les déplacements en lien avec le travail, préciser le rôle des plans de déplacements d'entreprise Justifier les orientations générales du PADD et la traduction réglementaire : dispositions réglementaires adaptées, orientation d'aménagement et de programmation(OAP)

Orientation d'aménagement et de programmation
En fonction du contexte, notamment sur les zones d'activité nouvelles

Règlement			Annexes
Ecrit	Document graphique	Liste des emplacements réservés(ER)	
En fonction du contexte, Décliner les articles: <b>12</b> et <b>3</b> , voire les articles <b>1</b> et <b>2</b>	Inscrire des ER , le cas échéant pour les modes doux et les aires de stationnement	Si ER : Obligatoire d'indiquer la liste et les bénéficiaires	Pour information : Carte des PDE et des études de mobilité sectorielle

Rappel : les éléments indiqués en rouge doivent obligatoirement être dans le PLU

<b>Actions</b>		<b>H38- Aider au développement des Plans de Déplacements d'Entreprise</b> <b>H40- Mener des études sectorielles de mobilité</b>	
<b>Objectifs</b>		Les déplacements liés au travail, actuellement trop souvent réalisés en voiture solo, entraînent des dysfonctionnements sur le réseau de voirie, dont : la congestion de la voirie, l'allongement des distances pour éviter la congestion sur un réseau parfois peu adapté. Leurs conséquences majeures sont la dégradation des conditions de vie (allongements des temps de parcours, pollution de l'air, accidentologie, incivilité,...) ; Il s'agit donc de : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager les entreprises et les collectivités publiques à élaborer des PDE et informer sur ces démarches ;</li> <li>• Mettre en œuvre les actions identifiées dans les PDE et dans les études sectorielles de mobilité relevant des PLU ;</li> <li>• Promouvoir les usages alternatifs à la voiture pour les déplacements liés au travail ;</li> <li>• Réduire la circulation automobile et les émissions à effet de serre ;</li> <li>• Promouvoir des zones d'activités mixtes et denses (pour limiter les déplacements internes en voiture).</li> </ul>	
<b>Les documents utiles à la réflexion</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan d'actions des PDE</li> <li>- Plan d'actions des études sectorielles de mobilité</li> </ul>	
<b>Quelles traductions possibles dans les PLU ?</b>	<b>PADD</b>	En fonction des contextes, le PADD peut permettre d'afficher : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>L'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'espace public ou de la maîtrise de l'usage de la voiture particulière en développant :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La hiérarchisation de la trame viaire, les cheminements piétons et cycles et l'organisation du stationnement (voiture, poids lourds et vélos) notamment dans les zones d'activité ;</li> <li>- L'information sur les démarches PDE et études sectorielles de mobilité via une carte.</li> </ul> </li> </ul>	
	<b>Rapport de présentation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser dans le diagnostic un volet sur les déplacements de la commune dont un volet spécifique sur les déplacements en lien avec le travail avec notamment l'analyse de l'accessibilité tous modes aux sites d'emplois (zone d'activité, entreprises importantes,...) ;</li> <li>- Préciser le rôle des plans de déplacements d'entreprise lorsque le territoire analysé en comporte ;</li> <li>- Justifier la traduction des politiques publiques dont la cohérence urbanisme/transport au regard de la politique de stationnement (voiture dont covoiturage et vélos), de la qualité des cheminements modes doux dans ces zones accueillant non seulement des employés, mais aussi des visiteurs</li> </ul>	
	<b>Orientation d'aménagement et de programmation</b>	Rappel : les OAP ont un rôle et une portée bien spécifique : complémentaires du règlement de PLU, elles s'imposent dans un rapport de compatibilité et non d'opposabilité stricte. En fonction du contexte, possibilité d'inscrire pour les zones d'activité nouvelles, des principes de fonctionnement de la trame viaire, des cheminements piétons, cyclables et de l'organisation du stationnement	
	<b>Règlement</b>	<b>écrit</b>	En fonction du contexte, se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport
		<b>Document graphique</b>	En fonction du contexte, se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le cas échéant, inscrire des emplacements réservés pour améliorer l'accessibilité des modes doux ou pour des aires de stationnement</li> </ul>
<b>Liste des emplacements réservés</b>		Lister les emplacements réservés intégrés dans le document graphique en précisant les bénéficiaires (collectivité qui en demande l'inscription) et la destination	

<b>Annexes</b>	Pour informer : indiquer les lieux/entreprises où se réalisent (se sont réalisées) des démarches PDE ou des études sectorielles de mobilité
<b>Dans les programmes d'opération d'aménagement</b>	En fonction du contexte, se référer à la fiche intitulée B- Mieux articuler urbanisme/transport

<b>Lien avec d'autres actions du PDU</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les actions H visant à apporter des réponses aux enjeux de déplacements liés au travail sont transversales et conduisent à avoir des liens avec la majorité des actions déclinées dans le PDU.</b></li> </ul>
--	---

• **Commentaires :**

- Le Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles (domicile-travail, déplacements professionnels, visiteurs, clients) en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle solo.
- Or, une majorité des zones d'activité et des grandes zones commerciales ont été conçues uniquement avec une accessibilité en voiture particulière (espace public dédié aux modes doux insuffisant, voire absent et peu sécurisé, entrées des entreprises éloignées des arrêts de transport en commun, offre de stationnement abondante mais souvent saturée). Il s'agit donc d'apporter des mesures correctrices au « tout voiture » afin de proposer une offre variée de modes de transport. Et à ce titre, les communes ou Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) en charge de l'élaboration des PLU peuvent traduire des mesures telles que les aménagements en faveur des modes doux.
- Enfin, certains règlements de PLU n'autorisent pas dans certaines zones d'activités importantes l'accueil de certains services comme la restauration, obligeant les salariés à prendre leur voiture pour aller déjeuner.

# **I – Développer l'intermodalité**

## ▪ Synthèse/à retenir

Avertissement : les parties entourées en noir répondent au mieux à la thématique abordée

Plan de Déplacements Urbains	
Action	<b>Développer l'intermodalité</b>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer l'accessibilité tous modes aux pôles d'échanges,</li> <li>Renforcer l'intensification urbaine et le renforcement de la mixité des fonctions urbaines, dans l'objectif de favoriser l'usage des transports en commun et des autres modes de transport en voiture.</li> </ul>

### Plan Local d'Urbanisme

PADD	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilité de décliner des orientations générales, concernant :               <ul style="list-style-type: none"> <li>Une meilleure accessibilité des modes alternatifs à la voiture particulière aux pôles d'échanges,</li> <li>Le renforcement de l'intensification urbaine en lien avec la qualité de la desserte du pôle</li> </ul> </li> </ul>
Rapport de présentation	Justifier les orientations générales du PADD et la traduction réglementaire : dispositions réglementaires adaptées, orientation d'aménagement et de programmation(OAP), servitudes et périmètres d'études retenus

Orientation d'aménagement et de programmation
Favoriser l'utilisation de cet outil sur les territoires desservis par un pôle d'échange

Ecrit	Règlement		Annexes
	Document graphique	Liste des emplacements réservés(ER)	
Le cas échéant si zones impactées réglementées :  Articles obligatoires: <b>6 et 7</b> Le cas échéant: les articles : <b>1, 2, 3, 9, 10, 11 et 12</b>	- Indiquer le secteur à adapter au niveau de la desserte TC -Le cas échéant : zonage avec indice spécifique, prescriptions graphiques, Emplacements Réservés (ER), Périmètre d'attente de projet L123-2-a, L123-2-b etL123-2-c , - Périmètre L111-10	Si ER : Obligatoire d'indiquer la liste et les bénéficiaires, Si L123 - 2 : Indiquer les servitudes	Eventuellement, les périmètres de ZAC, de ZAD et de droit de préemption urbain, délibération (s) L111-10

Rappel : les éléments indiqués en rouge doivent obligatoirement être dans le PLU

<b>Actions</b>		<b>I41- Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges</b>
<b>Objectifs</b>		<p>La volonté affichée dans le PDU de développer un réseau performant de transport collectif maillé à partir de pôles d'échanges induit la création de nouveaux pôles d'échanges en lien avec le développement du réseau de TCSP.</p> <p>Si les différentes Autorités Organisatrices de Transports ont pour rôle de simplifier les correspondances entre chaque mode de déplacement (coordination des horaires, tarification simplifiée, information voyageurs,...), les collectivités en charge des PLU peuvent traduire leur volonté d'assurer l'accessibilité tous modes aux pôles d'échanges, l'intensification urbaine et le renforcement de la mixité des fonctions urbaines, dans l'objectif de favoriser l'usage des transports en commun et des autres modes de transport.</p>
<b>Les documents utiles à la réflexion</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Localisation et hiérarchisation des pôles d'échanges</li> <li>- Projet de pôle d'échanges</li> </ul>
<b>Quelles traductions possibles dans les PLU ?</b>	<b>PADD</b>	<p>En fonction des contextes, le PADD peut permettre d'afficher lorsque l'on est concerné par au moins un pôle d'échanges actuel ou futur, les principes de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meilleure accessibilité de tous à la ville en mettant l'accent sur l'intérêt d'utiliser plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement ;</li> <li>• Cohérence urbanisme/transport, en favorisant l'intensification et la mixité urbaine à proximité du pôle d'échanges.</li> </ul>
	<b>Rapport de présentation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Aborder dans le volet déplacements la notion d'accessibilité tous modes aux pôles d'échanges existants ou futurs, notamment recenser les cheminements piétons/cycles pour y accéder et la lisibilité de la signalisation du pôle d'échanges.</b></li> <li>• <b>Justifier les orientations générales décrites dans le PADD;</b></li> <li>• <b>Justifier la traduction des politiques publiques dont la cohérence urbanisme/transport (Scot, PDU, PLH);</b></li> <li>- <b>Le cas échéant, justifier la traduction réglementaire retenue : zonage et règlement, OAP, servitudes au titre de l'article L 123-2 ..., et les motiver notamment au regard du niveau de desserte en transport en commun..</b></li> </ul>
	<b>Orientation d'aménagement et de programmation</b>	<p>Favoriser l'utilisation de cet outil, sur les territoires desservis par un pôle d'échanges afin de mieux maîtriser la cohérence urbanisme/transport.</p> <p>Les exemples ci-après doivent être mis en perspective avec la maturité du projet d'aménagement.</p> <p>Rappel : les OA ont un rôle et une portée bien spécifique : complémentaires du règlement de PLU, elles s'imposent dans un rapport de compatibilité et non d'opposabilité stricte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur cette base, ces éléments peuvent être de la nature suivante <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les formes urbaines à développer</li> <li>- La ou les vocations d'accueil;</li> <li>- Le principe de hiérarchisation de la trame viaire et du maillage et d'accessibilité piétons et cycles au pôle d'échange;</li> <li>- L'organisation du stationnement ;</li> <li>- La typologie urbaine souhaitée;</li> <li>- Un indice de densité de l'aménagement envisagée autour des arrêts TC;</li> <li>- La localisation de principe des équipements générateurs de déplacements à proximité du pôle d'échange ;</li> <li>- - ...</li> </ul> </li> </ul>
	<b>ment écrit</b>	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les articles devront être rédigés de manière à traduire <b>la volonté de développer une politique de cohérence urbanisme/transport</b>, ces dispositions sont applicables sur les zones U et AU urbanisables à court terme.</li> <li>• <b>Dans l'objectif d'encadrer le type de construction autorisée dans le but de favoriser la mixité des fonctions:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Articles 1 et 2 - Occupation et utilisation du sol interdites ou soumises à des conditions particulières: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser la mixité sociale pour faciliter l'accès du plus grand nombre à l'offre de transports publics</li> <li>- Favoriser la mixité des fonctions (par exemple autorisations des commerces, des services et des équipements générateurs de déplacements au niveau d'un arrêt ou d'une station de transports collectifs ou d'une gare desservant une polarité existante ou en devenir);</li> <li>- Autoriser, dans les zones d'activité, l'implantation de services à la personne afin d'éviter l'usage de la voiture pour les autres motifs que le travail.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• <b>Dans l'objectif de favoriser la densité urbaine et travailler sur la qualité et les formes urbaines:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 6- <b>Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques: gestion des espaces publics et réglementation des formes urbaines.</b> (ex. marquage d'alignement)</li> <li>- Article 7- <b>Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives: réglementation des formes urbaines.</b> (ex. continuité du bâti)</li> <li>- Article 9- Emprise au sol des constructions, réglementation des formes urbaines</li> <li>- Article 10- hauteur des constructions: lien avec les espaces publics et les formes urbaines.</li> </ul> </li> <li>• <b>Dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie et favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 3- Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public: traitant notamment des aménagements cyclables et cheminements piétonniers.</li> <li>- Article 12- Stationnement des véhicules et des cycles: pour les territoires desservis par des pôles d'échanges (y compris gares) possibilité de mettre des normes de stationnement différenciées (par exemple réduction de 20% du nombre de place de stationnement autorisée dans la zone d'influence du pôle d'échanges)</li> </ul> </li> <li>• <b>Dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie et favoriser des pôles d'échanges agréables et lisibles:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Article 13- Obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux, de loisirs et de plantations: végétalisation des sur les espaces non bâtis.</li> </ul> </li> </ul>
	<p><b>Document graphique</b></p>	<p>En lien avec le niveau de desserte en transport en commun (actuel et futur) du pôle d'échanges, et en fonction des contextes urbains rencontrés, possibilités par exemple de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifier, le cas échéant, de manière spécifique le secteur à adapter au niveau de la desserte en transport en commun;</li> <li>- Indiquer, le cas échéant, le(s) périmètre(s) de prise en considération L111-10, instauré(s) afin de ne pas compromettre ou rendre plus onéreux l'exécution des travaux publics de l'infrastructure, permettant ainsi le sursis à statuer, sur les différents projets de pôle d'échanges</li> <li>- Inscrire des prescriptions spécifiques sur les secteurs bien</li> </ul>

		<p>desservis par les transports en commun (par exemple: normes de stationnements différentes, hauteur du bâti, construction interdite, alignement,...);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser l'instauration de servitudes au titre de l'article L 123-2 du code de l'urbanisme : <ul style="list-style-type: none"> <li>- périmètre d'attente de projet d'aménagement sur les territoires à enjeux au titre L123-2-a; (quand le projet urbain n'est pas ou peu défini);</li> <li>- éventuellement ER en vue de la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité sociale, de programmes de logements qu'il définit (L123-2-b)</li> <li>- pour indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics, au titre de l'article L123-2-c;</li> </ul> </li> <li>- Inscrire des emplacements réservés au titre: <ul style="list-style-type: none"> <li>- du projet de TCSP (le cas échéant);</li> <li>- du maillage de la trame viaire, piétons et cycles;</li> <li>- des parcs-relais (le cas échéant) et au titre du stationnement des cycles,</li> <li>- de l'accueil d'équipements publics à proximité de l'offre de transport en commun.</li> </ul> </li> </ul>
	<p><b>Liste des emplacements réservés et servitudes L.123-2</b></p>	<p>Lister les emplacements réservés intégrés dans le document graphique en précisant les bénéficiaires (collectivité qui en demande l'inscription) et la destination. Lister et informer sur les servitudes L.123-2</p>
	<p><b>Annexes</b></p>	<p>Intégration éventuellement dans le dossier des annexes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des périmètres de ZAC et de ZAD (outils opérationnels devant permettre un renforcement de la cohérence urbanisme-transport ou d'anticipation de la maîtrise foncière sur les territoires desservis ou à desservir par les TC)</li> <li>- Du périmètre sur lequel s'exerce le DPU (droit de préemption urbain)</li> <li>- Mettre les délibérations de Tisséo-SMTC ou EPCI ou commune concernant les périmètres de prise en considération (L111-10)</li> </ul>
	<p><b>Dans les opérations d'urbanisme</b></p>	<p>En fonction du contexte, les principes suivant peuvent être inscrits:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le pôle d'échanges et son importance dans la hiérarchisation du réseau (cf. carte du PDU, ci-après);</li> <li>- La vocation des fonctions (recherche de mixité des fonctions et d'accueil d'équipement et d'emplois de proximité);</li> <li>- La densification autour du pôle d'échanges et de son importance actuel et dans le futur Les objectifs de mixité sociale des logements;</li> <li>- Le positionnement des équipements et des activités à proximité du pôle d'échanges;</li> <li>- Un schéma d'accessibilité piétonne et cycle au pôle d'échanges et leurs maillages;</li> <li>- Un schéma de hiérarchisation de la trame viaire;</li> <li>- Une notice explicative du traitement de l'espace public;</li> <li>- Une notice sur le fonctionnement du stationnement en lien avec le pôle d'échanges et les enjeux de maîtrise de la voiture particulière;</li> <li>- ...</li> </ul>
	<p><b>Lien avec d'autres actions du PDU</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>L'ensemble des actions B du PDU</b> se combinent et déclinent les préconisations de cohérence urbanisme/transport, d'où un lien fort avec le développement de pôles d'échanges</li> <li>• <b>L'ensemble des actions C du PDU</b> permet d'informer sur le développement de l'offre en transport en commun et</li> </ul>

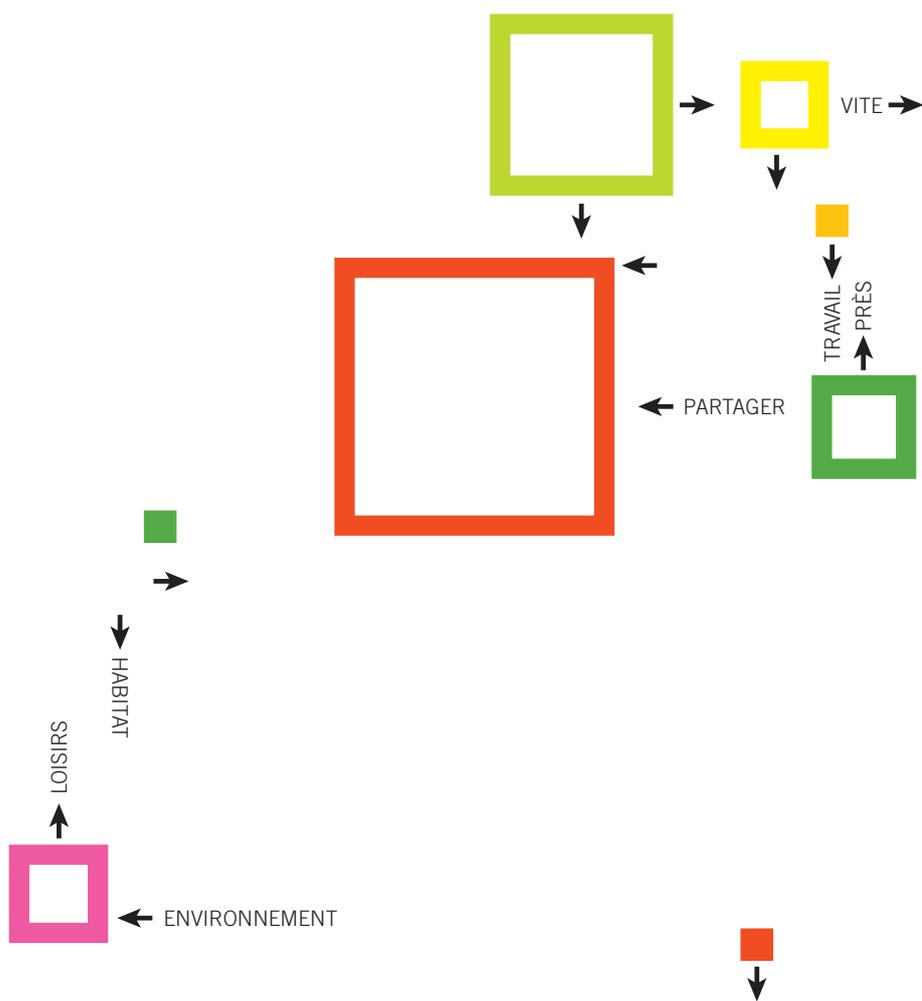
- **Commentaires :**

- La présence d'un pôle d'échanges dans une commune devrait engendrer une réflexion spécifique de la part de la collectivité compétente en urbanisme sur les thématiques suivantes :
  - o Quelles sont les caractéristiques du pôle d'échanges (niveau d'offre TC, fonctionnements et dysfonctionnements actuels, perspectives de développement, fréquentation) ?
  - o Comment arrive-t-on pour chacun des modes au pôle d'échanges ? (qualité des cheminements tous modes (espace public, éclairage, continuité et lisibilité des réseaux de transport, qualité du jalonnement, lisibilité du pôle d'échanges,...)
  - o Quel est le contexte urbain ? Peut-on valoriser le foncier dans les zones autour du pôle d'échanges ? (identification du foncier mutable, possibilité de densifier, accueil d'aires de livraison...) Peut-on valoriser l'espace public autour du pôle d'échanges ?
- La création de nouveau pôle d'échanges peut être longue à mettre en œuvre, il est donc conseillé, pour ne pas obérer l'avenir, d'inscrire un emplacement réservé dans le PLU, avec, et en fonction du contexte, une dimension suffisamment importante dans la perspective d'accueillir l'ensemble des modes de déplacements.









**Tisséo - Syndicat Mixte des Transports en Commun  
de l'Agglomération Toulousaine**

7, esplanade Compans-Caffarelli – BP 11120  
31011 Toulouse CEDEX 6  
Tél. : 05 67 77 80 80 – Fax : 05 67 77 80 01