

	<p align="center">Une ambition des acteurs régionaux pour un observatoire des transports</p>	<p align="center">Fiche N°3</p>
<p>OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS</p>	<p align="center">Loi ALUR et mobilité « Pour un accès au logement et un urbanisme rénové »</p>	<p align="center">Orléans le 30/04/15</p>

La loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au logement et un urbanisme rénové se positionne comme un nouvel outil au service des territoires impactant le sujet des mobilités. Son application est immédiate, soit différées au 1 janvier 2015, ou selon l'avancée de la procédure.

La confirmation des grands principes fondateurs

L'article fondateur de la planification L.121-1 du code de l'urbanisme, siège des grands principes guidant l'analyse et l'aménagement du territoire, subit des adaptations. Les besoins de mobilité sont promus au niveau des grands équilibres. Le législateur entend impulser une dynamique renouvelée autour de l'intermodalité en remplaçant la notion de développement des transports collectifs par celle de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

Schéma de cohérence territoriale (SCoT) et mobilités

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) fixait déjà les objectifs de transport et de déplacements. Il est désormais tenu d'intégrer une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacements (article L.122-1-3).

Concernant le document d'orientations et d'objectifs (DOO), l'article L.122-1-9 renforce les obligations de cohérence des choix d'implantations commerciales au regard des enjeux transports.

Plan local d'urbanisme (PLU) et mobilités

Pour le rapport de présentation du PLU, l'article L.123-1-2 prévoit, l'établissement d'un inventaire des capacités de stationnement des véhicules motorisés, hybrides et électriques et des vélos des parcs ouverts au public, ainsi que des possibilités de mutualisation de ces capacités.

La loi Alur vient rétablir les clauses de seuil abandonnées par la loi ENE. Ainsi, un EPCI élaborera un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) tenant lieu de plan de déplacements urbains (PLUi-D) dans deux cas de figure :

- soit il est dans l'obligation d'élaborer un PDU de par le dépassement de seuil de population de 100 000 habitants,
- soit il s'engage dans une démarche volontaire.

En dehors de ces deux possibilités, le PLUi n'aura plus valeur de PDU. Dès lors qu'un territoire s'engage dans une démarche de PLUi-D, le document devra respecter les 11 objectifs dévolus aux PDU par le code des transports et, nouveauté, comprendra le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

L'article L.123-8 du code de l'urbanisme a été complété en matière d'association aux procédures, afin de permettre la consultation élargie nécessaire au volet PDU. Si elles le souhaitent, les personnes publiques associées intégrées au code des transports seront consultées.

La ventilation des dispositions PDU dans le PLUi

Compte tenu des difficultés d'intégration du volet PDU dans les PLUi, le Législateur a conçu une nouvelle ventilation des dispositions PDU au travers de la création d'une nouvelle pièce constitutive : le Programme d'Orientations et d'Actions (POA).



Ainsi, si les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) demeurent le lieu privilégié de la traduction des politiques de transport et de déplacement, le POA a vocation à accueillir tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique des transports et déplacements. Les OAP sont, quant à elles, confirmées (article L. 123-1-4) dans leur rôle d'intégration des actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et objectifs des articles L.1214-1 et 1214-2 du code des transports.

L'objectif est d'en faciliter l'évolution et la mise à jour (par voie de modification) et de sécuriser les procédures en limitant les contentieux.

De nouvelles compatibilités

De par la nature du PLUi-D et les engagements qu'il comporte sur les politiques locales de déplacements et de transports, le législateur a défini une logique de compatibilité entre ce document intégrateur et les documents de norme supérieure que sont le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) et le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).

Les actes pris pour le stationnement et la circulation, ainsi que les décisions relatives à la gestion de la voirie et au domaine public routier, devront être rendus compatibles avec le PLUi-D.

De nouvelles dispositions pour le règlement

Les documents d'urbanisme devront désormais intégrer des obligations minimales pour le stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux, afin d'activer les leviers nécessaires à la promotion des modes actifs (L.123-1-12).

La desserte par les transports collectifs permet de fixer une obligation maximale pour le stationnement des véhicules motorisés et ainsi réduire la place de la voiture en ville, limiter la consommation foncière et inciter au report modal.

Par ailleurs, dans le cas d'un PLUi-D, le règlement peut délimiter des secteurs qui, au regard des conditions de desserte en transports publics, peuvent déroger aux obligations minimales de stationnement. Il fixe dans ces secteurs les dispositions maximales de stationnement pour les immeubles destinés à un usage autre que l'habitation.

Un nouvel encadrement du stationnement commercial

L'article L.111-1-6 entend redéfinir la place de la voiture dans les équipements commerciaux. Ainsi, à compter du 1 janvier 2016, les surfaces de stationnement dédiées à une installation commerciale soumise à autorisation d'exploitation seront limitées à un maximum de 75 % de la surface de plancher dédiée au commerce (contre 150 % actuellement), dans un objectif de limitation de l'artificialisation. Le PLU peut toutefois, dans son règlement, moduler ce ratio de $\frac{3}{4}$ de la surface autorisée au stationnement en le portant jusqu'à 1.

Les surfaces artificialisées sont intégralement comptabilisées, quand les surfaces non imperméabilisées comptent pour moitié. À noter que les surfaces réservées à l'autopartage et à l'alimentation de véhicules hybrides et électriques sont décomptées des surfaces totales.

Les objectifs de bilan

La loi ALUR confirme l'obligation de procéder à un bilan des documents opposables et d'étudier l'opportunité, le cas échéant, d'une mise en révision de ces derniers. Au regard des enjeux et des échéances divergentes entre le code de l'urbanisme, celui des transports et celui de la construction et de l'habitation. Des arbitrages ont été rendus :

- un bilan à 9 ans si le document relève des codes de l'urbanisme ou des transports,
- un bilan à 6 ans si le document relève du code de la construction et de l'habitation.

