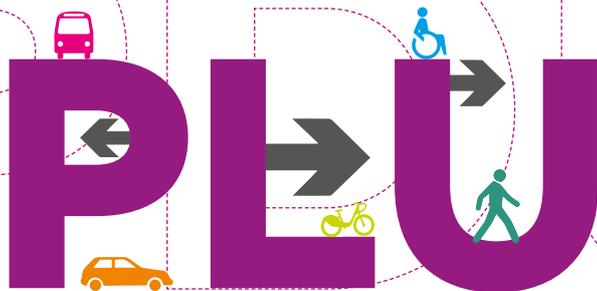


LA MOBILITÉ DANS LE



OUTILS DE MISE EN COMPATIBILITÉ
AVEC LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

**COMMENT TRANSCRIRE
LES AMBITIONS DU PDU
dans les plu des collectivités ?**



NOTICE COMPLÈTE

En complément du vademécum qui présente les ambitions et le contenu du PDU et rappelle l'articulation entre le PDU et les documents d'urbanisme du territoire, il s'agit ici d'approfondir la présentation des outils mis à la disposition des communes pour leur faciliter cette prise en compte et proposer à celles qui le souhaiteraient d'aller plus loin sur les thématiques des mobilités et des déplacements dans leur document d'urbanisme.

Le présent document est organisé de la manière suivante :

1. Rappeler les objectifs communs au PDU de Valence-Romans Déplacements et aux PLU, qui sont des obligations législatives et réglementaires émanant du Code de l'Urbanisme,
2. Exposer la définition et la mise en œuvre de la compatibilité juridique des PLU avec le PDU,
3. Détailler la manière de prendre en compte les transports et les déplacements dans l'écriture même des documents d'urbanisme, pas à pas, dans chaque pièce des documents d'urbanisme,
4. Présenter les outils mis à la disposition des communes pour leur faciliter cette prise en compte et proposer à celles qui le souhaiteraient d'aller plus loin en matière de prise en compte des mobilités et des déplacements dans leur document d'urbanisme.

Définition du PDU issue du Code des Transports ([article L1214-1](#) - 7 janvier 2011) :

Le Plan de Déplacements Urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains défini par les dispositions de l'article L1214-2.

Les orientations obligatoires fixées par le Code des Transports ([article L1214-2](#) - version consolidée au 7 janvier 2011) :

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite



- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 4° La diminution du trafic automobile
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied
- 6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, « ... »
- 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, « ... »
- 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, « ... »
- 9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage
- 10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes
- 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

1. DES OBJECTIFS COMMUNS AU PDU DE VALENCE-ROMANS DEPLACEMENTS ET AUX PLU

Le PDU et les PLU poursuivent des objectifs communs assignés aux dispositions en matière de déplacements. L'ensemble des documents de planification urbaine, dont les PLU, doit viser à atteindre les objectifs suivants ([article L. 101-2](#) du Code de l'Urbanisme) :

« 1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;

e) Les besoins en matière de mobilité ; (...)

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ; (...)

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables. »

Le Code de l'Urbanisme impose aux collectivités de mettre les enjeux de déplacements et de mobilité au cœur de la définition de leur projet de territoire. En cela, le PLU constitue un levier majeur pour favoriser une mobilité plus durable.



2. UNE COMPATIBILITE JURIDIQUE OBLIGATOIRE DES PLU AVEC LE PDU

La compatibilité entre les PLU et le PDU est prévue par le Code de l'Urbanisme qui dispose, aux articles [L.131-4](#) et [L.131-6](#) que :

« Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec : (...)

3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'article L.1214-1 du Code des Transports ; (...)

« Lorsque le plan local d'urbanisme, le document en tenant lieu ou la carte communale a été approuvé avant l'un des documents énumérés aux 1° à 4° de l'article L.131-4, il est, si nécessaire, rendu compatible avec ce document : (...)

2° Dans un délai de trois ans s'il s'agit d'un schéma de mise en valeur de la mer ou d'un plan de déplacements urbains ; (...)

Les communes ou collectivités compétentes en matière de PLU ou PLUi doivent donc veiller à la compatibilité de leurs PLU avec le PDU approuvé (l'approbation du PDU de Valence-Romans Déplacements est intervenu en décembre 2015). Cela signifie que dès aujourd'hui les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux ne doivent pas être en contradiction avec le PDU, ni comporter de dispositions faisant obstacle à sa mise en œuvre.

Le PDU émet un certain nombre de recommandations dans ses fiches Actions. La présente boîte à outils détaille ces recommandations et explicite comment les PLU peuvent les prendre en compte, voire leur donner une portée réglementaire.

Au total, le PDU de Valence-Romans Déplacements définit un cadre commun de l'action des élus et leur donne un cap à tenir en matière de mobilité et déplacements. Cependant, il laisse aux collectivités une assez large latitude pour élaborer leur projet communal, dès lors qu'elles gardent l'intelligence et l'esprit du projet politique initial.

La compatibilité ne constitue pas une adaptation de la règle, puisqu'elle fait sens avec le projet politique des élus.

La compatibilité avec le PDU s'apprécie au regard du contexte communal, des risques, des spécificités et des enjeux du territoire.

Le PDU doit s'insérer dans un système normatif, décliné par thématique, tel que l'indique l'article [L 1214-7 du code des transports](#) : « Le PDU doit être compatible avec ces normes ». Par effet de mise en comptabilité, ces normes seront retranscrites dans les PLU.

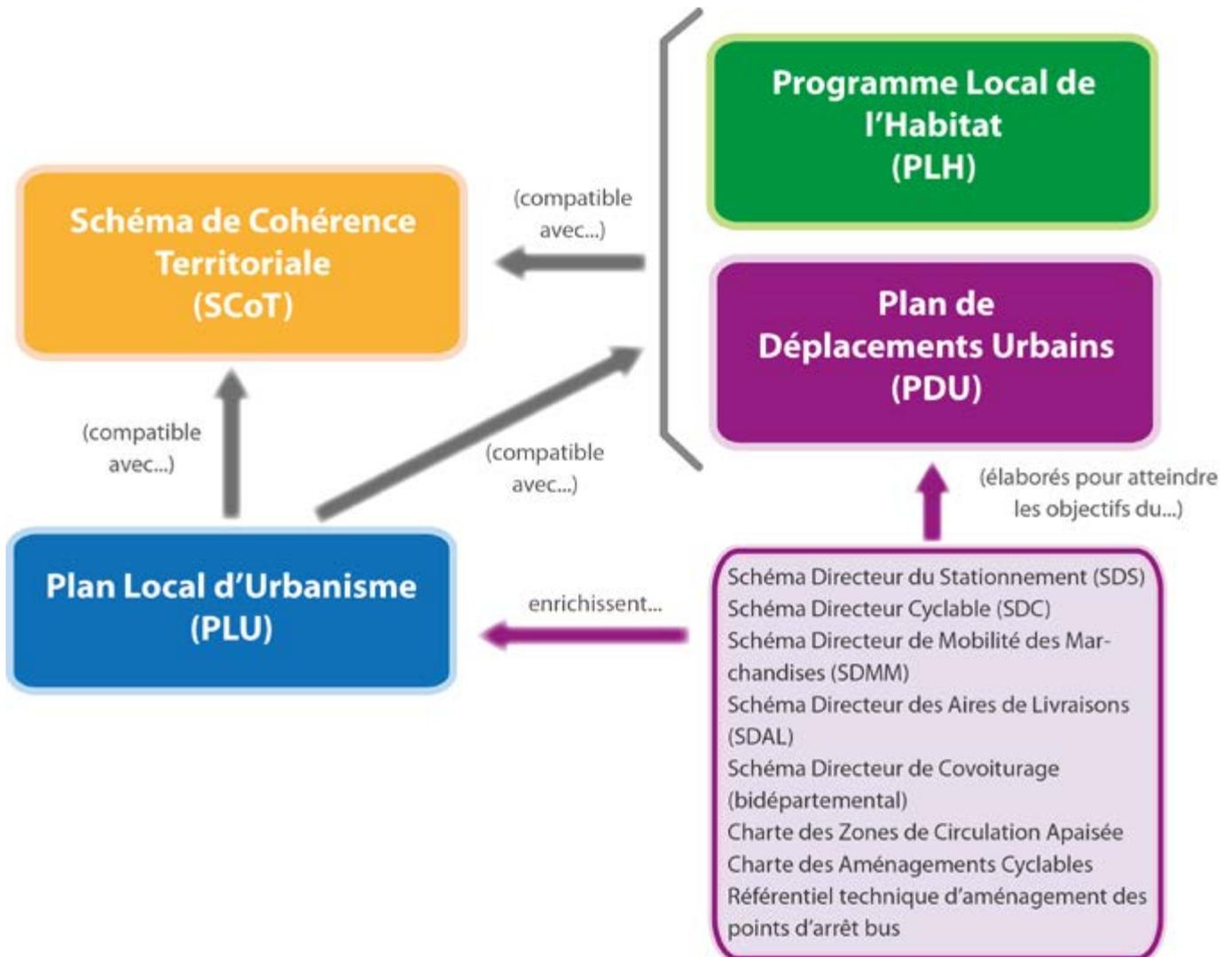


Illustration 1 - Compatibilité des documents

3. LES MODALITÉS TECHNIQUES DE PRISE EN COMPTE DES TRANSPORTS ET DES DÉPLACEMENTS DANS LE PLU

Cette partie rappelle l'ensemble des éléments qui s'imposent aux communes et qui sont issues du Code de l'Urbanisme. En effet, conformément à [l'article L.151-2 du Code de l'Urbanisme](#), le Plan Local d'Urbanisme comprend :

- un rapport de présentation ;
- le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)** ;
- des **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)** ;
- le **règlement écrit et graphique** ;
- des **annexes**

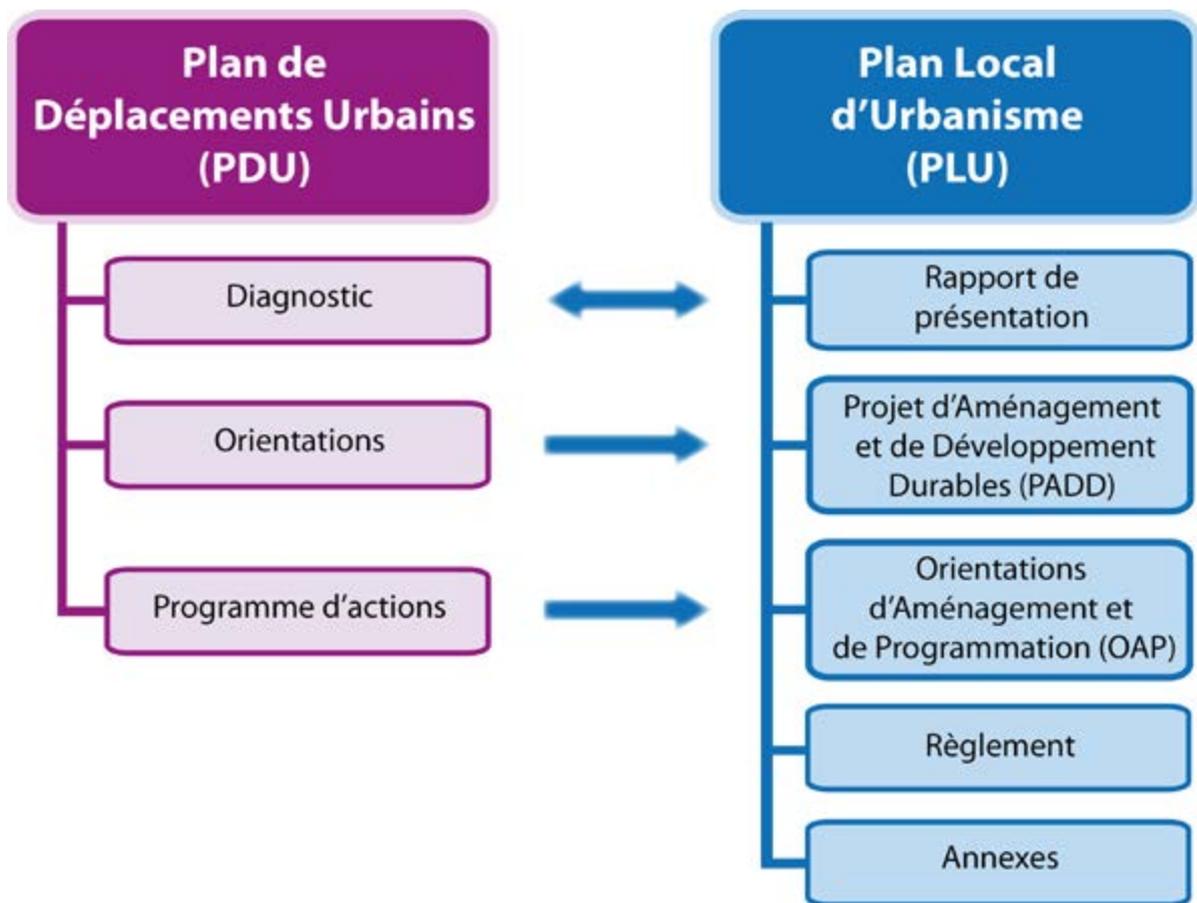


Illustration 2 - Articulation entre le PDU et le PLU

Les attentes réglementaires en matière de prise en compte des déplacements, de la mobilité et du stationnement dans les différentes pièces du PLU sont rappelées ci-après.

3.1. Dans le rapport de présentation

Article L.151-4 du Code de l'Urbanisme (extraits)

« Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les Orientation d'Aménagement et de Programmation et le règlement.

Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services. (...)

Il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités.



Dans sa partie Diagnostic, le rapport de présentation doit donc obligatoirement comprendre :

- une analyse des besoins répertoriés en matière de transport des personnes et des marchandises qui pourra s'appuyer sur une présentation de l'ensemble des modes de déplacements (et plus particulièrement alternatifs à l'automobile) existants et à venir sur son territoire et, plus largement sur le territoire du PDU ;
- un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public ainsi qu'une évaluation des possibilités de mutualisation de l'offre de stationnement.

Dans la partie Justification des choix retenus, il s'agit d'explicitier en quoi les choix effectués dans le PADD, mais également dans les OAP et le règlement écrit et graphique, en termes d'aménagement urbain (localisation des projets urbains et des équipements, objectifs de densification et de mixité des fonctions, etc.), d'aménagement de l'espace public et de la voirie, de politique de stationnement, notamment privé, concourent :

- au report vers les modes alternatifs à la voiture particulière et aux deux-roues motorisés (marche, vélo, transports collectifs) ;
- à une optimisation du recours au mode routier pour le transport de marchandises et à un transfert vers des modes plus respectueux de l'environnement (fer et voie d'eau) ;
- à la mise en œuvre des objectifs du PDU.

3.2. Dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Article L.151-5 du Code de l'Urbanisme (extraits)

« Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, (...) retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune. (...) »

Clé de voûte du PLU, le PADD exprime, de manière synthétique et pédagogique (donc illustrée), la vision politique et globale portée par la collectivité de l'aménagement de son territoire.

En ce sens, le PADD doit pouvoir contenir :

- une ou plusieurs orientations dédiées spécifiquement aux transports, aux déplacements et à la mobilité, à différentes échelles territoriales (du quartier au périmètre du PDU, voire au-delà si cela s'avère pertinent) ;
- des orientations en matière d'aménagement du territoire tenant compte de la problématique des transports et des déplacements et de leurs conditions d'évolutions.



3.3. Dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Article L.151-6 du Code de l'Urbanisme (extraits)

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. (...) »

Article L.151-7 du Code de l'Urbanisme (extraits)

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment : (...)
6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L.151-35 et L.151-36 »

Le législateur souhaite inscrire le PLU dans une logique d'urbanisme de projet. Son principal outil est l'Orientations d'Aménagement et de Programmation. Les OAP sont opposables en termes de compatibilité aux autorisations d'occupation du sol et aux opérations d'aménagement. Définies sur des secteurs précis du territoire ou thématiques, elles permettent soit d'apporter des précisions et des exigences supplémentaires au règlement de la zone qui s'y applique, soit de se substituer au règlement en définissant elles-mêmes les grands principes qui s'appliqueront aux projets, pour plus de souplesse et pour éviter les modifications successives du PLU.

D'une manière générale, les OAP doivent rester un outil souple, adapté à la temporalité du projet urbain et capable d'intégrer toutes les modifications auxquelles peut être soumis ce dernier, de son élaboration jusqu'à leur réalisation.

3.3.1. Cas 1 : l'OAP thématique déplacement/mobilité/transport

En fonction des enjeux de déplacements et mobilité, la collectivité peut décider de consacrer une OAP à ce sujet spécifique. Cela peut être un outil pertinent pour décliner les orientations et actions définies par le PDU. L'OAP peut alors porter sur tout ou partie du territoire concerné par le PLU.

Exemples d'OAP thématique :

- OAP dédiée aux modes actifs et à leur développement permettant d'affirmer la structuration du réseau de liaisons douces sur le territoire : une OAP de ce type permet non seulement de mettre en évidence les continuités piétonnes ou cyclables, mais également d'identifier les secteurs nécessitant des aménagements spécifiques soit pour sécuriser les déplacements, soit pour créer du stationnement vélo là où cela semble nécessaire. L'OAP peut définir des profils de voie contribuant à des déplacements vélo ou piétons agréables et sécurisés, préconiser certains types de stationnement vélo, etc.
- OAP densification ou renouvellement urbain le long d'un TCSP : une OAP de ce type peut porter non seulement sur le réaménagement de la voirie et de l'espace public de manière général lié à l'arrivée du TCSP, mais également définir des prescriptions spécifiques en termes de gabarit et de stationnement privé pour les constructions situées le long de cet axe.



Illustration 3 - Exemple d'une OAP thématique :
Améliorer la desserte vélo du centre historique et d'un équipement structurant
(Réalisation : erea-conseil)

3.3.2. Cas 2 : l'OAP sectorielle

Ces OAP portent sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles visent entre autres les extensions urbaines et les secteurs de renouvellement urbain. Dans ce cas, elles sont en zones 1AU (zones à urbaniser à court terme). Elles définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone.

Pour tous les projets d'aménagement, les OAP sont les pièces réglementaires du PLU les plus adaptées pour aborder, de manière concrète, la thématique des transports et des déplacements dans les futures opérations (aménagements de voirie, sites dédiés, dispositions en matière de stationnement, etc.) et la resituer dans une échelle plus large et plus pertinente. Elles peuvent notamment préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics et être illustrées de profils de voie.

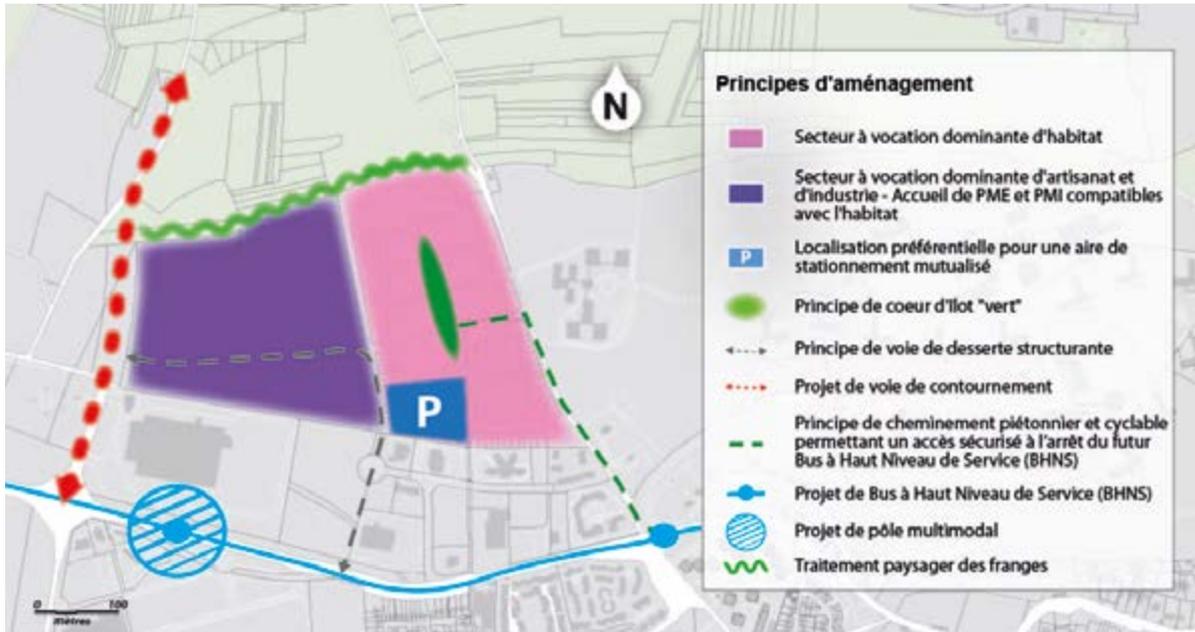


Illustration 4 - Exemple d'une OAP sectorielle :
Aménager un nouveau quartier (Réalisation : erea-conseil)

3.3.3. Cas 3 : l'OAP valant règlement ou OAP de secteur d'aménagement

Le décret du 28 décembre 2015 instaure la possibilité, en zones U et AU, de concevoir des OAP qui s'appliquent seules, en l'absence de dispositions réglementaires dans le secteur. Dans ce cas, seule l'OAP est prise en compte dans l'instruction des autorisations de construire. Son contenu est soumis à des conditions spéciales, définies à [l'article R.151-8 du Code de l'Urbanisme](#). Il doit obligatoirement comporter des dispositions sur six thématiques, dont :

- Les besoins en matière de stationnement ;
- La desserte par les transports en commun ;
- La desserte des terrains par les voies et réseaux.

L'OAP doit également comporter un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.



3.4. Dans le règlement écrit et graphique

Les articles L.151-30 à L.151-37 du Code de l'Urbanisme portent sur dispositions pouvant être prises en matière de stationnement, notamment les obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés et des vélos à prendre en compte dans le règlement.

Les articles L.151-38 à L.151-42 du Code de l'Urbanisme portent sur les équipements, les réseaux et emplacements réservés. C'est notamment dans cette sous-section que sont abordées les dispositions concernant les voies de circulation et la possibilité de créer des emplacements réservés aux voies.

La pièce « Règlement » du PLU est composée d'un règlement écrit (communément appelé « Règlement ») et d'un règlement graphique (ou « Plan de zonage »). Le règlement écrit fixe, pour chaque zone délimitée sur le plan de zonage, les prescriptions, quantitatives ou qualitatives, qui s'imposent aux autorisations de construire.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, il est structuré en 3 chapitres :

- **Chapitre 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité**
 - Paragraphe 1 : Destinations et sous-destinations
 - Paragraphe 2 : Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités
 - Paragraphe 3 : Mixité fonctionnelle et sociale
- **Chapitre 2 : Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère**
 - Paragraphe 1 : Volumétrie et implantation des constructions
 - Paragraphe 2 : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère
 - Paragraphe 3 : Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions
 - Paragraphe 4 : Stationnement
- **Chapitre 3 : Equipement et réseaux**
 - Paragraphe 1 : Desserte par les voies publiques ou privées
 - Paragraphe 2 : Desserte par les réseaux

Pour mémoire, les communes ayant prescrit la révision ou l'élaboration de leur PLU avant le 1^{er} janvier 2016 peuvent conserver le formalisme antérieur du règlement, à savoir :

- **Article 1** : Occupations et utilisations du sol interdites
- **Article 2** : Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières
- **Article 3** : Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public
- **Article 4** : Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics
- **Article 5** : Superficie minimale des terrains – supprimé par la loi ALUR
- **Article 6** : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
- **Article 7** : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
- **Article 8** : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur un même terrain



- **Article 9** : Emprise au sol
- **Article 10** : Hauteur maximale des constructions
- **Article 11** : Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords
- **Article 12** : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement
- **Article 13** : Obligations imposées aux constructeurs en matière d'espaces libres et plantations
- **Article 14** : Coefficient d'Occupation des sols – supprimé par la loi ALUR
- **Article 15** : Performances énergétiques et environnementales
- **Article 16** : Infrastructures et réseaux de communication électronique

Le règlement, en lien étroit avec le plan de zonage et les OAP, peut comprendre des prescriptions traduisant les actions du PDU :

- Imposer une densité minimale de constructions dans des secteurs qu'il délimite au sein des secteurs situés à proximité des transports collectifs ([L.151-26 du Code de l'Urbanisme](#)) ;
- Fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation, lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent ([L.151-30 du Code de l'Urbanisme](#)) ;
- Réduire de 15 % au minimum les obligations d'aires de stationnement en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage ([L.151-31 du Code de l'Urbanisme](#)) ;
- 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 ([L.151-38 du Code de l'Urbanisme](#)) ;
- Préciser le type ainsi que les principales caractéristiques des aires de stationnement ([R.151-45 du Code de l'Urbanisme](#)) ;
- Minorer les obligations en matière de stationnement pour les véhicules motorisés quand les projets comportent plusieurs destinations ou sous-destinations permettant la mutualisation de tout ou partie des aires de stationnement ([R.151-45 du Code de l'Urbanisme](#)).

La définition du zonage doit tenir compte des conditions de desserte de chaque secteur, afin d'établir des règles cohérentes sur chaque zone en matière de nature d'occupation du sol, de densité et de stationnement. Le plan de zonage doit notamment faire apparaître, le cas échéant :

- Les périmètres à l'intérieur desquels une densité minimale est imposée ([L.151-26 du Code de l'Urbanisme](#)) ;
- Les secteurs de bonne desserte en transports en commun à l'intérieur desquels les obligations en matière de stationnement pour les véhicules motorisés peuvent être réduites, supprimées ou plafonnées, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux ([R.151-45](#)) ;
- Les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics en précisant leur destination et les collectivités, services et organismes publics bénéficiaires ([R.151-48 du Code de l'Urbanisme](#)).



4. CLES DE COMPREHENSION DES OUTILS MIS A DISPOSITION DES COMMUNES DU TERRITOIRE

4.1. Neuf fiches méthodologiques

Plusieurs actions du PLU sont en lien direct avec le contenu des PLU et doivent donc y trouver une traduction. Neuf fiches sont ainsi proposées correspondant à des questionnements et des problématiques récurrentes lors de l'élaboration d'un PLU :

- 1- Prendre en compte les déplacements dans l'aménagement du territoire communal ;
- 2 - Prendre en compte les déplacements dans l'aménagement des zones d'activités ;
- 3 - Anticiper l'aménagement des lieux de l'intermodalité (Parcs relais, aires de covoiturage, pôles multimodaux) ;
- 4 - Prévoir l'aménagement des axes de bus à haut niveau de service (BHNS) ;
- 5 - Favoriser des espaces publics de qualité, accessibles et contribuant au report modal ;
- 6 – Intégrer l'aménagement du réseau cyclable et ses Infrastructures (stationnement public) ;
- 7 – Organiser le stationnement privé des vélos et des véhicules motorisés ;
- 8 –Vers une gestion maîtrisée du stationnement public ;
- 9 – Prendre en compte la mobilité des marchandises.

ne doivent pas être en contradiction avec le PDU, ni comporter de dispositions faisant obstacle à sa mise en œuvre.

4.2. La structure des fiches méthodologiques

Pour faciliter le repérage de tous et la traduction dans les pièces du PLU, toutes les fiches sont structurées de manière identique et font référence aux quatre grands documents qui composent un dossier de PLU :

- **Les enjeux de la thématique sur le territoire** : il s'agit de rappeler les différents enjeux et objectifs du PDU liés à la thématique de la fiche et d'identifier quelle est l'articulation avec le PLU.
- **Pour alimenter le diagnostic du PLU** : il s'agit de cibler les éléments indispensables à recueillir pour mener à bien le travail de diagnostic du PLU. Des liens interactifs vers les documents produits par Valence-Romans Déplacements et traitant de la thématique faciliteront le travail de recueil des données mené par la collectivité.
- **Des objectifs à transcrire dans le PADD.**
- **La prise en compte de la thématique dans l'aménagement des secteurs.**
- **Les outils réglementaires à mobiliser.**
- **Pour aller plus loin** : des liens interactifs vers des extraits du Code de l'Urbanisme, des exemples de normes applicables à la thématique ainsi que des notes méthodologiques produites par différents partenaires institutionnels permettront aux collectivités d'aller plus loin sur la thématique et d'enrichir leur réflexion.

Ces fiches peuvent être considérées comme une boîte à outils utilisable lors de toute procédure de modification, révision ou élaboration d'un PLU ou pour apporter à tout moment des conseils ou éléments d'aide à la décision sur des projets ou questionnements en lien avec les domaines d'action du PDU.