

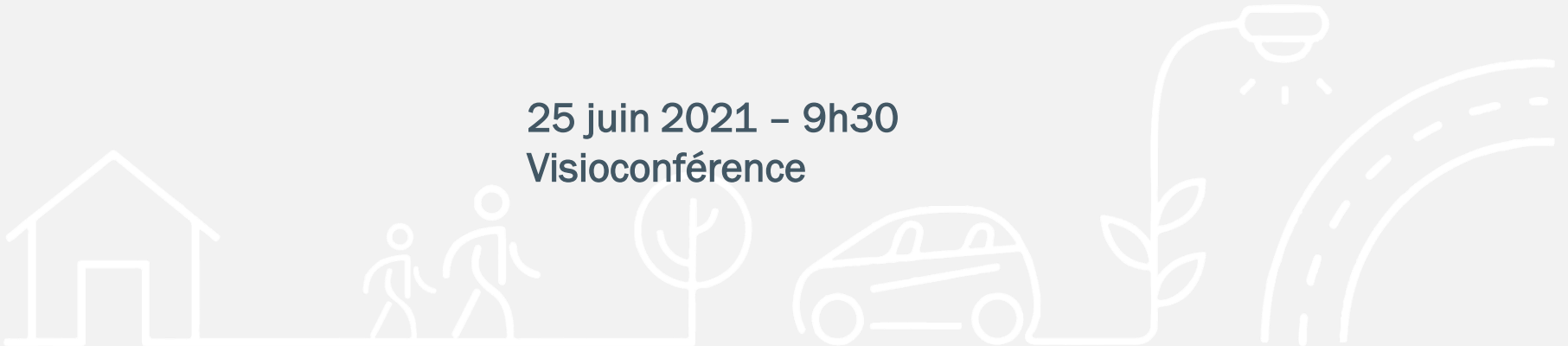
EVALUATION
2010-2020

pdu
Île-de-France

Prise en compte du PDUIF et des enjeux de mobilité dans les PLUi

Réunion de restitution et d'échange
avec les EPT et les EPCI

25 juin 2021 – 9h30
Visioconférence



**EVALUATION
2010-2020**

pdu
Ile-de-France

1. Contexte et objectifs de la réunion



**EVALUATION
2010-2020**

pdu
Ile-de-France

1.1. Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France



Le Plan de déplacements urbains 2010 - 2020

Elaboré par **Île-de-France Mobilités** en 2010, approuvé par le **Conseil régional d'Île-de-France** en juin 2014

- après consultation des personnes publiques associées, avis de l'AE, avis de l'Etat

Un bilan à mi-parcours en 2015

Une feuille de route pour la période 2017 – 2020

- décidée par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités en octobre 2017



Le PDUIF 2010 – 2020 : une stratégie qui se décline en 9 défis et 34 actions

Le PDUIF doit assurer un équilibre durable

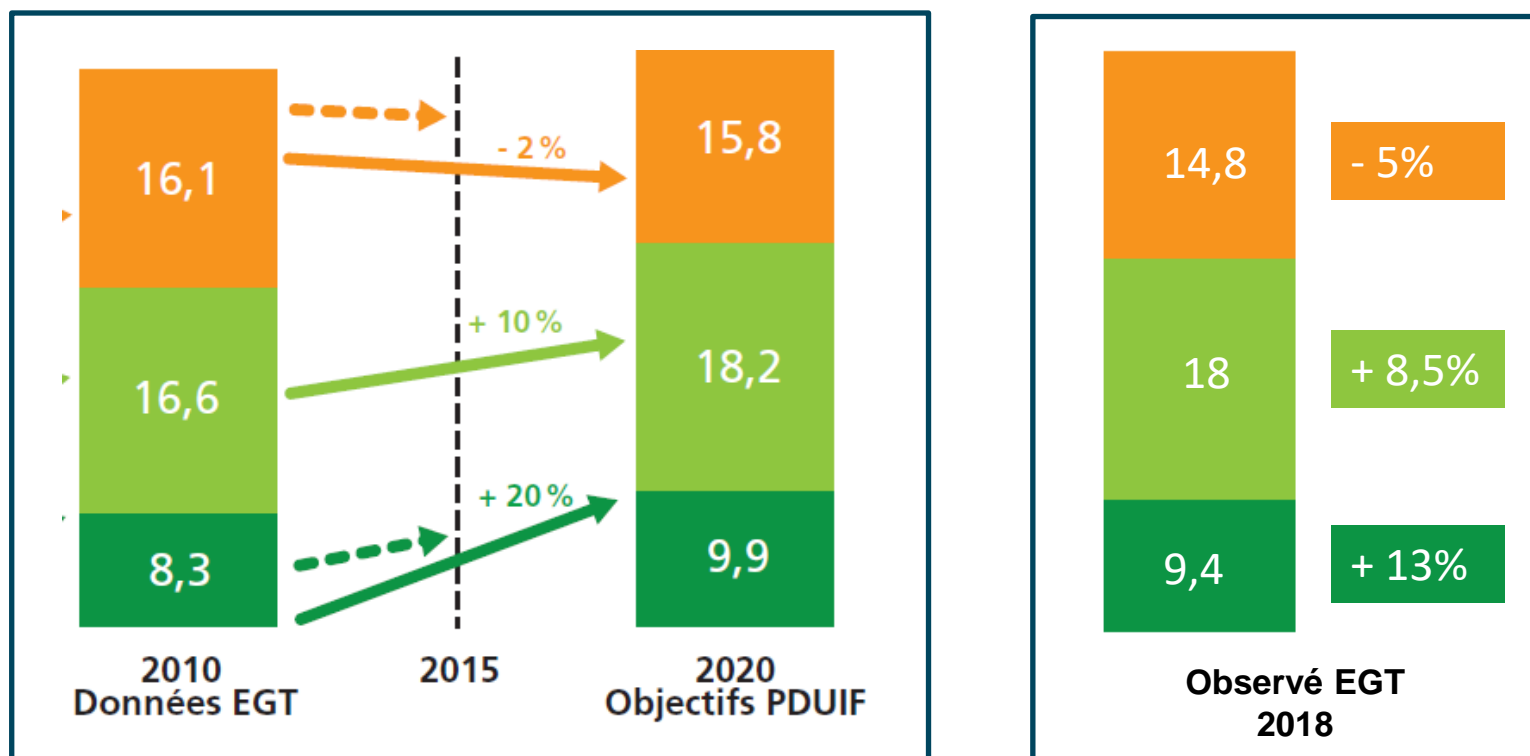
- ★ 1 Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- 2 Rendre les transports collectifs plus attractifs
- 3 Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement
- ★ 4 Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- ★ 5 Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- 6 Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
- ★ 7 Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- 8 Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF
- 9 Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

★ Défis dont certaines prescriptions et/ou recommandations concernent de façon directe **les PLU(i)**



Des objectifs de mobilité qui étaient atteignables à 2020 avant la crise sanitaire

Evolution des déplacements quotidiens (millions par jour)



■ Transports collectifs
 ■ Modes actifs
 ■ Modes individuels motorisés

- - - ➔ Tendence estimée à partir des comptages de trafic

La portée des actions du PDUIF

Quatre actions sont des prescriptions :

- Priorité aux carrefours pour les tramways et les lignes Mobilien
- Normes plafond en matière de places de stationnement pour les immeubles de bureaux selon la qualité de la desserte en transports collectifs → **PLU(i)**
- Réserver des places de stationnement sur voirie pour le stationnement vélo (ratios différenciés selon les territoires franciliens)
- Normes de réalisation de stationnement vélos dans les nouvelles constructions (ces normes ont été renforcées depuis le PDUIF par la loi TECV) → **PLU(i)**

**Elles s'imposent aux PLU(i) et aux décisions de police des maires.
Elles sont clairement identifiées dans le document.**



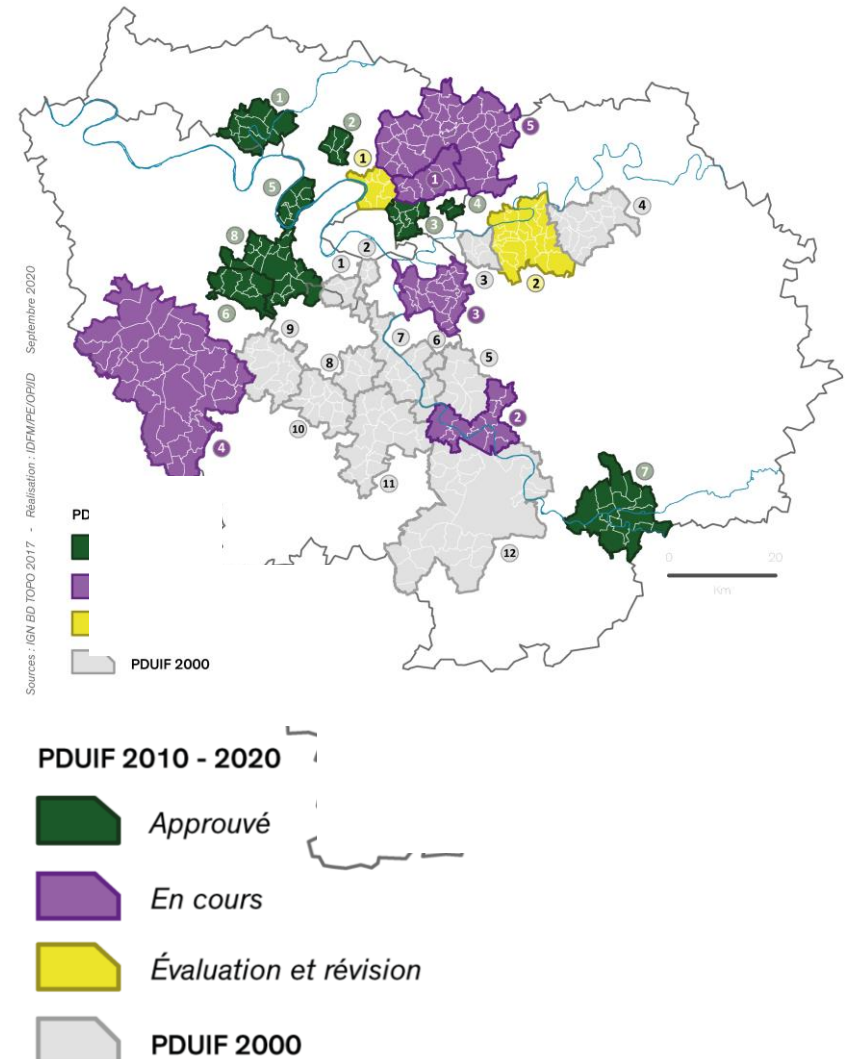
L'obligation d'élaborer des plans locaux de mobilité porte ses fruits

L'obligation de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) porte ses fruits :

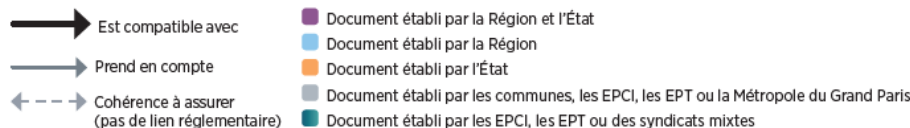
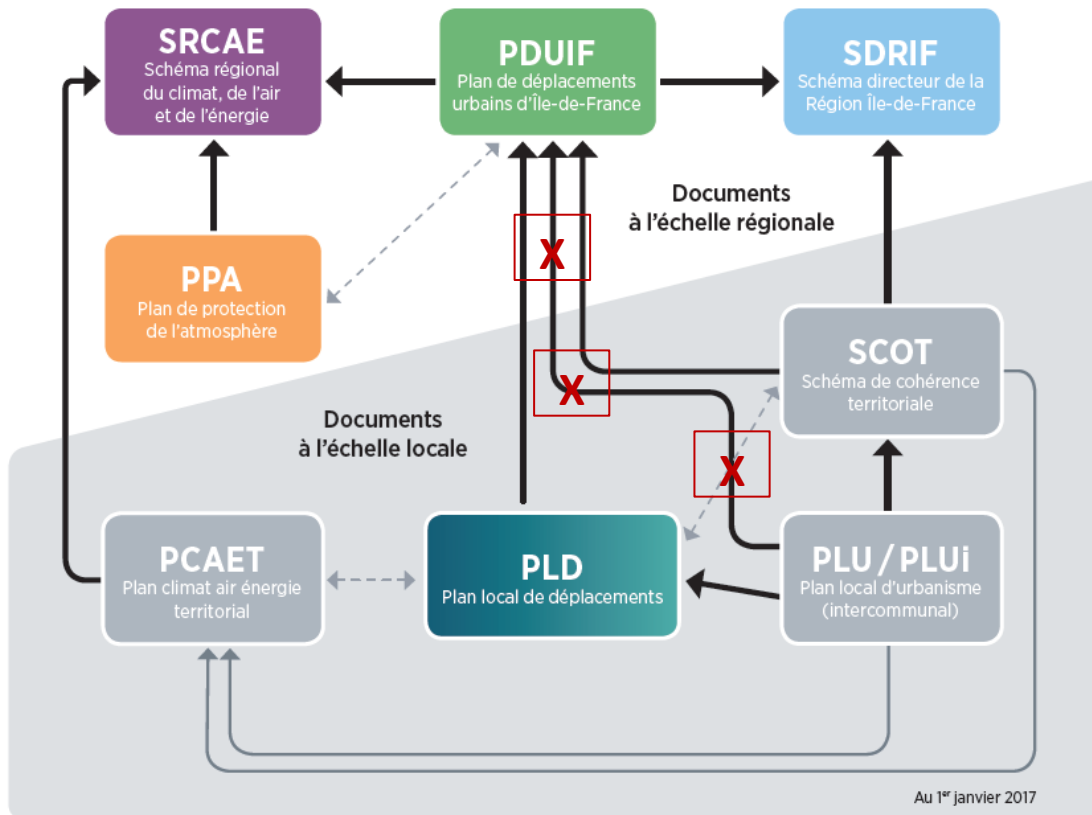
- En cours :
 - CA Melun Val de Seine
 - CA Rambouillet Territoires
 - EPT Paris, Terres d'envol
 - EPT Grand Paris Sud Est Avenir
 - EPT Plaine Commune

- En cours de lancement :
 - SIT Marne-la-Vallée (3 & 4)
 - CA Roissy Pays de France

- Information sur lancement à venir en 2021 (élaboration ou révision) :
 - EPT Grand Paris Seine Ouest
 - CU Grand Paris Seine & Oise
 - CA de Cergy-Pontoise
 - EPT Est Ensemble



Evolutions récentes des planifications aménagement / mobilité / environnement en Île-de-France



X

Suppression du lien de compatibilité direct

Le PDUIF devient le Plan de mobilité en Île-de-France (LOM)

Les PLD deviennent les Plans locaux de mobilité. Ils sont obligatoires pour Paris et les EPCI (sauf pour les communautés de communes). (LOM)

La compatibilité PDUIF / PLU se fait via les SCOT sauf en l'absence de SCOT (ordonnance juin 2020 relative à la hiérarchie des normes applicables aux documents d'urbanisme)

Les SCOT ne peuvent plus fixer de normes de stationnement.

**EVALUATION
2010-2020**

pdu
Ile-de-France

1.2. Organisation et contenu de l'évaluation



Une évaluation en continu depuis 2010 à finaliser pour fin 2021

Objectifs

- Evaluer l'avancement de la mise en œuvre des actions, les difficultés de mise en œuvre et leurs causes, l'impact des actions sur la mobilité
- Evaluer la gouvernance à l'échelle régionale et locale
- Apprécier les enjeux pour le futur Plan de mobilité d'Île-de-France

Calendrier

2020 – S1 2021	Collecte de données sur les actions à l'échelle locale	Collecte de données sur les autres actions (transports collectifs, routes, logistique et livraison)
T4 2020 / S1 2021	Partage des enseignements sur les actions et les enjeux avec les experts	
T1 – T3 2021	Partage des conclusions par défi avec les partenaires de la mobilité en Île-de-France	Élections régionales juin 2021
T3 – T4 2021	Partage plus large avec l'ensemble des partenaires de la mobilité en Île-de-France	
Février 2022	Présentation au CA d'Île-de-France Mobilités : évaluation + mandat pour révision	

Une réunion inscrite dans le cadre de l'évaluation du défi 1 pour une ville favorable aux modes alternatifs à la voiture (aménagement/transport)

Actions

- **Orienter l'urbanisation et intensifier la ville autour des axes de transports collectifs structurants, et optimiser le fonctionnement urbain à leurs abords**
 - Orienter l'urbanisation à proximité des axes de transports collectifs structurants
 - Aménager les quartiers de gare
- **Créer ou recréer des quartiers plus adaptés à l'usage des modes alternatifs à la voiture**
 - Penser le lien entre les quartiers et la ville existante

Mise en œuvre de l'action à travers :

- les documents d'urbanisme locaux
- les projets d'aménagement
- les autorisations d'exploitation commerciale
- La mise en œuvre de chartes spécifiques en lien avec les projets de nouvelles infrastructures de transports collectifs

Les principes d'action retenus par le PDUIF

- Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage de modes alternatifs à la voiture.
- Agir au niveau des documents d'urbanisme et des projets d'aménagement parce que leur élaboration permet de concevoir l'aménagement en lien avec les problématiques de transport.
- Utiliser le levier des projets de transports collectifs pour inciter à mettre en œuvre les principes d'aménagement favorables aux modes alternatifs aux modes motorisés.
- Utiliser le levier de la maîtrise du foncier.

2 axes d'évaluation du défi 1 : prise en compte du PDUIF dans les documents d'urbanisme et urbanisation autour des transports collectifs structurants

Veiller à la bonne intégration des problématiques de mobilité dans les SCOT et PLU(i)

- Veiller à bien intégrer les problématiques de mobilité dans les PLU/PLUi et les SCOT
- Assurer la bonne prise en compte des projets d'infrastructures de transports collectifs dans les PLU et PLUi aux différents stades d'avancement, afin d'en préserver la faisabilité
- Préserver ou créer des sites logistiques dans les SCOT, PLU et PLUi
- Prendre en compte dans les PLU et PLUi les prescriptions du PDUIF en matière de normes de stationnement pour les voitures et les vélos dans les constructions neuves.
- Tenir compte de la hiérarchisation de la trame viaire dans les documents stratégiques afin de concevoir un aménagement urbain en cohérence avec la nature des voies.

Enclencher ou conforter une réelle dynamique de développement urbain autour des transports collectifs structurants existants ou en projet (dont le Grand Paris Express)

- OAP dans les secteurs gares : développement urbain à distance à pied / à vélo, tout en préservant la possibilité d'accès modes actifs et bus

**EVALUATION
2010-2020**

pdu
Ile-de-France

2. Évaluation de la prise en compte du PDUIF dans les PLU(i)

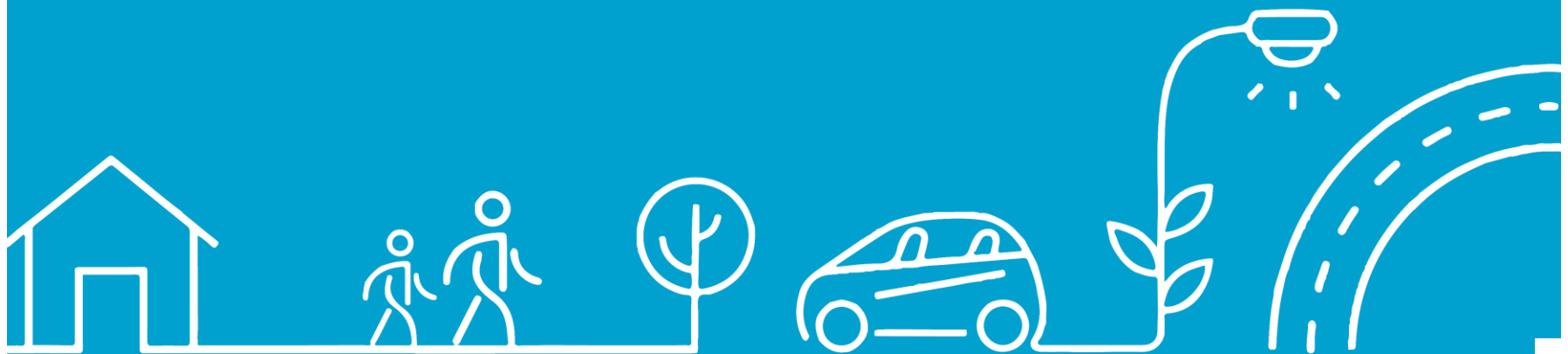


**EVALUATION
2010-2020**

pdu
Ile-de-France

Restitution : ÎDFM

2.1. Restitution des grands enseignements de l'évaluation



Objectifs de l'étude* et champ de l'analyse

Objectifs de l'étude

- Évaluer la **prise en compte des défis** du PDUIF dans les PLU(i)
- Identifier les **facteurs expliquant les limites** de la prise en compte de certains défis et les incompatibilités relevées
- Repérer les **bonnes pratiques** reproductibles
- Formuler des **préconisations** pour la révision du PDUIF

* Etude réalisée dans le cadre d'un stage effectué en 2020

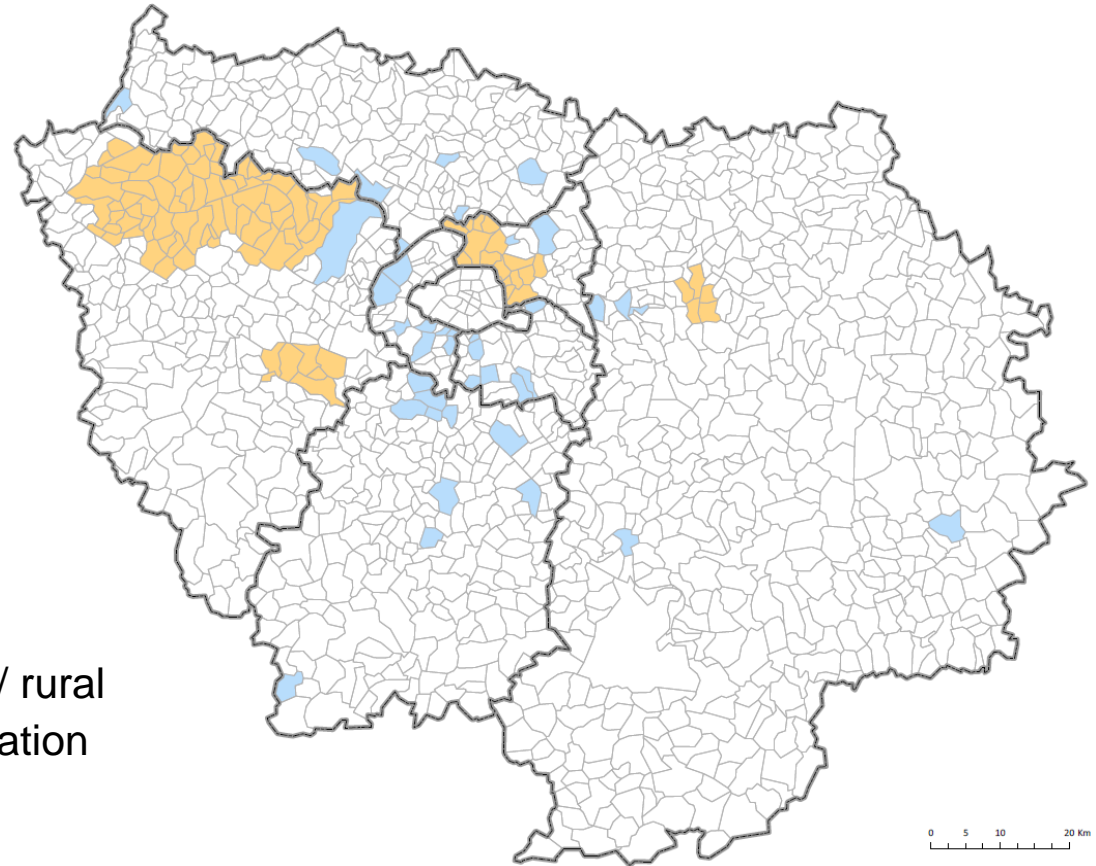
Thématiques / défis

- **Prise en compte globale du PDUIF**
 - Présentation du PDUIF, analyse de la compatibilité PLU(i)/PDUIF
- **Articulation aménagement / transport**
 - Défi 1 - Urbanisation prioritaire près des TC structurants, urbanisation favorable aux modes alternatifs à la voiture
- **Transports collectifs**
 - Défi 2 - Nouvelles infrastructures de transport, réseau de bus, pôles intermodaux
- **Modes actifs**
 - Défis 3 et 4 – Marche, vélo, pacification de la voirie
- **Modes individuels motorisés**
 - Défi 5 - Voirie, stationnement, covoiturage / autopartage
- **Marchandises**
 - Défi 7 - Livraisons, logistique

40 PLU et 5 PLUi étudiés



- **Représentativité de l'échantillon :**
 - tous les départements
 - toutes les zones concernées par des normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs
- **Diversité des territoires et des documents :**
 - priorité donnée aux PLUi
 - gradient urbain / périurbain / rural
 - diversité du taux de motorisation
- **Multiplicité des enjeux PDUiF :**
 - gare(s) et/ou station(s) de TC
 - présence de sites logistiques multimodaux identifiés au PDUiF
 - projets de transports collectifs



Vision du PDUIF dans les PLU(i)

Présentation du PDUIF

- **Un cadre (45% des PLU(i) étudiés) :**
Connotations positives, outil pour les maires, rôle de coordination de la mobilité
- **... versus une contrainte (20%) :**
Connotations négatives, accent mis sur l'absence d'obligation de s'y plier (définition "floue" de la compatibilité)
- **Une référence à ses enjeux sociaux et/ou environnementaux (env. 1/3) :**
approche non corrélée aux deux précédentes

Analyse de l'articulation PLU(i)/PDUIF

- **Une obligation pour les PLU(i)**
d'analyser leur articulation avec le PDUIF, avec lequel ils doivent être compatibles (art. R.151-3 du CU)
- **Une analyse moyennement satisfaisante (quand elle est réalisée)**
car elle se limite souvent à rappeler les prescriptions du PDUIF relative au stationnement dans les constructions neuves

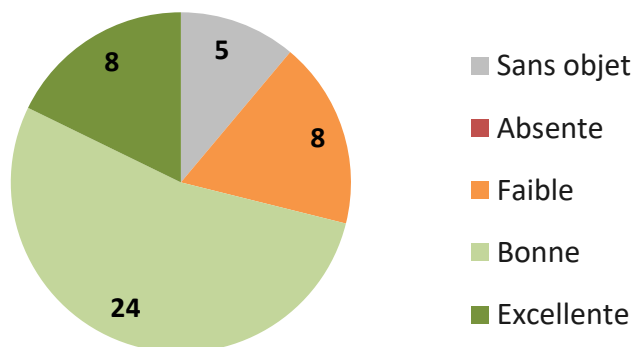
Les enseignements

- **Pas de corrélation significative** entre la façon dont le PDUIF est présenté dans les PLU(i) et la **qualité de la prise en compte de ses enjeux et défis** dans les PLU(i)
- Des **objectifs communs et partagés** en matière de mobilité entre le PDUIF et les PLU(i)
- Le PDUIF ne semble **pas représenter un guide mais un plan parmi d'autres** influençant les articulations déplacements/urbanisme dans les PLU(i).



Aménagement/Transport (Défi 1) – Urbanisation prioritaire à proximité des transports collectifs (TC) structurants

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

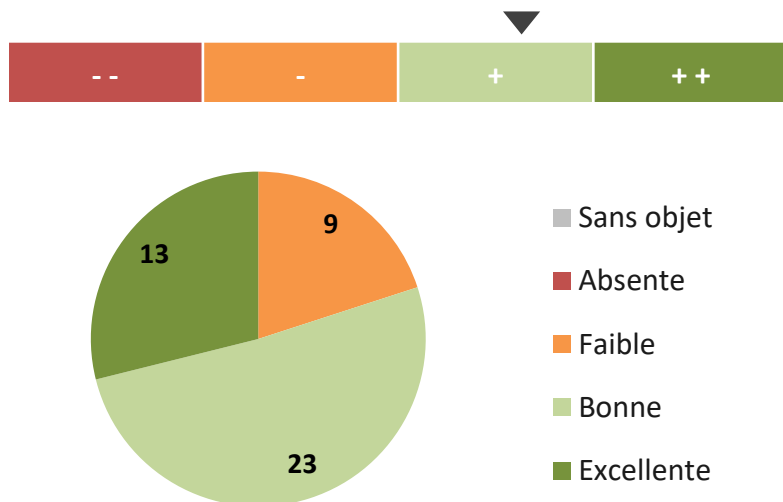
- Analyse de la mutabilité près des gares
- Développement de l'urbanisation près des transports structurants
- Dispositions pour l'aménagement des quartiers de gare

Résultats de l'évaluation

- Un diagnostic des capacités de densification, de mutation et d'intensification urbaine assez limité près des gares (1/3 des territoires)
- Des objectifs de densification et d'intensification près des points de desserte en TC structurants un peu plus présents dans le PADD
- Une déclinaison de ces objectifs via :
 - ★ - des OAP sectorielles "Quartiers de gare"
 - des dispositions réglementaires qui favorisent la densification, la mixité et l'intensification près des gares
 - plus rarement un zonage spécifique
- Un défi particulièrement concrétisé par les
 - ★ collectivités les plus proches de Paris desservies par plusieurs TC ou concernées par l'accueil d'un futur TC structurant (GPE)

Aménagement/Transport (Défi 1) – Urbanisation favorisant l’usage des TC et la pratique des modes actifs

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

- Influence de la desserte TC dans les choix d’urbanisation
- Place donnée aux modes alternatifs à la voiture dans l’aménagement
- Développement de la mixité fonctionnelle

Résultats de l’évaluation

- Un diagnostic des capacités de renouvellement urbain également limité et un lien peu fait entre le potentiel d’urbanisation et la desserte par les transports collectifs et/ou l’accessibilité par les modes actifs
- Des objectifs de densification et de développement de la mixité fonctionnelle présents dans le PADD à l’échelle du territoire, plus souvent que pour les quartiers de gare
- Des objectifs concrétisés à travers :
 - ★ - des OAP thématiques articulant urbanisation et desserte (mobilités, grands axes, modes actifs)
 - un zonage et des dispositions réglementaires qui favorisent la mixité fonctionnelle et la densification (hauteur, emprise au sol) en lien avec la desserte

Exemple Aménagement/Transport (Défi 1) : PLUi de Grand Paris Seine & Oise

Outil : OAP « à enjeux métropolitains », en particulier sur les quartiers de gare EOLE

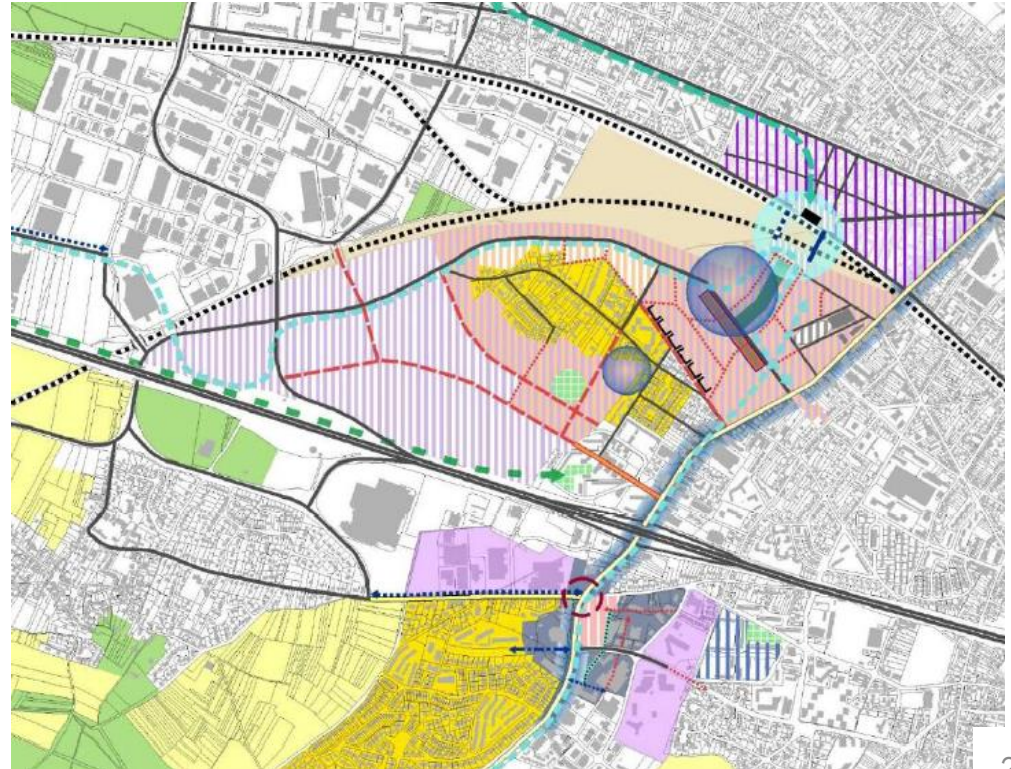
Objectif :

- Définir les orientations et le programme de l'aménagement du quartier autour des pôles gares

Description :

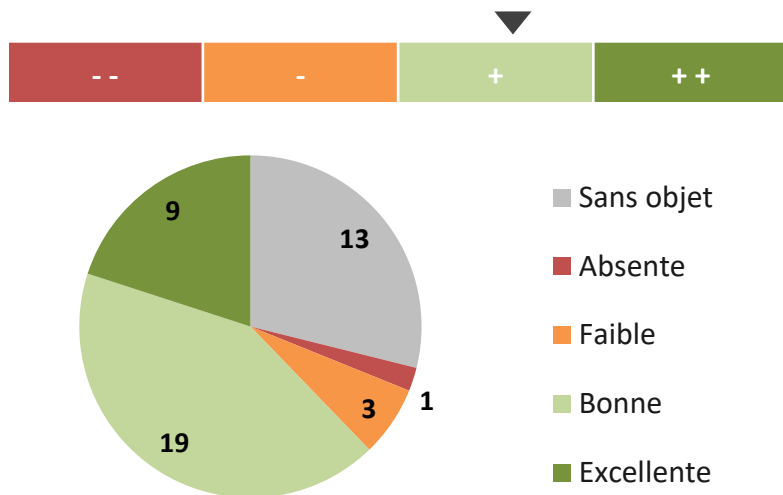
- orientations relatives à l'organisation viaire et aux déplacements, dont les voies, les itinéraires modes actifs, ...
- orientations relatives à l'organisation urbaine et la destination des espaces (densité, mixité fonctionnelle, ...)
- éléments relatifs à la programmation prévisionnelle si elle est déjà connue
- orientations relatives à la morphologie urbaine et aux constructions (hauteur, implantation, ...)
- focus sur le secteur du pôle gare avec un périmètre resserré (aménagement du parvis, multimodalité, ...)

Extrait de l'OAP EM1 « Quartier de la gare de Mantes »



Transports collectifs (Défi 2) – Prise en compte des nouvelles infrastructures de transport

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

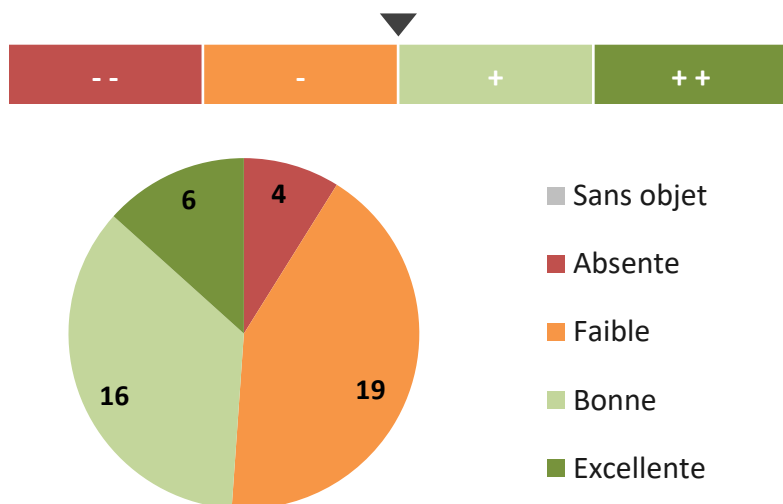
- Présentation du projet (diagnostic)
- Prise en compte dans les orientations d'urbanisation
- Mise en place des mesures permettant leur réalisation

Résultats de l'évaluation

- Un focus quasi-systématique réalisé dans le diagnostic sur les projets de TC structurants, avec un accent porté sur leurs impacts et leurs effets pour l'ensemble du territoire
- Une prise en compte des nouvelles infrastructures de transport dans le projet stratégique du PLU(i) (PADD), celles-ci constituant souvent l'occasion de requalifier et de faire muter un quartier dans son ensemble
- Une déclinaison via :
 - ★ - des OAP sectorielles autour des futures gares et/ou stations de TC
 - des emplacements réservés pour leur réalisation et pour les ouvrages annexes
 - des autorisations et/ou exemptions spécifiques dans le règlement (ouvrages, chantiers, ...)

Transports collectifs (Défi 2) – Amélioration de la circulation des bus

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

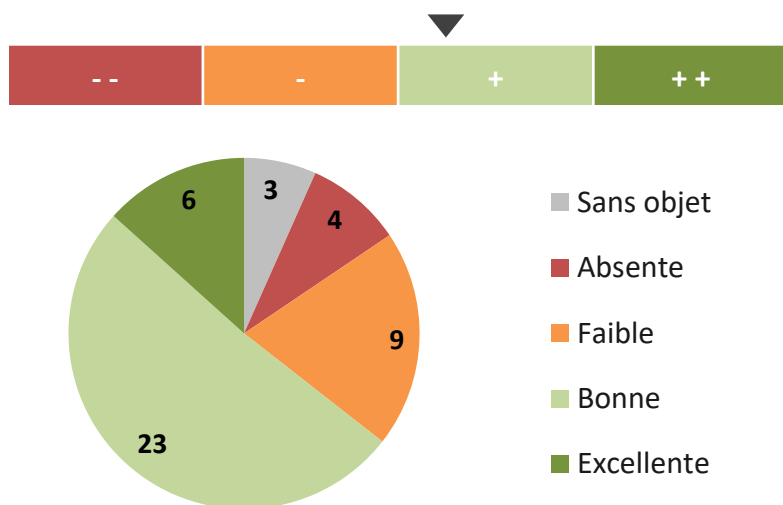
- Présentation du réseau (diagnostic)
- Prise en compte du mode bus dans les orientations d'urbanisation
- Mise en place de mesures facilitant la circulation des bus

Résultats de l'évaluation

- Une présentation de l'offre (réseau, fréquence) souvent détaillée, mais une analyse des points noirs du réseau parfois absente, même lorsque des dysfonctionnements sont pointés ; une analyse de la fréquentation pas systématique
- Des objectifs fréquents d'amélioration du partage de la voirie et de réalisation de sites propres, moins souvent de développement de l'offre / du réseau (hors compétence collectivité)
- ★ Une concrétisation assez limitée (à travers des emplacements réservés pour l'élargissement de voirie et/ou la création de sites propres dans les plans de zonage, voire dans le cadre d'OAP thématiques) qui témoigne des difficultés des collectivités à répondre à ces enjeux aux compétences très partagées entre niveaux territoriaux (transport, voirie, stationnement, ...)

Transports collectifs (Défi 2) – Aménagement des pôles d'échanges multimodaux

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

- Présentation des pôles d'échanges multimodaux (diagnostic)
- Orientations relatives aux pôles existants
- Développement de l'intermodalité

Résultats de l'évaluation

- Peu de diagnostic de l'intermodalité en tant que telle mais celle-ci est souvent étudiée dans les diagnostics par mode, ainsi que dans le cadre de la présentation des quartiers de gare ; les pôles d'échanges multimodaux font rarement l'objet d'un diagnostic dédié.
- Des objectifs fréquemment inscrits dans les PADD de développement de l'intermodalité, notamment autour des gares existantes amenées à voir leur desserte renforcée par l'arrivée de nouveaux transports (GPE)
- Une déclinaison opérationnelle le plus souvent par des OAP sectorielles, généralement au niveau des pôles gares, qui prévoient et organisent les flux par mode, ainsi que l'offre de stationnement (bus, modes actifs)

Exemple Transports collectifs (Défi 2) : PLU d'Issy-les-Moulineaux

Outil : OAP sectorielle « *Secteur Léon Blum* »

Objectifs :

- favoriser le renouvellement urbain dans les secteurs stratégiques dont le secteur Issy RER (GPE, ZAC Blum)
- créer des centralités métropolitaines intégrant la mixité fonctionnelle

Description :

- développement d'un pôle d'échanges multimodal
- création de liaisons modes actifs vers les stations T2
- création de pistes cyclables et de stationnement vélo pour le rabattement en gare



RENFORCER LA DESERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Améliorer les transports en commun existants

- RER C
- Tramway T2

Accueillir les projets de transports en commun

- Ligne 15 du GPE
- Ligne 12 du métro



Créer un pôle d'échange multimodal assurant l'interconnexion RER C / ligne 15 du GPE / ligne 12 du métro / réseau de bus

DEVELOPPER LES LIAISONS DOUCES EN LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

Améliorer et développer les liaisons douces

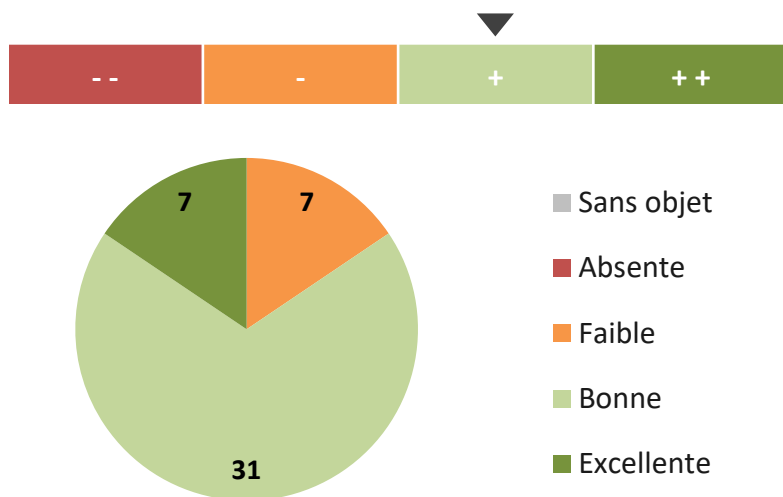
- Liaisons douces existantes
- Liaison douce
- Escalier mécanique
- Voies cyclables à développer
- Voies cyclables existantes



Créer des stations vélib' à proximité des transports en commun

Modes actifs (Défis 3-4) – Prise en compte de la marche dans la chaîne de déplacements

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

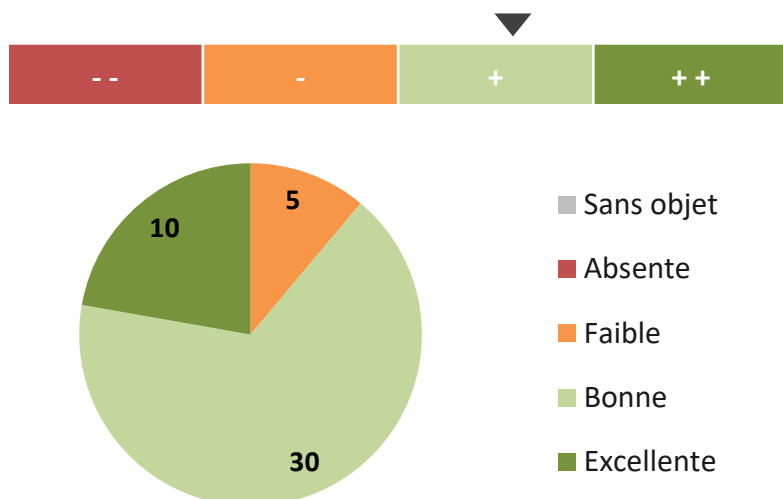
- Résorption des coupures urbaines
- Mobilités et itinéraires piétons
- Prise en compte de la marche dans l'aménagement

Résultats de l'évaluation

- Un diagnostic des itinéraires piétons et des mobilités à pied globalement peu satisfaisant, voire entièrement absent pour certains PLU(i) ; une prise en compte moyenne des coupures urbaines identifiées par le PDUIF
- Le développement des circulations piétonnes, un objectif fréquent des PADD, le plus souvent entre les quartiers résidentiels ou vers les gares et/ou stations de TC
- En termes de concrétisations :
 - une déclinaison par des OAP et des emplacements réservés pour la réalisation d'itinéraires
 - des circulations piétonnes également parfois intégrées dans les projets d'évolution de la voirie ou dans le cadre de la réalisation de voies vertes

Modes actifs (Défis 3-4) – Développement de la pratique du vélo

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

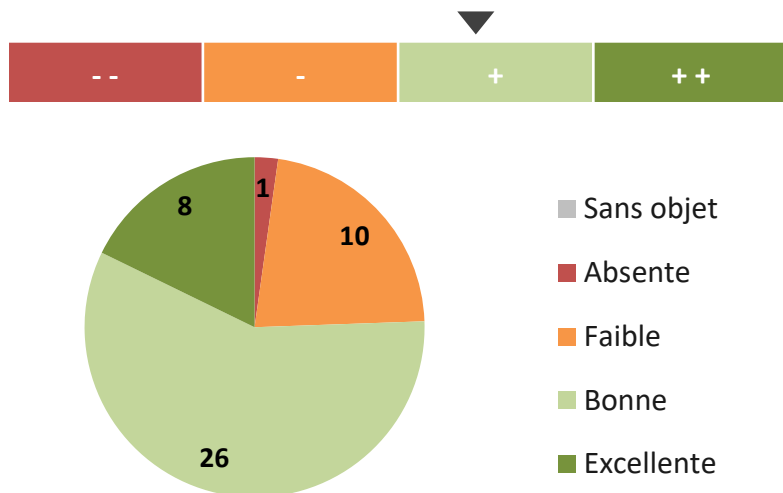
- Pacification de la voirie
- Mobilités et itinéraires cyclables
- Stationnement vélo dans les nouvelles constructions
- Intégration du vélo dans l'aménagement

Résultats de l'évaluation

- Un diagnostic des itinéraires cyclables précis, mais un état des mobilités cyclables (usages) souvent absent ; par ailleurs, certains PLU(i) se limitent aux itinéraires de loisirs et ne traitent pas les itinéraires "du quotidien".
- Un objectif de favoriser les itinéraires et mobilités cyclables partagé par la quasi-totalité des PLU(i), les exceptions se situant généralement en grande couronne
- En termes de déclinaisons :
 - ★ - OAP sectorielles, plus rarement mais de façon très efficace OAP thématiques (Mobilités, Circulations Douces, ...)
 - ER, servitudes de localisation
- Des itinéraires globalement étudiés, préservés, et généralement améliorés (petite couronne)

Modes actifs (Défis 3-4) – Développement du stationnement vélo dans les nouvelles constructions

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

- Respect des prescriptions du PDUIF en matière de stationnement vélo dans les constructions neuves
- Caractéristiques demandées pour le local à vélo

Résultats de l'évaluation

- Des normes de stationnement vélo bien respectées pour l'habitat, les bureaux et les commerces, mais des progrès à faire sur les équipements publics, notamment scolaires
- Respect des normes PDUIF par les 45 PLU(i) :
 - Logements : 89%
 - Bureaux : 84%
 - Commerces > 500 m² / Artisanat : 89%
 - Industrie / Entrepôts : 71%
 - Équipements publics : 67%
 - Établissements scolaires : 58%
- Caractéristiques qualitatives du local à vélos :
 - 4 PLU seulement sans aucune indication sur le local
 - Sécurité du local (fermé, clos, couvert), facilité d'accès, localisation en RDC, système d'accroche, ...

Exemple Modes actifs (Défis 3-4) : PLUi d'Est Ensemble

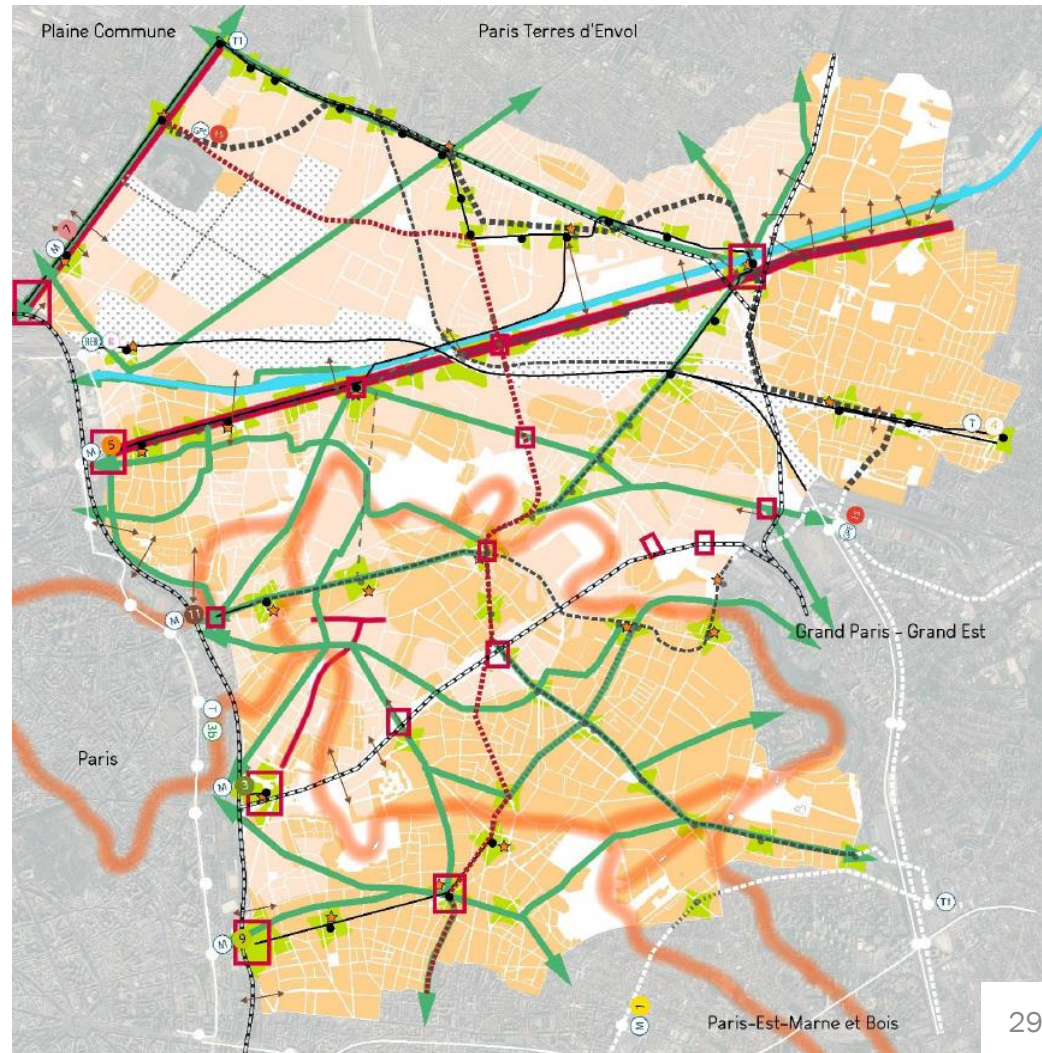
Outil : OAP thématique « *Liaisons et mobilités actives* »

Objectifs :

- mettre en œuvre le PADD en termes de pacification de la voirie, partage de l'espace public, essor des modes actifs
- rendre prescriptifs certains objectifs du PADD, en particulier en les spatialisant

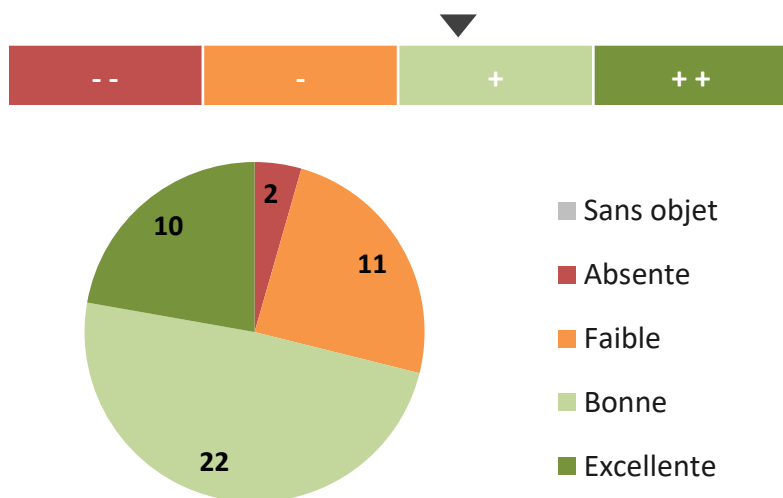
Description :

- orientations relatives à l'aménagement des continuités cyclables et piétonnes
- opérations localisées afin de pacifier, et sécuriser la voirie, ainsi que résorber les coupures urbaines
- orientations afin d'améliorer les espaces publics et aménagements en faveur des modes actifs
- orientations pour faciliter le rabattement par les modes actifs vers les principaux accès aux TC et centralités



Modes individuels motorisés (Défi 5) – Hiérarchisation et partage de la voirie

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

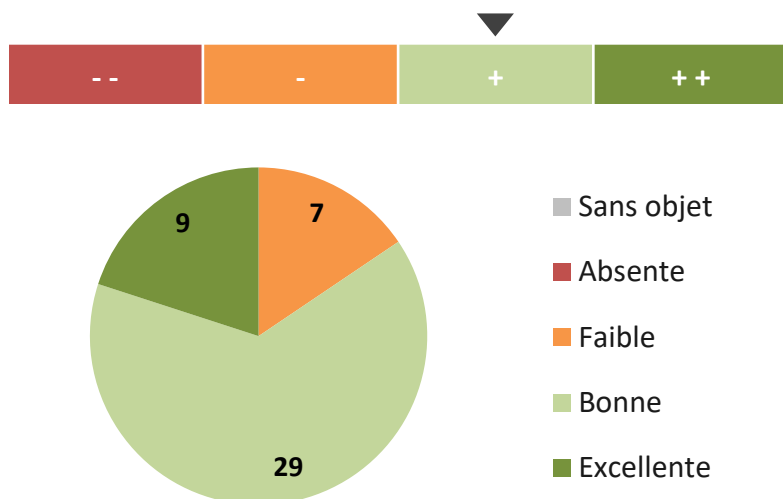
- Hiérarchisation de la voirie
- Objectif de réduction de la place de l'automobile
- Projets d'évolution de la voirie

Résultats de l'évaluation

- Des diagnostics précis et présentant la hiérarchisation de la voirie mais aussi souvent des données de trafic
- Un objectif de réduction de la circulation automobile – porté par le PDUIF – rarement présent dans les PLU(i), mais des objectifs de rééquilibrage de la voirie et de réaménagement des points noirs globalement partagés
- Des objectifs concrétisés par des ★ emplacements réservés et des OAP sectorielles (axes principaux, ronds-points, intersections, ...), facilitant souvent son partage avec les autres modes
- Des projets de voirie identifiés au PDUIF bien pris en compte dans les PLU(i)

Modes individuels motorisés (Défi 5) – Maîtrise du stationnement privé dans les constructions neuves

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

- Analyse du stationnement (diagnostic)
- Respect des normes PDUIF pour les VP pour les bureaux (prescriptions) et les logements (recommandation)
- Encouragement à la mutualisation

Résultats de l'évaluation

- Des diagnostics satisfaisants, comportant souvent des études des capacités et de remplissage à différentes temporalités (parkings), mais le stationnement sur rue souvent absent des diagnostics
- 4/5^{èmes} des 41 PLU(i) concernés par une norme plafond bureau du PDUIF compatibles, voire plus volontaristes que le PDUIF pour 25% d'entre eux
- Presque 2/3 des PLU(i) compatibles avec la borne à la norme plancher recommandée par le PDUIF pour les logements
- Une mutualisation du stationnement peu évoquée par les PLU(i) et rarement autorisée par le règlement

Exemple Modes individuels motorisés (Défi 5) : PLUi de Plaine Commune

Outil : OAP thématique « *Grand axes et urbanisme de liaison* » et zonage

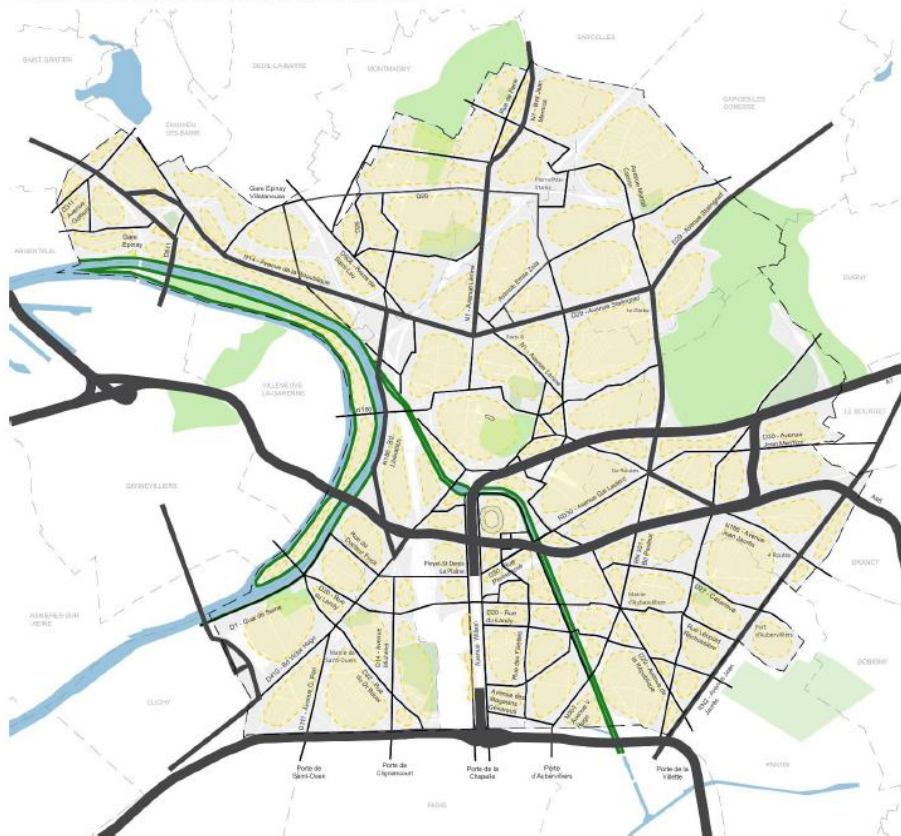
Objectifs :

- traduire les objectifs du PADD en matière de maillage viaire et de requalification des principaux axes routiers du territoire
- formaliser la stratégie de Plaine Commune quant à l'évolution des grands axes routiers et de leurs abords

Description :

- orientations en termes de hiérarchisation du réseau routier
- orientations sur les types de mobilités que chaque axe a vocation à accueillir
- orientations localisées afin de renforcer le maillage des espaces publics
- actions de requalification à engager à court et moyen terme

Carte n° 1 : Les objectifs de hiérarchisation du réseau

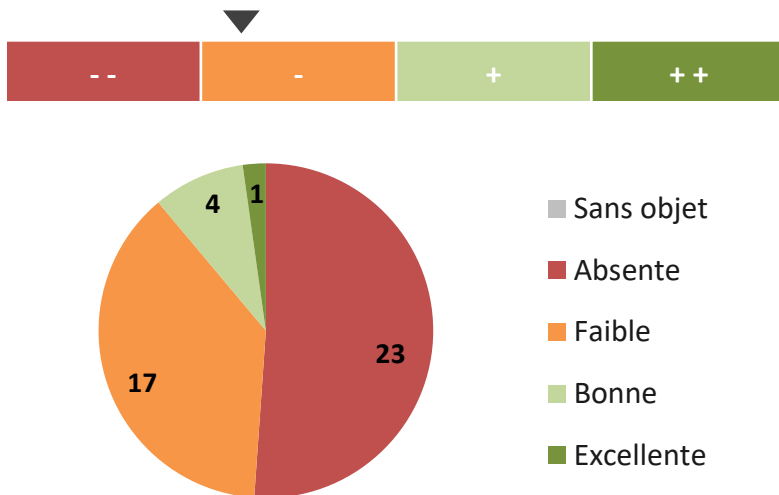


Objectifs de hiérarchisation du réseau

- Réseau magistral (voies de transit)
- Réseau métropolitain
- Réseau d'agglomération local
- Continuités actives paysagères
- Poches de tranquillité (desserte locale et micro-mobilités)

Marchandises (Défi 7) – Organisation des livraisons

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

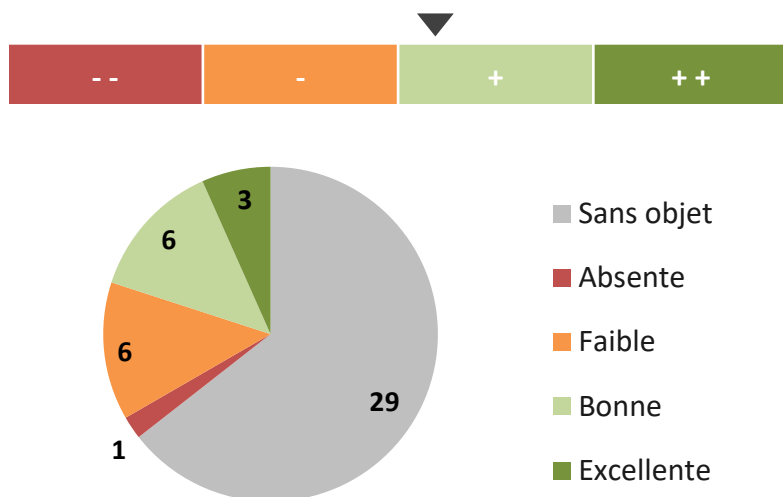
- Analyse des secteurs et flux de livraisons (diagnostic)
- Orientations concernant les livraisons
- Normes pour la réalisation d'aires de livraison

Résultats de l'évaluation

- Un diagnostic des secteurs concentrant les livraisons et des aires de livraisons le plus souvent absent du PLU(i)
- Un sujet faisant rarement l'objet d'objectifs dans le PADD
- Une meilleure notation sur le plan des concrétisations liée à la prise en compte de la recommandation du PDUIF en matière de norme pour la création d'aires de livraisons pour les commerces, bureaux et activités ...
- ... mais une norme qui n'est présente que dans la moitié des règlements des PLU(i) étudiés

Marchandises (Défi 7) – Préservation et développement des sites multimodaux à vocation logistique

Prise en compte dans les PLU(i)



Éléments étudiés

- Analyse de l'organisation de l'activité et des flux logistiques (diagnostic)
- Orientations concernant les sites à vocation logistique multimodaux

Résultats de l'évaluation

- Un diagnostic des sites logistiques identifiés au PDUIF non satisfaisant pour la plupart des PLU(i) concernés par au moins un site
- En revanche, des objectifs fréquents de préservation de ces sites logistiques (souvent associés à des objectifs de diversification de l'activité) ou de développement de l'activité
- Des objectifs surtout concrétisés dans le zonage et le règlement, qui visent à permettre le maintien de la fonction logistique du ou des sites

2.2. Thèmes abordés

- Echanges autour des résultats présentés
- Retours d'expérience des EPT et des EPCI sur :
 - l'utilisation du PDUIF pour l'élaboration du PLUi
 - la prise en compte du PDUIF / enjeux de mobilité dans les PLUi en vigueur
 - les possibles questions / attentes pour les PLUi en cours d'élaboration
- Propositions d'évolution du PDUIF pour mieux favoriser sa déclinaison dans les PLUi



**EVALUATION
2010-2020**

pdu
Ile-de-France

3. Evaluation de la prise en compte des normes de stationnement du PDUIF dans les PLU(i)

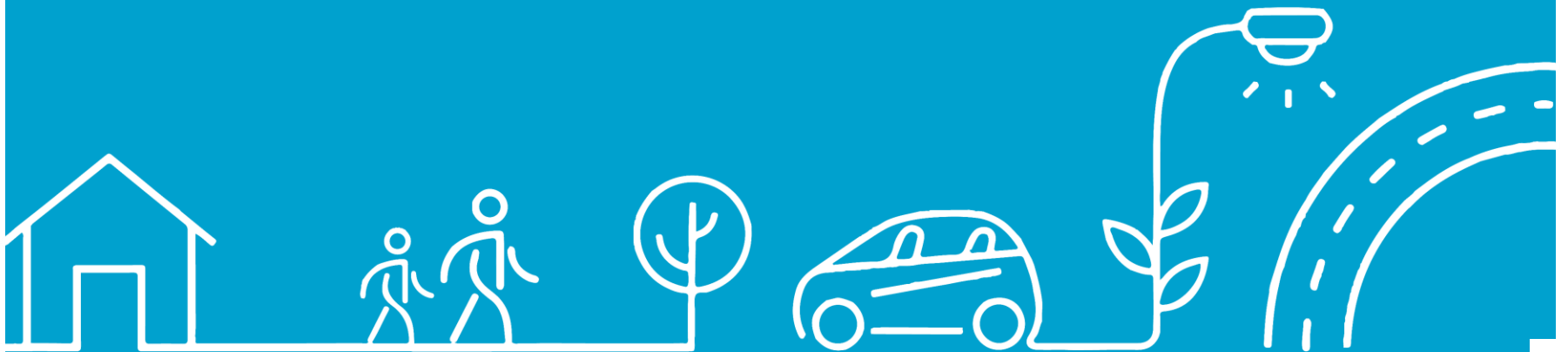


**EVALUATION
2010-2020**

pdu
Ile-de-France

Restitution : ÎDFM

3.1. Respect des normes de stationnement automobile dans les bureaux neufs



Rappel : Le PDUIF prescrit des normes plafond pour les voitures / deux-roues motorisés dans les immeubles neufs de bureaux

Une **norme plafond**, c'est-à-dire :

- un maximum à ne pas dépasser par les constructeurs immobiliers
- dans les communes les mieux desservies par les TC
- dans les zones urbaines/urbanisables (1AU)
- pour les voitures et les 2-roues motorisés
- à proximité des gares et/ou stations de TC ou sur toute la commune

≠ plutôt qu'une norme plancher :

- *habituellement prescrite dans les PLU(i) par les collectivités*
- *qui constitue un minimum à respecter par les pétitionnaires*
- *un minimum que les constructeurs immobiliers peuvent dépasser*

- Aucune obligation instaurée par le PDUIF de fixer une norme plancher dans les PLU(i)
- Capacité des collectivités à aller au-delà en fixant des normes plafond plus strictes











Des normes plafond différenciées selon la qualité de la desserte TC

Points de desserte des lignes de TC structurantes pris en compte :

- gares RER, de trains de banlieue
- stations de métro, de tramway
- stations de bus TZen, de câble

Une prise en compte des lignes de TC structurantes actuelles et futures :

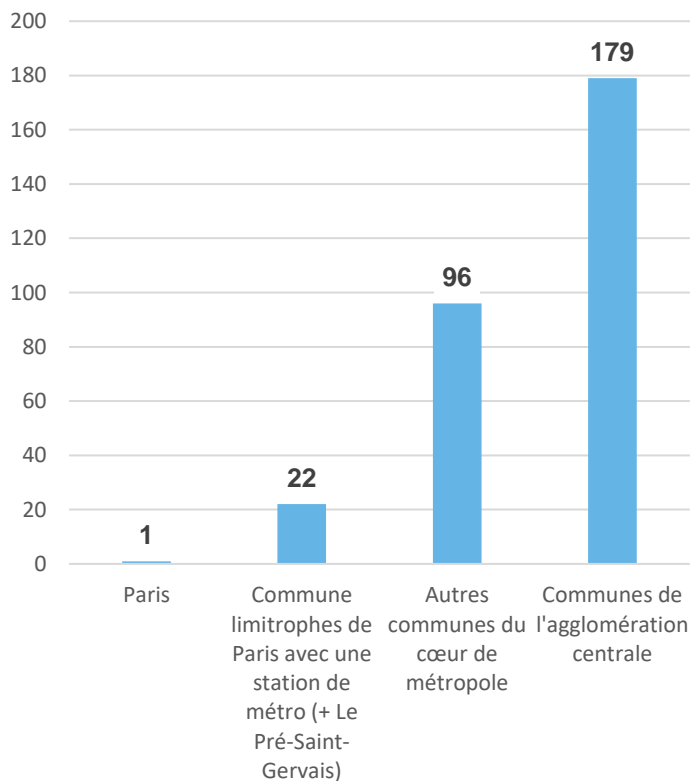
- futures = si arrêté d'ouverture d'enquête publique ou déclaration de projet

	Catégorie PDUIF	Zonage SDRIF affiné	Dispositions proposées dans les opérations de bureaux	Taux de venue en voiture correspondant	Type d'outil	Légende
Prescriptions	1	Du 1 ^{er} au XI ^{ème} arrondissement de Paris	Il ne pourra être construit plus de 1 place pour 300 m ² Sdp	9 % max	Norme plafond	
	2	Du XII ^{ème} au XX ^{ème} arrondissement de Paris	Il ne pourra être construit plus de : - 1 place pour 200 m ² Sdp à moins de 500 m de deux points (ou plus) de desserte par deux lignes différentes structurantes de TC - 1 place pour 90 m ² Sdp à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante - 1 place pour 70 m ² Sdp à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante	14 % max 30 % max 40 % max	Norme plafond	
	3	Communes limitrophes de Paris comportant au moins une station de métro, Pré-Saint-Gervais	Il ne pourra être construit plus de : - 1 place pour 90 m ² Sdp à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante - 1 place pour 70 m ² Sdp à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante	30 % max 40 % max	Norme plafond Norme plafond	 
	4	Autres communes du cœur de métropole	Il ne pourra être construit plus de : - 1 place pour 60 m ² Sdp à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante - 1 place pour 50 m ² Sdp à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante	45 % max 55 % max	Norme plafond Norme plafond	 
	5	Agglomération centrale	À moins de 500 m d'un point de desserte de TC structurante, il ne pourra être construit plus d'une place pour 45 m ² Sdp	60 % max	Norme plafond	
Recommand.			Au-delà d'un rayon de 500 m d'un point de desserte de TC structurante, les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus d'une place pour 55 m ² Sdp	50 % min	borne à la norme plancher	
	6	Agglomérations des pôles	Les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus d'une place pour 55 m ² Sdp	50 % min	borne à la norme plancher	
	7	Bourgs, villages et hameaux	Les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus d'une place pour 55 m ² Sdp	50 % min	borne à la norme plancher	

Une obligation réglementaire pour 298* communes franciliennes

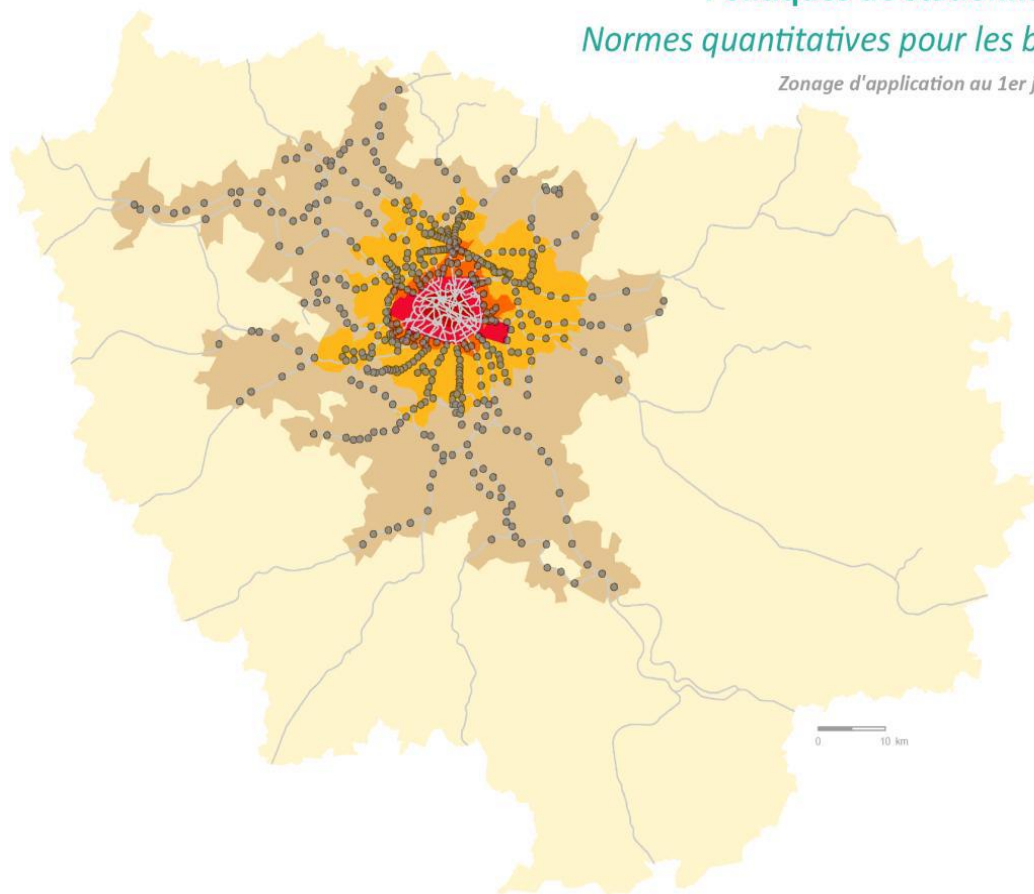
= soit un peu moins d'un quart (**23,5%**) des **1 268 communes** d'Île-de-France représentant toutefois **10,1 M d'habitants**, 4,9 M de logements et 5,1 M d'emplois

Localisation des communes
soumises à l'obligation de normes plafond



Politiques de stationnement : Normes quantitatives pour les bureaux

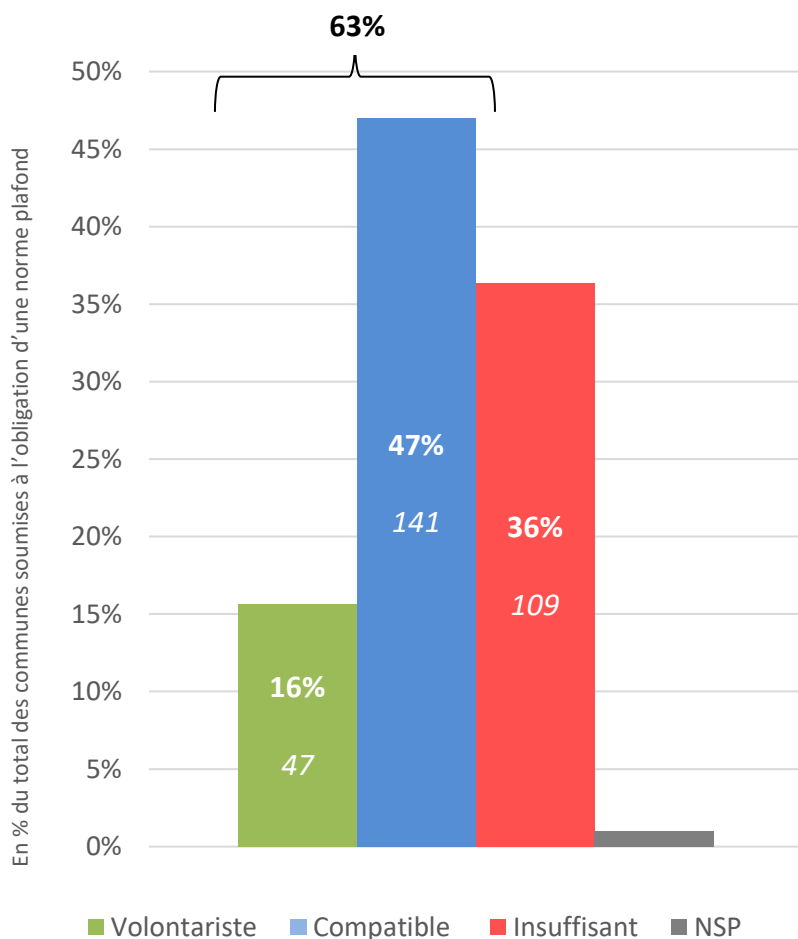
Zonage d'application au 1er janvier 2015



* dont 2 communes fusionnées

Une obligation réglementaire respectée par 63% de ces communes

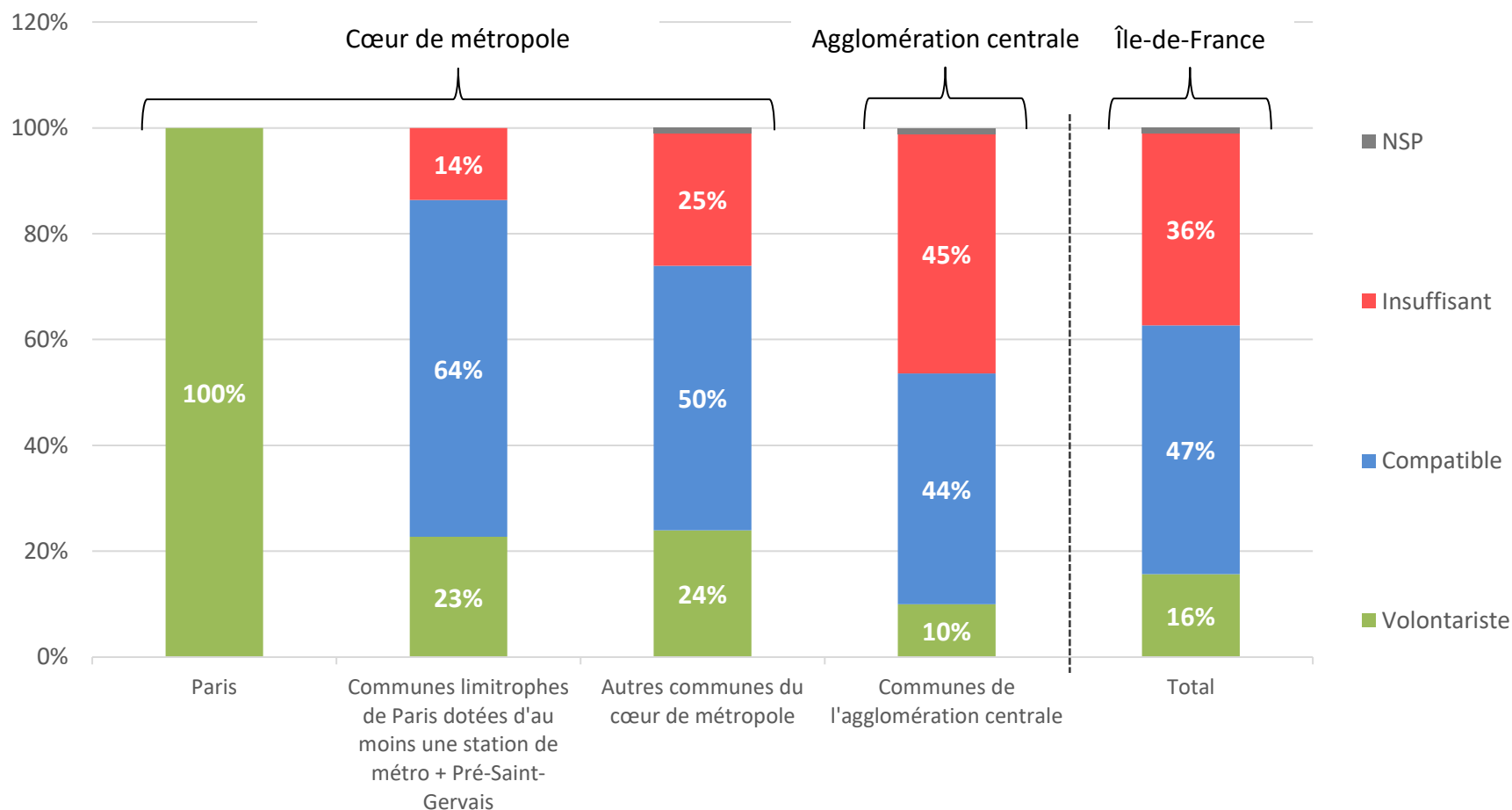
Respect des normes plafond par les communes soumises à cette prescription du PDUIF



CRITERES DE CLASSEMENT	VOLONTARISTE	Norme plafond plus contraignante que le PDUIF	Même si des mises à jour sont nécessaires
	COMPATIBLE	Norme plafond identique au PDUIF	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de zonage incomplet (sans indication du périmètre de 500 mètres autour des TC structurants) - Norme spécifique pour les 2-roues motorisés qui se surajoute au niveau prescrit par le PDUIF - Non prise en compte de tous les TC structurants (les projets futurs ou bien les points de desserte situés sur une commune limitrophe) - Toutes les zones urbaines ou à urbaniser n'observent pas les prescriptions du PDUIF
	INSUFFISANT	Norme plus permissive que le PDUIF (norme plafond ; norme plancher ; absence de norme)	
	NSP	PLU en vigueur non disponible Annulation du PLU	

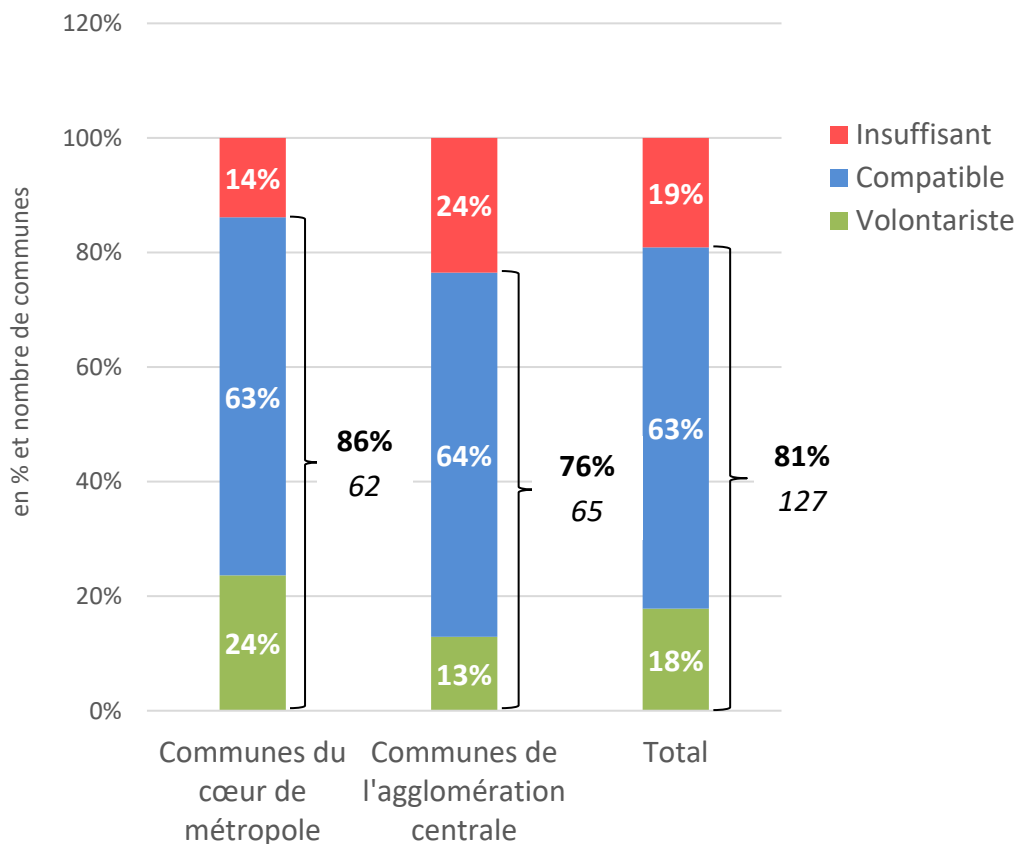
Un non-respect des normes plafond qui augmente plus on s'éloigne du cœur de l'agglomération

Le respect des normes plafond du PDUIF selon la localisation des communes

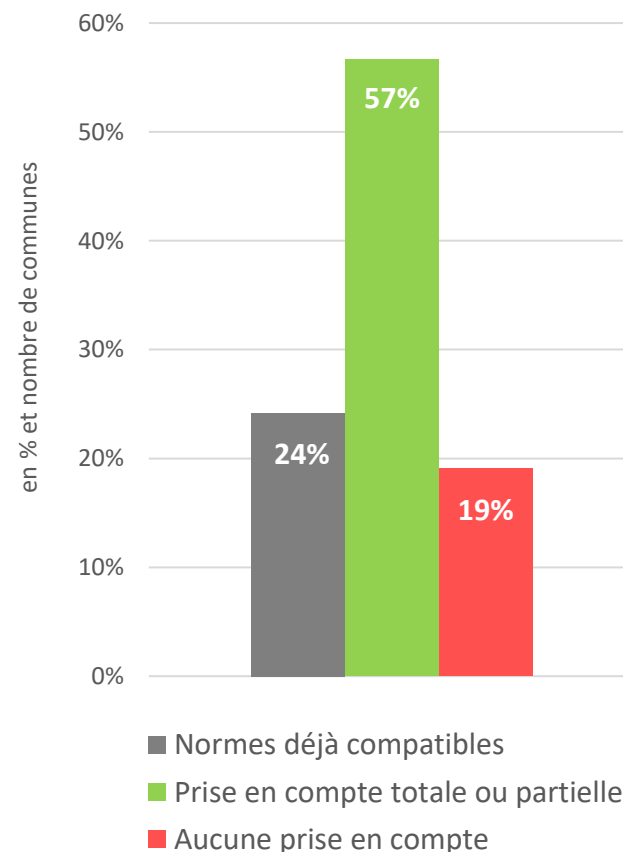


Des normes plafond nettement plus respectées par les communes ayant fait l'objet d'un avis sur le PLU(i) de la part d'ÎDFM : > à 80% !

Degré de compatibilité pour les 157 communes ayant fait l'objet d'un avis ÎDFM



Prise en compte de l'avis ÎDFM pour ces 157 communes



**EVALUATION
2010-2020**

pdu
Ile-de-France

Restitution : ÎDFM

3.2. Respect des normes de stationnement automobile dans les logements neufs



Le PDUIF définit une borne à la norme plancher pour les véhicules motorisés dans les constructions nouvelles à usage d'habitation

Les PLU(i) fixent des normes minimales (**normes planchers**) de places de stationnement à réaliser au sein des opérations de logements, que les constructeurs immobiliers peuvent dépasser en tant que de besoin.

Il s'agit d'éviter que ces normes plancher soient trop fortes par rapport au taux de motorisation des ménages et aux besoins réels de stationnement des habitants de la commune, ce qui conduirait à réaliser un nombre trop élevé de places.

Pour autant, il ne s'agit pas non plus de limiter trop fortement le stationnement privé, car empêcher le stationnement du véhicule au domicile n'incite pas au report modal et risque de générer du débordement sur voirie.

Le PDUIF ne fixe pas une norme plancher à respecter mais **une limite (ou « borne ») à ne pas dépasser** :

- une norme pour les voitures et les 2RM dans les logements neufs
- une norme différente selon les communes car **ajustée aux besoins de stationnement des ménages** de chaque commune

Le niveau de cette norme ne doit **pas être supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation** des ménages constaté dans la commune

Il s'agit d'une **recommandation** du PDUIF que la collectivité peut choisir de suivre ou non dans son PLU(i).

Calcul de la borne à la norme plancher : ex. de la commune de Bois d'Arcy (78)




Le taux de motorisation moyen dans une commune est égal à :

$$\frac{Nb_{mén_1} + (Nb_{mén_{2+}} \times Nb_{VP_{mén_{2+}}})}{Nb_{mén_{total}}}$$

- $Nb_{mén_1}$: Nbre de ménages de la commune avec 1 voiture (Insee)
- $Nb_{mén_{2+}}$: Nbre de ménages de la commune avec 2 voitures ou + (Insee)
- $Nb_{VP_{mén_{2+}}}$: Nbre moyen de voitures des ménages multimotorisés du **type de territoire** auquel la commune appartient (EGT 2010)
- $Nb_{mén_{total}}$: Nbre total de ménages de la commune (Insee)

Type de territoire	Nb moyen de voitures des ménages multimotorisés
Paris	2,1
Cœur de métropole	2,1
Agglomération centrale	2,2
Agglomérations des pôles de centralité	2,2
Bourgs, villages, hameaux	2,3

Ex. : **Bois d'Arcy (agglomération centrale)** pour laquelle l'Insee recense en 2017 :

- 5 918 ménages en tout ($Nb_{mén_{total}}$)
- 3 008 ménages avec 1 voiture ($Nb_{mén_1}$)
- 2 317 ménages ayant 2 voitures ou + ($Nb_{mén_{2+}}$)
- Nb moyen de voitures des ménages multimotorisés dans l'agglomération centrale : 2,2 ($Nb_{VP_{mén_{2+}}}$)

Le taux de motorisation moyen est donc de **1,37** voiture par ménage ($\frac{3\,008 + 2,2 * 2\,317}{5\,918}$)

Le niveau de **la norme plancher que le PDUIF recommande au PLU de ne pas dépasser** est donc de **2,05** places par logement (= 1,37*1,5).

Pour rappel, le Code de l'urbanisme s'impose dans certains cas, nonobstant toute disposition du PLU(i) :

Article L151-35

Pour les constructions destinées à l'habitation :

- logements locatifs financés par un prêt de l'Etat
- logements locatifs intermédiaires
- établissements de personnes âgées
- résidences universitaires



Il ne peut être exigé la réalisation de plus de :

- 1 aire de stationnement par logement
- 0,5 aire par logement à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de TCSP dès lors que la qualité de la desserte le permet

Article L151-36

Pour les constructions destinées à l'habitation :

- autres que celles citées ci-contre



Il ne peut être exigé la réalisation de plus de :

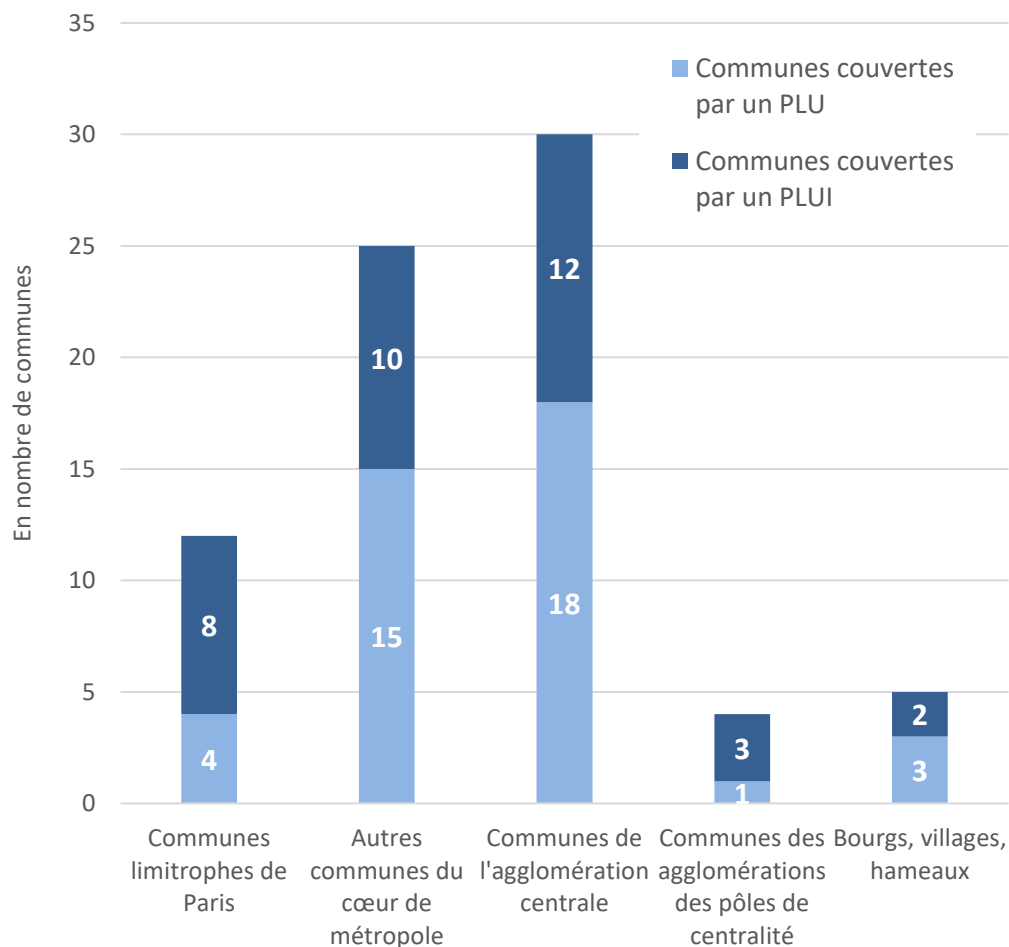
- 1 aire de stationnement par logt à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de TCSP dès lors que la qualité de la desserte le permet

La norme recommandée par le PDUIF s'applique en principe :

- pour les constructions destinées à l'habitation non spécifiques (autres que celles citées dans l'article L151-35 du Code de l'Urbanisme)
- situées à plus de 500 mètres d'une gare ou station de TC**
- situées à proximité des TC lorsque la norme PDUIF est plus contraignante** que celle imposée par le Code de l'urbanisme (c'est-à-dire inférieure à 1 place / logt)

Un échantillon de 76 communes sélectionnées pour évaluer le respect de la recommandation logement du PDUiF

Localisation des communes évaluées



35 communes prises en compte dans un PLUi

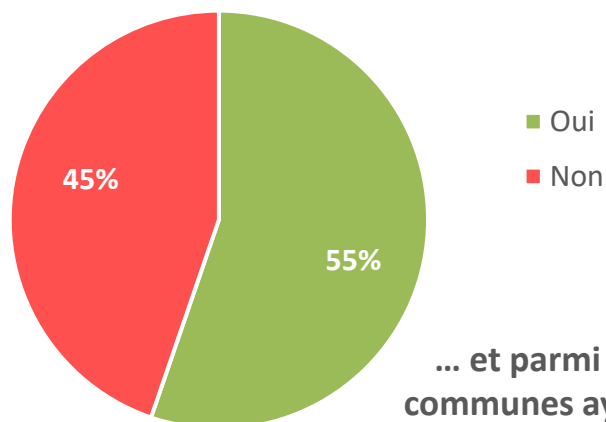
- Plaine Commune (9) : Aubervilliers, La Courneuve, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Villetaneuse
- Est Ensemble (9) : Bagnolet, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Pantin, Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec, Romainville
- Val d'Europe Agglomération (2) : Chessy, Serris
- Saint-Quentin-en-Yvelines (4) : Guyancourt, La Verrière, Montigny-le-Bretonneux, Trappes
- Grand Paris Seine et Oise (11) : Epône, Gargenville, Guerville, Guitrancourt, Hardricourt, Les Mureaux, Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville, Meulan-en-Yvelines, Poissy, Rosny-sur-Seine

Focus

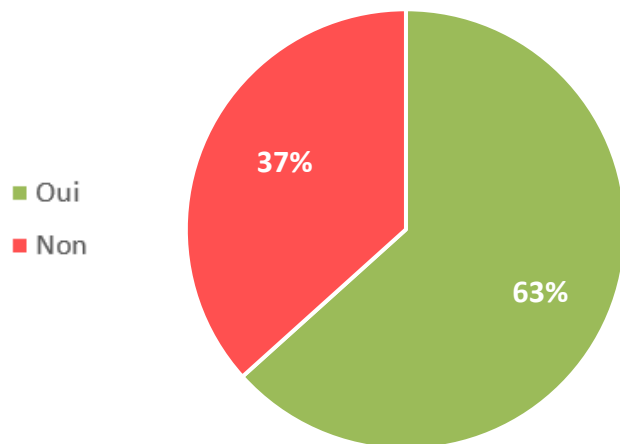
- une zone urbaine, de type centre-ville, multifonctionnelle située près d'une gare ou station de TC structurante actuelle
- une zone éloignée des TC
- ou bien les dispositions communes

Seules 55% des communes de l'échantillon respectent la recommandation du PDUIF dans les logements neufs sur l'ensemble de leur territoire

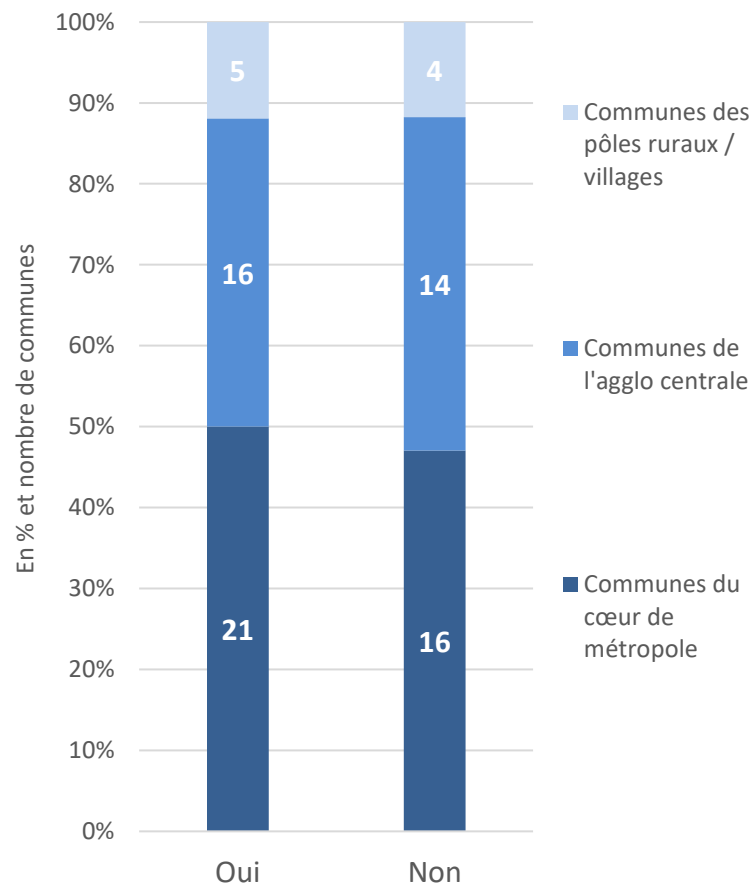
Respect de la recommandation
parmi les 76 communes de
l'échantillon ...



... et parmi les 60 de ces
communes ayant fait l'objet
d'un avis d'ÎDFM

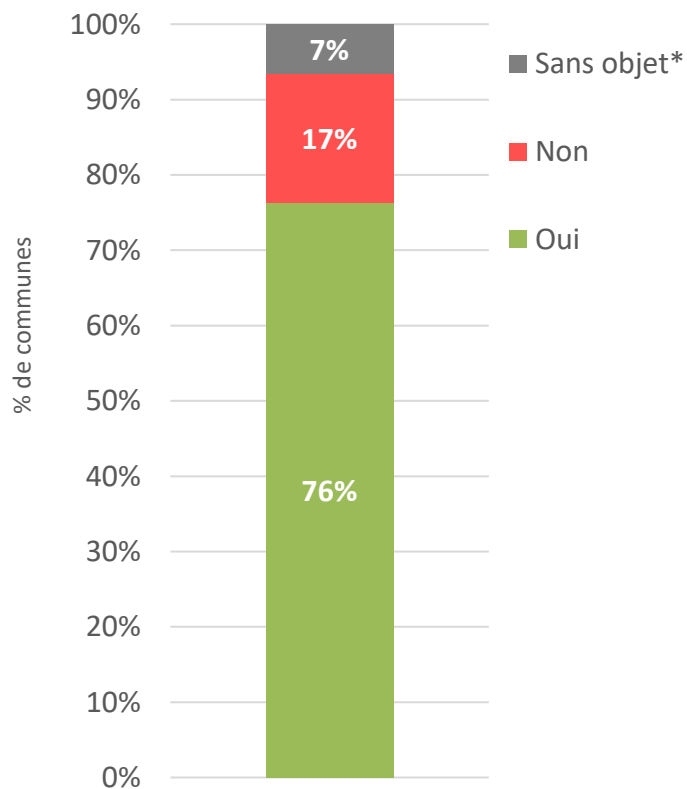


Pas de lien apparent avec la localisation
géographique de la commune



En revanche, plus de 80% respectent la limite à la norme plancher prescrite par le Code de l'urbanisme dans les zones situées à proximité des TC

Respect de la limitation de la norme plancher imposée par le Code de l'urbanisme à proximité des TC



* Pas de TC structurant

- L'article L151-36 du Code de l'urbanisme impose, nonobstant toute disposition du PLU(i), une norme plancher « maximale » de 1 place par logement si la qualité de la desserte TC le permet.
- La plupart des communes qui respectent la limitation de la norme plancher imposée par le CU rappellent aussi l'article L151-36 du Code de l'urbanisme dans le règlement du PLU(i).
- Dans certains cas, lorsque le taux de motorisation des ménages est très faible (0,67 voiture par ménage dans la commune), le PDUIF recommande une norme de stationnement encore plus exigeante, **inférieure à 1 place par logement** :
 - Peu de communes de l'échantillon sont dans ce cas (12).
 - Parmi elles, 8 communes prescrivent une norme PLU(i) inférieure au niveau minimal recommandé par le PDUIF (*norme plancher PLU(i) la plus contraignante : 0,5 place par logement*).

3.2. Thèmes abordés

- Echanges autour des résultats présentés
- Retours d'expérience des EPT et des EPCI sur :
 - la prise en compte des normes de stationnement PDUIF (difficultés, leviers)
 - le passage de normes communales uniques à intercommunales partagées
 - les leviers et outils mobilisés (dispositions communes, OAP, ...)
- Propositions d'évolution des normes de stationnement auto du PDUIF pour une meilleure déclinaison dans les PLUi



EVALUATION

2010-2020

pdu
Île-de-France



Merci de
votre attention

