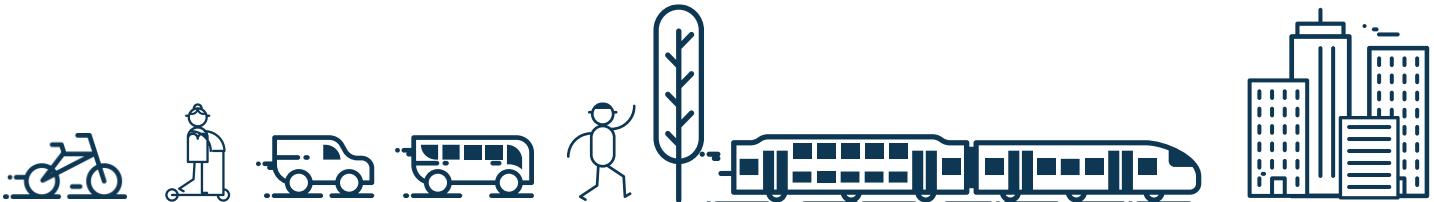


GUIDE POUR L'INTEGRATION DES ENJEUX DE MOBILITES DANS LES PLU/PLUi

Novembre 2025

(sur la base du Plan des Mobilités d'Ile-de-France (PDMIF) approuvé le 24 septembre 2025)



Sommaire

Introduction : Rappel du cadre réglementaire des mobilités en Ile-de-France

1- Les transports et les déplacements dans les documents constitutifs du PLU

2- Recommandations sur la prise en compte de la thématique « transports et mobilités » ...

- Aménager une ville plus favorable au développement des mobilités durables
- La prise en compte des modes actifs dans la construction de l'espace public
- Le stationnement des vélos
- Le stationnement des véhicules motorisés
- Les réservations nécessaires pour les infrastructures de transport à créer
- Le transport des marchandises et les livraisons en ville
- Limitation des nuisances liées aux infrastructures de mobilités

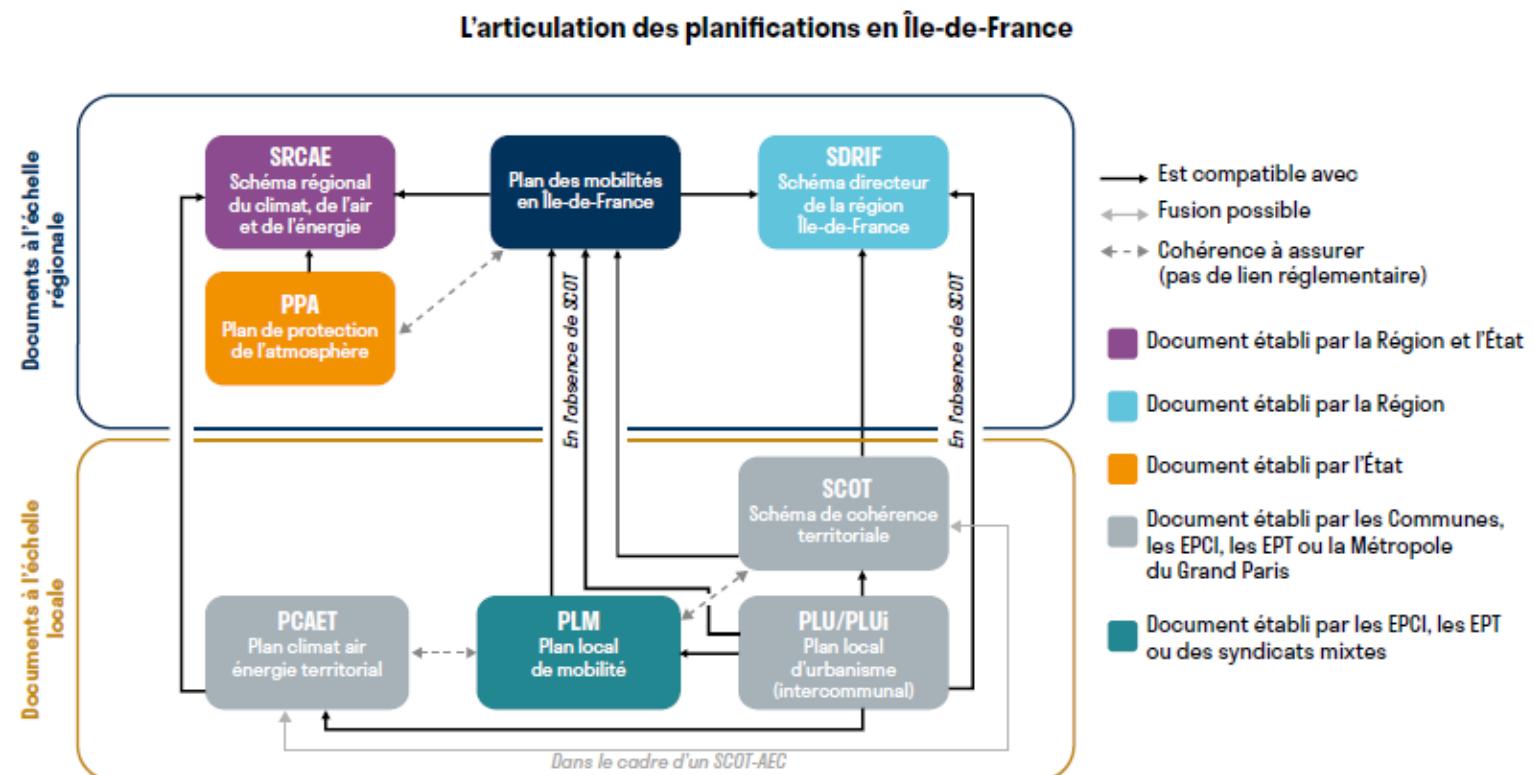
Introduction :

Cadre réglementaire des mobilités en Ile-de-France



Rappel du cadre réglementaire des mobilités en Ile-de-France

- Les documents d'urbanisme établis à l'échelle locale (Schémas de cohérence territoriale, **Plans locaux d'urbanisme**, les plans locaux de mobilité) doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le Plan des Mobilités en Ile-de-France (PDMIF) approuvé le 24 septembre 2025 par le conseil régional d'Ile-de-France (art. L. 1214-10 du code des transports) : [Lien vers le PDMIF adopté en Conseil Régional](#)
- Même en présence d'un SCOT, le PLU doit être compatible, en Ile-de-France, avec le PCAET et le Plan Local de Mobilité (PLM) lui-même compatible avec le plan de mobilité régional.



→ **La prise en compte du PLM (et à travers lui, du PDMIF) dans le PLU est certes une obligation légale, mais elle est aussi une nécessité. Elle permet en effet d'éclairer les choix à faire dans le cadre du PLU en matière d'aménagement ou de développement d'un territoire, au regard des modalités de desserte, des déplacements des biens et des personnes et des enjeux supra-communaux.**

→ Cas des PLU sur un territoire couvert par un Plan Local des Mobilités (PLM)

Les Plans Locaux des Mobilités (PLM) sont :

- une **spécificité francilienne**, définie par l'article 1214-30 du code des transports.
- une **déclinaison locale du Plan des Mobilités en Ile-de-France (PDMIF)** susceptibles de le compléter en précisant son contenu à l'échelle locale.
- élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte.

Les 31 communes comprises dans le périmètre du SIEMU sont couvertes par le **PLM de Marne-la-Vallée 2023-2027** approuvé lors du comité syndical du 12 décembre 2023.

L'article 1214-34 du code des transports prévoit que «**Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de mobilité sont compatibles avec ce dernier. Dans le cas contraire, elles sont rendues compatibles dans un délai de 6 mois (art.R1214-11 du code des transports).** » Les prescriptions et recommandations liées aux PLM peuvent, de façon pertinente, être traduites via la réalisation d'OAP spécifiques aux enjeux transport. A contrario, les OAP du PLUi ne peuvent pas tenir lieu de PLM.



→ Les communes : un rôle majeur pour favoriser une mobilité durable

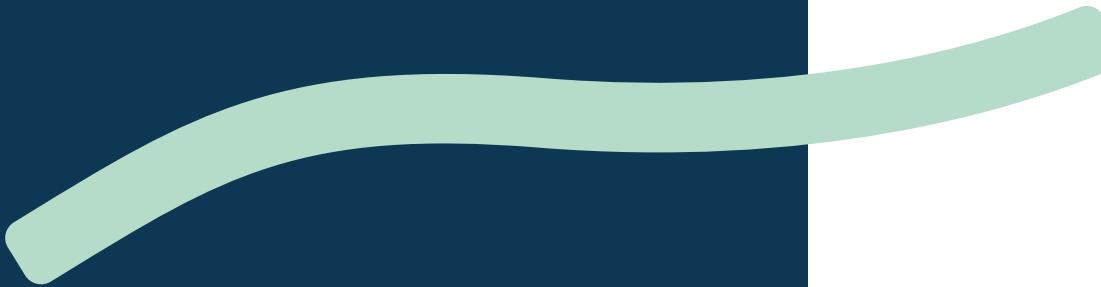
Partenaires locaux incontournables, ce sont des acteurs de proximité détenant la connaissance des enjeux du territoire ainsi que des maîtres d'ouvrages impliqués dans la mise en œuvre du plan d'actions du PLM sur plusieurs volets :

- Partage de l'espace public
- Politique cyclable
- Résorption des points durs et accessibilité du réseau de bus
- Stationnement et sécurité routière
- Mobilité scolaire
- Transport de marchandises
- ...

Par son caractère opposable, la rédaction des PLU constitue un levier majeur permettant d'influencer sur la construction de l'espace urbain et donc sur les conditions d'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle.

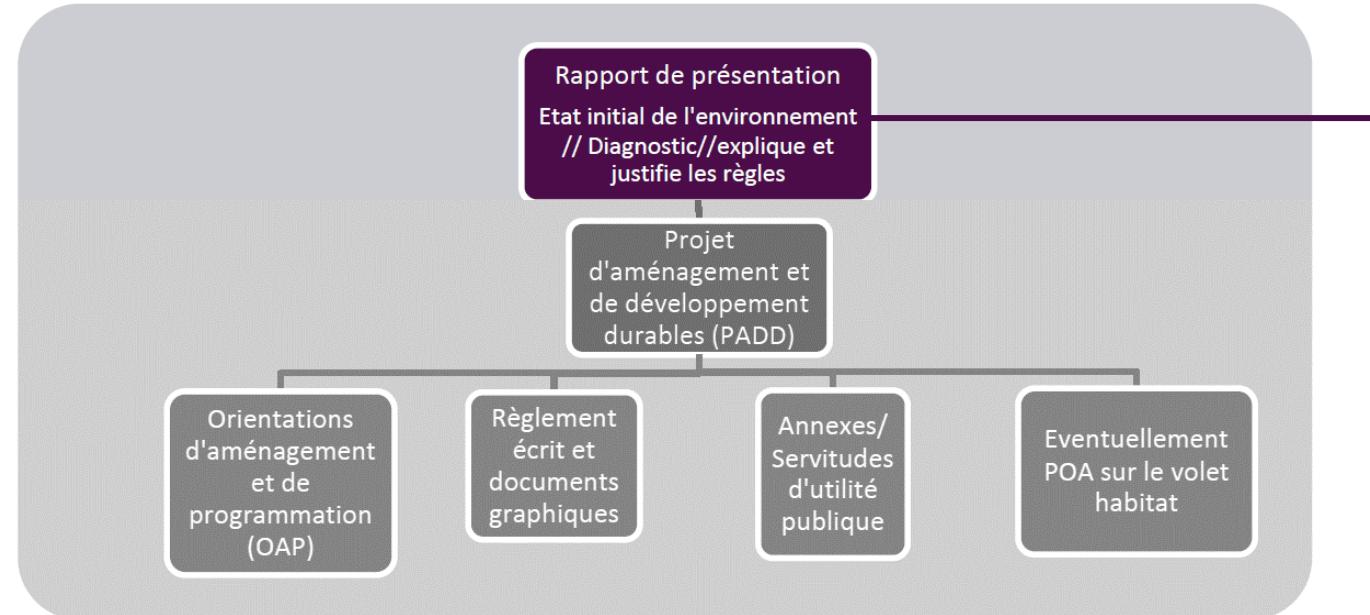
Ce guide a donc vocation à accompagner les communes dans la prise en compte du PDMIF approuvé en 2025, du PLM de Marne-la-Vallée mais également des règlementations les plus récentes et des nouveaux enjeux de mobilités lors de l'élaboration ou de la révision de leur PLU.

1 - Les transports et les déplacements dans les documents constitutifs du PLU



Le Rapport de présentation

Plan local d'urbanisme et PLUi en Ile-de-France



Il est préconisé que le rapport de présentation du PLU comporte **un diagnostic** recensant :

- les besoins en matière de transport de personnes et de marchandises
- les capacités de stationnement (véhicules motorisés, hybrides et électriques, de vélos, parcs ouverts au public et possibilités de mutualisation)

+ éventuellement, une **présentation de l'ensemble des modes de déplacements existants et à venir** (marche à pied, vélo, réseau de transport collectif, aires de covoiturage, borne de vélo libre de service...) à une échelle pertinente en fonction de l'accroche de ces modes de déplacement dans le territoire

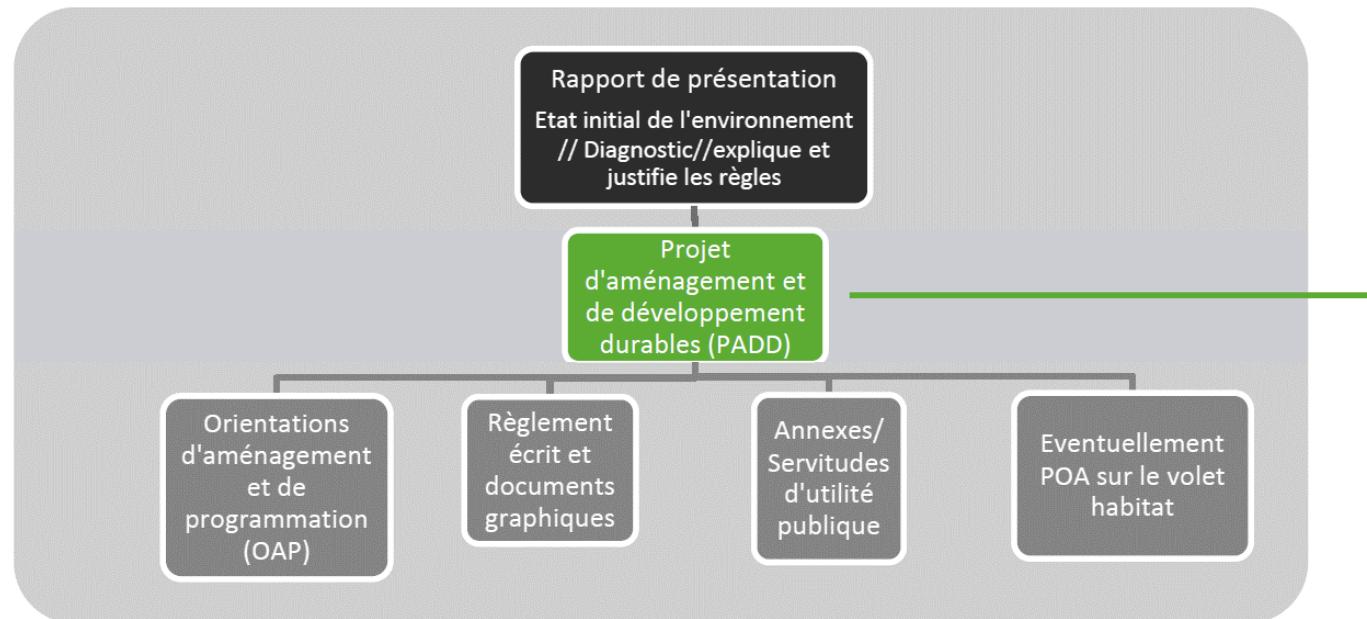
Dans la partie « **justifications** » :

- Choix effectués dans le PADD en termes d'aménagement urbain*, d'aménagement de l'espace public et de la voirie, de politique de stationnement : mettre en évidence la manière dont les choix opérés favorisent le report des déplacements de personnes et de marchandises (livraisons, logistique) vers des modes plus respectueux de l'environnement.
- Choix du zonage, du règlement et des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) : Décliner et justifier la manière dont ces documents s'appuient sur les grandes orientations du PADD.
- Choix en matière de stationnement : ce chapitre doit préciser en quoi les choix permettent de mettre en œuvre les prescriptions et recommandations inscrites dans le PDUIF.

* localisation des projets urbains et des équipements, objectifs de densification et de mixité des fonctions, etc.

Le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

Plan local d'urbanisme et PLUi en Ile-de-France

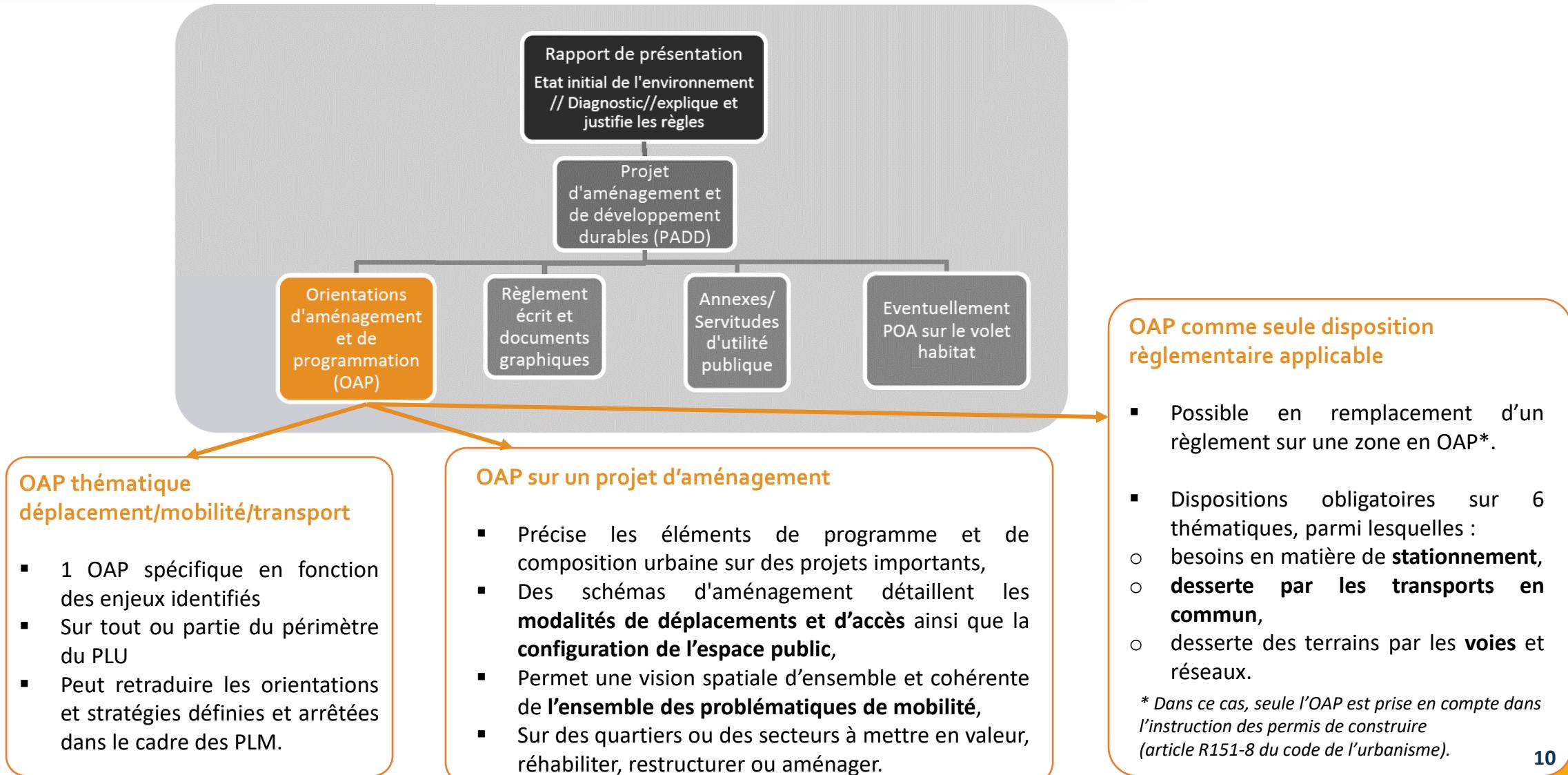


Il est souhaitable que le PADD contienne :

- Une ou plusieurs **orientations spécifiquement dédiées aux transports, aux déplacements et à la mobilité**,
 - des **orientations en matière d'aménagement du territoire** intégrant les contraintes et opportunités en termes d'évolutions des conditions de déplacement.
- +
- Un ou plusieurs **documents graphiques** illustrant ces orientations
 - Une **représentation des enjeux de mobilité et de transports à différentes échelles** pour traduire au mieux la prise en compte des enjeux du territoire concerné.

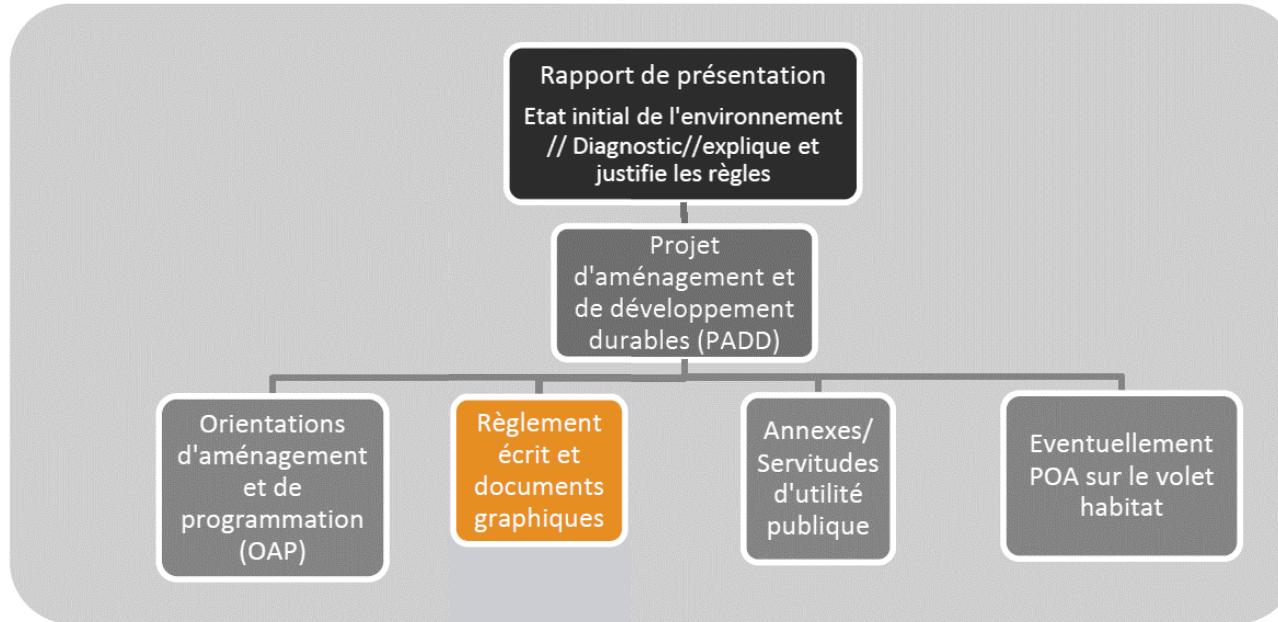
Les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Plan local d'urbanisme et PLUi en Ile-de-France



Le Règlement

Plan local d'urbanisme et PLUi en Ile-de-France

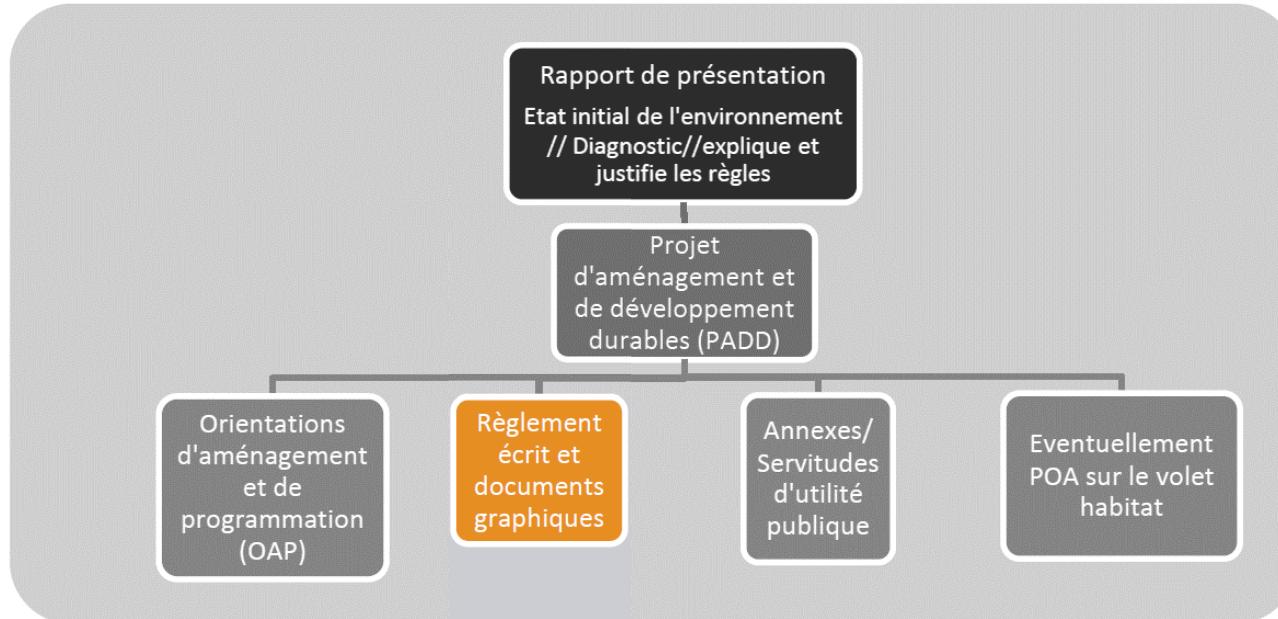


Le règlement, en lien étroit avec le plan de zonage et/ou les OAP, peut comprendre, selon les cas, des **prescriptions spécifiques en lien direct avec les actions du PDUIF** :

- Imposer une **densité minimale de constructions dans des secteurs (à délimiter)** situés à proximité des transports collectifs, existants ou programmés ;
- Rappeler les **normes de stationnement** à respecter pour les opérations neuves ;
- Préciser 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 151-41 du code de l'urbanisme).

Le plan de zonage

Plan local d'urbanisme et PLUi en Ile-de-France



La définition du zonage tient 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 faire apparaître :

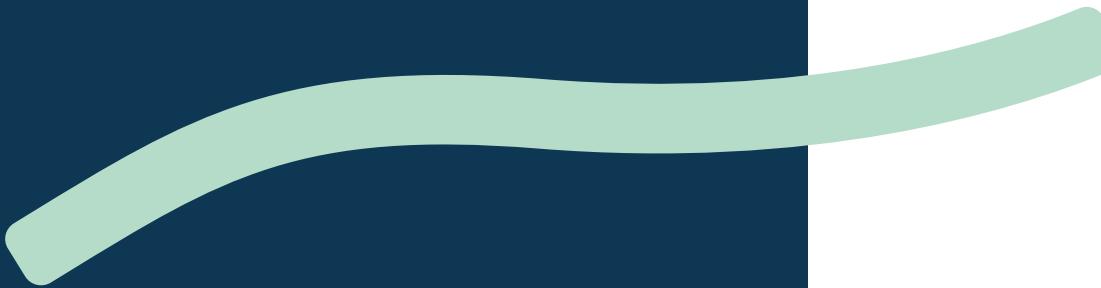
1) Les périmètres, tels que délimités par le PDUIF, à l'intérieur desquels (*R123-11 du code de l'urbanisme*) :

- les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux,
- le PLU fixe un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

2) Les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics en précisant leur destination et les collectivités, services et organismes publics bénéficiaires. (*R151-48 du code de l'urbanisme*).

2- Recommandations sur la prise en compte de la thématique « transports et mobilités »

...



2- Recommandations sur la prise en compte de la thématique « transports et mobilités » ...

- Aménager une ville plus favorable au développement des mobilités durables
- La prise en compte des modes actifs dans la construction de l'espace public
- Le stationnement des vélos
- Le stationnement des véhicules motorisés
- Les réservations nécessaires pour les infrastructures de transport à créer
- Le transport des marchandises et les livraisons en ville
- Limitation des nuisances liées aux infrastructures de mobilités

Aménager une ville plus favorable au développement des mobilités durables





Aménager une ville plus favorable au développement des mobilités durables

Le plan des mobilités en Île-de-France

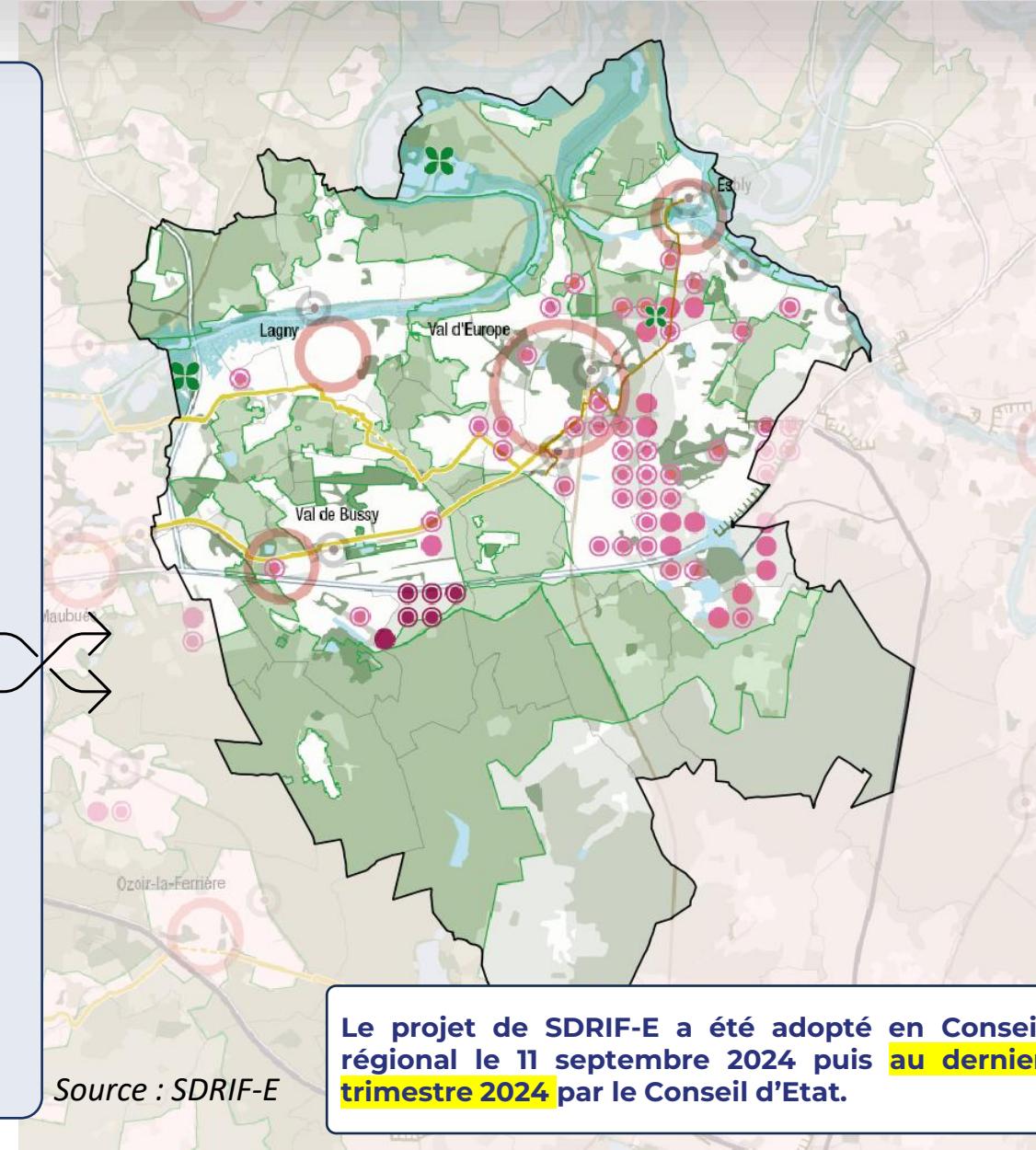
ENJEUX ET OBJECTIFS

○ Cadre posé par le SDRIF :

Un modèle de région-capitale plus sobre, plus verte, polycentrique et résiliente, grâce notamment à des modes de transport robustes, décarbonés et de proximité

3 axes majeurs :

- Renforcer une offre de transport intermodale et polycentrique
- Décarboner les transports
- Accorder une nouvelle priorité aux mobilités actives



ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

- Polarité constituée d'une ou plusieurs communes
- Sector d'urbanisation préférentiel (pastille entière ; demi-pastille)
- Sector de développement industriel d'intérêt régional (pastille entière ; demi-pastille)
- Sector de développement à proximité de la gare
- Encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional
- Sanctuariser l'armature verte

PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DÉVELOPPER LA NATURE EN VILLE

- Préserver l'espace agricole
- Préserver l'espace boisé et les autres espaces naturels
- Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs
- ✕ Créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional

PRÉSERVER DES RISQUES NATURELS

- Zone pouvant présenter un risque d'inondation

COMPLÉTER LE RÉSEAU DE TRANSPORT EXISTANT

- Transport collectif
 - Projet de gare
 - Tracé
 - Principe de liaison
 - Franchissement
- Réseau ferré
- Métro
- Transport en site propre, câble, navette fluviale
- Transport routier
 - Opération sur le réseau national
 - Opération sur un axe d'envergure régionale
- Projet Vélo Île-de-France
- Aménagement fluvial



Aménager une ville plus favorable au développement des mobilités durables

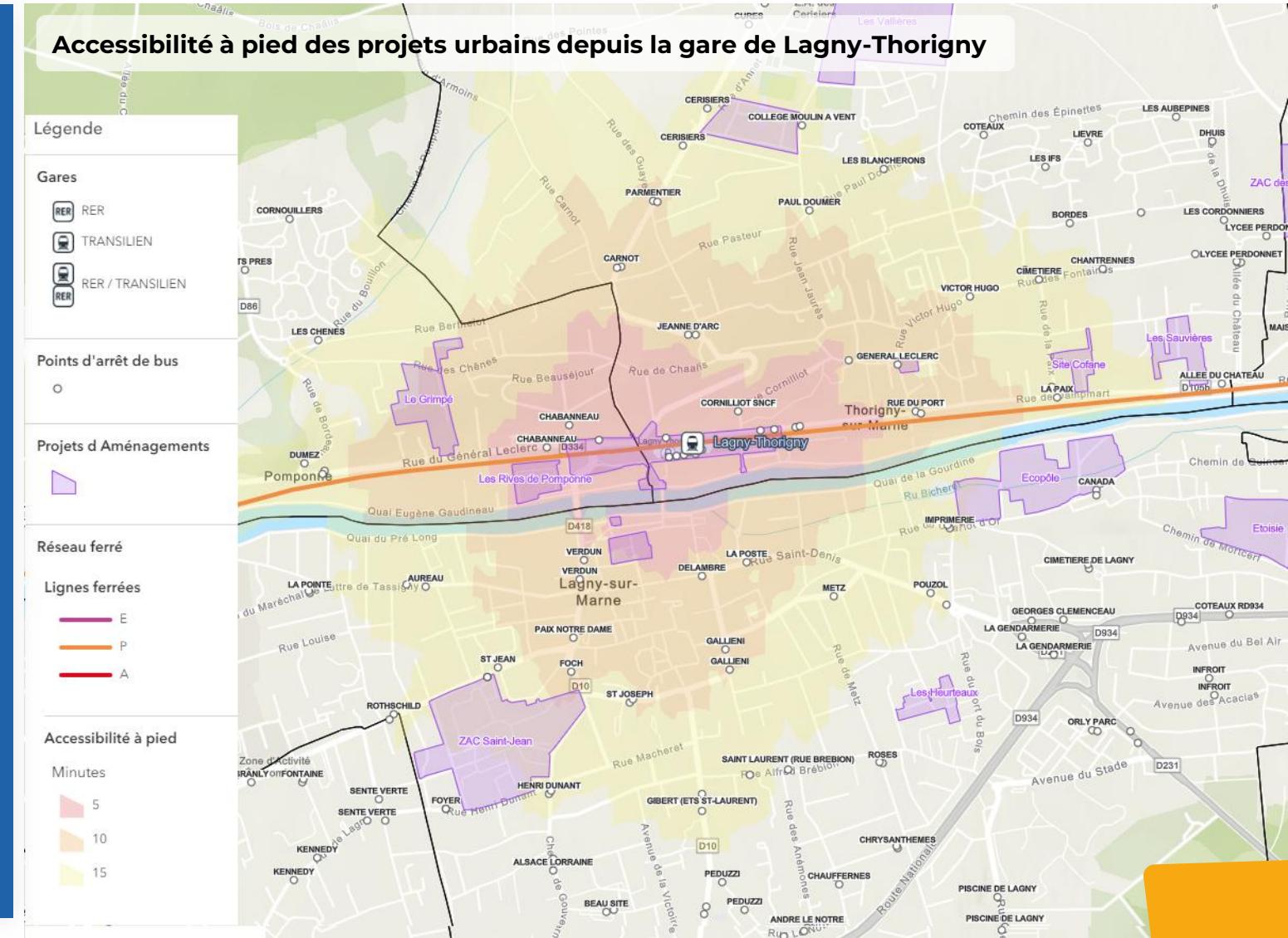
DENSIFIER AUTOUR DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS EXISTANTS (1/2)

L'urbanisation doit se dérouler prioritairement à proximité des infrastructures et services de mobilité existants.

La stratégie d'urbanisation, comme les stratégies résidentielles des habitants, doit tenir compte des aménités déjà existantes et du contexte local.

Pour rappel, les moyens financiers alloués à la desserte en transports en commun ou à la réalisation de liaisons cyclables, bien que relevant du service public, ne sont pas extensibles et sont souvent arbitrés et attribués de manière à répondre aux besoins du plus grand nombre.

A l'heure actuelle, les secteurs moins denses où les besoins de mobilité sont plus diffus ne peuvent donc pas bénéficier du même niveau d'offre que les zones plus denses.





DENSIFIER AUTOUR DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS EXISTANTS (2/2)

La densification repose sur les leviers suivants :

- La définition de **normes imposant une densité minimale de construction** (article L151-26 du code de l'urbanisme) dans les quartiers identifiés dans le PADD comme présentant des opportunités de densification.
- La **composition d'un front bâti continu ou semi-continu**, qui permet de créer un « effet de rue » en imposant :
 - l'implantation des constructions en limite de la voie, quand celle-ci est suffisamment large ;
 - l'implantation des constructions sur une limite séparative latérale, ou les deux, à l'exception des terrains situés à l'angle de deux voies;
- **Une emprise au sol importante**, voire sans limitation, notamment dans une bande dont la profondeur est à définir le long des voies principales, ce qui a pour effet d'offrir plus de constructibilité en front de rue qu'en cœur d'îlot.
- Des **hauteurs plus importantes de construction** dans les secteurs situés à proximité des transports en commun.

Enfin, afin d'accompagner la forte densification de certains secteurs, il peut être opportun de préserver des emprises au profit d'infrastructures de transports. La **mise en place de servitudes** pour une durée maximale de 5 ans permet par exemple de faire concorder l'aménagement d'un site et l'arrivée d'une nouvelle offre en transport en commun (site propre bus, nouvelle gare routière, arrêts..).

Attention, néanmoins, au droit de délaissement (achat de terrain en cas de mise en demeure d'acquérir de la part d'un propriétaire foncier concerné) qui, s'il n'est pas honoré par la collectivité, fait automatiquement tomber la servitude. Il est donc important de tenir compte des capacités financières de la collectivité au moment de les mettre en œuvre.



Aménager une ville plus favorable au développement des mobilités durables

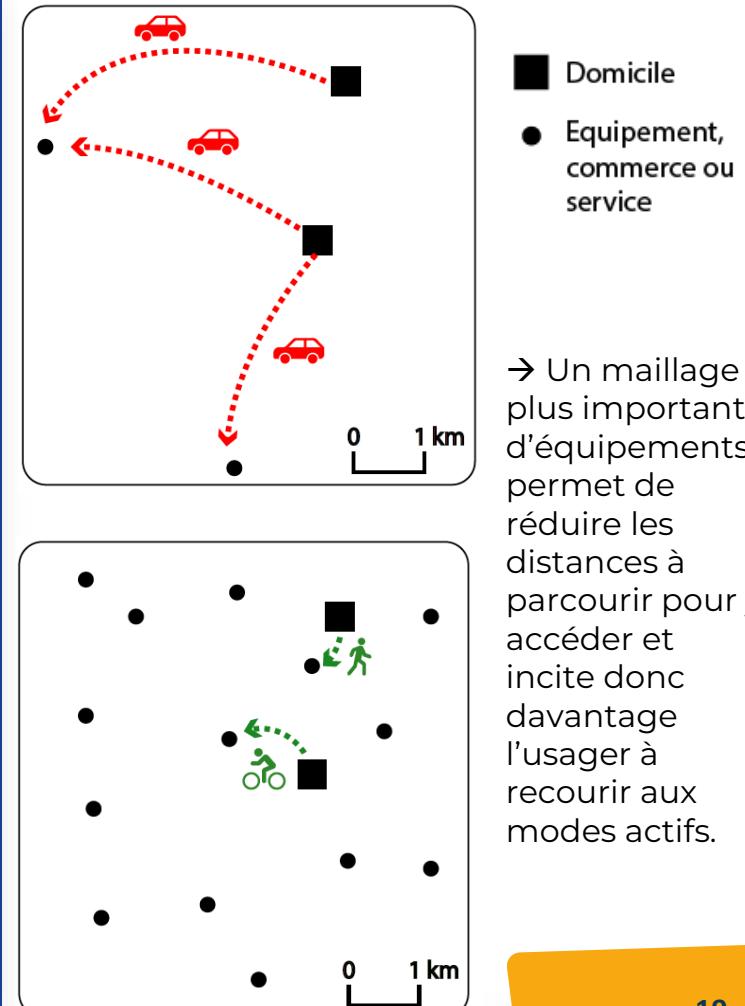
REDUIRE LES BESOINS EN DEPLACEMENTS MOTORISES (et donc de stationnement aux abords des pôles générateurs de déplacements)

Un **meilleur maillage en équipements, services ou commerces** contribue à réduire la longueur des déplacements au profit d'une ville plus compacte, et donc plus favorable à l'usage des modes actifs dans les trajets du quotidien (achats, loisirs, promenade).

Une plus grande **mixité fonctionnelle** permet de répondre à cet impératif, en :

- Autorisant les différentes destinations des sols (logements, commerces, artisanat, équipements d'intérêt collectif notamment), dans les pôles de centralité et le long des axes bien desservis en transports en commun.
- Interdisant le changement de destination des locaux dédiés au commerce ou à l'artisanat situés en rez-de-chaussée le long de linéaires de protection du commerce et de l'artisanat

Enfin, la recherche d'**un meilleur équilibre population/emploi** sur la commune et les communes voisines permet, au moins en partie, de réduire les distances à parcourir pour les trajets domicile – travail et donc de limiter le recours à la voiture individuelle.



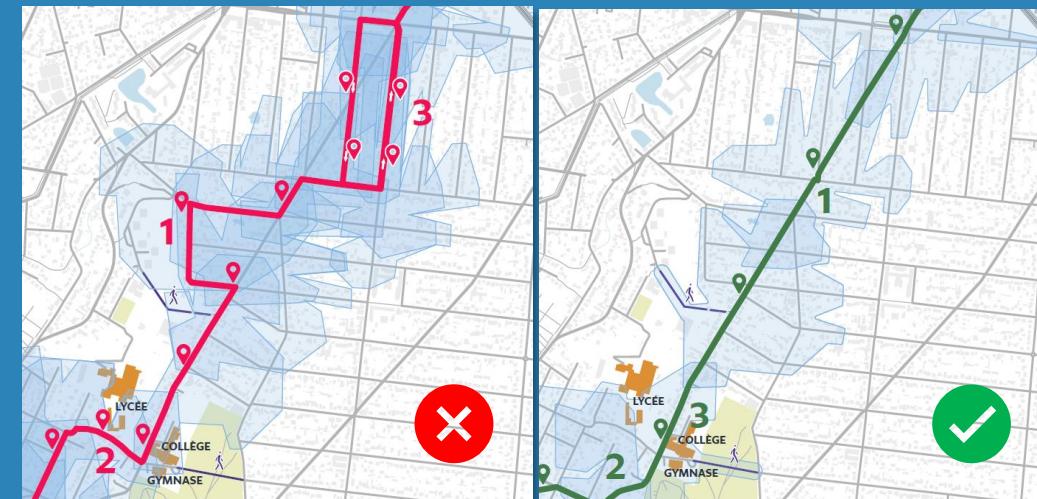


OPTER POUR DES FORMES URBAINES COMPATIBLES AVEC LA DESSERTE ENVISAGEE A TERME

Il est indispensable de bien **anticiper la vocation des futures voiries** lors de l'élaboration des projets de nouveaux quartiers, afin de ne pas obérer le passage d'un bus, si cela est souhaité à terme.

Un quartier destiné à recevoir une desserte en bus doit, dans la mesure du possible, répondre aux critères suivants :

- o Une voie suffisamment large **de 3m50, soit 6,50 à 7 m minimum dans le cas d'une voie à double sens.**
- o Un plan de circulation favorable à une desserte efficace :
 - **éviter les sens uniques** impliquant une dissociation des sens aller et retour,
 - **Exclure les schémas viaires tortueux ou en boucle** induisant des détours chronophages,
 - **Les secteurs apaisés en tissu résidentiel n'ont également pas forcément vocation à accueillir une desserte bus structurante** induisant un trafic parfois jugé trop important par les riverains.



Source : Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers - IDFM

Une desserte en transport collectif efficace participe à l'attractivité d'un quartier, à sa quiétude, à son environnement !



SYNTHESE : Aménager une ville plus favorable au développement des mobilités durables

Traduction dans les documents constitutifs du PLU



Rapport de présentation

Identification des **opportunités de développement urbain** (repérage des sites potentiels, répartition des différents modes d'occupation du sol, analyse de la mixité fonctionnelle au sein des quartiers).

Recensement des **atouts et contraintes en matière de mobilité durable** :

- desserte en transports en commun et par le réseau routier (hiérarchisation du réseau et niveau de saturation),
- pratique des modes actifs dans les secteurs identifiés (repérage des coupures urbaines, du relief dissuasif).



PADD

Description des **secteurs retenus** pour la densification (centralités urbaines à créer, maintenir ou renforcer) et des **secteurs à préserver**.

Rappel des **projets urbains ou transports en cours ou à venir**

Précision de la **programmation prévisionnelle** des opérations d'aménagement

Définition des **principes à suivre concernant les formes et les fonctions urbaines**, pour favoriser les conditions d'usage des modes alternatifs à la voiture.



OAP

Préciser les attentes en matière de :

- Destination (mixité fonctionnelle)
- Intermodalité (localisation des équipements à réaliser)
- Densité (nbre de logement ou seuil minimal /ha)
- Forme des bâtiments (alignements)
- Hauteur maximale des constructions
- Voiries créées ou requalifiées (principes de liaisons, tracés..).



Règlement :

- Mesures en vue d'**autoriser ou de préserver les différentes fonctions urbaines**
- **Normes imposant une densité minimale de construction** dans les quartiers identifiés comme présentant des opportunités de densification.
- **Normes visant à favoriser des formes urbaines** favorables à une densification

Plan de zonage :

- Définir **linéaires de protections du commerce et de l'artisanat**
- Préciser les **alignements** spécifiques à respecter par rapport à la voie,
- Définir des **servitudes** et d'**emplacements réservés** pour la réalisation d'opérations futures aux abords des axes de transports collectifs structurants



EXEMPLES D'ARTICLES DE PLU EXISTANTS

« Mieux articuler développement urbain et offre de mobilité :

- Penser l'implantation des équipements destinés à recevoir du public, y compris fragile / en attente de services / peu motorisé, à proximité des lignes de dessertes transport en commun à haute cadence,..»

> PLU Valence



Figure 1: Extrait du plan de zonage Montreuil-Beaumont (source : plan local d'urbanisme intercommunal d'Est Ensemble)

Plan de zonage de Montreuil montrant l'emplacement réservé de la ligne T1 de son tramway et des aménagements annexes (quadrillage ERD3)

> Plan de zonage PLU-Paris Est Ensemble (source : CEREMA)

« Favoriser une intensification urbaine de qualité, essentiellement sous forme de renouvellement urbain, le long des axes T.C.S.P., tout en satisfaisant aux besoins de mixité sociale et fonctionnelle de la ville.

Sur l'ensemble du corridor de 300 mètres de part et d'autre des axes T.C.S.P. : généraliser une simplification et une homogénéisation des vocations et règles de constructibilité des différents secteurs traversés »

> OAP Intensification urbaine et TCSP – PLU de Nîmes

« La hiérarchisation du réseau de voiries s'appuie sur différentes catégories de voies ; celles-ci correspondent à des rôles différents dans le système global de déplacement, indépendamment du mode de gestion : [...]

Il est donc demandé que tout projet urbain s'inscrive dans cette hiérarchie, qu'il soit compatible notamment dans son fonctionnement par rapport aux flux existants et à venir, avec le passage des bus si une ligne existe, avec un itinéraire cyclable ».

> OAP Mobilité – PLUi La Rochelle

« La mixité des fonctions est un enjeu important de la Ville reprise dans son PADD. Des actions ont été prises afin de doter certains secteurs jugés monofonctionnels d'une meilleure diversité de fonctions. En effet, la volonté municipale est de maintenir et renforcer le dynamisme et l'attractivité du territoire en poursuivant une politique de proximité des fonctions et ainsi réduire l'utilisation de la voiture. En termes réglementaires, le PLU traduit cette volonté par une diminution du zonage à vocation purement économique au profit de la zone de mixité UA. »

> Rapport de présentation – PLU du Blanc Mesnil

La prise en compte des modes actifs dans la construction de l'espace public





Le plan des mobilités en Île-de-France

ENJEUX ET OBJECTIFS

Replacer les modes actifs au cœur des politiques de mobilité :

- Améliorer la marchabilité des villes par une meilleure qualité de l'espace public (accessibilité, mobilier urbain, végétalisation, réduction des nuisances liées au trafic automobile)
- Mieux partager la voirie (hiérarchisation plus cohérente, réduction de la place dédiée à l'automobile au profit des autres modes..)
- Pacification de la voirie (apaisement de la voirie et sécurité des déplacements)
- Résorption des coupures urbaines

DIAGNOSTIC



Identifier les itinéraires piétons et cyclables usuels

Recenser les principaux dysfonctionnements (discontinuités, coupures urbaines, accidentologie).



+ Cartographie des générateurs de déplacements, liaisons piétonnes, aménagements cyclables, zones pacifiées, coupures urbaines, relief défavorable aux modes actifs...

PADD



Définition de principes d'amélioration de la qualité des espaces publics afin de les rendre plus favorables à la pratique des modes actifs.



+ Cartographie des itinéraires piétons et cyclables, zones de modération à renforcer ou créer, coupures urbaines à résorber ou atténuer, espaces publics à mettre en valeur...

OAP



Principes et recommandations d'organisation de la voirie à créer dans les programmes d'extension ou de rénovation urbaine.

REGLEMENT



Prévoir des emplacements réservés pour l'élargissement ou la création de voies publiques.

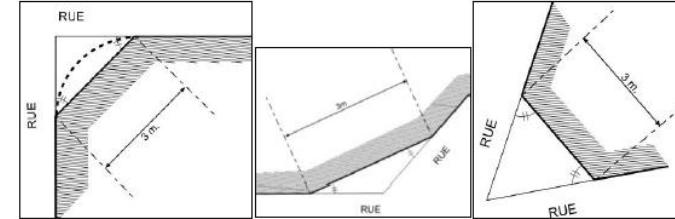


SECURISER LES ITINÉRAIRES DES MODES DOUX

Outre les mesures de sécurité routière reposant sur la limitation des vitesses dans les centres-villes et l'instauration de zones pacifiées, des mesures architecturales et viaires peuvent être inscrites dans les règlements :

- Agir sur **l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques** (article R151-39 du code de l'urbanisme). Ex : pans coupés pour les constructions d'angle afin de dégager une meilleure visibilité au niveau des carrefours et des espaces plus importants pour les piétons, recul des constructions suffisant par rapport à la voirie pour permettre un meilleur partage de l'espace public.
- **l'aspect extérieur des clôtures** (hauteur, transparence, couleurs), dans le souci d'éviter des clôtures trop hautes, et/ou comportant trop de parties pleines (clôtures bordant les sentes piétonnes et les itinéraires cyclables à préserver).
- les **conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public** avec des normes garantissant que la trame viaire soit adaptée aux modes actifs.

→ fixer une largeur minimale pour les voiries à créer, de façon à permettre un partage satisfaisant de l'espace public entre les différents usages



Exemple de prescriptions de pans coupés pour les constructions d'angle
Source : Guide pratique pour la compatibilité des PLU avec le PDUIF – 2016 - IDFIM



Par ailleurs, le SIEMU rappelle qu'au-delà des exigences en matière de trottoirs, la loi prévoit que **des itinéraires cyclables (pistes, bandes, voies vertes, zones de rencontre..) soient prévus à l'occasion de chaque création ou rénovation de nouvelles voiries.** (article L228-2 du Code de l'environnement).



RESORBER LES COUPURES URBAINES EXISTANTES

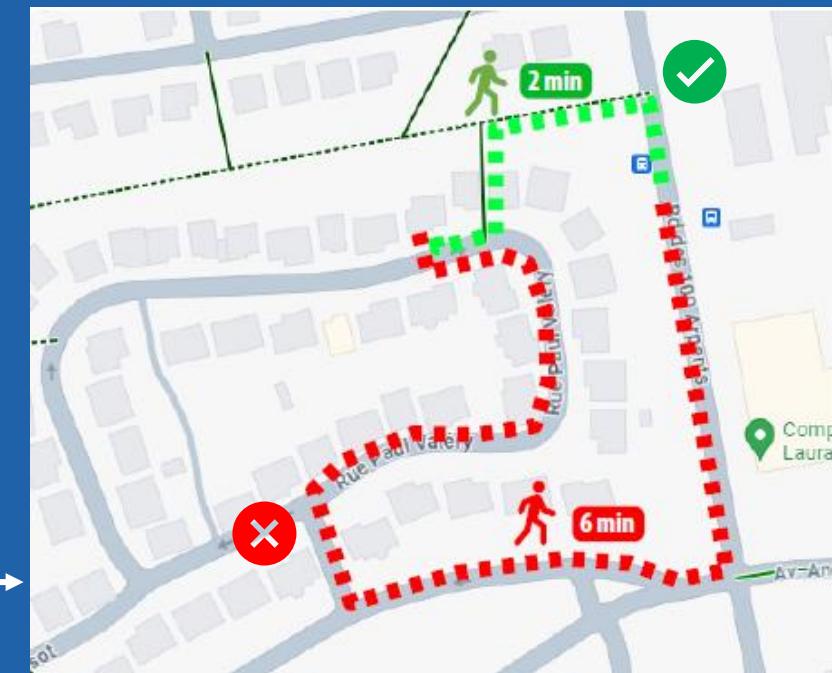
Le traitement des coupures urbaines existantes passe par la constitution d'un **maillage continu et qualitatif de liaisons douces** permettant de sécuriser les trajets des modes actifs. Les schémas directeurs des intercommunalités traitent des points durs cyclables mais des actions sont également à intégrer dans les PLU pour agir à l'échelle communale, notamment pour ce qui concerne les piétons.

FAVORISER DES ITINERAIRES PLUS DIRECTS VERS LES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS DANS LES NOUVELLES OPERATIONS

Dans les futures opérations, la création de **perméabilités** au sein des îlots urbains permet d'éviter les détours dissuasifs et donc d'inciter à l'usage des modes doux :

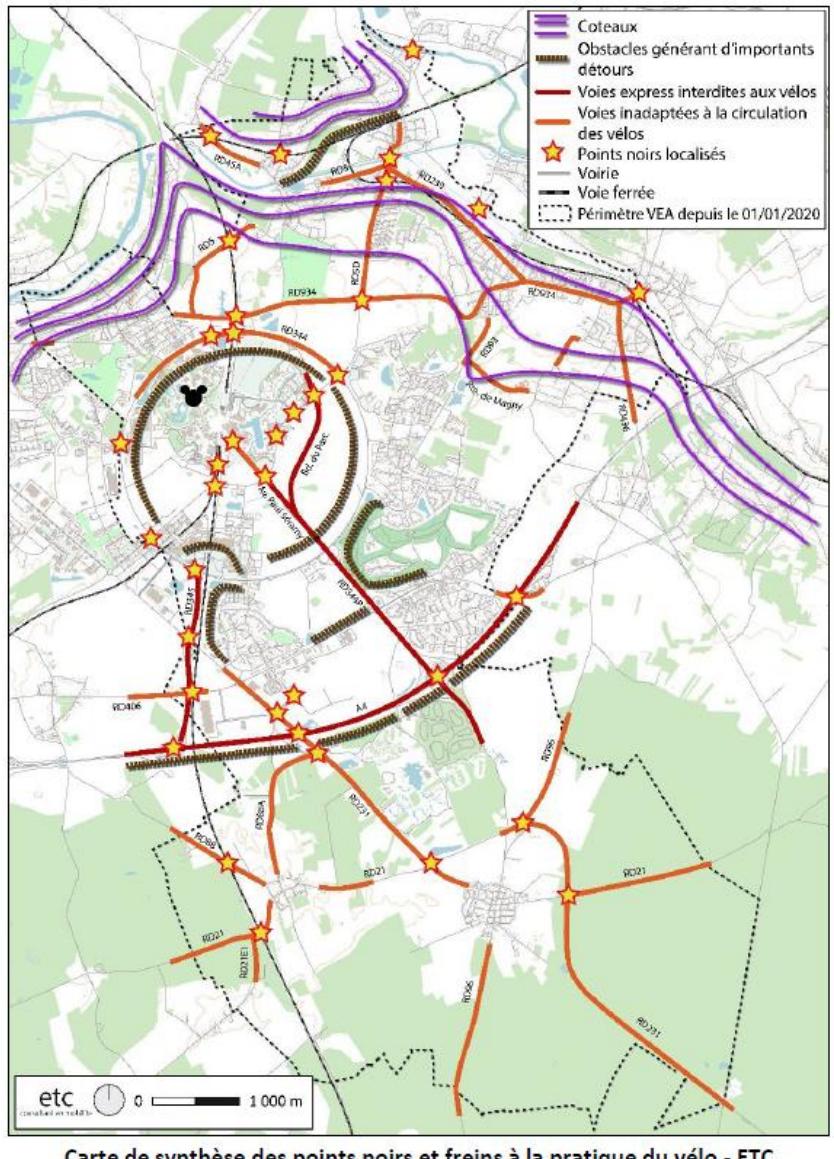
- Interdire les impasses au sein des nouvelles opérations afin d'assurer une perméabilité satisfaisante des îlots
- Créer ou préserver des sentes piétonnes et/ou des itinéraires cyclables (il convient alors de lister les sentes à préserver dans le règlement).

Prévoir des perméabilités au sein des quartiers afin de favoriser l'usage des modes actifs et de faciliter le rabattement vers d'autres modes alternatifs (bus, ferré). →

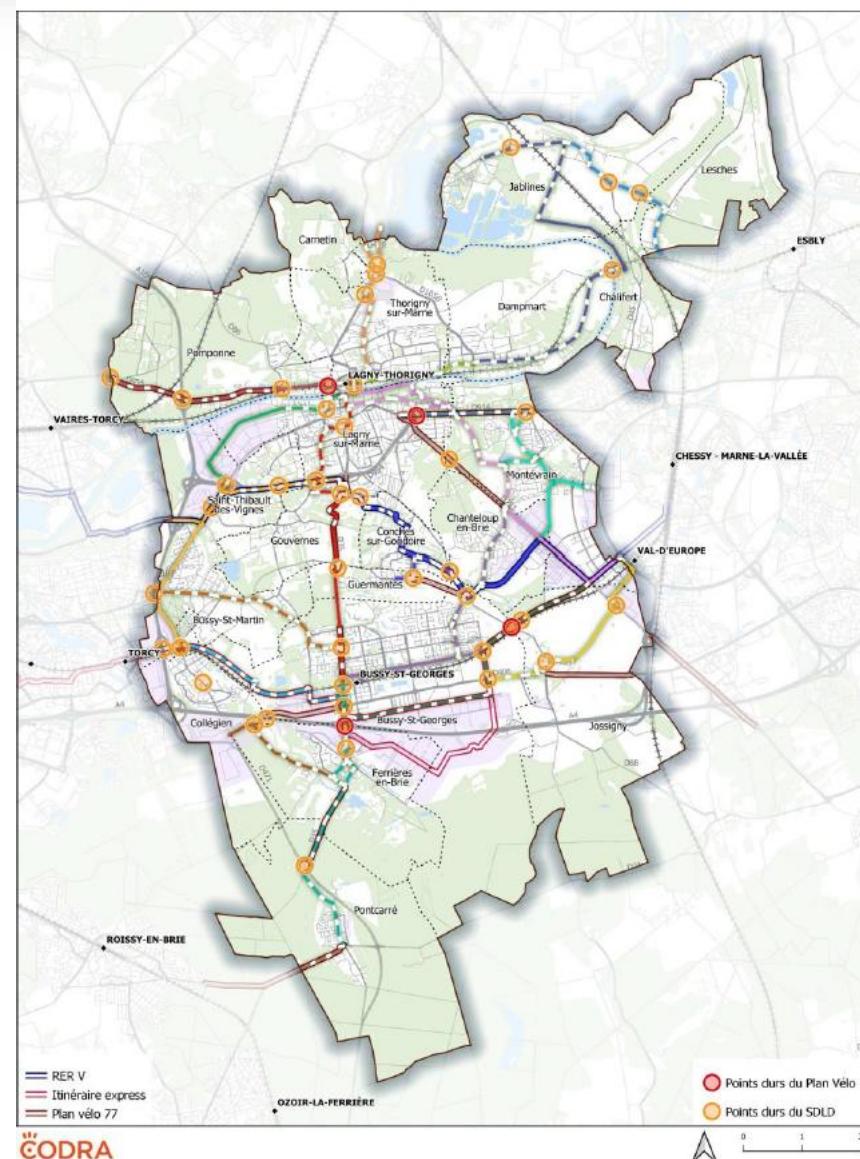




Coupures identifiées par les schémas directeurs intercommunaux.



Source : SDIC VFA



COMMUNIQUE DE PRESSE

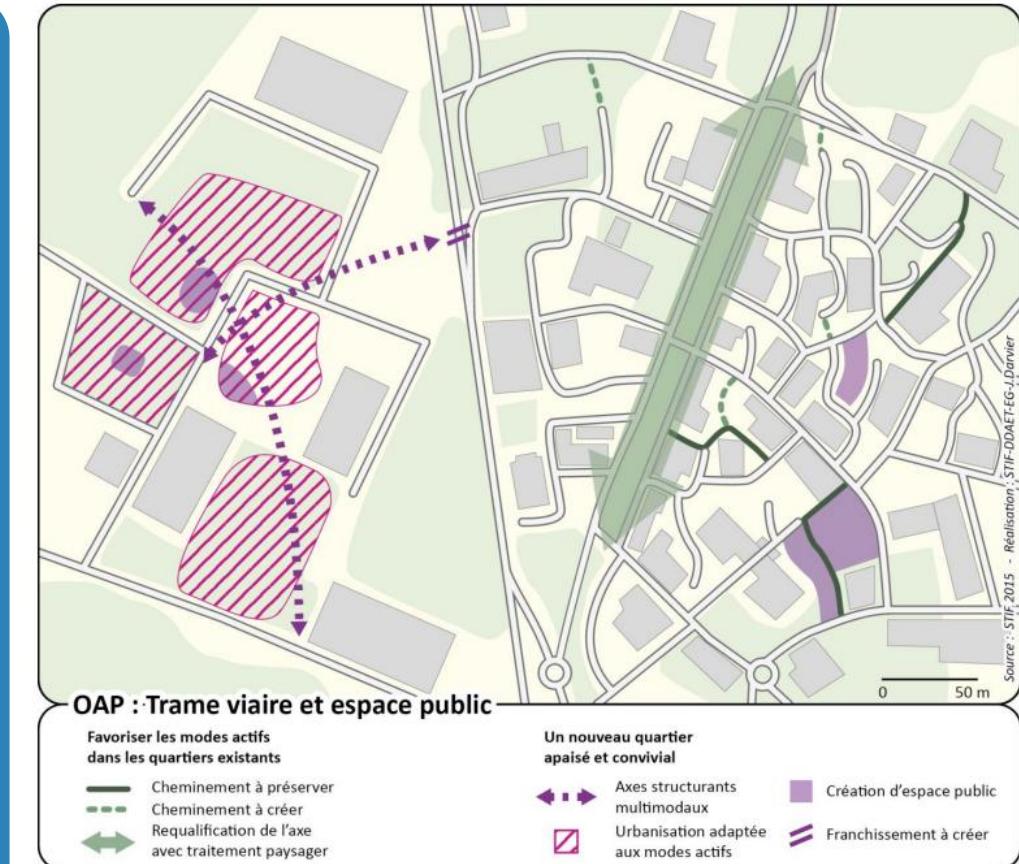


DES ESPACES PUBLICS PLUS QUALITATIFS ET PLUS ATTRACTIFS

Des exigences concernant les espaces libres et les plantations participent, de façon générale, à la valorisation du paysage urbain et encouragent le recours aux modes actifs.

Le **plan de zonage et les OAP** peuvent également :

- comporter des **emplacements réservés** pour la réalisation d'un élargissement de voirie, ou de cheminements piétons ou cyclables.
- faire figurer **les sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables à créer ou conserver** en cohérence avec les articles des règlements de zone (article R151-48 du code de l'urbanisme).
- Enfin, dans les zones d'aménagement concerté, il est possible de repérer et de préciser la localisation et les caractéristiques des **espaces publics à conserver, à modifier ou à créer** (article L151-42 du code de l'urbanisme).



Exemples d'éléments pouvant être utilisés pour la prise en compte des modes actifs dans une OAP

Source : Guide LES MODES ACTIFS ET L'ESPACE PUBLIC DANS LES PLU

Compatibilité des PLU avec le PDUIF – IDFM - mai 2016



EXEMPLES D'ARTICLES DE PLU EXISTANTS

Partage de l'espace public dans les nouvelles extensions urbaines :

« Sauf exception, dans les extensions urbaines, et hors zones 30 et hors zones de rencontre, une part maximale de 50 % du domaine public est réservée aux modes motorisés ».

> OAP Déplacements - Strasbourg Eurométropole

Principes de liaisons piétonnes au sein des nouveaux quartiers :

« Le maillage est organisé en lien avec le tissu urbain existant, en particulier :

- CONTINUITÉ
- [...]
- il limite autant que possible les fonctionnements en impasse, tout particulièrement pour les modes actifs ; l'extension de l'urbanisation doit être envisagée comme traversante à terme,
- le principe de « perméabilité » des îlots sera recherché lors de la définition des projets et ce pour éviter les effets coupures liés au bâti pour rejoindre les équipements publics, les commerces ou une ligne de transport public, ou toute infrastructure de transports, etc.
- il assure des cheminements directs (notamment en modes actifs) vers la centralité urbaine et les pôles de mobilité (notamment vers les arrêts de transports en commun ou axes cyclables structurants définis au schéma directeur cyclable) »

> PLUi La Rochelle

Réservations de nombreuses emprises pour élargir les voies existantes ou compléter le maillage dédié aux modes actifs :

Identifiant	Destination	Bénéficiaire	Surface en ares
11	Aménagement de la rue de l'Etang (largeur 8m)	Commune de Riedisheim	8
12	Aménagement d'une voirie reliant la rue de l'Ecole et la rue de Rixheim (largeur 8 m)	Commune de Riedisheim	8.1
13	Elargissement de la rue des Alliés (largeur 10m)	Commune de Riedisheim	7.7
[...]			
24	Elargissement de la rue des Merles (largeur 8 mètres)	Commune de Riedisheim	17.3
25	Elargissement du chemin des Bûcherons (largeur 8m)	Commune de Riedisheim	40.5
26	Elargissement de la rue des Mimosas (largeur 8m)	Commune de Riedisheim	15.6
[...]			
I	Aménagement d'une liaison piétonne (largeur 5 m) entre la rue de l'Etang et la rue des Narcisses	Commune de Riedisheim	0.9
J	Aménagement d'une liaison piétonne (largeur 1.50 m) entre la rue Gounod et la rue des Anémones	Commune de Riedisheim	3.2
K	Création d'une liaison piétonne (largeur 1.50 m) entre la rue de Rixheim et la rue des Vignerons longeant le cimetière	Commune de Riedisheim	12.6
L	Aménagement de sentiers piétons (largeurs 1.50 m et 3 m) entre le Marxbrennele et la limite intercommunale avec Rixheim	Commune de Riedisheim	24.1
M	Aménagement d'une liaison piétonne existante (1.50 m) entre la rue de Mulhouse et la rue des Pyrénées	Commune de Riedisheim	0.9

> Extrait de l'annexe des emplacements réservés - PLU de Riedisheim

Le stationnement des vélos dans les PLU

- 1- dans l'espace public
- 2- dans les constructions privées (logements et activités)





Le plan des mobilités
en Île-de-France 

ENJEUX ET OBJECTIFS

Triplement du nombre de déplacements effectués en vélo entre 2019 et 2030.

Leviers identifiés :

- Développer les infrastructures cyclables
- Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
- Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés



 Schémas directeurs intercommunaux ou volet « vélo » du PLM

 PLU

 PLU



1 - Stationnement vélo sur l'espace public

400 gares en Île-de-France sont soumises à l'obligation d'équipement en stationnements sécurisés pour les vélos instauré par le [**décret n° 2021-741 du 8 juin 2021**](#). Ce décret fixe également le nombre minimal de places à réaliser pour chaque gare, ainsi que les caractéristiques de ces places.

Sur le territoire couvert par le SIEMU, les obligations sont les suivantes :

Nom de la gare	Nombre minimal de places de stationnement sécurisé pour les vélos
Bussy-Saint-Georges	170
Chessy Marne-la-Vallée	185
Esbly	60
Lagny-Thorigny-Pomponne	100
Val d'Europe	280



1 - Stationnement vélo sur l'espace public

En accord avec les déploiements prévus dans le cadre des schémas directeurs intercommunaux, les collectivités locales doivent **résERVER DE L'ESPACE POUR LE STATIONNEMENT DES VÉLOS SUR L'ESPACE PUBLIC** et prendre les arrêtés municipaux permettant la mise en place des prescriptions du PDMIF suivantes :

- **Du stationnement vélo sur l'espace public** à moins de 70 m de toutes les mairies et/ou établissements recevant du public de catégories 1 à 3 en Île-de-France
- **Créer du stationnement vélo de capacité adaptée** (en lien avec les possibilités de stationnement à l'intérieur des établissements) sur l'espace public à moins de 70 m de tous les lycées, centres de formation d'apprentis, collèges et écoles primaires d'Île-de-France.



Ratio intéressant :

Source : Guide « Stationnement des vélos dans les espaces privés : dimensions et caractéristiques » - DGALN - Ministère de l'égalité des territoires et du logement et ministère de l'environnement, du développement durable et de l'énergie)



10

Vélos peuvent stationner sur une place occupée par une voiture

- **Transformer en stationnement vélo au moins la moitié des places de stationnement voiture neutralisées dans le cadre de la loi LOM.** Pour rappel, afin de sécuriser les traversées piétonnes, les places de stationnement automobiles situées à moins de 5 m en amont des passages piétons doivent être supprimées.

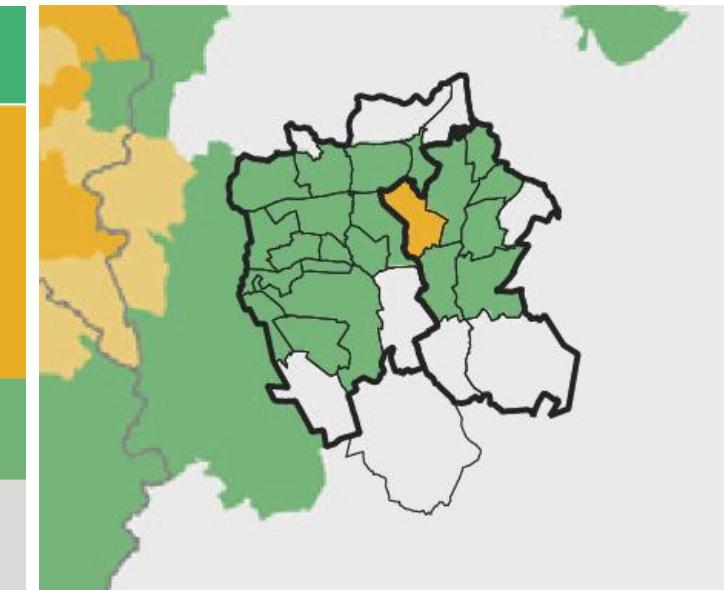
Pour en savoir plus sur cette obligation réglementaire, vous pouvez consulter la page suivante :
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/obligation-neutraliser-places-stationnement-motorise-5-m>



1 - Stationnement vélo sur l'espace public (suite)

Par ailleurs, des objectifs ont été fixés par le PDMIF en termes de ratio du nombre de places de stationnement vélo sur voirie pour 1000 habitants + emplois :

Zones		Nombre de places de stationnement vélo sur voirie pour 1000 habitants + emplois
Zone 4	Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)	15
Zone 5	Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural	8
Zone 6	Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	Pas de prescription (adaptation au contexte local)



⚠ A noter que le stationnement vélos sur l'espace public à moins de 70 mètres des gares et stations (train, RER, métro pour les zones 2 à 5) n'est pas inclus dans ce ratio.



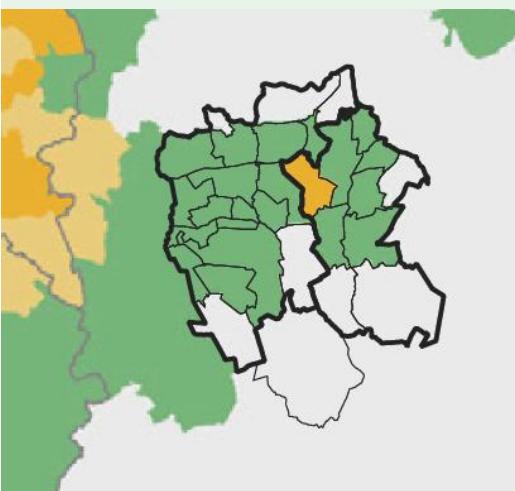
2 - Stationnement vélo dans les constructions privées

BUREAUX ET ENTREPRISES TERTIAIRES OU INDUSTRIELLES, AVEC PARKING :

▶ PRESCRIPTIONS

Pour les immeubles de bureaux, neufs ou rénovés et équipés d'un parc de stationnement automobile:

Zones		Nombre de places vélo selon la surface de plancher
Zone 1	Paris	1 place pour 70 m ²
Zone 2	Communes limitrophes de Paris (hors bois)	
Zone 3	Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 15, 16 et 17)	
Zone 4	Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)	1 place pour 90 m ²
Zone 5	Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural	
Zone 6	Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	1 place pour 100 m ²



Pour les autres bâtiments à usage tertiaire ou industriel, neufs ou rénovés, et équipés d'un parc de stationnement automobile:

- Artisanat et commerce de détail: un emplacement de stationnement pour vélo pour 500 m² de surface de plancher
- Industrie: un emplacement de stationnement pour vélo pour 400 m² de surface de plancher
- Entrepôt: un emplacement de stationnement pour vélo pour 1 000 m² de surface de plancher

Les hypothèses prises pour assurer la compatibilité des normes exposées ci-avant avec l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments sont explicitées en fin de **MESURE 4.2.4**.

La réalisation d'un parc de stationnement vélo est **obligatoire** dans le cadre d'une **construction neuve**, d'une **mutation** ou d'une **rénovation** du bâti nécessitant un permis de construire ou une déclaration préalable, pour **des travaux concernant au moins 500 m² de surface de plancher**.

Les normes minimales indiquées ci-contre sont un **minimum à respecter** et à intégrer dans les **zones urbaines (U)** et **à urbaniser (AU)** des PLU(i).

Les collectivités peuvent s'investir davantage en proposant des normes plus contraignantes et donc plus élevées en termes de nombre de places à réaliser.



2 - Stationnement vélo dans les constructions privées

ENSEMBLE DE 2 LOGEMENTS OU PLUS AVEC OU SANS PARKING :

Pour les ensembles d'habitation (un ou plusieurs bâtiments(s) à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements), neufs ou rénovés, et équipés ou non d'un parc de stationnement automobile:

- un emplacement de stationnement pour vélo par logement jusqu'à deux pièces principales
- deux emplacements de stationnement pour vélo par logement à partir de trois pièces principales

EQUIPEMENTS RECEVANT DU PUBLIC AVEC PARKING :

Pour les équipements recevant du public, neufs ou rénovés, et équipés d'un parc de stationnement automobile :

- nombre d'emplacements de stationnement vélo équivalent à 15 % de l'effectif maximal total déclaré, public et personnel confondu

AUTRES :

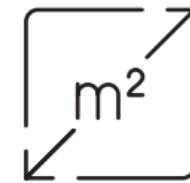
Pour les autres destinations ou sous-destinations de construction : il est demandé de se référer à l'arrêté du 30 juin 2022

Au-delà de ces ratios, il appartient à la commune de préconiser des règles encore plus volontaristes, si elle le souhaite, comme, par exemple :

- un nombre de place supérieur aux normes légales
- une surface minimum du local vélo en habitat collectif (ex : 10m²),
- la distinction de tout autre local (poubelle ou autre),
- la présence de dispositifs fixes permettant l'attache du cadre ou d'une roue,
- une part des places à dédier à des vélos spécifiques (cargo etc.) et devant donc disposer de dimensions particulières
- etc.

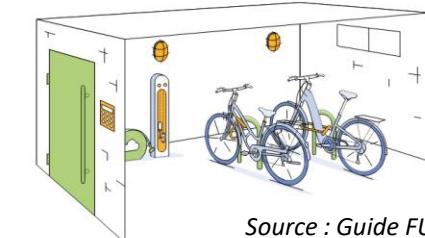
Ratio intéressant :

Source : Guide Fédération des Usagers de la Bicyclette



1,5 m²

Surface occupée par un vélo, 2,6 m² pour un vélo-cargo hors espace de dégagement



Source : Guide FUB

Voici un guide effectuant des recommandations en matière de stationnement des vélos :



**GUIDE FUB : INSTALLER UN STATIONNEMENT VÉLO PRATIQUE ET SÉCURISÉ -
ÉDITION FÉVRIER 2024**



Traduction dans les documents constitutifs du PLU



Rapport de présentation

- 1) Etat des lieux de **l'offre actuelle**,
- 2) Identification des **besoins** à satisfaire
- 3) Définition de la **réponse** à apporter dans les espaces publics et privés.

→ Carte localisant les places sur l'espace public, les gares et stations de transports en commun structurants et les équipements.

+ indiquer le nombre de places de stationnement vélo à créer sur l'espace public pour chaque secteur.

+ préciser la façon dont les normes inscrites au règlement ont été définies.



PADD

- Quantification du **nombre de places vélos à créer** sur l'espace public
- **Identification des secteurs préférentiels** d'implantation (proximité des TC, équipements générateurs de trafics,...)
- **Développement d'une offre de stationnement vélo au sein des programmes publics**, à proximité des équipements d'intérêt collectif et privés (logements, bureaux, équipements),
- Objectifs en termes de **développement du stationnement vélo dans les bâtiments**



OAP

Prévoir des places réservées pour les vélos sur l'espace public à créer ou rénover dans le cadre de l'OAP, à proximité des réseaux de transports en commun et des équipements (à localiser sur un schéma d'ensemble de l'OAP).

Les principes d'implantation des places peuvent être détaillés :

- Mobilisation des places de stationnement situées sur la chaussée, aux abords des carrefours
- Caractéristiques des aménagements à privilégier.
- ...



Règlement :

→ Intégration obligatoire des **prescriptions du PDUIF** ou **légales** si ces dernières sont plus récentes et plus contraignantes :

- Définir des exigences qualitatives sur les **locaux** pour les vélos (localisation préférentielle au sein des constructions, conditions d'accès, sécurisation,...).
- Définir des normes quantitatives (nombre de places)

Plan de zonage :

Possibilité d'inscrire des emplacements réservés



EXEMPLES D'ARTICLES DANS DES PLU EXISTANTS

Les caractéristiques et équipements de l'aire de stationnement des vélos :

« Les espaces de stationnement vélos :

- Doivent être facilement accessibles depuis/vers l'espace public sans marches à franchir. Une seule porte à ouverture manuelle est acceptée sur le parcours le plus direct entre l'extérieur et l'espace de stationnement.
- Doivent être facilement accessibles depuis/vers l'intérieur des constructions.
- Doivent être conçu avec une hauteur sous plafond confortable : minimum 2,20 m ou 2,80 m lorsque qu'un système de rangement superposé est mis en place
- Peuvent être conçu d'un seul tenant ou non.
- Doivent être éclairés et couverts.
- Doivent également être clos pour la destination Habitation et la sous-destination Bureau.
- Doivent, pour chacun des espaces clos créés, être équipés de dispositifs électriques permettant la recharge de batterie des vélos électriques. Ces dispositifs doivent être disposés dans l'espace de stationnement de telle sorte que leur utilisation soit pratique ».

> PLUi de Rennes Métropole

L'intégration des vélos cargo :

« Norme de stationnement pour les vélos non standards

Dans les cas où une norme de stationnement pour les vélos est définie, des espaces de stationnement libres de tout mobilier au sol permettant le stationnement des vélos non standards (vélos cargos ou assimilés) doivent également être réalisés à hauteur d'une place par tranche de 20 places de stationnement réservées aux vélos ».

> PLUm de Nantes Métropole

Dimensionnement minimum des aires de stationnement des vélos :

« Pour toute opération comprenant plus de 2 logements, il est exigé la réalisation d'un espace de stationnement réservé au stationnement sécurisé des vélos, d'une surface minimale de :

- 1,5 m² par logement comportant 1 ou 2 pièces principales ;
 - 3 m² pour les logements comportant 3 pièces principales ou plus.
- Lorsque l'opération comprend plus de 3 logements, la surface de cet espace est au moins égale à 6 m² d'un seul tenant. Lorsque l'opération comprend plus de 5 logements, sa surface est au moins égale à 10 m² d'un seul tenant. ».

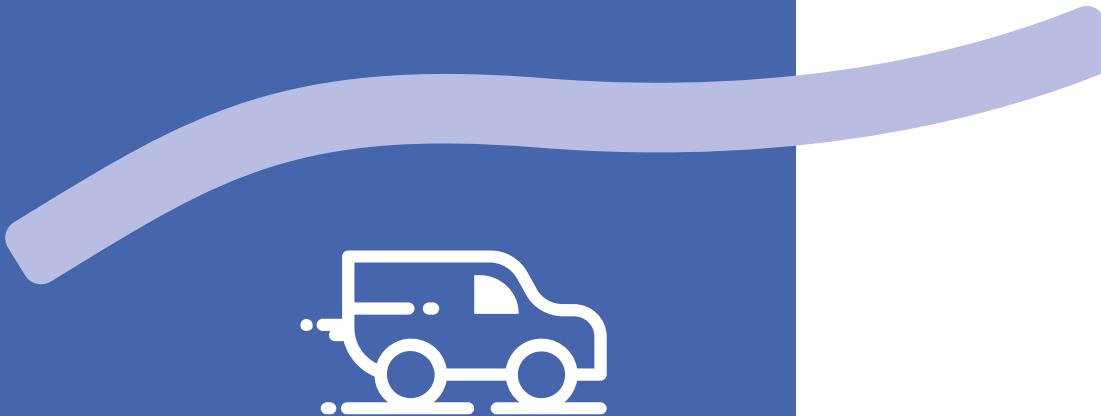
> PLUi de Plaine Commune

D'autres PLU imposent des règles plus généreuses que la réglementation en termes de surface pour les locaux vélo comme **le PLU de Malakoff** qui impose un espace dédié de 2 m² par logement avec une superficie minimal à l'échelle de l'opération de 3m².

Une adaptation fine des normes en fonction de la destination du bâtiment :

Le **PLUi de Plaine Commune** précise des normes planchers spécifiques pour des nouvelles constructions ou changement de destination de bâti autres que l'habitation ou les bureaux tels que les résidences universitaires et foyers-résidences, les hôtels et foyers de personnes âgées, l'artisanat et commerce de détail, restauration, commerce de gros, activité de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle, les cinémas, et les équipements d'intérêt collectif.

Le stationnement des véhicules motorisés



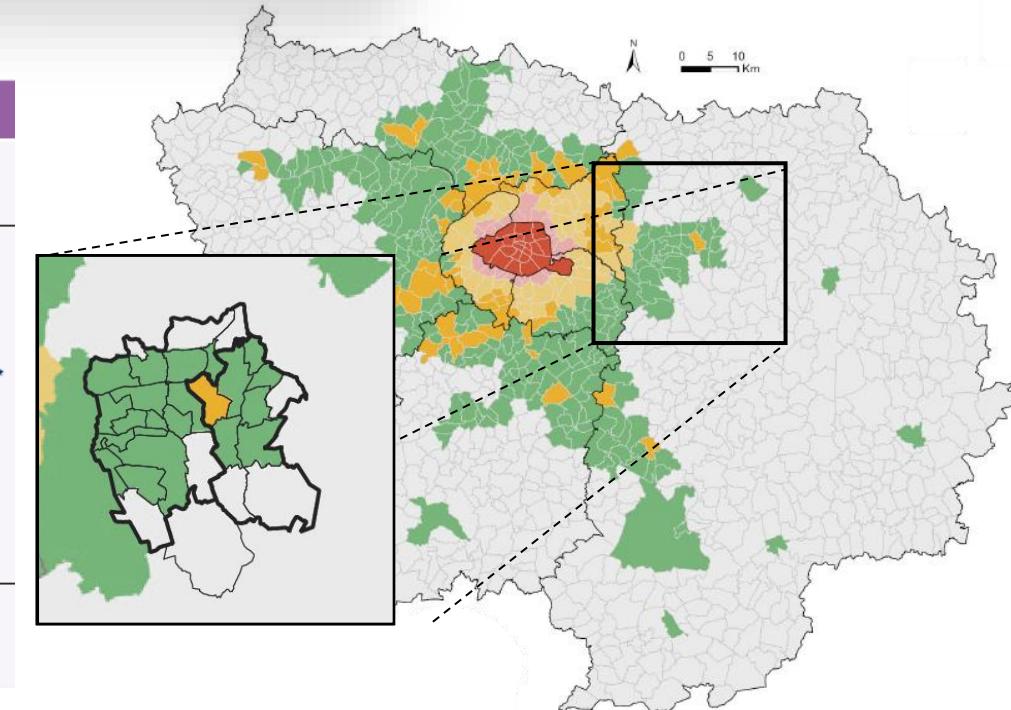


Stationnement dédié aux voitures particulières... dans les logements neufs

RECOMMANDATIONS

> Recommandations en termes de réglementation du stationnement automobile

Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs structurants
Zone 1 Paris		
Zone 2 Communes limitrophes de Paris (hors bois)	Généralisation du stationnement payant	
Zone 3 Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 15, 16 et 17)		
Zone 4 Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)	Généralisation du stationnement payant*	Mise en place du stationnement payant* recommandée dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux
Zone 5 Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural		
Zone 6 Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	Mise en place du stationnement payant* recommandée dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux	



Sur le territoire, le PDMIF préconise que le **stationnement payant soit mis en place à moins de 500 m des gares ou des stations de transports collectifs.**

A plus de 500m des gares, il est recommandé de prévoir du stationnement payant dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux (conflits d'usage du stationnement).

A noter que l'instauration du stationnement payant ou d'un stationnement à durée limitée devra accompagner la mise en service des nouvelles lignes de transports collectifs structurants. Des réflexions devront donc avoir lieu avec l'arrivée du TCSP EVE.

Les niveaux de **tarification** sont à l'appréciation des communes et EPCI, néanmoins la tarification du stationnement autour des gares et stations de transports collectifs dans les zones 1 à 5 doit être cohérente avec celle des Parkings Relais et dissuader le stationnement longue durée sur la voirie dans les secteurs concernés.



Stationnement dédié aux voitures particulières... dans les logements neufs

RECOMMANDATIONS

> Normes plancher maximales pour les ensembles d'habitation neufs (donc composés d'au moins 2 logements).

Le PDMIF fixe un nombre maximal de places exigible auprès du constructeur afin d'obliger ce dernier à construire un minimum de places (ce qu'il ne ferait pas forcément autrement pour des questions économiques) et ainsi éviter que les véhicules se stationnent sur l'espace public.

Dans le même temps, il limite l'exigence des collectivités afin de ne pas construire plus de places que nécessaire et ainsi ne pas inciter les futurs habitants à posséder un nombre de véhicules supérieur à leurs besoins.

Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 1 Paris	TM* x 0,8	TM* x 0,9
Zone 2 Communes limitrophes de Paris (hors bois)	TM* x 0,8	TM* x 0,9
Zone 3 Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 15, 16 et 17)	1 place ou TM* x 0,9 si résultat < 1	TM* x 1,0
Zone 4 Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)	1 place ou TM* si TM* < 1	TM* x 1,1
Zone 5 Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural	1 place ou TM* x 1,1 si résultat < 1	TM* x 1,3
Zone 6 Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	TM* x 1,3	TM* x 1,5

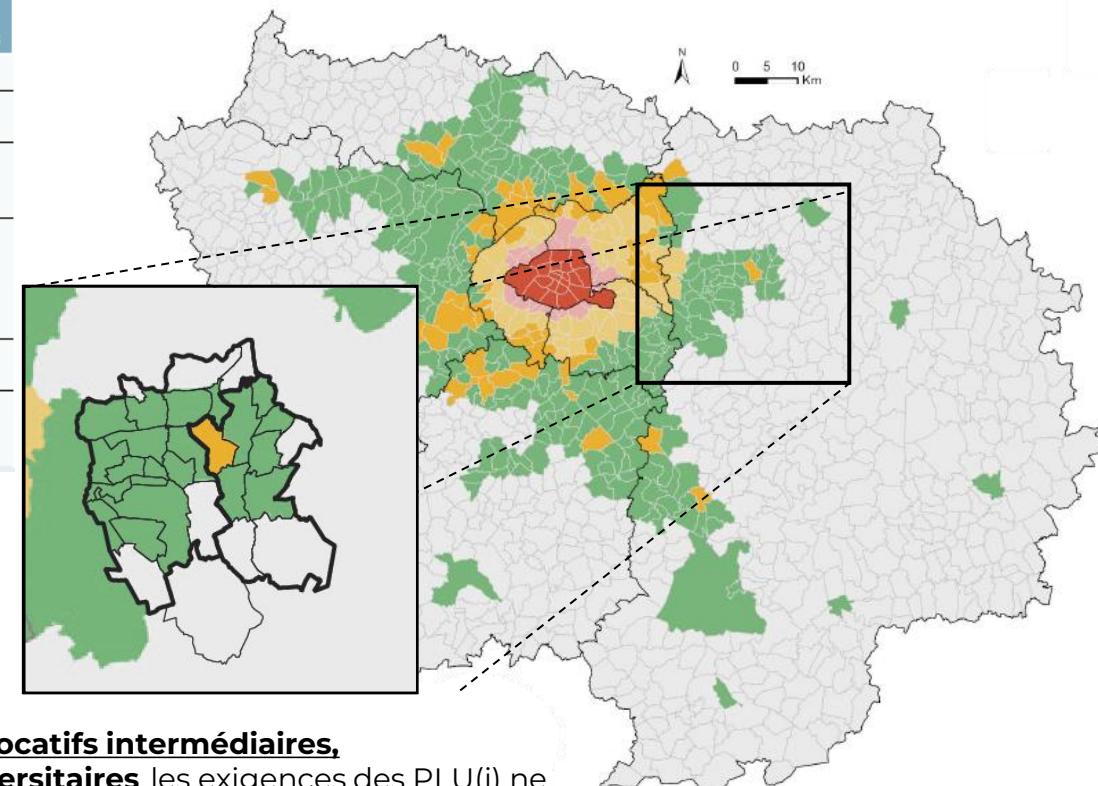
* TM = taux de motorisation correspondant au nombre moyen de véhicules par ménage au niveau communal (résultat arrondi au dixième le plus proche)

→ Il s'agit d'une **norme plancher maximale**.

Il s'agit donc du **nombre maximal de places exigibles auprès du constructeur**. Les normes inscrites au PLU ne peuvent donc pas dépasser ces normes.

A noter que, dans les zones 1 à 5, pour les constructions de **logements sociaux, locatifs intermédiaires, d'établissements d'hébergement de personnes âgées ou de résidences universitaires**, les exigences des PLU(i) ne peuvent pas dépasser 0,5 stationnement par logement à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, dès lors que la qualité de la desserte le permet (article L.151-35 du Code de l'urbanisme).

Dans la mesure du possible, le SIEMU recommande que ces places soient réalisées **sur l'assiette de l'opération** afin de libérer l'espace public au profit des autres modes.

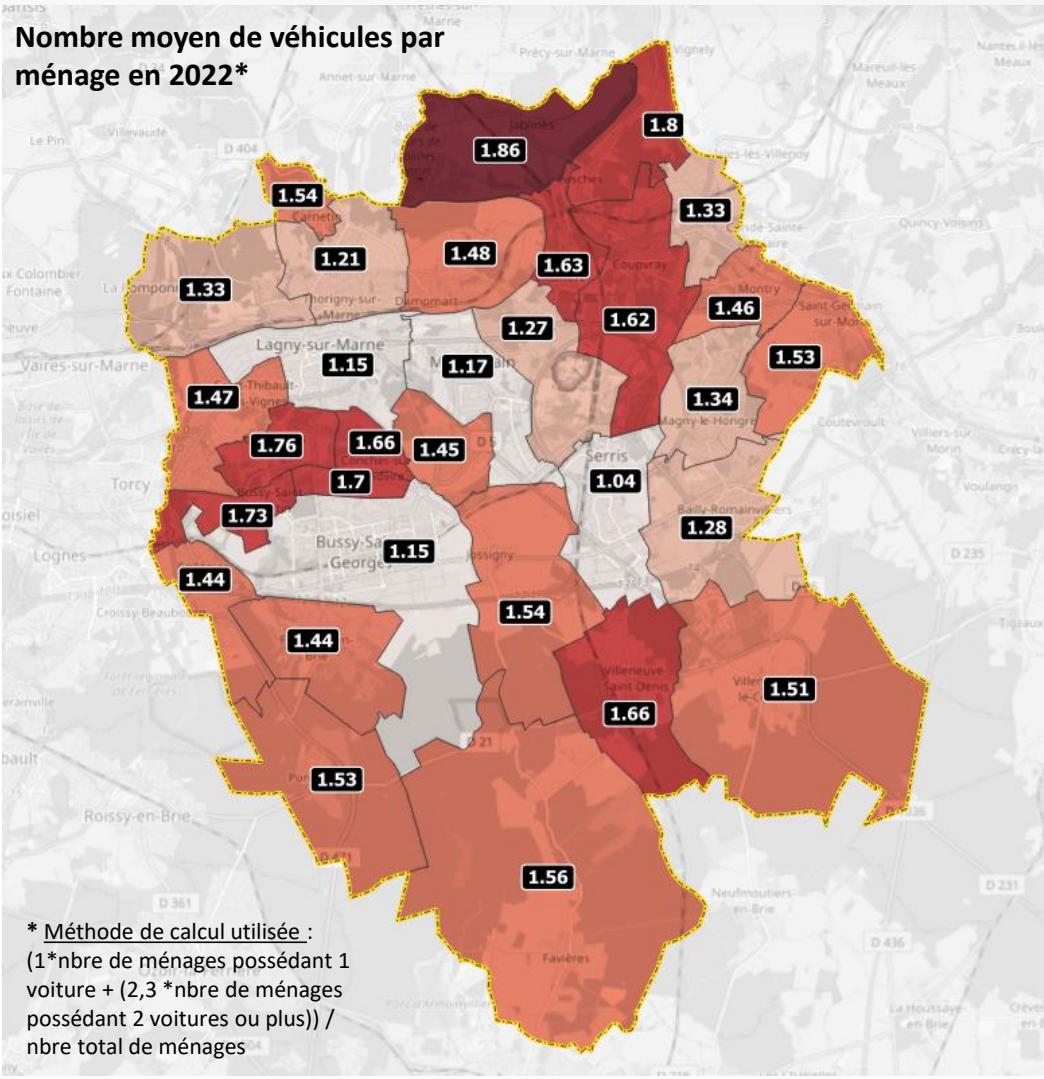




Stationnement dédié aux voitures particulières... dans les logements neufs

RECOMMANDATIONS

> Normes plancher maximales pour les ensembles de logements neufs : TRADUCTION SUR LE TERRITOIRE



Source : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024
Base logement 2022 – indicateur LOG T9

Communes	Nombre maximum de places de stationnement exigibles des promoteurs	
	< 500m d'une gare ou station de transports collectifs	> 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Bailly-Romainvilliers	1	1,66
Bussy-Saint-Georges	1	1,50
Bussy-Saint-Martin	1	2,25
Carnetin	2,02	2,31
Chalifert	1	2,12
Chanteloup-en-Brie	1	1,89
Chessy	1	1,40
Collégien	1	1,87
Conches-sur-Gondoire	1	2,16
Couvray	1	2,11
Dampmart	1	1,92
Esbly	1	1,73
Favières	2,03	2,34
Ferrieres-en-Brie	1	1,87
Gouvernes	1	2,29
Guermantes	1	2,21
Jablaines	2,42	2,79
Jossigny	2,02	2,31
Lagny-sur-Marne	1	1,50
Lesches	2,34	2,70
Magny-le-Hongre	1	1,74
Montévrain	1	1,52
Montry	1	1,90
Pomponne	1	1,73
Pontcarré	1,99	2,30
Serris	1	1,35
Saint-Germain-sur-Morin	1,99	2,30
St-Thibault-des-Vignes	1	1,91
Thorigny-sur-Marne	1	1,57
Villeneuve le Comte	1,96	2,27
Villeneuve-St-Denis	2,16	2,49

Dans la mesure du possible, le SIEMU recommande que ces places soient réalisées sur l'assiette de l'opération afin de libérer l'espace public au profit des autres modes



Stationnement dédié aux voitures particulières... dans les bâtiments neufs de bureaux

PRESCRIPTIONS

Les communes fixent, dans les PLU (règlement), le **nombre de places à construire dans les opérations de bureaux** afin d'orienter le choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière. Ces normes « PLAFOND » sont définies selon un zonage figurant en page 301 du PDMIF.

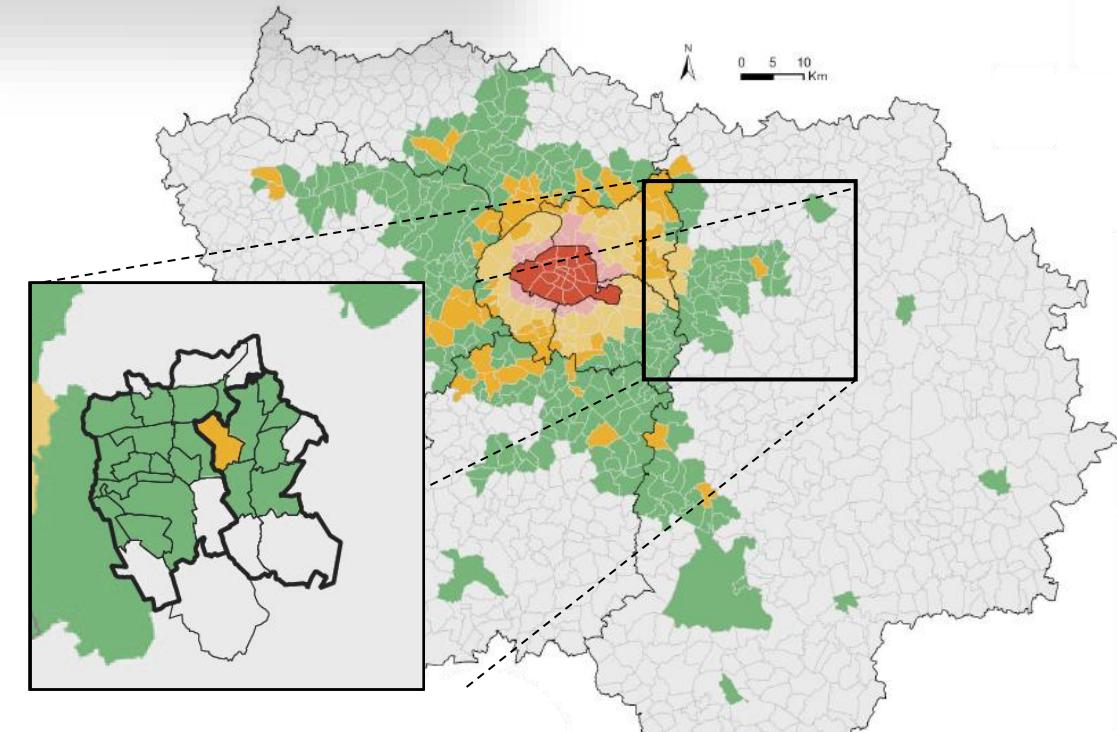
Concrètement, sur notre territoire, voici les normes à respecter :

- **A moins de 500 m d'une gare : 1 place maximum par tranche de 45 m² de SdP, et de 60m² de SdP pour Chessy.**

Le PLU ne peut pas exiger la construction de plus de places de stationnement et les promoteurs ne pourront pas en construire davantage. L'enjeu est clairement de minimiser le nombre de places construites à destination pour inciter les employés à emprunter les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail.

- Aucune prescription pour les opérations situées à plus de 500m d'une gare **SAUF pour la commune de Chessy** où il est exigé **1 place maximum par tranche de 50 m² de SdP.**

Pour les autres communes, il est toutefois recommandé de ne pas exiger des normes minimales trop élevées (proposition : 1 place pour 55 m²). Le PLU ne peut ainsi pas exiger davantage mais laisse la possibilité aux constructeurs d'aller au-delà si nécessaire. C'est un minimum exigé pour les contraindre à construire suffisamment de places dans des zones peu ou mal desservies par les transports.



Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 4 Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)	1 place max pour 60 m ² de surface de plancher	1 place max pour 50 m ² de surface de plancher
Zone 5 Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural	1 place max pour 45 m ² de surface de plancher	-
Zone 6 Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	-	-



Stationnement dédié aux voitures particulières... dans les nouveaux centres et zones de commerces et/ou de loisirs

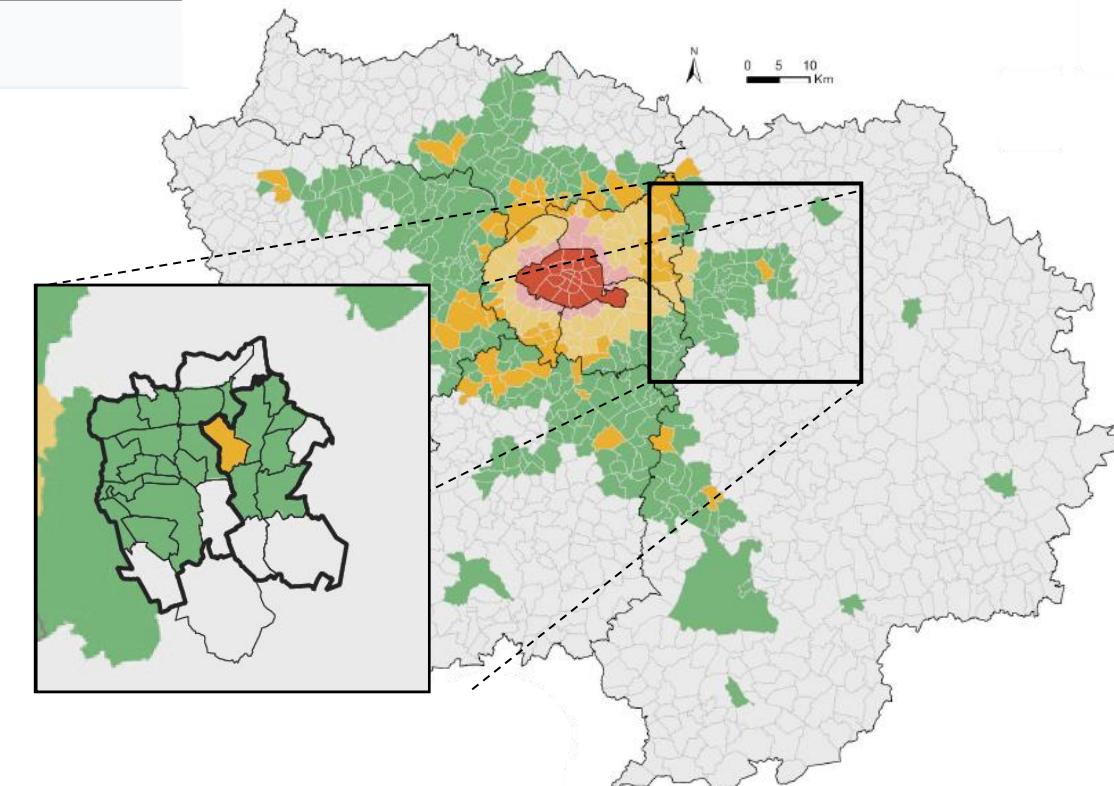
RECOMMANDATIONS

Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 4 Autres communes du cœur et centralités de la couronne	1 place max pour 50 m ² de surface de plancher	1 place max pour 40 m ² de surface de plancher
Zone 5 Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place max pour 35 m ² de surface de plancher	-
Zone 6 Petites villes et communes rurales	-	-

Il s'agit ici d'une norme PLAFOND, soit une **norme maximale de place de stationnement automobile** à réaliser qu'il est recommandé aux collectivités de reprendre dans leur PLU(i) et que, dans ce cas, les constructeurs immobiliers ne devront pas dépasser.

A moins de 500m des gares, comme dans le cas des bureaux, l'objectif est de minimiser le nombre de places construites à destination pour inciter les visiteurs à emprunter les transports en commun pour se rendre sur leur lieu d'achats.

Aucune prescription pour les opérations situées à plus de 500m d'une gare **SAUF pour la commune de Chessy** où il est exigé **1 place maximum par tranche de 40 m² de SdP**.





L'obligation de pré-équipement et d'équipement IRVE des places de stationnement :

Tableau récapitulatif des obligations issues de la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 pour le pré-équipement ou l'équipement des places de stationnement en infrastructures de bornes de recharge pour véhicules électriques :

* raccordement, câblage adéquat, système de mesure permettant la facturation individuelle dans le cas des bâtiments résidentiels afin d'accueillir ultérieurement des points de recharge (Cf. Code de la construction et de l'habitation).

** Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques
(bornes de recharge)

			Pré-équipement*	Equipement en IRVE**	
				Jusqu'au 31/12/2024	À partir du 01/01/2025
Bâtiments neufs ou faisant l'objet d'une rénovation « importante » (Coût > 25% de la valeur totale du bâtiment (hors valeur du terrain))	Résidentiel	parcs > 10 places	100 % des places	-	-
		parcs > 200 places		-	-
	Non résidentiel (bâtiments tertiaires, commerces et cinémas, entreprises, service public)	parcs > 10 places	20 % minimum des places dont 2 % sont accessibles PMR (avec au moins 1 emplacement PMR)	Minimum 1 place (accessible PMR)	1 point de charge par tranche de 20 emplacements (dont au moins 1 accessible PMR), avec un minimum d'au moins 1 point de charge par parking.
		Parcs > 200 places		Minimum 2 places (dont 1 accessible PMR)	
Bâtiments existants	Résidentiel	-	-	La question de la réalisation des solutions de recharge doit obligatoirement être inscrite à l'ordre du jour des assemblées générales annuelles des copropriétaires ou « droit à la prise » individuelle.	
	Non résidentiel (bâtiments tertiaires, commerces et cinémas, entreprises, service public)	Parc > 20 places	-	-	Minimum 1 place (accessible PMR)

L'article L. 113-14 du Code de la construction et de l'habitation donne deux exceptions à l'obligation de pré-équipement :

- o Si le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de la rénovation ;
- o Si les propriétaires des parcs de stationnement sont des petites et moyennes entreprises.



Autres préconisations concernant le stationnement des véhicules légers (1/2)

De manière générale, le SIEMU encourage les communes à retranscrire les principes suivants dans leurs exigences en matière de création de stationnements :

- La **mutualisation** consiste à limiter l'offre privée associée à chaque projet immobilier en créant des parkings communs rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets proches.

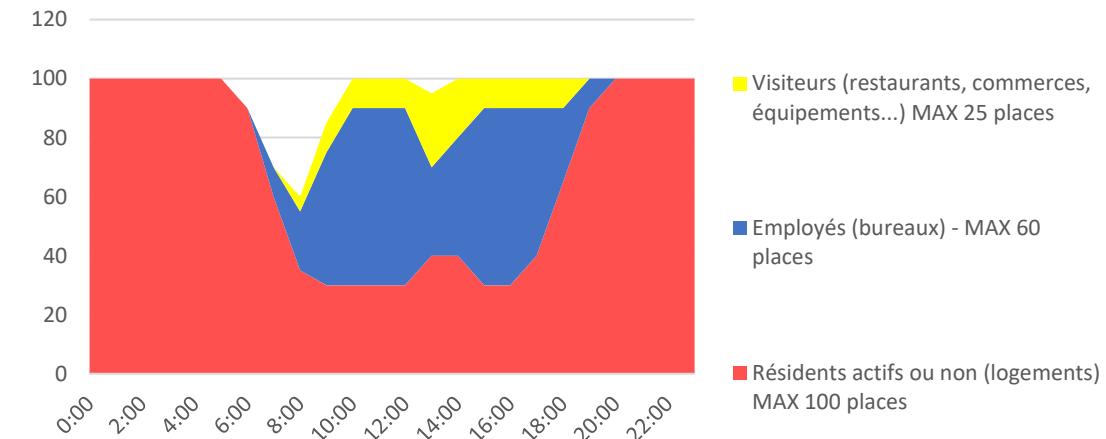
Elle repose sur le phénomène de foisonnement : les usagers d'un parking ne sont jamais tous présents au même moment. Les parkings résidentiels, par exemple, sont souvent vides une partie de la journée ; à l'inverse, les parkings de bureaux sont désertés la nuit et les week-ends. (source : Cairn.info).

Ainsi, outre un dimensionnement raisonné du parking, la complémentarité temporelle entre les différents usagers tels que les résidents, les employés ou les pendulaires, doit être recherchée par une certaine mixité fonctionnelle à l'échelle d'un îlot ou d'un quartier.

Il est alors possible d'opter pour un **coefficient de foisonnement** afin de réduire l'espace dévolu à l'automobile et favoriser la mutualisation entre les différentes destinations prévues au sein d'une même opération.

Exemple : la commune de Chanteloup-en-Brie applique un coefficient de 0,75 sur certaines zones à forte mixité fonctionnelle de son PLU.

Exemple d'occupation d'un parking de 100 places dans un quartier mixte



↑ Le besoin potentiel pourrait être de 185 places or, du fait de la complémentarité temporelle des usages, un parking de 100 places suffit ici.

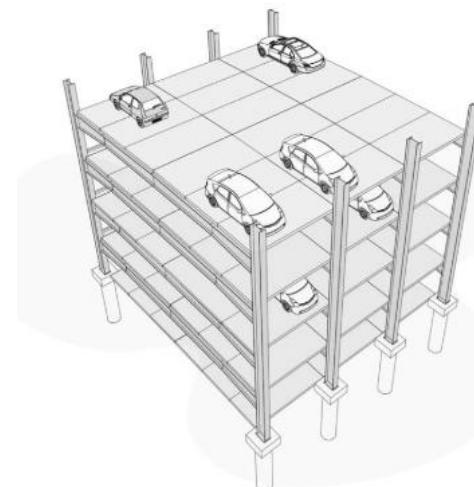


Autres préconisations concernant le stationnement des véhicules légers (1/2)

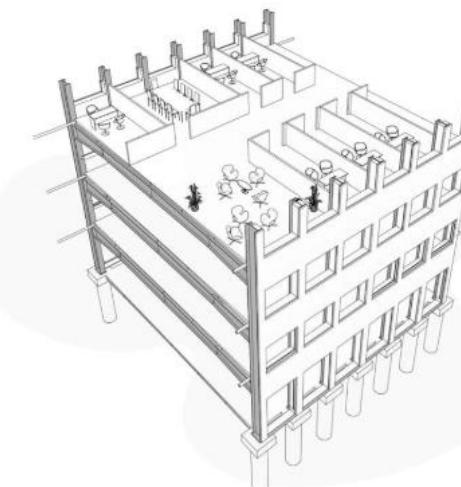
De manière générale, le SIEMU encourage les communes à retranscrire les principes suivants dans leurs exigences en matière de création de stationnements :

- **Evolutivité et réversibilité :** Dans un contexte d'évolution des modes de vies, il s'agit d'anticiper les nouvelles pratiques de mobilité et la baisse attendue des taux de motorisation des usagers en pensant dès à présent la reconversion des espaces actuellement réservés à la voiture.
Il peut s'agir d'une adaptation de la structure dans l'optique d'accueillir des futurs logements, bureaux ou commerces, ou au contraire de prévoir des parkings modulables et démontables à terme. Ces solutions permettent de préserver le foncier et d'anticiper les évolutions d'usages.

PARKING



BUREAUX



Source illustration : Astron-Parking



Autres préconisations concernant le stationnement des véhicules légers (2/2)

De manière générale, le SIEMU encourage les communes à retranscrire les principes suivants dans leurs exigences en matière de création de stationnements :

Obligation d'implantation de panneaux photovoltaïques sur ombrières :

L'article 40 de la loi ApER (Accélération de la Production d'Energie Renouvelables) rend obligatoire l'implantation de panneaux photovoltaïques sur ombrières sur les parcs de stationnement extérieurs existants au 1er juillet 2023 et pour toute nouvelle construction de parcs de stationnement, de plus de 1 500 m², sur au moins 50 % de la superficie des parcs.



Panneaux Photovoltaïques implantés sur les parkings de Disney – source : <https://www.disneylandparis-news.com/>



Source : Guide « Pour une politique de gestion intégrée des eaux pluviales en ville » - CD77

Parking végétalisé avec noue,
base nautique de Vaires-sur-Marne.

Obligation de réaliser des parkings perméables :

Selon l'article L.111-19-1 du code de l'urbanisme, les parcs de stationnement extérieurs de plus de 500 m² associés aux constructions de bâtiments ou parties de bâtiment à usage de bureaux, lorsqu'elles créent plus de 1 000 m² d'emprise au sol, doivent intégrer sur au moins 50 % de leur surface des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation.



EXEMPLES D'ARTICLES DE PLU EXISTANTS

Configuration des espaces de stationnement dans les nouvelles opérations :

« A l'occasion desdites opérations d'ensemble, le porteur de projet pourra envisager le regroupement du stationnement au sein d'un espace dédié et non en bordure de voirie, permettant de végétaliser (et d'infilttrer les eaux pluviales au moyen de reliefs adaptés) ou d'aménager l'espace libéré en aire de déplacements doux »

> **PLU Valence**

Mutualisation et Foisonnement :

« Mutualisation

Les places de stationnement de projets de constructions* situés sur un ou plusieurs terrains* faisant l'objet d'une demande de permis de construire ou d'aménager peuvent être réalisées au sein d'une construction* ou d'un ouvrage commun, dès lors que ce dernier se situe dans un rayon de 300 mètres par rapport à chacune des constructions* bénéficiant de cette mutualisation.

Foisonnement

Dans le cas de la réalisation d'un parc de stationnement mutualisé tel qu'il est décrit ci-dessus, dès lors que le programme des constructions* concernées comporte plusieurs destinations* ou sous-destinations* permettant la mutualisation de tout ou partie des aires de stationnement, le nombre de places à réaliser, en application des dispositions du présent article, peut être diminué à hauteur du nombre de places pouvant faire l'objet d'une utilisation alternative, en particulier dans la journée et en fin de semaine. La réduction du nombre de places à réaliser obtenue grâce au foisonnement des usages, c'est-à-dire à la complémentarité des usages, est quantifiée au regard de données chiffrées fondées sur la complémentarité des usages, ce gain devant être préalablement estimé et justifié par le demandeur. Elle tient compte des destinations* concernées par l'opération, du taux et du rythme de fréquentation attendus, et de l'offre de stationnement existante à proximité. »

> **PLUi Plaine Commune**

Réservation d'emprises pour les infrastructures à créer





Réservation d'entreprises pour les infrastructures à créer

L'**emplacement réservé** est un outil mobilisable par les PLU qui permet :

- d'anticiper l'acquisition d'un terrain en vue d'un projet précis contribuant, par exemple, à répondre à des besoins d'équipements collectifs, à favoriser la mixité sociale, la mobilité, l'amélioration du cadre de vie, la biodiversité...
- et, dans l'attente de celui-ci et sans limite de temps, d'y interdire tout autre projet de construction -ou tout du moins, toute construction qui ne serait pas compatible avec la réalisation à venir du projet pour lequel cet emplacement est réservé.

Afin d'articuler l'approche transport et l'approche aménagement le plus en amont possible, une réflexion doit être menée sur la **préservation d'espaces pour les équipements de transport sur des secteurs en tension foncière** à proximité immédiate des stations et gares (en particulier parcs-relais, gares routières, stationnement vélo dans le cadre d'études de pôle notamment), ainsi que sur les conditions d'accès depuis les quartiers à desservir tant par les modes actifs que par les bus...

Ces réserves permettent ainsi de garantir une certaine évolutivité de l'espace public dédié aux mobilités en vue d'accompagner l'accroissement de la population, notamment en lien avec la densification des quartiers de gare.

L'outil « emplacement réservé » peut aussi permettre, par exemple, la **réservation d'un terrain au profit du covoiturage**, ou bien la **création de cheminements** permettant d'accéder à la zone de covoiturage existante ou projetée, plus du stationnement vélos si besoin.

Transport de marchandises et livraisons en ville





Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants

Il convient ainsi de préserver dans leurs fonctions logistiques les espaces actuellement dédiés :

- **à l'entreposage et au stockage.** L'obsolescence des entrepôts existants ne doit pas conduire à une mutation de leur fonction mais à une réhabilitation de leur fonction logistique en assurant notamment une meilleure intégration écologique et paysagère.
- **aux opérations multimodales** (sites logistiques bénéficiant d'un accès ferroviaire ou fluvial) en recherchant le développement de l'usage de ces installations.

A noter que le PDMIF identifie, sur le territoire, deux sites ciblés par le SDRIF-E qui seront inscrits à l'armature logistique régionale cible :

- Le Port d'Esbly-Coupvray
- Le Port de Lagny-sur-Marne

Pour justifier la préservation des sites d'accès multimodal par la perspective d'un développement futur des flux, les gestionnaires d'infrastructure sont invités, en partenariat avec les collectivités (EPCI, Communes) et opérateurs de transport, à mettre en œuvre des **actions de mise en visibilité de l'offre disponible** sur ces sites et de **prospection de chargeurs susceptibles d'y recourir**.

Quai à usage partagé du port de Lagny-sur-Marne



Quai à usage partagé du port Esbly-Coupvray



Intégrer les espaces de logistique urbaine dans les documents de planification

Le transport de marchandises en ville constitue une fonction **indispensable au fonctionnement d'un territoire** et contribue à la dynamique du tissu économique local.

Le PLU peut « **délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire** » (Article L. 151-16 du code de l'urbanisme.)

A noter que l'article R151-28 du code de l'urbanisme inscrit la logistique dans **la sous-destination «entrepôt»**.

Cette sous-destination recouvre «les constructions destinées au stockage des biens ou à la logistique» mais il est, de plus en plus, recommandé d'intégrer les espaces logistiques aux PLU en tant que « Constructions ou Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif »(Cinaspic)/ « **Equipements d'Intérêt Collectif et Services Publics** » (EISCP).

Sur un territoire périurbain comme le nôtre et outre les opportunités logistiques offertes dans les zones d'activités économiques, les collectivités peuvent **autoriser l'implantation d'équipements logistiques de proximité ou spécialisés au travers des règlements des PLU** :

- **Des micro-hubs de logistique urbaine permettant de verdier la logistique du dernier kilomètre** (mini-entreposés situés à proximité des centres-villes, s'apparentant davantage à un espace de stockage, mais proposant les mêmes services de préparation de commandes et de transport qu'un entrepôt classique. Les marchandises sont alors transbordées de camions vers des modes décarbonés comme les cyclo-cargos.
- **Les Boîtes de Logistiques Urbaines** (consignes H24) : les livraisons sont alors possibles en l'absence du destinataire (particulier ou commerces locaux), en dehors des heures de pointe, voire de nuit, dans des lieux accessibles (gares, aires commerciales ou parkings) pour limiter les arrêts sur voiries, l'allongement des circuits de livraison, la circulation dans les secteurs résidentiels, etc.



l'ELP La Poste dans le centre ville de Bordeaux



Pick-Up Station : Gare du RER C Pont du Garigliano

Source : Islean



Intégrer les espaces de logistique urbaine dans les documents de planification

Exemples de leviers réglementaires :

LEVIER RÉGLEMENTAIRE	ACTION À MENER
Destination	Exemples de formulations à appliquer : entrepôt ou alors la logistique urbaine peut faire partie d'une équipement mixte au-delà du zonage prédefini dans les documents d'urbanisme (logements, commerces, tertiaire, etc.)
Sous-destination	Exemples de formulations à appliquer : constructions destinées au stockage des biens ou à la logistique, inclut notamment les locaux logistiques dédiés à la vente en ligne et les centres de données
Pastillage	PLOC (Périmètre de localisation) : définis dans le plan local d'urbanisme, ils peuvent définir des zones spécifiques à la logistique urbaine. [à partir d'un seuil de surface pertinent]
Zonage	Exemples de formulations à appliquer : Zones UP (portuaire), UAa, UAb et Uac (zones urbaines d'habitations, services, activités commerciales) UP «sont admis, sous réserve de l'application de la réglementation qui leur sont propre et des interdictions [...] l'aménagement, dans leur volume, des équipements collectifs d'intérêt général existants, et les nouvelles constructions à vocation de logistique urbaine», UAa «[rappel définition de la Logistique Urbaine; Les installations classées soumises à autorisation sont admises, à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants et des usagers du secteur, et qu'elles n'entraînent aucune incompatibilité majeure pour le voisinage.]»
PADD	Exemples de formulations à appliquer : Organiser la logistique urbaine et limiter les nuisances liées au transport et livraison de marchandises <ul style="list-style-type: none">— Créer des zones de logistique urbaine permettant de diversifier les modes de livraison en facilitant l'usage du vélo, de véhicules électriques ou de petits véhicules pour la logistique du dernier kilomètre;— Développer la livraison par voie d'eau ou ferroviaire;— Limiter les nuisances et l'encombrement de la voirie par les véhicules de livraison.
OAP	Exemple du PLU de Boulogne-Billancourt sur le devant de Seine : présentation d'une potentielle zone de logistique urbaine; projet de réaménagement du port Legrand par HAROPA à l'ouest de la commune pour réaliser de la logistique urbaine en interface avec le fleuve et la voie sur berge.

Source : Guide « [Mieux intégrer l'immobilier logistique en ville : les outils à disposition des communes - MGP](#)



Améliorer les conditions matérielles de livraisons des marchandises

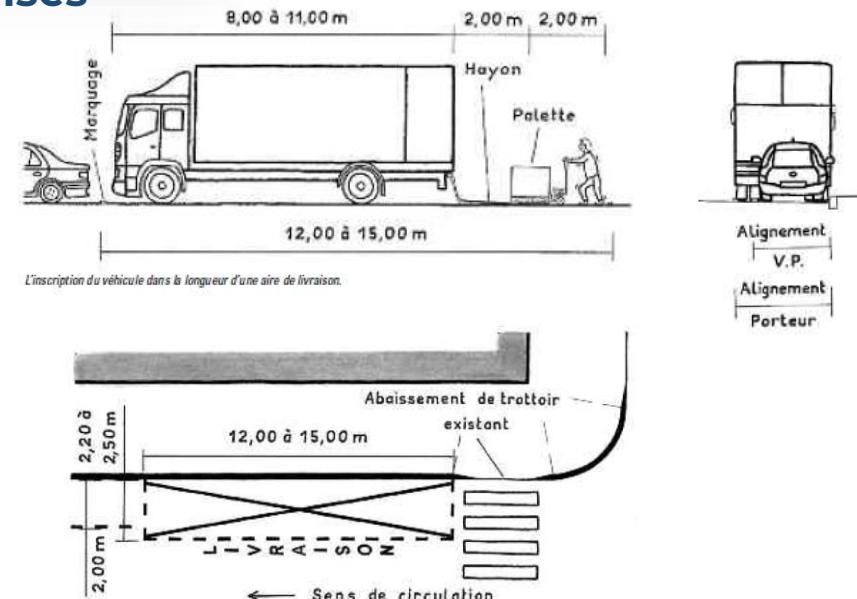
L'aire de livraison est le principal outil d'accueil des véhicules de marchandises en milieu urbain. Elle se révèle être un outil efficace si elle est bien dimensionnée et positionnée.

Les problématiques de livraisons dans les nouveaux quartiers doivent donc absolument être anticipées.

A ce titre, les règlements des PLU disposent de leviers pour faciliter l'implantation de ces aires sur leur périmètre :

L'article L. 151-33-1 du code de l'urbanisme prévoit que le règlement du PLU puisse imposer la réalisation d'aires de livraisons permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction.

Il peut alors être **exiger des constructeurs que la livraison s'effectue sur l'emprise privée** – cf. art. R123-9 du Code de l'urbanisme) afin de libérer l'espace public de cette pression supplémentaire.



Autres problématiques généralement rencontrées sur la matérialisation des aires sur l'espace public :

- Marquage au sol souvent effacé ou non réglementaire,
- Absence de signalétique verticale (non obligatoire mais recommandée pour une meilleure visibilité),
- Présence d'obstacles sur le cheminement gênant la manutention (normes assez similaires aux PMR).
- Absence d'aires sur des axes denses en livraisons, absence d'arrêts à jour (environ une aire pour 90 mouvements de livraison).
- Présence de véhicules « ventouses » ou occupation illicite par des véhicules particuliers,

**Guide technique d'aide
à l'implantation des
aires de livraisons –
2009 - Certu**



En parallèle des PLU, opter pour une réglementation de la circulation facilitant la livraison des marchandises en ville

La réglementation de la circulation dans la ville est un levier important en matière de politique de mobilité des marchandises.

Aujourd'hui, les arrêtés portent sur **les accès aux rues ou aux quartiers** (zones piétonnes, ...), en fonction des **types de véhicules** et/ou de leurs caractéristiques (**gabarit, motorisation**, ...), des **usages** et des **horaires** de la journée.

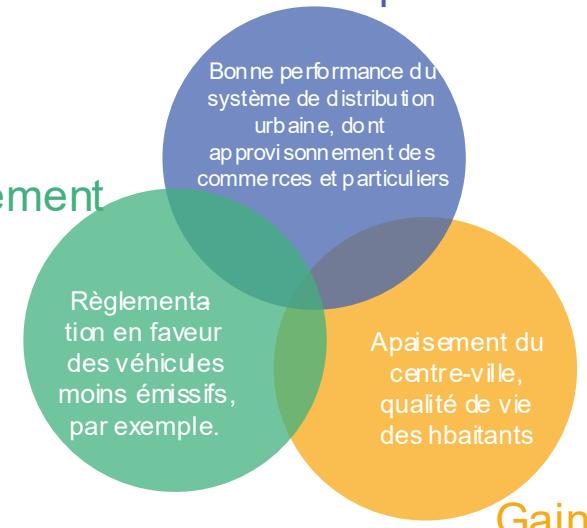
Toutefois, la multiplicité des arrêtés de circulation, qui conduit à une forte hétérogénéité de la réglementation au sein d'une même collectivité, est un frein considérable à leur bonne application.

En effet, une circulation urbaine régulée par un nombre trop important d'arrêtés devient peu lisible, difficilement applicable et difficilement contrôlable.

3 enjeux majeurs :

- Mieux communiquer auprès des usagers de la route et des professionnels de livraison sur la réglementation en vigueur : les communes sont invitées à saisir leurs arrêtés de livraisons marchandises dans l'application **BAC IDF** (<https://bac-idf.fr/>).
- **Simplifier et harmoniser la réglementation de la circulation**, afin de la rendre lisible et compréhensible, donc facilement applicable et contrôlable.
- Un enjeu de **faire respecter cette réglementation** avec des contrôles réguliers sur le terrain.

Environnement



Développement économique



EXEMPLES D'ARTICLES DE PLU EXISTANTS

« Livraison et exploitation »

Les aires de livraison, les espaces de chargement-déchargement et les espaces d'évolution des transpalettes sont situés à l'intérieur du terrain. Les livraisons peuvent être organisées sur la voirie publique sous réserve de l'accord du gestionnaire de la voirie. Ils permettent l'accueil d'un véhicule de 2,60 m de large et d'au moins 6 mètres de long, et comportent une aire de manutention de l'ordre de 10 m². Ces dimensions peuvent être adaptées en fonction des besoins liés à l'exploitation et des caractéristiques des véhicules utilisés. »

> **PLUi Plaine Commune**

Limitation des nuisances liées à la présence d'infrastructures de mobilités





Les règles de constructibilité pour les zones à urbaniser le long des voies les plus importantes

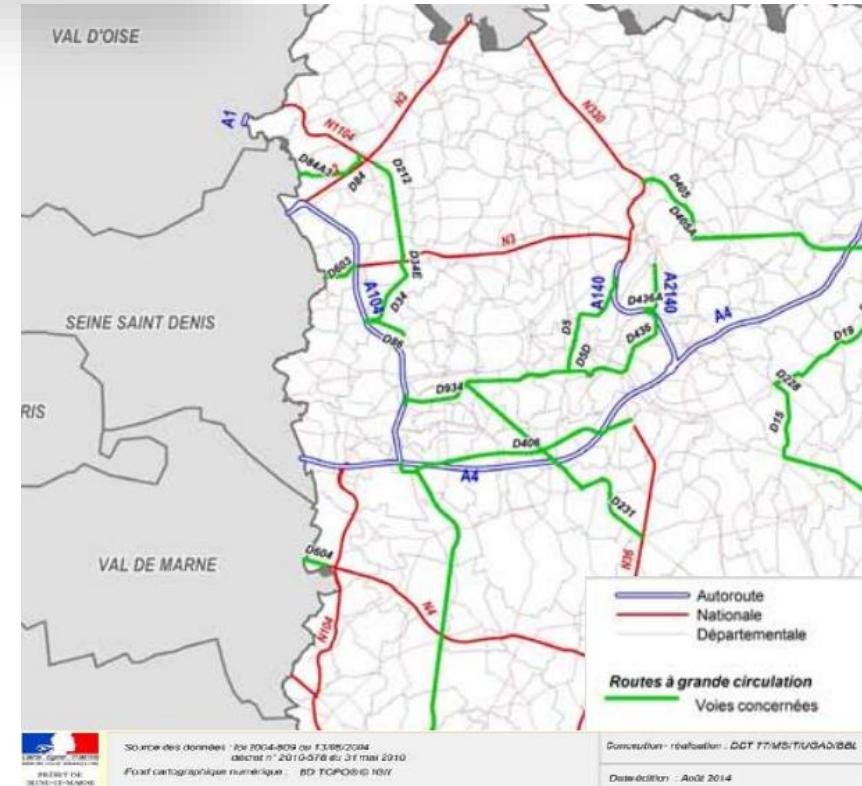
Les articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme, issus de la **loi « Barnier »** relative au renforcement de la protection de l'environnement, visent à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies les plus importantes.

Ils édictent un **principe d'inconstructibilité** * en dehors des espaces urbanisés de la commune :

- dans une bande de **100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express** et des déviations au sens du code de la voirie routière (axes concernés sur le territoire du SIEMU : A4, A104) ;
- dans une bande de **75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation** (axes concernés sur le territoire du SIEMU : RD471, RD231, RD934, RD406, RD5, RD5D).

Dérogation possible : les collectivités publiques et notamment les communes, sont incitées à définir précisément leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation, sur ces secteurs situés aux abords et le long de ces voiries, et plus particulièrement sur les secteurs non urbanisés.

Les règles et principes traduisant cette réflexion doivent donc être traduites, inscrites et justifiées dans leurs documents d'urbanisme, notamment le PLU, selon 5 critères définis par le Code de l'Urbanisme : les nuisances induites, la sécurité, la qualité paysagère, la qualité urbanistique, la qualité architecturale.



(* Il ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole, aux réseaux d'intérêt public. Il ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.)

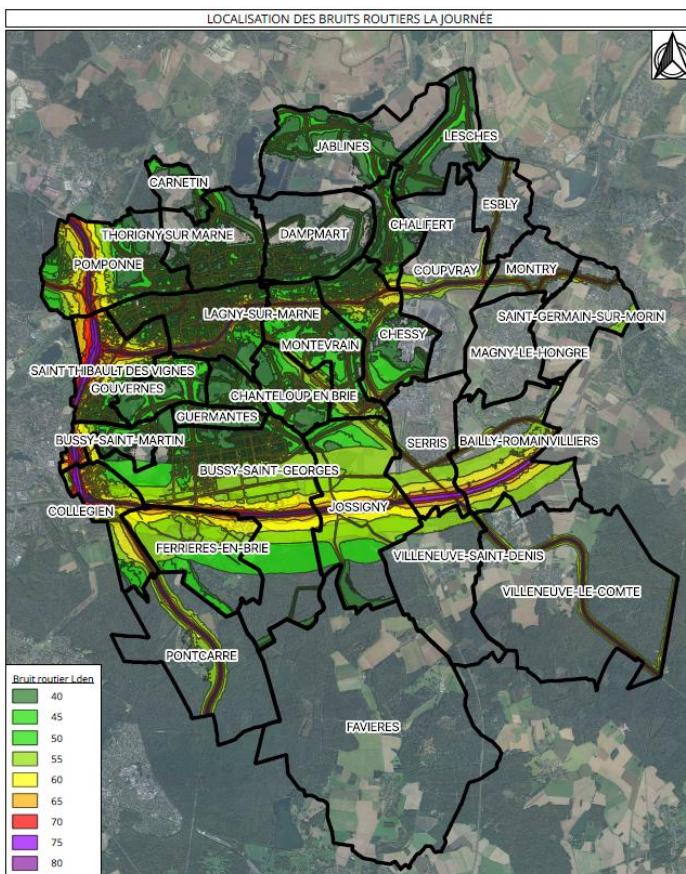


Limitation des nuisances liées aux infrastructures de mobilités

Quels leviers concrets pour les PLU ?

Dans le projet de Plan des Mobilités en Ile-de-France, la Région identifie la préservation de la santé des franciliens et franciliennes comme un axe majeur de sa politique des mobilités.

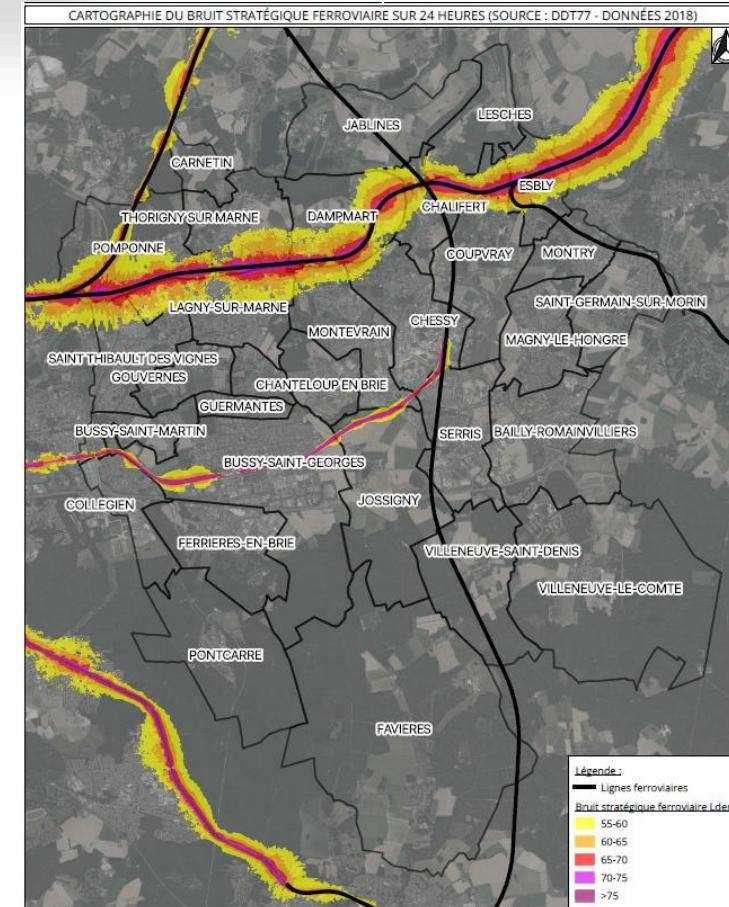
Il est notamment indiqué que « les moyens de lutte les plus efficaces contre les nuisances sonores liées aux transports en commun ferrés sont le changement de matériel roulant ou, à minima, des systèmes de freinage utilisés, ainsi que la régénération des infrastructures ». Les efforts financiers prévus d'ici 2030 par la Région sur ces deux aspects permettront de limiter les nuisances.



En complément, des interventions ciblées et locales pour réduire l'exposition au bruit ferroviaire devront être mises en œuvre, dans le cadre des **PPBE**, dans des secteurs prioritaires où le niveau sonore dépasse significativement les normes en vigueur (valeurs limites réglementaires), au moyen de techniques adaptées au contexte : murs anti-bruit, isolation des façades des bâtiments exposés aux nuisances sonores...

Dans les documents d'urbanisme, le règlement peut agir de manière concrète en fixant, pour les zones déterminées, des règles d'utilisation et d'occupation des sols telles que (*source : Fiche BRUIT PLU – Préfecture de l'Hérault*):

- adapter la hauteur des bâtiments aux conditions de propagation du bruit,
- imposer un retrait des constructions par rapport à l'alignement de la voie,
- prévoir l'implantation des constructions,
- autoriser, sous conditions, la réalisation d'écrans acoustiques,
- réglementer les changements de destination,
- mettre en place des zones « tampon »,
- graduer les secteurs en fonction de leur niveau d'exposition et de leur sensibilité



- SDRIF-E approuvé en Conseil d'Etat le 10 juin 2025
- PDMIF adopté en conseil régional le 24 septembre 2025
- Guide pratique de la compatibilité des PLU avec le PDUIF – IDFM, mai-août 2016
- Guide PLU et déplacements – CEREMA, novembre 2015 : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plu-deplacements-0>
- Guide « Stationnement des vélos dans les espaces privés : dimensions et caractéristiques » - DGALN - Ministère de l'égalité des territoires et du logement et ministère de l'environnement, du développement durable et de l'énergie)
- Légifrance

Retrouvez toute l'actualité du SIEMU et des mobilités à Marne-la-Vallée sur la page Facebook :



SIEMU Marne-la-Vallée

Votre contact :

Emilie MAUVIGNIER
Responsable PLM et observatoire des mobilités

emilie.mauvignier@siemu.fr • 07 84 56 26 52

Syndicat Intercommunal d'Etudes
des Mobilités Urbaines - Marne-la-Vallée
1 rue du Champ Pillard, 77400 Saint-Thibault-des-Vignes

www.siemu.fr