

LA PRISE EN COMPTE DES MOBILITÉS DANS LE PLU DE NANTERRE

CLUB PLU ÎLE-DE-FRANCE



PLAN LOCAL D'URBANISME

DEPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE
VILLE DE NANTERRE

Projet d'Aménagement et de Développement Durables - PADD



SOMMAIRE

1. La traduction des attentes du législateur dans le PLU de Nanterre
2. La prise en compte des mobilités lors de la révision du PLU menée entre 2012 et 2015
3. Au-delà du Plan Local d'Urbanisme de Nanterre...

LA TRADUCTION DES ATTENTES DU LEGISLATEUR DANS LE PLU DE NANTERRE

ARTICLE L.101-2 DU CODE DE L'URBANISME

Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

- 1° L'équilibre entre : [...] le renouvellement urbain, [...] les besoins en matière de mobilité [...]
- 3° La diversité des fonctions urbaines [...] en tenant compte en particulier des objectifs de [...] de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;
- 6° [...] la préservation de la qualité de l'air, [...]
- 7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables ;
- 8° La promotion du principe de conception universelle pour une société inclusive vis-à-vis des personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie dans les zones urbaines et rurales.

AMBITION DU PLU DE NANTERRE

LA PROMOTION D'UNE VILLE DURABLE ET SOLIDAIRE, EN MOUVEMENT, ATTACHÉE AU BIEN-ÊTRE DES NANTERRIENS



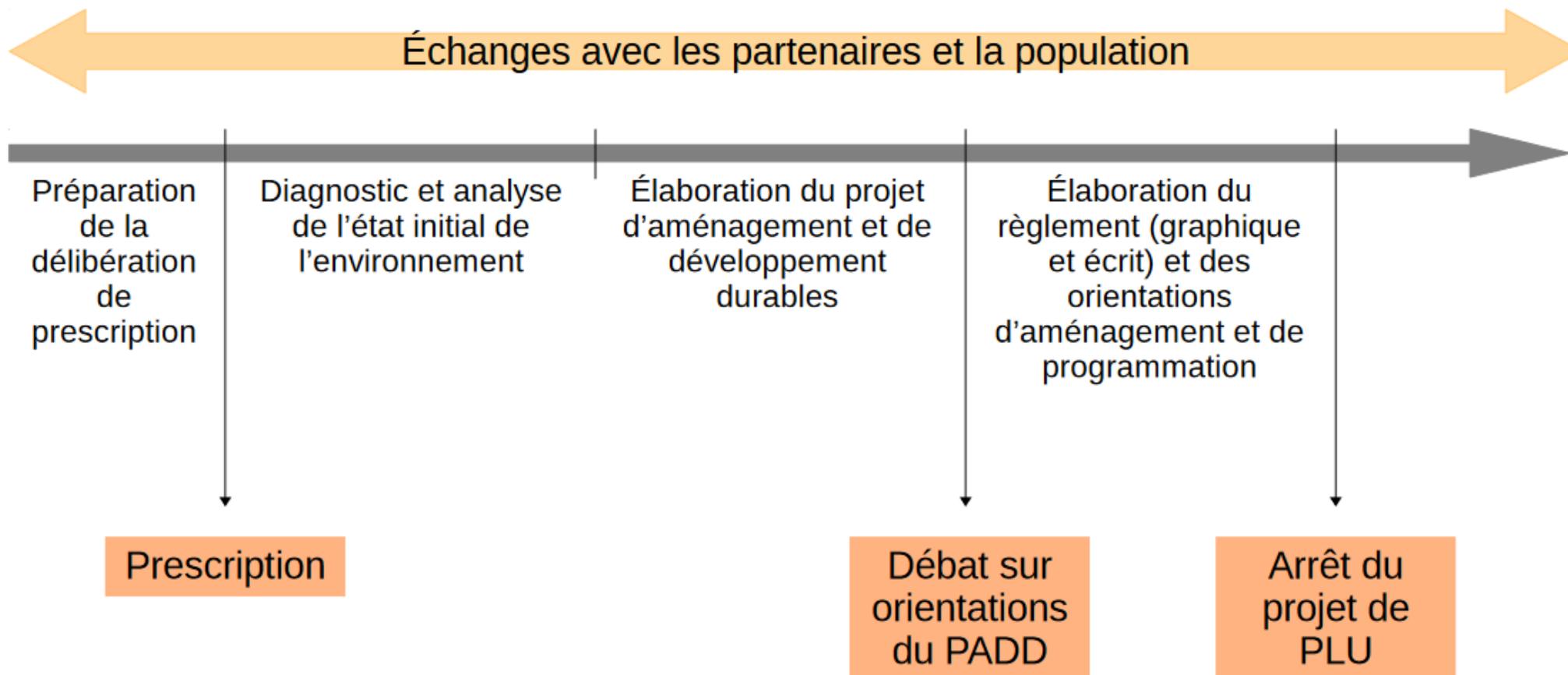
Organisation
mondiale de la Santé

Extrait Charte d'Ottawa sur la promotion de la santé, Organisation Mondial de la Santé, 21 novembre 1986
La promotion de la santé a pour but de donner aux individus davantage de maîtrise de leur propre santé et davantage de moyens de l'améliorer. Pour parvenir à un état de complet bien-être physique, mental et social, l'individu, ou le groupe, doit pouvoir identifier et réaliser ses ambitions, satisfaire ses besoins et évoluer avec son milieu ou s'y adapter. La santé est donc perçue comme une ressource de la vie quotidienne, et non comme le but de la vie; c'est un concept positif mettant l'accent sur les ressources sociales et personnelles, et sur les capacités physiques. La promotion de la santé ne relève donc pas seulement du secteur de la santé : elle ne se borne pas seulement à préconiser l'adoption de modes de vie qui favorisent la bonne santé ; son ambition est le bien-être complet de l'individu.

Extrait du PADD

LA PRISE EN COMPTE DES MOBILITÉS LORS DE LA RÉVISION DU PLU MENÉE ENTRE 2012 ET 2015

ÉLABORATION DU PLU : RAPPEL DES DIFFÉRENTES ETAPES

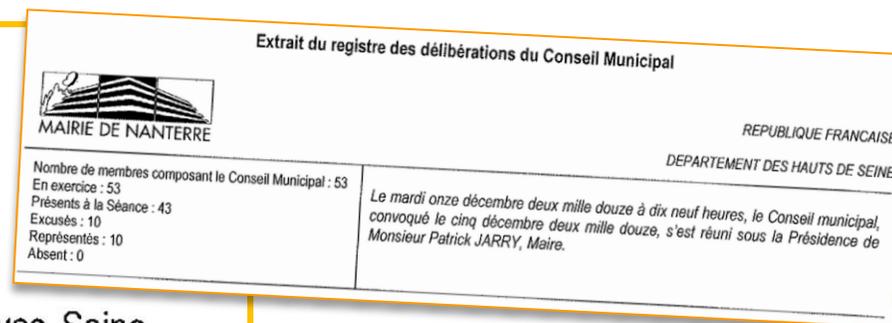


LES OBJECTIFS DE LA REVISION DU PLU EN 2012

Objet : Prescription de la révision du Plan local d'urbanisme

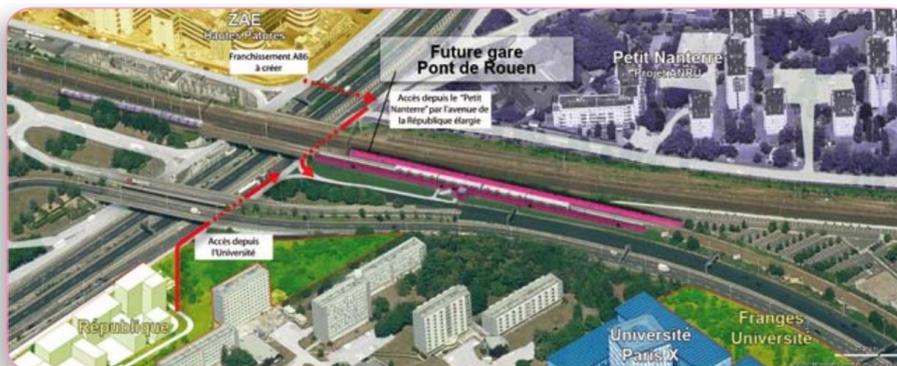
Article 3 : Approuve les objectifs de la révision du PLU suivants :

- Poursuivre la dynamique de renouvellement urbain sur l'ensemble de la ville :
 - les projets de renouvellement urbain et social des quartiers populaires en lien avec Seine-Arche
 - les projets de couture urbaine autour des grands axes
 - les projets de renouvellement ponctuels dans le tissu ancien (OPAH RU...)
- Définir et arrêter l'avenir de deux territoires de développement : les Bords de Seine et les Groupes
- Anticiper l'arrivée du métro et du tramway T1 pour continuer à maîtriser le développement de la Boule et ses abords
- Répondre au défi de la croissance démographique projetée en anticipant les besoins de la population en équipements publics
- Renforcer nos exigences de qualité urbaine, notamment en actualisant le document d'urbanisme au regard des nouvelles orientations issues de nos documents cadres (environnement, espaces publics...) et des nouveaux textes législatifs et réglementaires



**Des enjeux de mobilités
peu présents mais au
cœur des débats
préalables à la
prescription de la révision
du Plan Local d'Urbanisme
de Nanterre**

LES OBJECTIFS DE LA REVISION DU PLU EN 2012



Proposition d'implantation de la gare Eole au Pont de Rouen

Pour Nanterre, répondre aux enjeux de mobilité pour une ville équilibrée et durable

Des besoins de déplacements régionaux comme locaux

1 90 000 habitants, 95 000 salariés, 32 000 étudiants et plusieurs dizaines de milliers de visiteurs se déplacent chaque jour sur le territoire de Nanterre, totalisant plus de 400 000 déplacements quotidiens tous modes confondus au sein de la commune et avec l'ensemble de la métropole.

1 Nanterre dispose d'un réseau d'infrastructures de transports développé mais très orienté vers Paris, comme la plupart des villes de banlieue.

1 Les lignes A du RER et L du Transilien restent les plus efficaces pour les déplacements à grande échelle. Néanmoins les conditions de voyage en heures de pointe sont dégradées, associées à des rabattements en bus vers les gares depuis les quartiers parfois peu performants.

1 Avec des modes de vie et des besoins qui ont évolué, ce réseau ne suffit plus à répondre à une demande de déplacements variée, car l'enjeu consiste à pouvoir se déplacer facilement d'un point à un autre de la ville comme de banlieue à banlieue, tout en disposant de liaisons performantes avec Paris.

1 Cela concerne particulièrement :
* certains quartiers de Nanterre aux populations très variées parfois fortement dépendantes des transports en commun,
* les personnes se rendant à Nanterre ou à La Défense depuis les communes environnantes et, plus généralement, depuis les Hauts-de-Seine.

Un territoire marqué par d'importantes coupures urbaines

Nanterre subit depuis de nombreuses années les conséquences d'une situation stratégique en première couronne de Paris et à proximité du pôle d'affaires de La Défense : la multiplicité des infrastructures dédiées aux transports représente autant de coupures qui mobilisent un vaste foncier et qui ont fractionné la ville en de nombreuses enclaves.

1 000 trains et RER par jour traversent Nanterre.
Plus de 40 000 voitures y passent aux heures de pointe.
10 % du territoire est occupé par les infrastructures.
Plus de 50 % des navettes domicile-travail entre Nanterre et l'ouest parisien (hors Paris) se font en voiture.

Une gare d'Eole au Pont de Rouen, une nouvelle porte d'entrée pour le nord de Nanterre

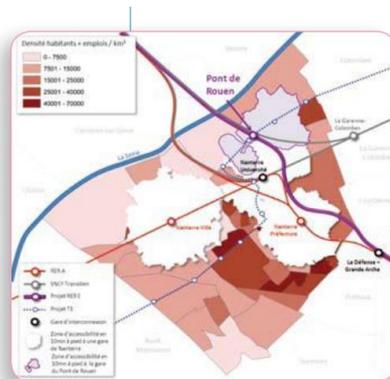
Afin que le prolongement d'Eole ait des retombées locales et accompagne de nouvelles dynamiques urbaines, la Ville estime que l'implantation d'une gare dans le secteur du Pont de Rouen pourrait répondre aux problématiques spécifiques du nord de Nanterre. Cette hypothèse n'a pas été correctement étudiée et ne figure pas dans le Dossier du débat public.

1 Un rééquilibrage de la desserte en faveur du nord-ouest de Nanterre.

C'est tout le quartier du Petit Nanterre (une zone enclavée de 9 000 habitants avec une opération en cours de rénovation urbaine, un hôpital) et une zone d'emplois en bords de Seine (les Hautes-Pâtures, plus de 6 000 emplois) qui se retrouveraient désenclavés, la gare offrant par la même occasion un accès par le nord au campus universitaire. La fréquence de la desserte serait de 6 trains par heure en période de pointe, avec la possibilité d'augmenter cette fréquence par la suite.

1 La réduction des nuisances

Une gare en surface au Pont de Rouen permet d'opter pour un ouvrage réduit de raccordement des voies du RER à celle du groupe V ('saut-de-mouton court') entre l'A86 et la Seine, minimisant l'impact de l'infrastructure.



La desserte actuelle en transport lourd à Nanterre et l'implantation d'une gare au Pont de Rouen.

Quelques contributions de Nanterre lors des débats publics sur la conception du prolongement d'Eole et du Grand Paris Express

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Ville de Nanterre
88 à 118, rue du 8 Mai 1945
92000 Nanterre
Tel. : 3992
Site : www.nanterre.fr

LES OBJECTIFS DE LA REVISION DU PLU EN 2012



Avec la mise en débat des projets de transport en rocade « Arc Express » et « Grand Paris », Nanterre se réjouit que la problématique des déplacements de banlieue à banlieue soit enfin prise en considération au juste niveau des enjeux qu'elle représente.

Si Nanterre est apparemment bien dotée en transport en commun, il apparaît que son territoire et ses habitants sont très impactés par les infrastructures, sans pour autant bénéficier d'une desserte adaptée aux besoins de déplacements qui sont majoritairement orientés vers la banlieue.

Compte tenu de ces carences, de son statut de ville préfecture et universitaire et de son fort potentiel de développement, Nanterre doit impérativement être desservie par les réseaux de transport en rocade aujourd'hui soumis au débat.

L'avis porté par Nanterre sur chacun des projets sera prolongé par la contribution du SIEP des Deux-Seine constitué des villes de Nanterre, Rueil-Malmaison, Suresnes, Courbevoie, La Garenne-Colombes, syndicat d'étude et de projet constitué dans l'objectif d'élaborer une stratégie partagée du développement de ce territoire.

VILLE DE NANTERRE

88 à 118, rue du 8 Mai 1945
92000 Nanterre
Tel : 3992
www.nanterre.fr

Pour Nanterre, quels besoins de déplacements ?

90 000 habitants, 95 000 salariés, 32 000 étudiants et plusieurs dizaines de milliers de visiteurs se déplacent chaque jour sur le territoire de Nanterre, totalisant plus de 400 000 déplacements quotidiens tous modes confondus au sein de la commune et avec l'ensemble de la métropole.

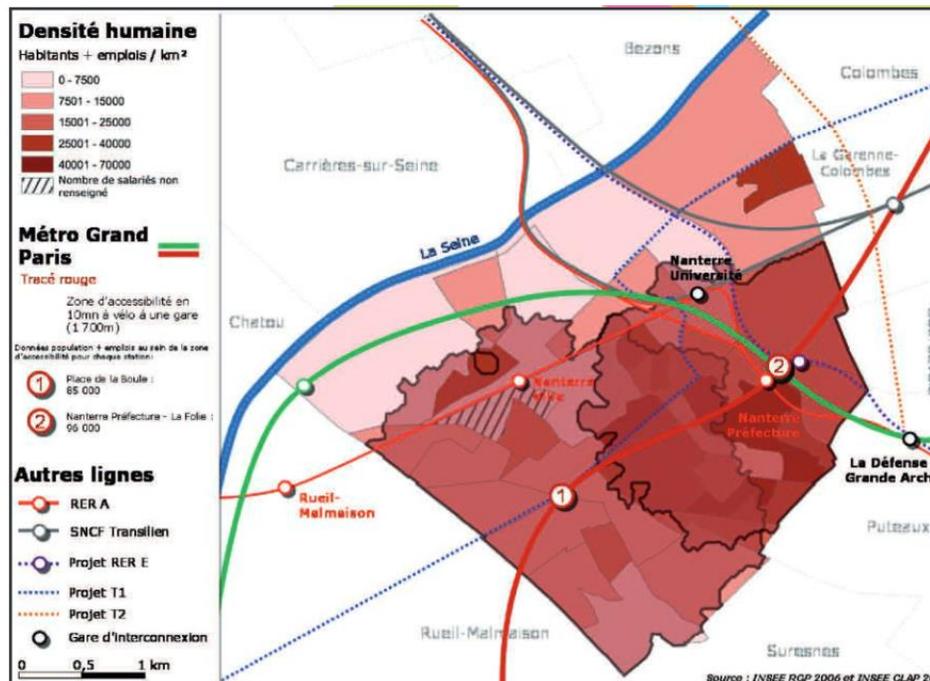
Nanterre dispose d'un réseau d'infrastructures de transports développé mais très orienté vers Paris comme la plupart des villes de banlieue. Les lignes A du RER et L du Transilien restent les plus efficaces pour les déplacements à grande échelle, mais les conditions de voyage en heures de pointe se sont dégradées, associées à des rabattements en bus parfois peu performants depuis les quartiers vers les gares. Par ailleurs, les nombreux passages de trains de transit entre l'est et l'ouest de la métropole génèrent de fortes nuisances. Ce sont plus de 1000 trains par jour qui transitent par Nanterre.

Le réseau ne suffit donc plus à répondre à une demande de déplacements qui a beaucoup évolué en 20 ans : 38% des déplacements domicile-travail se font au sein de la commune, ainsi que 65% des déplacements pour les autres motifs. Plus de 40% des navettes domicile-travail depuis Nanterre ont pour destination d'autres villes de banlieue, et majoritairement les Hauts-de-Seine. Le taux d'utilisation des transports collectifs se situe souvent entre 40 et 50% pour ces liaisons, alors qu'il atteint 77% pour les liaisons avec Paris. L'enjeu consiste aujourd'hui à pouvoir se déplacer facilement :

- d'un quartier à un autre de la ville
- entre Nanterre et les communes de l'ouest parisien, pour pallier le déficit de liaisons en transport collectif de banlieue à banlieue.

Cela concerne particulièrement :

- certains quartiers de Nanterre aux populations très variées parfois fortement dépendantes des transports en commun;
- les personnes se rendant à Nanterre ou à La Défense depuis les communes environnantes, et plus généralement depuis les Hauts-de-Seine. À ce titre, il faut rappeler que Nanterre est une Préfecture dotée d'un certain nombre d'équipements structurants à rayonnement départemental : Cité administrative, Tribunal, Théâtre des Amandiers, Université Paris Ouest Nanterre La Défense...



Rocade du Grand Paris à Nanterre – Proposition de tracé alternatif de la ligne rouge

Les Champs-Pierreux, la Boule, le Plateau Mont-Va-lérien, le Petit Nanterre, les futurs développements autour du Pont de Rouen et de l'Université au nord est de la ville, tous ces secteurs aujourd'hui privés de desserte efficace, sont exclus de fait de cette accessibilité qui se veut très performante et proposée par les deux lignes du projet.

En conséquence, Nanterre demande l'étude d'une alternative pour le tracé de la ligne rouge ou verte desservant la place de la Boule. Cette desserte recouperait la ligne bleue d'Arc Express, et permettrait ainsi une synthèse des deux projets dans ce secteur.

Quelques contributions de Nanterre lors des débats publics sur la conception du prolongement d'Eole et du Grand Paris Express

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LE DIAGNOSTIC

Article L151-4 du code de l'urbanisme

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.

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

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

Source : Karine MAUBERT-SBILE – CEREMA Sud-Ouest (17/09/2018), PLU et déplacements, CEREMA

Préparation de
la délibération
de prescription

**Diagnostic et analyse
de l'état initial de
l'environnement**

Elaboration du Projet
d'Aménagement et de
Développement Durables

Élaboration du règlement (graphique et
écrit) et des orientations d'aménagement
et de programmation

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LE DIAGNOSTIC

6^{ème} partie Déplacements et mobilités 192

Chapitre 1	Le Plan de déplacements urbains de l'Île-de-France	193
Chapitre 2	Le réseau viaire	194
Chapitre 3	Les transports en commun	207
Chapitre 4	Les circulations actives.....	214
Chapitre 5	Les transports en commun, principal mode de transport des déplacements domicile-travail 219	

Extrait du Rapport de présentation

Préparation de
la délibération
de prescription

**Diagnostic et analyse
de l'état initial de
l'environnement**

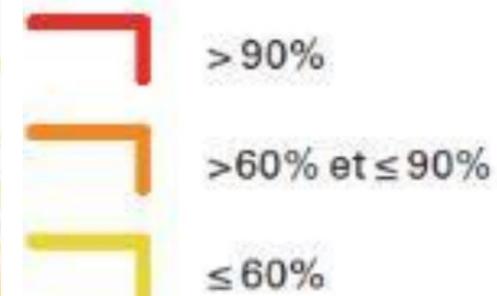
Elaboration du Projet
d'Aménagement et de
Développement Durables

Élaboration du règlement (graphique et
écrit) et des orientations d'aménagement
et de programmation

Trafic en heures de pointe du matin

Trafic en heures de pointe du soir

Barre de tronçons
 Taux de saturation des voies :



Extrait du Rapport de présentation

Source : Egis France, Atlas des Deux Seine, SIEP des Deux Seine, 2011

Préparation de la délibération de prescription

Diagnostic et analyse de l'état initial de l'environnement

Elaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Élaboration du règlement (graphique et écrit) et des orientations d'aménagement et de programmation

Le stationnement sur voirie

Nanterre compte environ 11 000 emplacements de stationnement le long des voies publiques, dont plus de 2400 places sont contrôlées par du stationnement payant de courte (zone rouge), moyenne (zone jaune) ou longue durée (zone verte).

Ces places sont réparties comme suit :

	Répartition
Centre Ville / Vieux Pont	36%
Parc Nord	19%
Champs Pierreux	18%
Plateau / Mont Valérien	3%
Chemin de l'île / République	24%
Total de places de stationnement payantes	2419

Extrait du Rapport de présentation

Préparation de
la délibération
de prescription

**Diagnostic et analyse
de l'état initial de
l'environnement**

Elaboration du Projet
d'Aménagement et de
Développement Durables

Élaboration du règlement (graphique et
écrit) et des orientations d'aménagement
et de programmation

La mutualisation

L'ensemble des parcs de stationnement, offrant une capacité de plus de 3 000 places, permet de mutualiser les besoins des différents usagers : résidents, salariés, visiteurs et d'offrir une réponse aux besoins en cohérence avec les politiques de déplacements.

Il existe également plusieurs parkings, privés ou publics, liés au fonctionnement des équipements ou d'un commerce, permettant d'offrir du stationnement au public.

On peut citer :

Emplacement	Ouverture	Nombre de places de stationnement
Leclerc - rue Paul Vaillant Courturier	Horaires du magasin	320
Métro - rue des Grands Près	Horaires du magasin	704
Déathlon - av Joliot Curie	Horaires du magasin	250
Leroy Merlin - rue de Sartrouville	Horaires du magasin	359
Brico Dépôt - av Joliot Curie	Horaires du magasin	110
Palais des Sports - av Joliot Curie	Horaires de l'équipement	60
Stade des Bords de Seine	Horaires de l'équipement	85

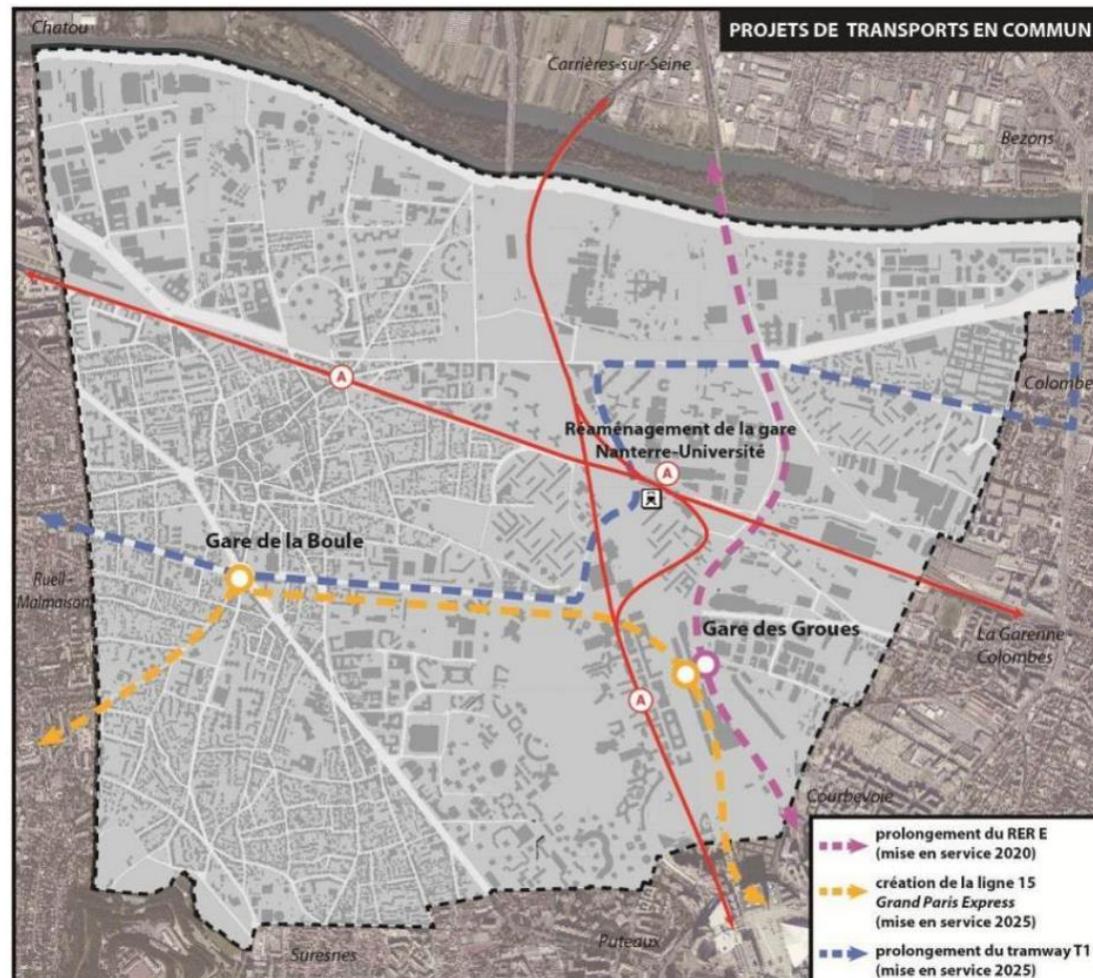
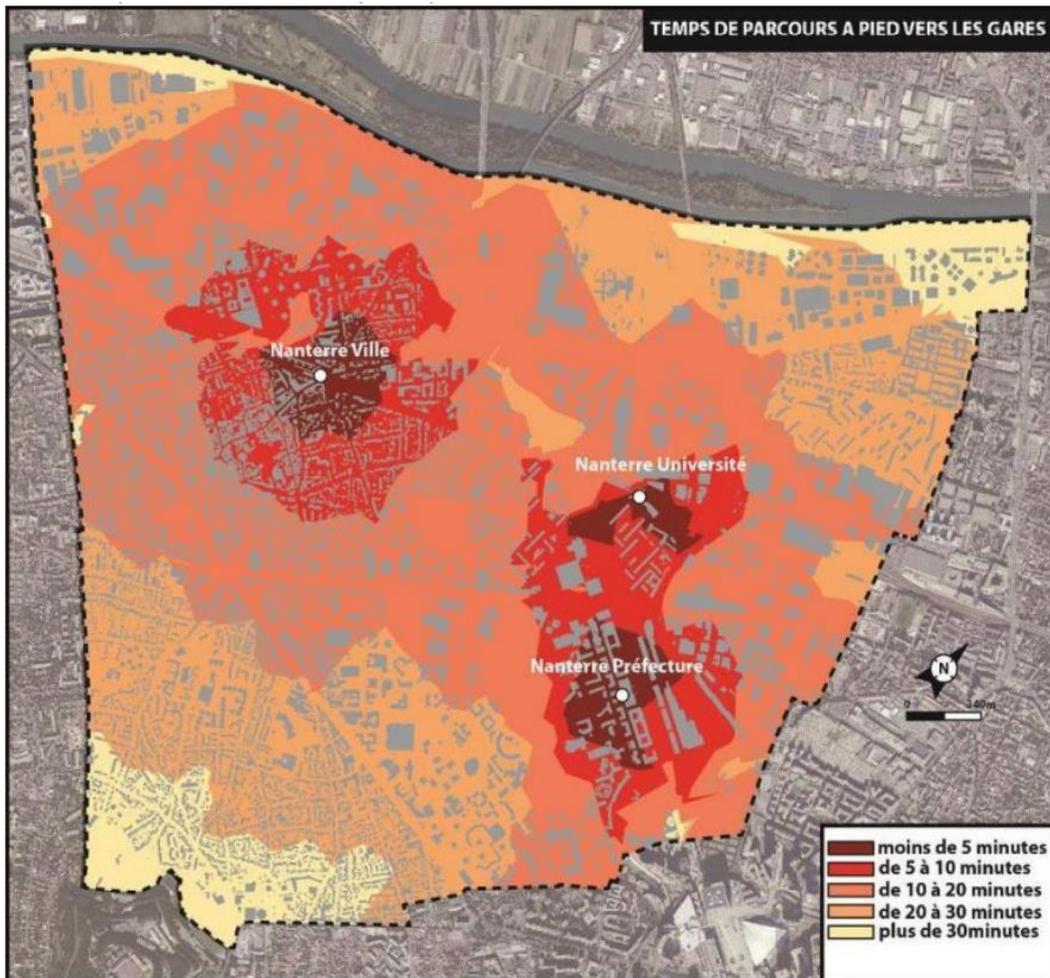
Extrait du Rapport de présentation

Préparation de la délibération de prescription

Diagnostic et analyse de l'état initial de l'environnement

Elaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Élaboration du règlement (graphique et écrit) et des orientations d'aménagement et de programmation



Source : Ville de Nanterre ; Réalisation : CODRA

Source : CODRA

Extrait du
 Rapport de
 présentation

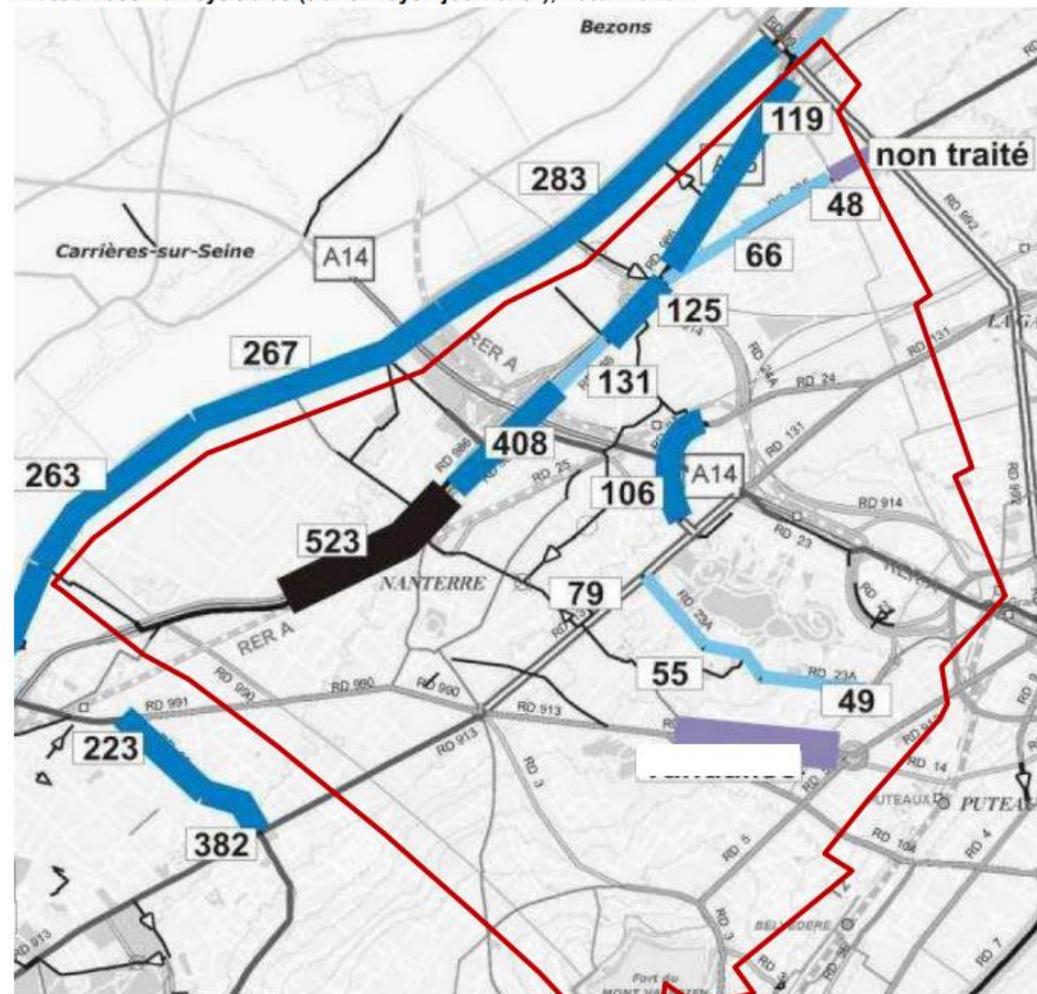
Préparation de la délibération de prescription

Diagnostic et analyse de l'état initial de l'environnement

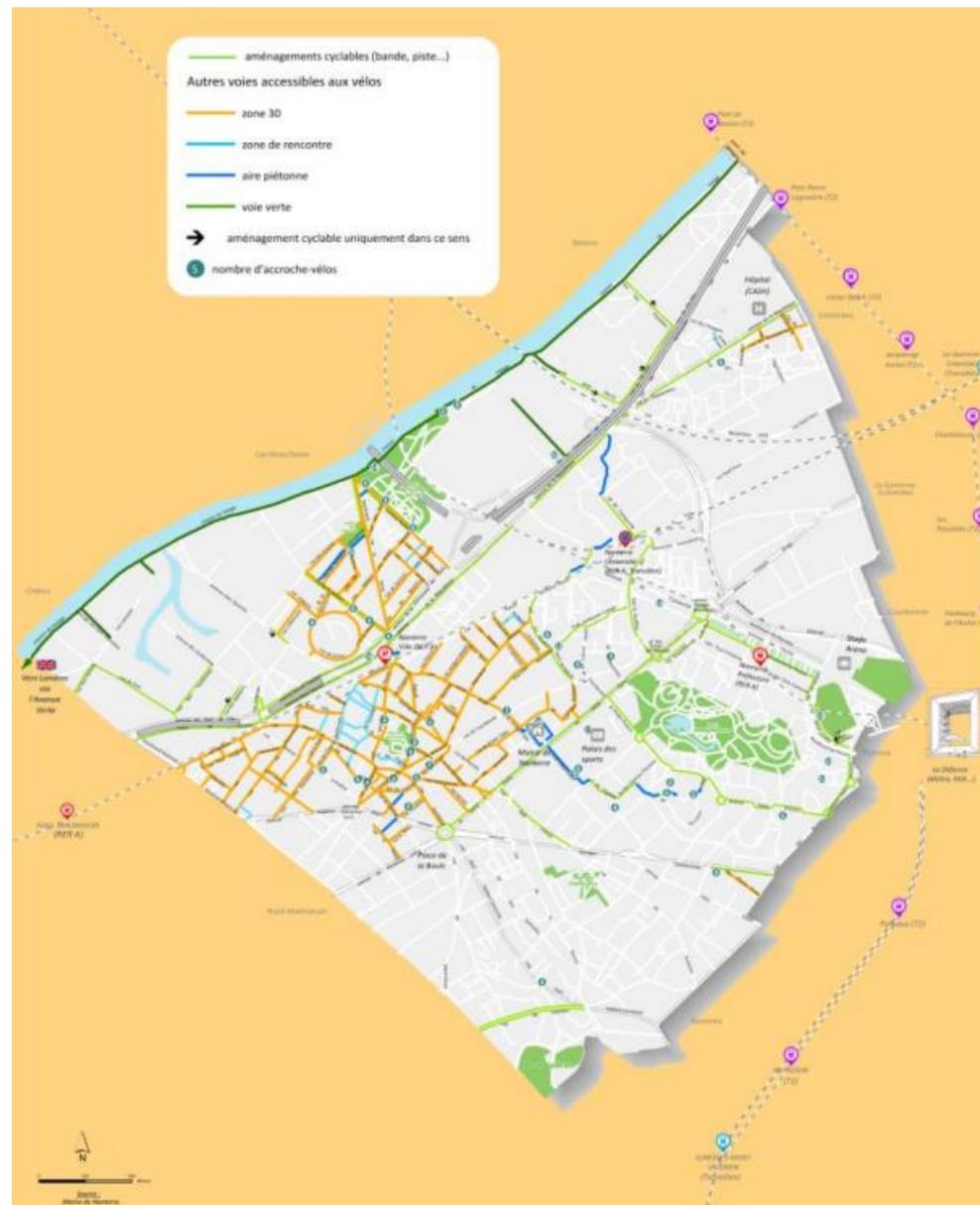
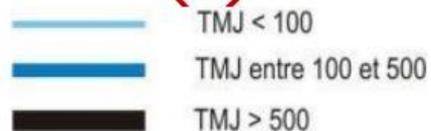
Elaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Élaboration du règlement (graphique et écrit) et des orientations d'aménagement et de programmation

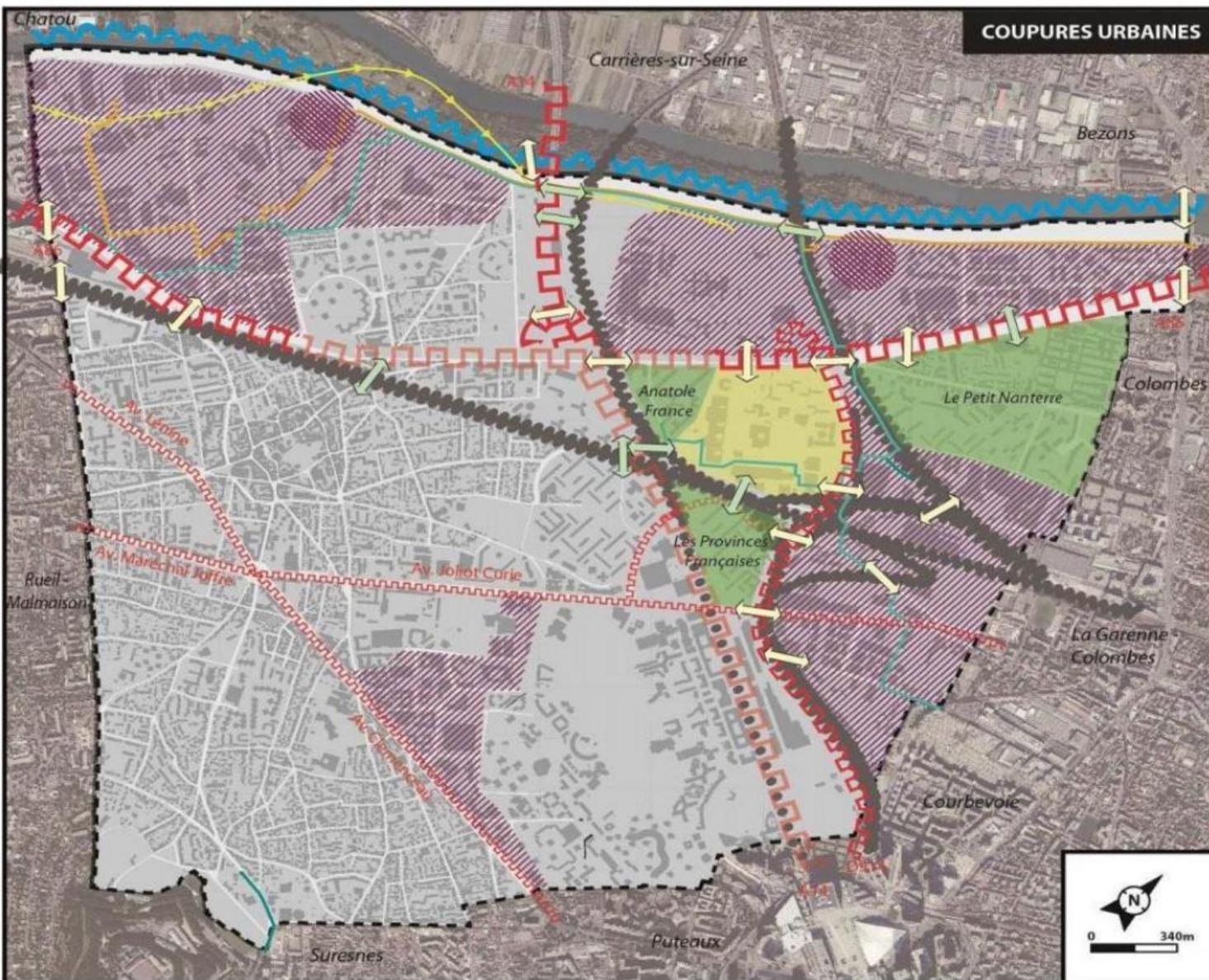
Niveaux des flux cyclables (trafic moyen journalier), Automne 2011



Source : Comptages sur les aménagements cyclables du département des Hauts-de-Seine, Conseil Général 92



Extrait du
Rapport de
présentation



- COUPURES URBAINES**
-  Coupures liées aux infrastructures routières
 -  Section souterraine des autoroutes
 -  Coupures liées aux infrastructures ferroviaires
 -  Voies ferrées en souterrain
 -  Traversée routière et piétonne
 -  Traversée piétonne
 -  Coupure liée à un élément naturel : la Seine
 -  Grandes emprises foncières d'activités économiques
 -  Risques industriels
 -  Transports d'hydrocarbures liquides
 -  Canalisation de gaz à haute pression en acier
 -  Couloir de passage de ligne électrique aérienne
 -  Emprise foncière de l'Université
 -  Quartiers résidentiels les plus isolés

Extrait du
Rapport de
présentation

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LE PADD

Article L151-5 du code de l'urbanisme

Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

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

2° Les **orientations générales** concernant l'habitat, les **transports et les déplacements**, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Source : Karine MAUBERT-SBILE – CEREMA Sud-Ouest (17/09/2018), PLU et déplacements, CEREMA

Préparation de
la délibération
de prescription

Diagnostic et analyse
de l'état initial de
l'environnement

**Elaboration du Projet
d'Aménagement et de
Développement Durables**

Élaboration du règlement (graphique et
écrit) et des orientations d'aménagement
et de programmation

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LE PADD

Axe 1

Une ville des proximités, agréable à vivre et à travailler

La ville commence là où les flux s'apaisent : rendre la ville aux piétons, aux cycles et aux rencontres. Chaque jour, 400.000 véhicules automobiles et plus d'un millier de trains traversent Nanterre. Cette situation résulte en partie de la situation géographique de la ville Nanterre, point d'entrée vers Paris et position de carrefour dans l'Ouest Parisien, et en partie également de la manière dont l'Etat des années 1960 a façonné les infrastructures qui génèrent cette masse de transit : les avenues Joliot Curie, Lénine, Clémenceau, la RD 914, avec ses 6 voies, s'apparentent davantage à des autoroutes qu'à des boulevards urbains et les carrefours ont été remplacés par des autoponts pour faciliter la circulation automobile. A cela s'ajoutent dans les années 1980, l'A14 et l'A86 qui achèvent les fractures du territoire : au total, les infrastructures de transport occupent 10 % du territoire de la ville, isolant les quartiers les uns des autres.

Préparation de
la délibération
de prescription

Diagnostic et analyse
de l'état initial de
l'environnement

Elaboration du Projet
d'Aménagement et de
Développement Durables

Élaboration du règlement (graphique et
écrit) et des orientations d'aménagement
et de programmation

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LE PADD

Axe 1

Une ville des proximités, agréable à vivre et à travailler

La ville des proximités passe par un modèle urbain mixte et équilibré, et une modèle social équitable qui offre à tous un égal accès aux opportunités de la métropole

Marquée par les coupures urbaines formées par les infrastructures routières et ferrées, Nanterre, dans son ambition d'être une ville des proximités, souhaite répondre aux besoins fondamentaux de tous ses usagers, en rapprochant les fonctions de la ville : se loger, travailler, avoir accès à des services de qualité (équipements publics, commerces, transports...), afin que chacun puisse exercer son « droit à la centralité ».

Préparation de
la délibération
de prescription

Diagnostic et analyse
de l'état initial de
l'environnement

**Elaboration du Projet
d'Aménagement et de
Développement Durables**

Élaboration du règlement (graphique et
écrit) et des orientations d'aménagement
et de programmation

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LE PADD

Axe 1

Une ville des proximités, agréable à vivre et à travailler

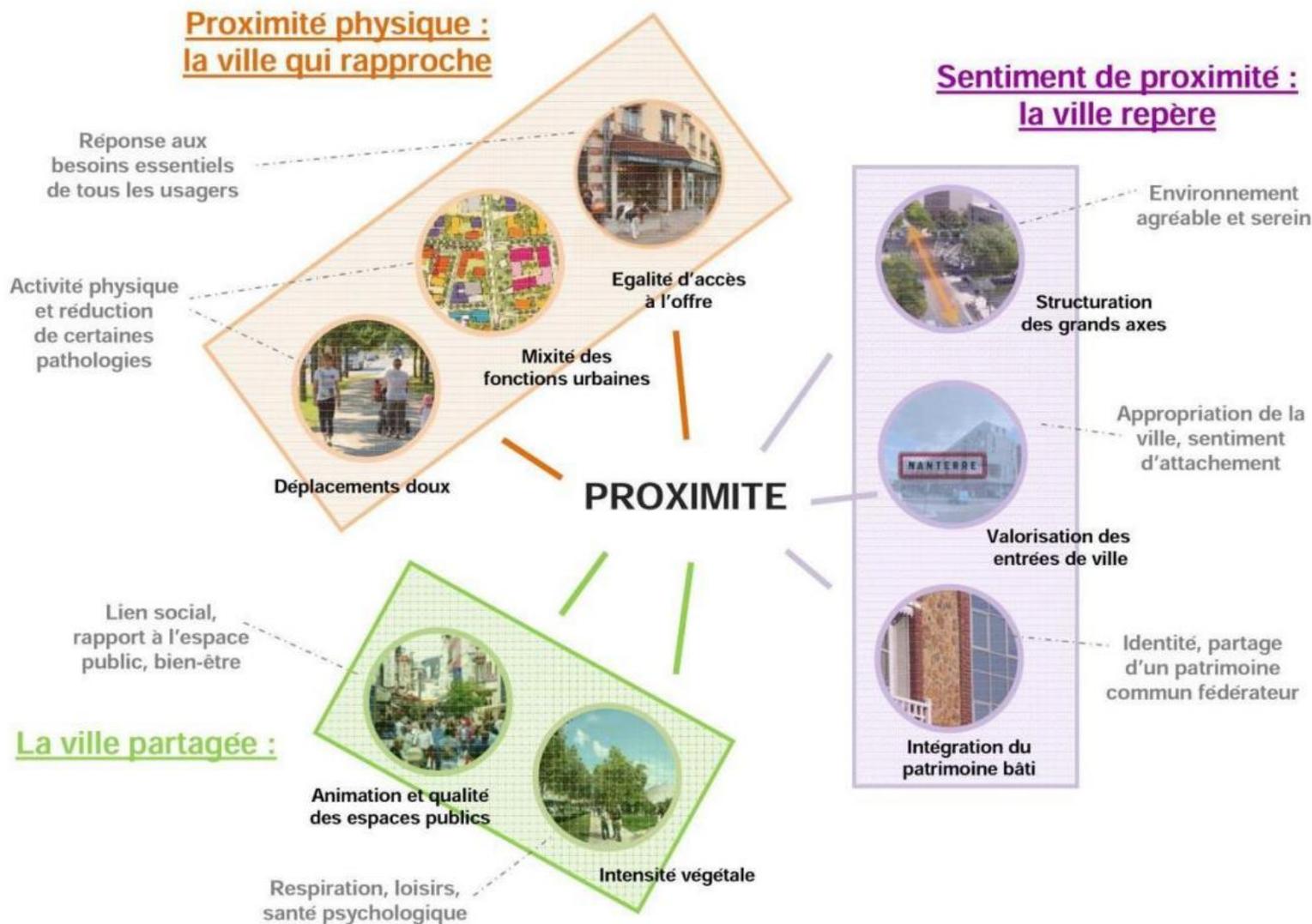
B/ Vivre la ville « à pied »	16
1. Améliorer la qualité de l'espace public	16
2. Développer des formes urbaines variées et de qualité	17
3. Favoriser le développement des modes actifs (marche, vélo)	17
4. Accompagner le développement d'un réseau de transports en commun cohérent et efficace	18
5. Mettre en place une offre de stationnement adaptée	18

Préparation de
la délibération
de prescription

Diagnostic et analyse
de l'état initial de
l'environnement

**Elaboration du Projet
d'Aménagement et de
Développement Durables**

Élaboration du règlement (graphique et
écrit) et des orientations d'aménagement
et de programmation

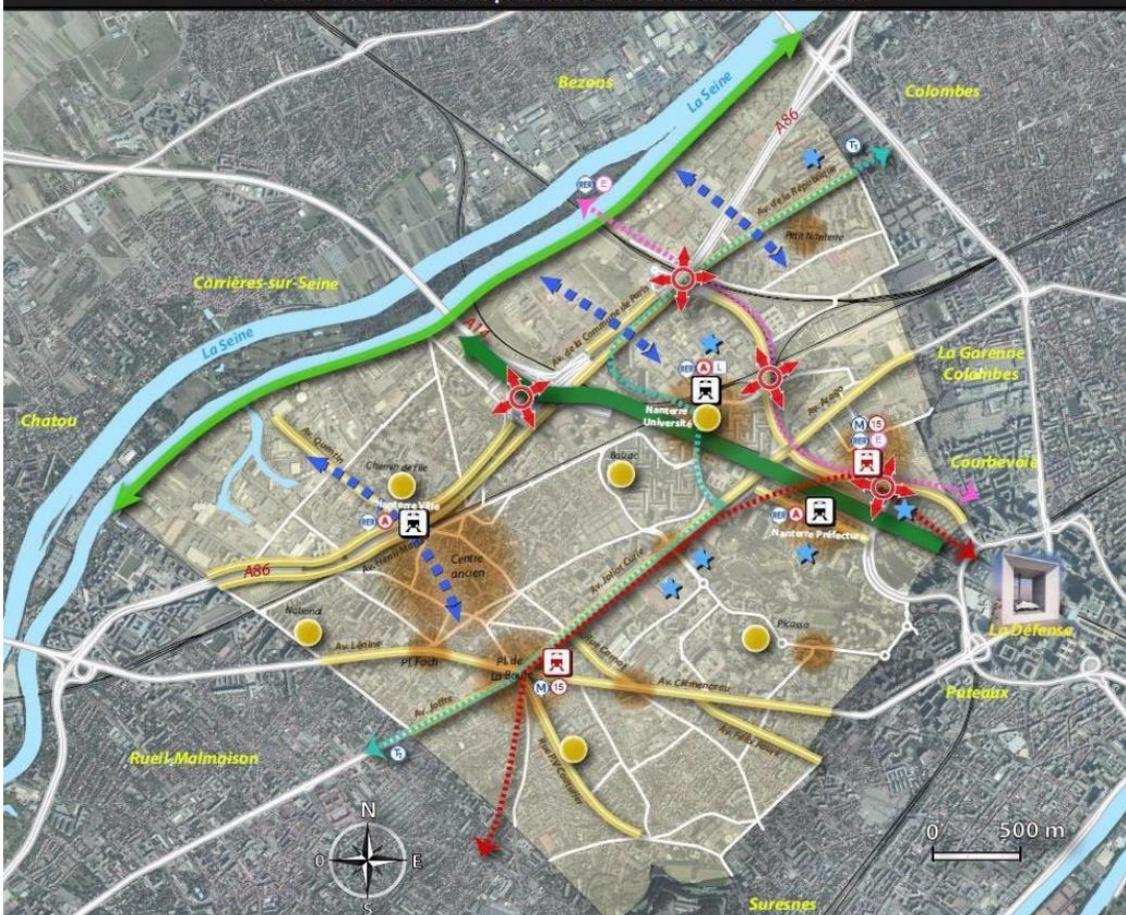


Une écriture du PADD fortement enrichie grâce à une démarche d'Approche Environnementale de l'Urbanisme liée à la révision du Plan Local d'Urbanisme

Extrait du PADD

Les principaux enjeux de la ville des proximités

Schéma de principe du projet d'aménagement et de développement durable
 Tendre vers une ville des proximités favorable à la mobilité durable



-  Conforter ou développer les pôles de centralité dans les différents quartiers
-  Préserver et développer les principaux pôles de commerces et services de proximité
-  Améliorer l'ouverture sur la ville des grands équipements pour les rendre accessibles à tous (Palais des Sports, théâtre des Amandiers, stade Arena, ex Ecole d'Architecture, Université, hôpital...)
-  Résorber les coupures urbaines qui aujourd'hui constituent des points noirs fonctionnels et paysagers majeurs (échangeur, « Pont de Rouen », A86, RD914)
-  Favoriser l'embellissement, le traitement des espaces publics et le rôle de couture urbaine des grands axes et autres voies structurantes
-  Traiter / réaménager les abords des gares RER / Transilien afin d'améliorer les conditions d'accès et de correspondances entre modes de transports (intermodalité)
-  Encadrer l'arrivée des gares Eole (Groues) puis du Grand Paris Express (Groues, la Boule) avec un aménagement adapté de l'espace public (intermodalité, accessibilité piéton / cycliste...)
-  Accompagner l'arrivée du tramway T1 par la requalification de l'espace public, la valorisation urbaine de ses abords et l'amélioration de la desserte des grands équipements de la ville
-  Conforter les berges de Seine comme itinéraires de déplacements piétons / vélos et espaces de loisirs
-  Développer les accès et les liaisons entre les différents quartiers de la Ville et les berges de Seine, en particulier pour les piétons et les cyclistes
-  Poursuivre l'aménagement des Terrasses et l'extension du parc du Chemin de l'Île pour renforcer le lien entre La Défense et la Seine et affirmer la présence de la nature dans les paysages urbains

Préparation de la délibération de prescription

Diagnostic et analyse de l'état initial de l'environnement

Elaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

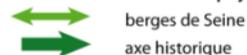
Élaboration du règlement (graphique et écrit) et des orientations d'aménagement et de programmation



VIVRE LA VILLE A PIED, A VELO ET EN TRANSPORTS EN COMMUN

Conforter les grands axes de la ville qui constituent des repères urbains et paysagers forts

- deux axes paysagers majeurs à mettre en valeur



- berges de Seine

- axe historique

- grands axes et voies structurants / interquartiers à requalifier tout en assurant un meilleur partage de la voirie au profit des transports en commun et des mobilités actives



Renforcer et valoriser le réseau des modes actifs pour des cheminements apaisés, agréables et continus

- liaisons cyclables existantes à valoriser



- principes de liaisons cyclables à renforcer



- itinéraires de randonnées existants à valoriser

Développer un réseau d'itinéraires piétons et cyclables connecté aux pôles de centralité de la Ville et des communes limitrophes

- aux grands équipements



- au réseau de transport en commun structurant :



- RER A



- GPE



- Eole



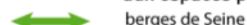
- T1



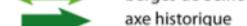
- T2

- aux espaces verts de loisirs

- aux espaces publics structurants :



- berges de Seine



- axe historique

Faire des gares structurantes de véritables pôles multimodaux

- aires d'influence des gares à valoriser (250m)



- aires d'influence des arrêts de tramway à valoriser (100m)



Tendre vers un niveau de desserte équivalent à la présence généralisée d'un arrêt de transport en commun structurant (gare RER, GPE, Tram) accessible en moins de 15 minutes à pied



1km en 15m

Préparation de la délibération de prescription

Diagnostic et analyse de l'état initial de l'environnement

Elaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Élaboration du règlement (graphique et écrit) et des orientations d'aménagement et de programmation

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LES OAP

Article L151-6 du code de l'urbanisme

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

Article R151-8 du code de l'urbanisme

Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables. Elles portent au moins sur : (...)

- 4° Les besoins en matière de stationnement ;
- 5° La desserte par les transports en commun ;
- 6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LES OAP : L'EXEMPLE DES GROUES

Les objectifs affichés dans le PADD se déclinent en plusieurs orientations :

- Conditionner l'aménagement du quartier à son désenclavement, à la mise en service d'Eole et à l'offre en équipements scolaires ;
- Améliorer la mobilité et les liaisons dans le quartier ;
- Proposer une offre de logements diversifiés ;
- Conforter l'activité économique et développer une offre de commerces de proximité ;
- Développer des équipements collectifs nécessaires à une vie de quartier et au service du lien social ;
- Préserver le patrimoine remarquable et les paysages ;
- Offrir un cadre bâti agréable et préserver la santé des usagers ;
- Réaliser un quartier exemplaire en matière de développement durable.

Préparation de
la délibération
de prescription

Diagnostic et analyse
de l'état initial de
l'environnement

Elaboration du Projet
d'Aménagement et de
Développement Durables

Élaboration du règlement (graphique
et écrit) et des orientations
d'aménagement et de programmation

1. Conditionner l'aménagement du quartier à son désenclavement, à la mise en service d'Eole et à l'offre en équipements scolaires

L'aménagement du secteur des Groues doit prendre en compte :

- a. Le désenclavement concomitant du site au regard de sa desserte en transport en commun ;

Cette desserte en transports en commun sera assurée par la nouvelle gare du RER E (maîtrise d'ouvrage SNCF) et la nouvelle ligne 15 du métro (maîtrise d'ouvrage SGP).

Le phasage de réalisation des opérations immobilières de logements devra être concomitant avec le phasage de réalisation de la nouvelle gare RER E.

- b. Le traitement des coupures urbaines qui le contraignent aujourd'hui fortement ;

Le programme des équipements publics de la ZAC des Groues listera les aménagements de voirie nécessaires à l'urbanisation du secteur, leur maître d'ouvrage et leur principe de financement.

Concernant le traitement des coupures urbaines sur l'ensemble du périmètre de l'OAP, à titre indicatif, les aménagements suivants sont envisagés :

- Transformation de la RD914 entre La Défense et l'avenue Arago en boulevard urbain à double sens (maîtrise d'ouvrage CD92)
- Amélioration ou création de franchissements des voies ferrées au niveau de (les numéros renvoient au schéma de l'OAP des Groues) :

**Source : extraits
OAP**

2.2 Développer les circulations actives

Une trame verte multifonctionnelle, qui outre son caractère de protection et de développement de la biodiversité, sera support de liaisons pour les modes de déplacements actifs.

Le maillage fin du quartier par des venelles piétonnes, qu'elles soient privées ou publiques, est recommandé afin de créer un maillage d'une trame inférieure ou égale à 150m de côté. Un principe de liaison publique, le Balcon, réservé aux modes actifs (piétons, vélos) est à créer le long des voies ferrées au sud. La connexion de cette liaison avec la rue Noël Pons au nord, et au sud avec la Défense et Courbevoie doit être recherchée dans les projets situés à ces interfaces dans le but de proposer un itinéraire cyclable dépassant le périmètre de la présente OAP et de la ZAC des Groues entre la Défense, les Groues, le Petit Nanterre, et au-delà de la Seine via la passerelle modes actifs prévue dans le cadre d'Eole.

Un cheminement calme est réalisé à travers l'espace public végétalisé reliant le Balcon à la Plaine des Sports.

Pour rendre confortable les déplacements piétons sur l'axe du boulevard de la Défense, qui supportera un flux de piétons important avec l'arrivée de la gare Eole, l'espace au pied des façades des bâtiments implantés au nord du boulevard entre les ponts Hébert et Césaire, devra être laissé libre de toute occupation sur une largeur de 5 mètres minimum, que cet espace soit public ou privé.

De la même manière, 4 mètres d'espace public ou privé à usage public, libérés de toute occupation, seront recherchés au pied des façades des constructions implantées au nord du boulevard de la Défense, à l'ouest du pont Césaire. Cette distance sera de 3 mètres minimum en cas de contraintes fonctionnelles (places de stationnement, piste cyclable, éléments paysagers, etc.)

Source : *extraits
OAP*

2.4 Tendre vers une mutualisation du stationnement

Dans les secteurs à vocation mixte, afin d'optimiser le foncier et de minimiser les impacts sur les espaces privés et publics, **la mutualisation* du stationnement entre différentes constructions / différents usages et son regroupement au-delà de l'échelle de l'îlot, devra être recherchée systématiquement dans toute nouvelle construction.**

Une mutualisation permettant le foisonnement et la banalisation des places sera à privilégier dès que les constructions regroupent plusieurs usages, afin d'optimiser les parkings.

Dans ce cas les parkings devront avoir des accès piétons sur l'espace public permettant de desservir plusieurs constructions et ne pas prévoir une rampe d'accès dédiée par destination. Par ailleurs, afin d'offrir une offre publique raisonnable tout en limitant la place de la voiture sur les espaces publics de surface, le programme des équipements publics de la ZAC des Groues listera le(s) parking(s) public(s) nécessaires à l'urbanisation du secteur. A titre indicatif, à l'échelle de l'OAP, deux parkings mutualisés dont une partie ouverte au public sont imaginés, en ouvrage. Ils seront localisés à proximité des deux secteurs de centralités (place des Groues et place d'Arras) permettant à la fois de répondre aux besoins réglementaires des différentes constructions autour (logement, bureaux, commerce, etc.) mais aussi aux besoins du quartier : visiteurs des logements, des commerces, des équipements.

Source : *extraits
OAP*

En outre, le règlement de la zone définit les conditions et modalités de mise en œuvre de la mutualisation des espaces de stationnement privé (article 12).

8.1 Tendre vers un quartier au bilan environnemental le plus faible possible

La volonté de développer un quartier écologiquement exemplaire se déclinera également en matière de mobilités, afin notamment de limiter les émissions de Gaz à Effet de Serre. Ainsi, une stratégie globale sera mise en place, pour limiter la place de la voiture, offrir des alternatives à son usage dans les déplacements domicile-travail, développer et favoriser les déplacements en transport en commun et modes actifs, en lien avec les objectifs du Grenelle et du PDUIF :

- Les mobilités actives seront favorisées par la réalisation d'espaces publics sécurisés, lisibles, agréables et accessibles à tous. Ces espaces permettront de relier plus facilement à pieds et à vélo les différents quartiers et les différents pôles de mobilité. ;
- Pour favoriser l'intermodalité, des services spécifiques seront développés aux abords et dans les gares, pour la création de véritables pôles d'échanges multimodaux (stationnement et services vélos, etc.) ;
- L'adaptation des normes de stationnement et la mutualisation des parkings permettront de limiter l'usage de la voiture. La mutualisation des parkings permettra d'optimiser leur dimensionnement et leur fonctionnement (regroupement et foisonnement des places) ;
- Dans les constructions privées, les stationnements vélos seront renforcés et favorisés, pour les habitants et pour les salariés. Le stationnement voiture pour les actifs sera limité ;
- Des services à la mobilité innovants seront développés pour offrir des alternatives à la possession de la voiture : covoiturage, auto-partage, etc.

Source : extraits
OAP

8.1 Tendre vers un quartier au bilan environnemental le plus faible possible

La volonté de développer un quartier écologiquement exemplaire se déclinera également en matière de mobilités, afin notamment de limiter les émissions de Gaz à Effet de Serre. Ainsi, une stratégie globale sera mise en place, pour limiter la place de la voiture, offrir des alternatives à son usage dans les déplacements domicile-travail, développer et favoriser les déplacements en transport en commun et modes actifs, en lien avec les objectifs du Grenelle et du PDUIF :

- Les mobilités actives seront favorisées par la réalisation d'espaces publics sécurisés, lisibles, agréables et accessibles à tous. Ces espaces permettront de relier plus facilement à pieds et à vélo les différents quartiers et les différents pôles de mobilité. ;
- Pour favoriser l'intermodalité, des services spécifiques seront développés aux abords et dans les gares, pour la création de véritables pôles d'échanges multimodaux (stationnement et services vélos, etc.) ;
- L'adaptation des normes de stationnement et la mutualisation des parkings permettront de limiter l'usage de la voiture. La mutualisation des parkings permettra d'optimiser leur dimensionnement et leur fonctionnement (regroupement et foisonnement des places) ;
- Dans les constructions privées, les stationnements vélos seront renforcés et favorisés, pour les habitants et pour les salariés. Le stationnement voiture pour les actifs sera limité ;
- Des services à la mobilité innovants seront développés pour offrir des alternatives à la possession de la voiture : covoiturage, auto-partage, etc.

Source : *extraits
OAP*

Orientations d'aménagement et de programmation - Les Groupes



 Périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation

Modalités de desserte



Gare du RER E



Gare du Métro 15



Franchissement à créer ou à requalifier

Hierarchisation de la voirie et des liaisons



Grand axe structurant à requalifier



Voie d'échange interquartier à requalifier



Principe de voie de desserte locale à créer



Voie de desserte locale à requalifier



Principe de liaison publique pour modes actifs



Principe de venelles plantées



Principe de coulée verte



Principe de connexion à améliorer

Vocations



Vocation mixte à dominante résidentielle : aménagement coordonné à la livraison des gares Eole puis Grand Paris Express et conditionné au désenclavement du quartier et à une livraison phasée d'équipements scolaires



Vocation mixte à dominante résidentielle de type habitat pavillonnaire



Vocation économique : activités diversifiées



Vocation économique mixte à dominante tertiaire



Polarité commerciale



Vocation ferroviaire



Vocation formation / enseignement



Groupe scolaire, secteur d'implantation indicatif



Principe d'espace vert à créer



Plaine des Sports à requalifier



Élément de patrimoine bâti identifié au PLU



Place publique à créer



Entrée de ville à requalifier



Parking mutualisé ouvert au public à créer



Cônes de vues à préserver

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LE RÈGLEMENT

Un large panel d'outils permettant la mise en œuvre des objectifs en matière de mobilité dans le règlement du PLU :

- Délimiter des emplacements réservés ;
- Fixer des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés et obligations minimales pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureau ;
- Fixer les conditions de desserte par les voies des terrains susceptibles de recevoir des constructions ;
- Imposer une densité minimale de constructions au sein de secteurs situés à proximité des transports collectifs ;
- Préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers, les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public
- Instituer des servitudes consistant à indiquer la localisation des voies et ouvrages publics



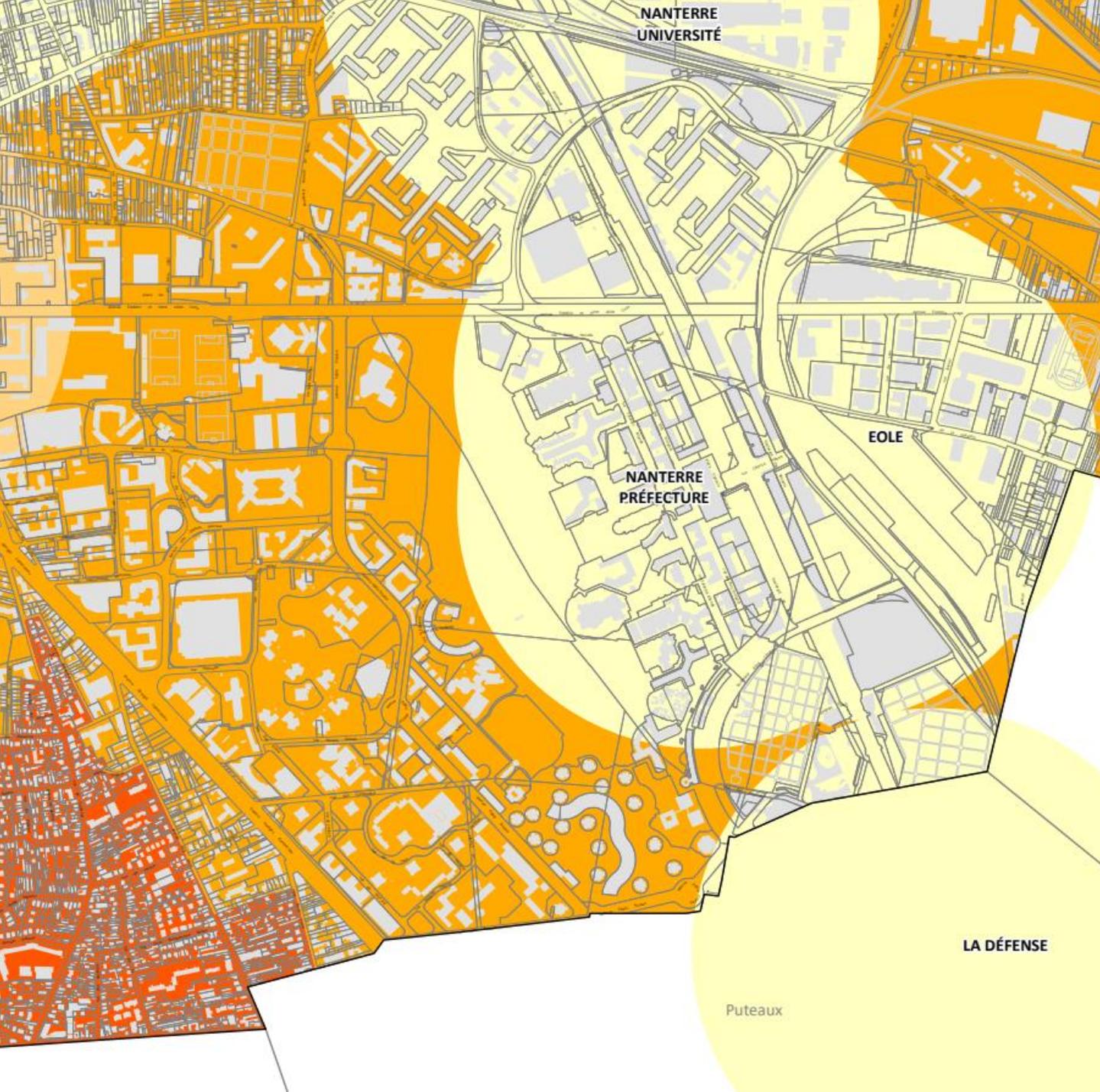
PRESCRIPTIONS GRAPHIQUES PARTICULIÈRES

-  Périmètre faisant l'objet de prescriptions graphiques particulières
-  Tracé de principe cheminement piétons
-  Tracé de principe de la rampe piétonnière et cyclable
-  Tracé de principe de voirie future
-  Voie publique à créer
-  Voie publique à modifier
-  Carrefour à aménager
-  Emprise constructible
-  Espace piéton
-  Aménagement en faveur des piétons
-  Emprise publique
-  Equipement
-  Secteur signal
-  Noue plantée
-  Espace vert protégé à créer
-  Espace public aménagé et planté
-  Espace vert ou de loisirs

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LE RÈGLEMENT ; ZOOM SUR L'ARTICLE 12

Destination de la construction	Norme Plancher (minimum)	Norme Plafond (maximum)
Habitation		
Logements	Zone 1 0,8 place / logement Zone 2 0,85 place / logement Zone 3 0,9 place / logement	Pas de norme plafond
Logements sociaux	Zone 1 0,5 place / logement Zone 2 (T2) 0,5 place / logement Zone 2 (pôle intermodal de la Boule) 0,75 place / logement Zone 3 0,8 place / logement	
Etablissement assurant l'hébergement des personnes âgées, résidences étudiantes, résidences et structures de services à vocation sociale	Zone 1 et 2 1 place / 180 m ² SP Zone 3 1 place / 150 m ² SP	
Bureaux		
Zone 1 (Gares Préfecture, Université et Groues) Zone 1 (Gare Nanterre Ville) Zone 2 Zone 3	1 place / 200 m ² 1 place / 150 m ² 1 place / 150 m ² 1 place / 85 m ²	
Commerces :		
- Jusqu'à 300 m ² de SP - De 301 à 2 000 m ² de SP - Au-delà de 2 001 m ² de SP <i>Le calcul s'effectue par application des normes des tranches successivement atteintes</i>	1 place/150 m ² de SP 1 place/70 m ² de SP 1 place/35 m ² de SP	1 place / 65m ² 1 place / 35m ² 1 place / 20m ²
Hébergement hôtelier		
Zone 1 et 2 Zone 3	0,15 place / chambre 0,35 place / chambre	0,4 place / chambre 0,5 place / chambre

Des normes de stationnement tenant compte de la proximité des transports en commun structurants



ZONAGE STATIONNEMENT

- Zone 1
- Zone 2
- Zone 3
- Zone 4

Les périmètres de 500 mètres des zones 1 et 2 sont basés sur les différents accès aux stations des transports en commun structurants suivants :

ZONE 1

- Nanterre Préfecture : RER A
- Nanterre Université : RER A | Transilien
- Nanterre Ville : RER A
- La Défense : RER A | Transilien | Métro M1 | Tramway T2 | Bus
- Eole : RER E

ZONE 2

- La Boule : Bus | Futur pôle intermodal Tramway T1 et Métro Grand Paris Express Ligne 15
- Jacqueline Auriol : Tramway T2
- Parc Pierre Lagravère : Tramway T2
- Pont de Bezons : Tramway T2
- Victor Basch : Tramway T2

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LE RÈGLEMENT ; ZOOM SUR L'ARTICLE 12

UG 12-1.4 Mutualisation des places de stationnement pour les automobiles

Dans le cas où les besoins en stationnement des véhicules automobiles sont satisfaits par la création d'un parc de stationnement commun à l'ensemble, ou à une partie, d'une opération faisant l'objet d'une seule autorisation d'urbanisme, ou d'une ou plusieurs opérations immobilières réalisées dans le cadre d'une même Zone d'Aménagement Concerté ou Concession d'aménagement, le nombre total de places à réaliser en application des articles 12-1.2 et 12-1.3 pourra être minoré à condition que l'ensemble des conditions suivantes soit respecté:

- La ou les opération(s) portent sur une ou des constructions ayant au moins deux destinations différentes ;
- Le nombre total des places de stationnement obtenu par application des normes définies aux articles 12-1.2 et 12-1.3 et entrant dans le périmètre de la mutualisation est supérieur ou égal à 40 places ;
- Le futur parc de stationnement commun est réalisé dans un rayon de moins de 300 mètres de la ou des constructions desservies ;
- Le futur parc de stationnement commun est conçu pour un usage permettant la banalisation*, le foisonnement* et la mutualisation* des places des différentes typologies de destinations (fluidité des accès, lisibilité du schéma de circulation, accès aisé aux places de stationnement...).

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LE RÈGLEMENT ; ZOOM SUR L'ARTICLE 12

UG 12-2 Normes de stationnement des vélos :

Des places de stationnement doivent être réalisées pour les deux roues non motorisés. Elles doivent être :

- couvertes, exclusivement réservées aux vélos, sécurisées et équipées de dispositifs fixes d'accroche, facilitant la performance des systèmes d'antivol ;
- facilement accessibles depuis l'espace public et les accès aux constructions ;
- situées de préférence en rez-de-chaussée, ou à défaut en extérieur sur la parcelle ou au premier sous-sol

Lorsqu'une surface de stationnement vélos est exigible, l'espace réservé aux vélos sera d'au minimum 3 m². Dans les opérations de 10 logements et plus, lorsque plusieurs espaces sont réalisés, l'un des espaces doit avoir une surface minimum de 8 m² d'un seul tenant.

Préparation de
la délibération
de prescription

Diagnostic et analyse
de l'état initial de
l'environnement

Elaboration du Projet
d'Aménagement et de
Développement Durables

Élaboration du règlement (graphique
et écrit) et des orientations
d'aménagement et de programmation

L'INTEGRATION DES QUESTIONS DE MOBILITE DANS LE RÈGLEMENT ; ZOOM SUR L'ARTICLE 12

Pour toute opération, un « bonus vélos » pourra s'appliquer :

Le nombre minimal de places de stationnement des véhicules automobiles à réaliser pourra être diminué, à condition que pour chaque place non réalisée soit prévue une surface de 5m² de locaux pour les vélos supplémentaire.

Les surfaces de locaux pour les vélos, créées par l'application du bonus, devront impérativement se situer en rez-de-chaussée, outre le respect des conditions d'aménagement stipulées au 12-2. Cette diminution se fera dans une limite de 10% du nombre de places minimal à réaliser.

Exemple : Opération de 23 logements (1610 m²) en zone 1, dont 9 logements locatifs sociaux, soit 18 places voitures à réaliser à minima et 34,5 m² de locaux vélos.

L'opérateur pourra réaliser 10% de places voitures en moins (1,8 places arrondies à 2 places) à condition de prévoir 10 m² de locaux vélos en plus.

Ainsi, l'opération pourra se faire avec 16 places voitures et 44,5 m² de locaux vélos.

Préparation de
la délibération
de prescription

Diagnostic et analyse
de l'état initial de
l'environnement

Elaboration du Projet
d'Aménagement et de
Développement Durables

Élaboration du règlement (graphique
et écrit) et des orientations
d'aménagement et de programmation

AU-DELÀ DU PLU DE NANTERRE...

LA CHARTE DES CONSTRUCTIONS NEUVES : OUTIL D'URBANISME NÉGOCIÉ

Niveau 1 – Les engagements demandés / requis

Qualité environnementale

Mobilité

- 15% des places de stationnements équipées pour la recharge des véhicules électriques et 50% pré-équipées (fourreaux en attente)

Des cibles obligatoires et optionnels allant au-delà des exigences du PLU actuel

Niveau 2 – Les engagements renforcés

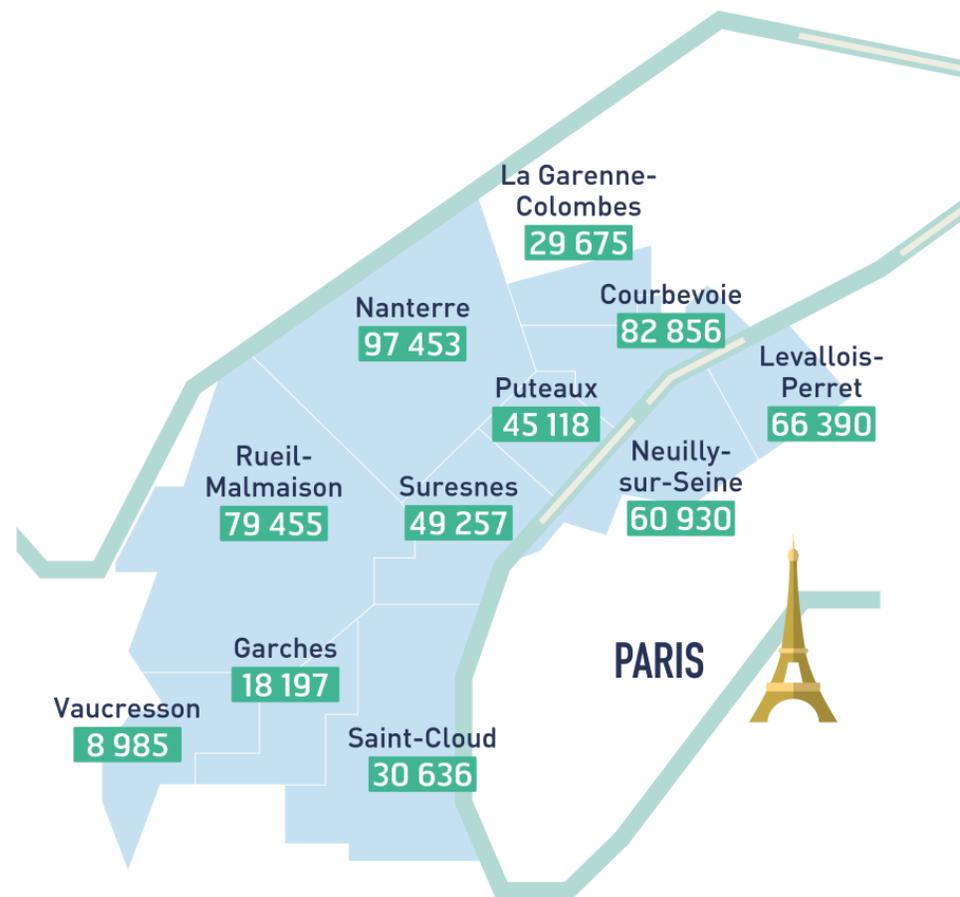
Mobilité

- 100% des places de stationnements équipées de fourreaux pour la recharge des véhicules électriques

UN FUTUR PLU INTERCOMMUNAL À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE DE PARIS-OUEST LA DÉFENSE



PARIS OUEST
LA DÉFENSE



**MERCI DE VOTRE
ATTENTION**

Pour plus d'informations :

www.nanterre.fr

Contacts :

Manuel MOUSSU, Directeur de l'Aménagement,
manuel.moussu@mairie-nanterre.fr

Alexandre CARRAUD, Chargé de projet grands projets
de transport et aménagement de l'espace public,
alexandre.carraud@mairie-nanterre.fr