

---

# Prise en compte des enjeux de mobilité dans les PLU(i) :

du  à 

Club PLUi Île-de-France

---

22/11/2022



---

# 1

## **Le PDUIF 2010-2020 et sa mise œuvre**

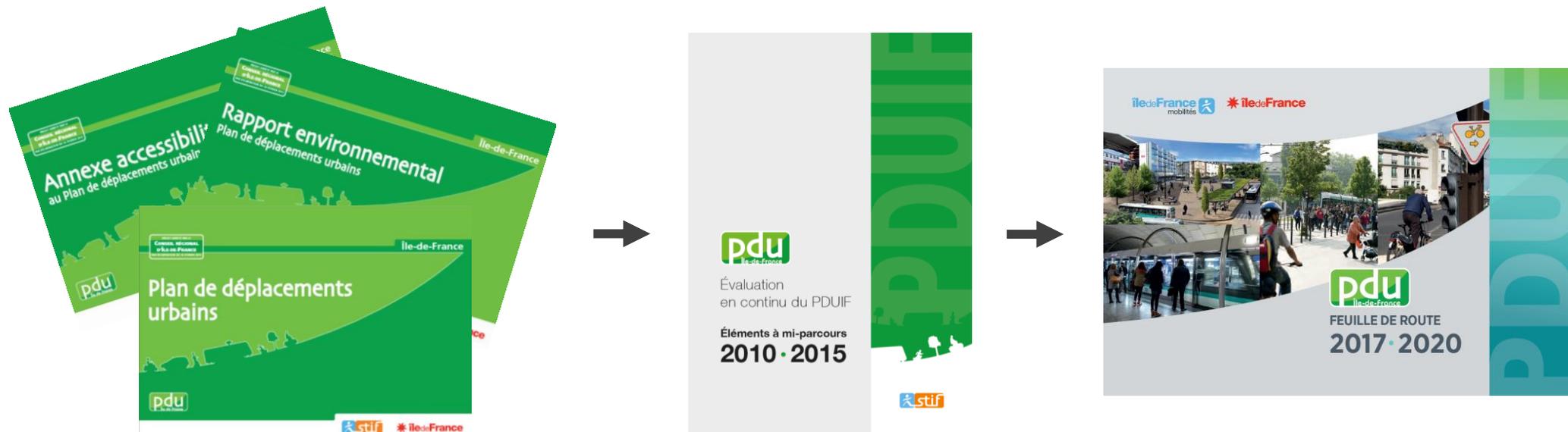
---

# Du PDUIF 2010-2020 à la feuille de route 2017-2020

Le PDUIF a été approuvé en juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France. Il porte sur la période 2010-2020, mais reste en vigueur jusqu'à l'approbation du futur plan des mobilités en Île-de-France.

Il a fait l'objet d'une **évaluation à mi-parcours en 2016**.

Le conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé **une feuille de route pour la période 2017-2020**. Elle ne remet pas en cause le PDUIF mais le complète sur différentes thématiques, par exemple le stationnement.



# 9 défis déclinés en 34 actions portant sur l'ensemble des enjeux de mobilité

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

Le PDUIF doit assurer un **équilibre durable**



 PLU(i) plus particulièrement concernés par le défi

# Leviers de la mise en œuvre du PDUIF

Sa mise en œuvre repose sur l'ensemble des acteurs en charge des transports collectifs, de la voirie, du stationnement, **de l'aménagement**, du transport de marchandises, etc.

Elle est encouragée / facilitée par :

- les politiques de subventions de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités
- les liens de compatibilité avec les documents d'urbanisme et le pouvoir de police des maires.

Des actions sous la forme de recommandations sauf pour 4 mesures prescriptives :

- **les normes de stationnement voiture dans les PLU(i) pour les bureaux**
- **les normes de stationnement vélo dans les PLU(i)**
- le nombre de places de stationnement vélo dans l'espace public
- la priorité aux tramways et aux lignes Mobilien dans la gestion des carrefours

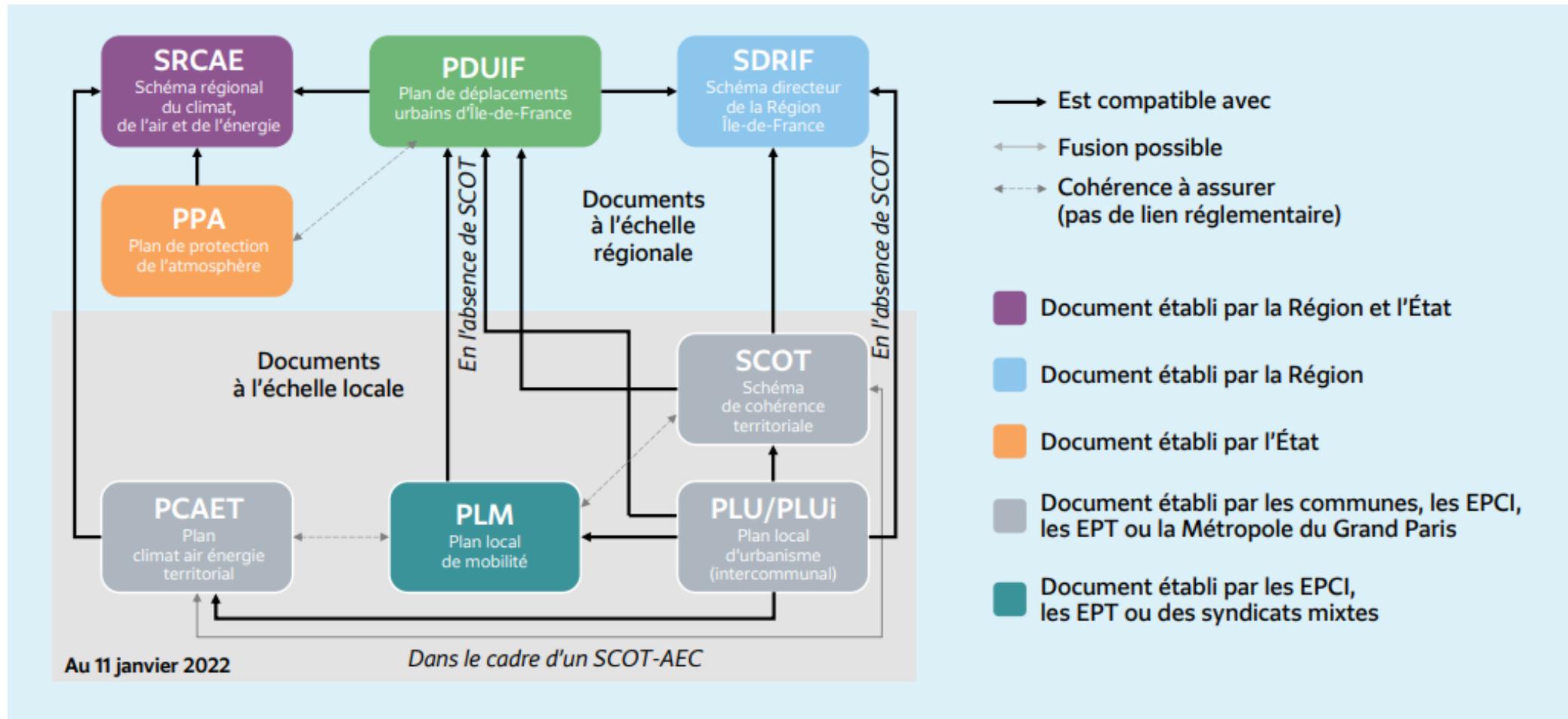


Elles s'imposent aux PLU(i) et aux décisions de police des maires.  
Elles sont clairement identifiées dans le document.

Le PDUIF à l'échelle régionale se décline en Plans locaux de mobilité (PLM) élaborés par les EPCI.

# Schéma de l'articulation des planifications en Île-de-France

→ Une évolution récente de l'articulation des planifications à prendre en compte



---

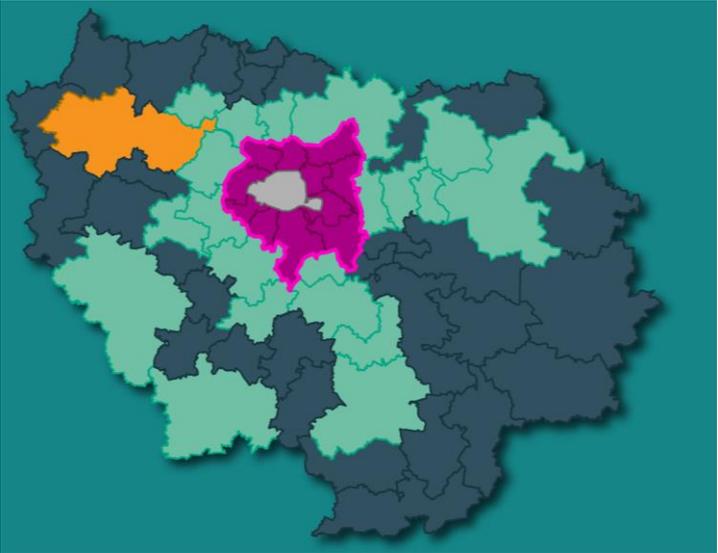
# 2

## **L'évaluation du PDUIF et ses principaux enseignements**

---

# Une forte évolution du contexte de la mobilité en Île-de-France

## Contexte institutionnel



- Etablissement public territorial
- Communauté urbaine
- Communauté d'agglomération
- Communauté de communes
- Métropole du Grand Paris
- Paris

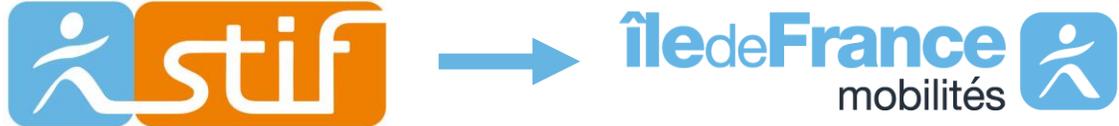
## Evolutions technologiques



## Réseaux sociaux



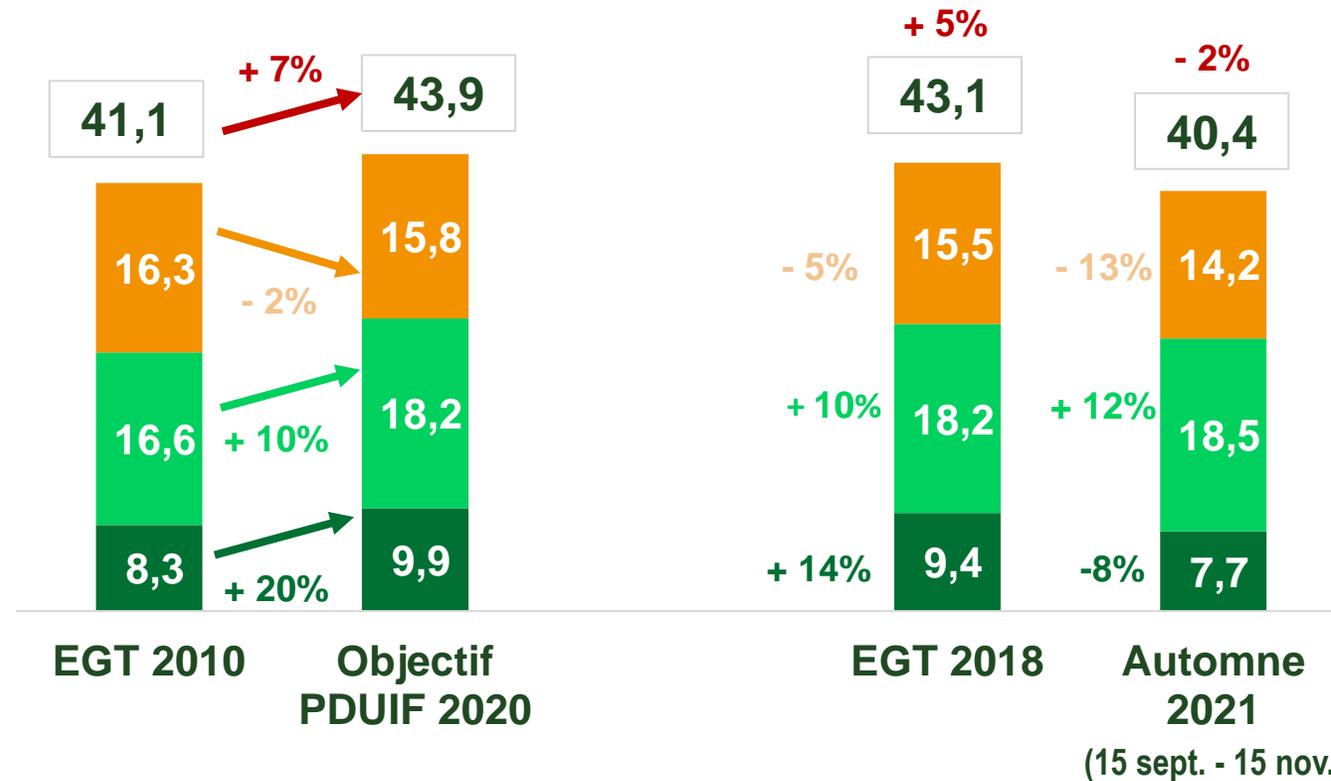
Crise sanitaire



**Viellissement de la population**  
**Attentes environnementales fortes**

# Une trajectoire d'évolution des modes en phase avec les objectifs mais une mobilité bouleversée par la crise sanitaire

Evolution des déplacements en jour ouvrable par rapport à 2010 (en millions)



■ Transports collectifs

■ Modes actifs

■ Modes individuels motorisés

# Un engagement fort de l'ensemble des acteurs

A fin 2021, les 2/3 des actions sont bien engagées voire terminées.

Les actions ont été mises en œuvre sur l'ensemble des territoires franciliens.

## Les actions les plus avancées :

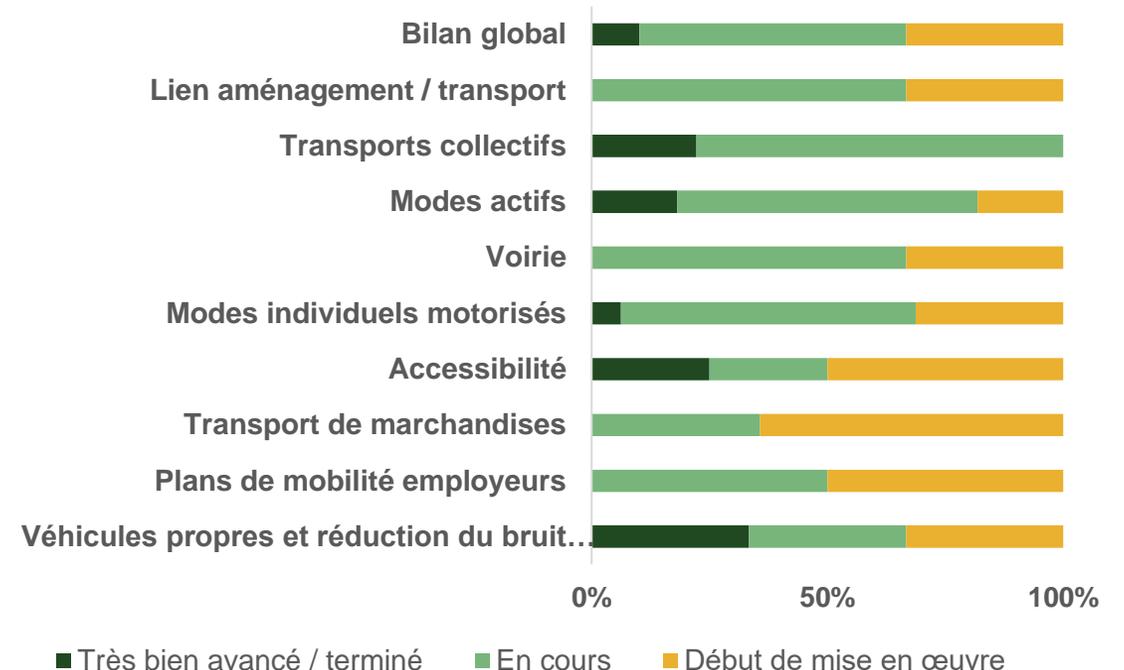
- ont concentré la quasi-totalité de l'action publique (transports collectifs, vélo en fin de décennie)
- sont celles qui bénéficient d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la Région ou d'Île-de-France Mobilités

## Les actions les moins avancées (accessibilité de la voirie, transport de marchandises) :

- ne sont pas toujours les plus coûteuses
- sont moins maîtrisées techniquement
- font peur par leur ampleur

L'émergence de nouvelles technologies / services de mobilité d'initiative privée est parfois venue percuter l'action publique.

## Bilan par défi du PDUIF



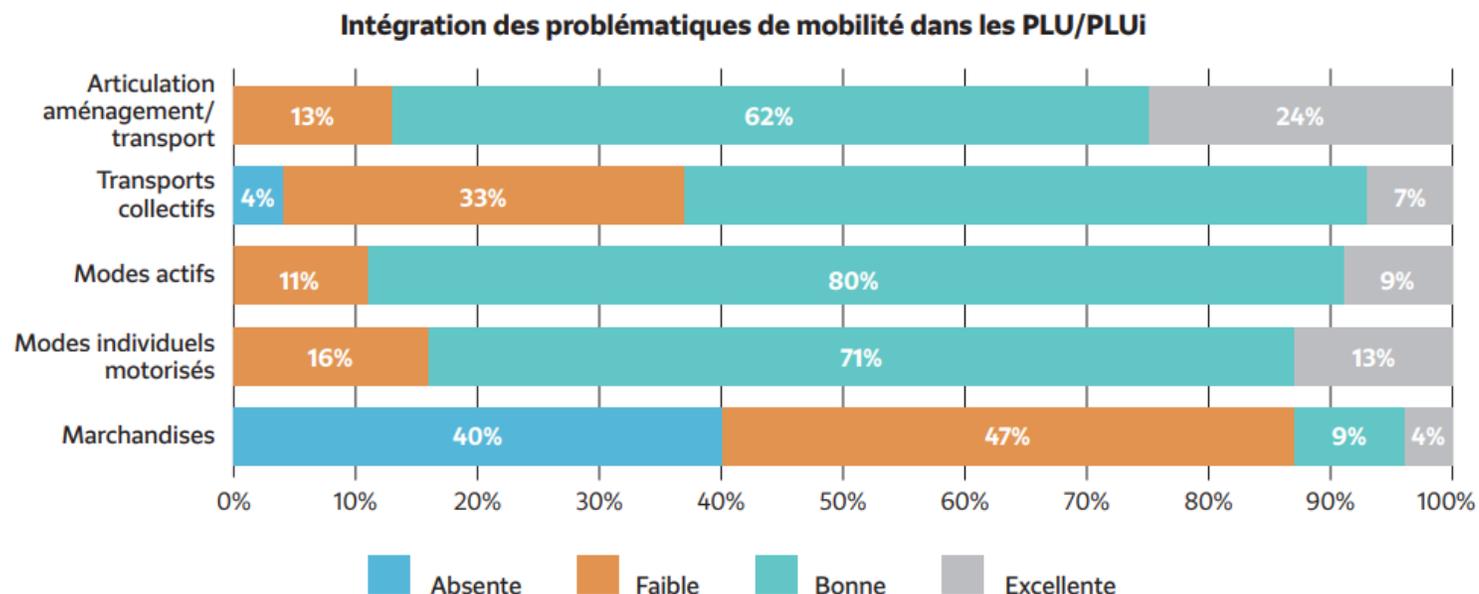
# Une assez bonne intégration du PDUiF et des enjeux de mobilité dans les PLU(i)

## Articulation urbanisation / transport

- Orientations et règles globalement cohérentes avec l'objectif :
  - d'une **urbanisation prioritaire à proximité des TC structurants**, notamment dans les **quartiers de gare** (OAP dédiées)
  - d'un urbanisme favorisant l'usage des transports en commun et les modes actifs (liaisonnement entre quartiers)
- Dans certains cas, mise en place de mesures à **faciliter le partage de la voirie** entre les différents modes (voitures/2RM, bus, modes actifs) : OAP thématiques (ex. : « *grands axes* »), préservation du foncier pour l'élargissement des voies, ...

## Transports collectifs

- Préservation de la **faisabilité des projets d'infrastructures** (cf. rôle des MECDU)
- Aménagement et accès aux **pôles d'échanges multimodaux** bien traités
- Peu de mesures visant à **améliorer la circulation des bus** (ex. : traitement des carrefours difficiles)



# Une assez bonne intégration du PDUiF et des enjeux de mobilité dans les PLU(i)

## Modes actifs

- **Nombreuses mesures** pour faciliter la pratique de la marche et du vélo (via la **création d'itinéraires** en particulier)
- Définition **d'exigences minimales pour le stationnement vélo** dans les constructions neuves (surtout habitat et bureaux)

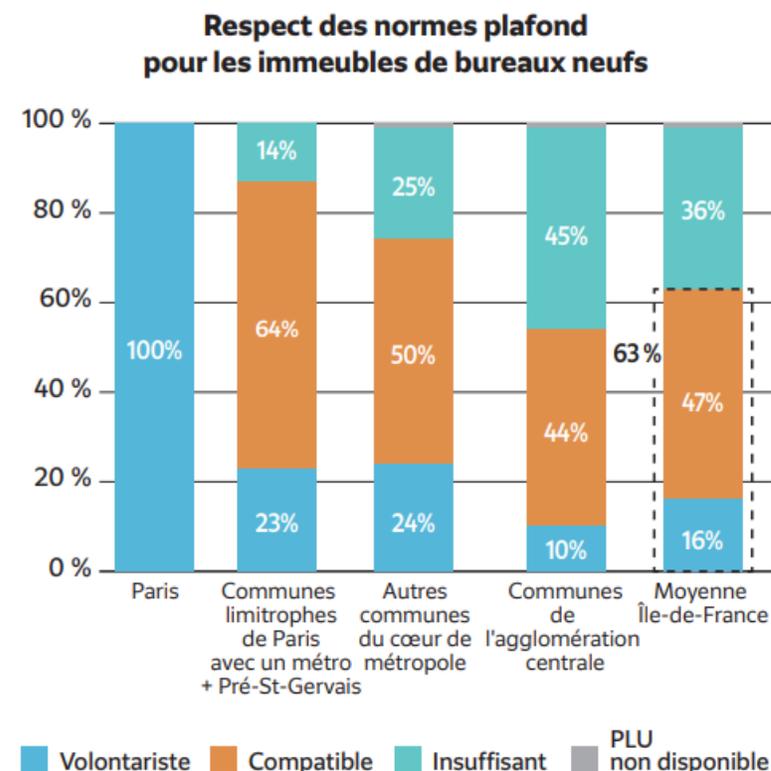
## Modes individuels motorisés / stationnement privé

- **Respect assez bon des normes plafond pour les bureaux neufs** dans les PLU(i), 16% ayant même des normes plus volontaristes
- **Un respect d'autant plus élevé que les communes sont proches de Paris** ; à l'inverse, il décroît à mesure qu'on s'éloigne du cœur de métropole, en particulier aux franges de l'agglomération centrale.
- **Des recommandations un peu moins suivies pour les logements**
- **Mutualisation mieux prise en compte dans les PLUi que les PLU**

## Marchandises

- **Défi le moins bien traité** par les PLU(i)
- Recommandation du PDUiF relative à la **création d'aires de livraisons** pour les constructions neuves à usage de commerces, bureaux et activités **suivie par à peine la moitié des PLU(i)**
- **Peu d'identification et de traitement** des espaces, contraintes et enjeux liés à **l'activité logistique** (en particulier urbaine)

**63%** des PLU(i) a minima compatibles avec les normes plafond pour les bureaux



Source : analyse des PLU(i) des 298 communes soumises aux normes plafond, Île-de-France Mobilités, 2020

---

# 3

## **Vers un nouveau Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030**

---

# Zoom sur des défis environnementaux pour l'Île-de-France

## Contexte global

1

**La décarbonation des transports**

**Un objectif national Zéro Emission Nette à horizon 2050 de la Stratégie Nationale Bas Carbone**

2

**La réduction de la pollution atmosphérique**

**Des seuils réglementaires de concentration de polluants atmosphériques (oxydes d'azote, particules et ozone) à respecter pour préserver la santé des populations, en particulier des plus fragiles. De nouvelles recommandations de l'OMS en 2021, plus ambitieuses.**

3

**La préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et de la biodiversité**

**Un objectif national Zéro Artificialisation Nette à horizon 2050 intégrée dans la Loi Climat & Résilience**

# Le Plan des mobilités fixera des objectifs à la hauteur des enjeux des politiques de mobilité en Île-de-France

## À partir d'une vision prospective des besoins de mobilité à 2030 tenant compte :

- des évolutions structurelles de la mobilité suite à la crise sanitaire
- de l'évolution démographique de l'Île-de-France (+ 50 000 habitants par an, vieillissement de la population)
- du projet d'aménagement régional du SDRIF-E

Une prospective à mener pour :

- les déplacements des Franciliens, déclinée à une échelle territorialisée
- les déplacements des visiteurs
- les déplacements des marchandises

## En plaçant les enjeux environnementaux au cœur du plan des mobilités en Île-de-France :

- **Réduire les émissions de gaz à effet de serre** liées aux déplacements (respect de la Stratégie nationale bas carbone) : **atteindre une réduction de 25 à 30 %** des émissions des transports en Île-de-France en 2030 par rapport à 2020 (soit 2019, hors effet crise sanitaire)
- **Réduire les émissions de polluants atmosphériques** : quantifier les réductions nécessaires pour le NO<sub>2</sub>, les PM 2, 5 et PM 10 pour atteindre les seuils réglementaires à proportion de la responsabilité des déplacements en Île-de-France

## Tendre vers une vision zéro en termes de sécurité routière

- **Réduire de moitié les tués et blessés graves** sur les routes et dans les rues d'Île-de-France entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029

# Premières orientations pour engager le travail d'élaboration du Plan mobîdf (mandat)

Poursuivre le développement de **transports collectifs** attractifs

Conforter la dynamique en faveur de l'usage du **vélo**

Développer des plans en faveur de la **marche** à l'échelle des territoires

Mieux **partager la voirie** urbaine

Fixer une nouvelle feuille de route pour **l'accessibilité** de la chaîne de déplacements

Mieux adapter les politiques de **stationnement** aux contextes territoriaux

Favoriser la **transition énergétique** des parcs de voitures, de véhicules utilitaires et de PL

Rendre le **réseau magistral et le réseau routier d'intérêt régional** plus multimodaux, fiables et innovants

Faciliter l'accès des Franciliens aux **services de mobilité**

Renforcer le **management de la mobilité** par les employeurs

Repenser l'organisation du transport de **marchandises**

Une **gouvernance** renforcée pour soutenir la dynamique collective d'action



# Pistes à explorer pour décliner ces premières orientations dans les PLU(i) franciliens

## Transports collectifs

- Aménagement des quartiers de gare, en particulier GPE (OAP sectorielles)
- Intensification / densification en fonction de la desserte effective en TC
- Préservation des emprises pour les nouvelles infrastructures
- Intermodalité des pôles d'échanges



## Marche

- Création / réservation d'emprises pour des itinéraires et cheminements piétons
- Résorption des coupures urbaines
- Aménagement des espaces publics (notamment les places, les parvis, ...)

## Partage de la voirie

- Hiérarchisation de la voirie (OAP thématique)
- Réservation d'emprises pour des élargissements de voirie et/ou résorption de carrefours problématiques
- Evolution des ex-RN en boulevards urbains pour permettre leur apaisement

## Vélo

- Création / réservation d'emprises pour des itinéraires cyclables
- Résorption des coupures urbaines
- Définition de normes de stationnement vélo dans tout type de construction
- Réservation d'emplacements pour des consignes vélo sécurisées

# Pistes à explorer pour décliner ces premières orientations dans les PLU(i) franciliens

## Stationnement automobile

- Normes plafond pour les constructions à usage de bureaux, voire autres activités
- Bornes à la norme plancher pour les constructions à usage de logements
- Autorisation / incitation à la mutualisation
- Limitation de l'artificialisation et/ou de l'imperméabilisation des sols

## Transition énergétique

- Réservation d'emprises pour implanter des bornes IRVE et d'avitaillement GNV
- Définition de règles permettant la conversion énergétique des dépôts bus
- Obligations réduites en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques ou propres en autopartage



## Marchandises

- Préservation des principaux sites à vocation logistique multimodaux
- Règles prévoyant la création d'espaces de logistique urbains (ELU) en zone urbaine dense
- Normes en matière d'aires de livraison pour les commerces, bureaux et activités

## Gouvernance

- Articulation avec les PLM, obligatoires pour les EPT, CU, CA et la Ville de Paris
- Fléchage des orientations vers les outils les plus adéquats : PLM, PLU(i), pouvoir de police, projets d'aménagement

---

# 4



## **Calendrier de la révision du PDUIF et modalités d'association des EPCI**

---

# Calendrier indicatif global de la révision

Le plan des mobilités en Île-de-France doit être compatible avec le SDRIF.

Le calendrier de son élaboration est calé sur celui du futur SDRIF-E, dont l'arrêt devrait intervenir à l'été 2023.



# Modalités d'association des EPCI à l'élaboration de mobîdf

## Une mobilisation des EPCI tout au long de la démarche

- Réunions d'introduction : présentation de la démarche
- Ateliers thématiques permettant d'affiner les orientations du futur plan et de travailler aux pistes d'actions à mettre en œuvre
- Réunions permettant d'aboutir aux fiches-actions
- Réunions portant sur les conditions de mise en œuvre

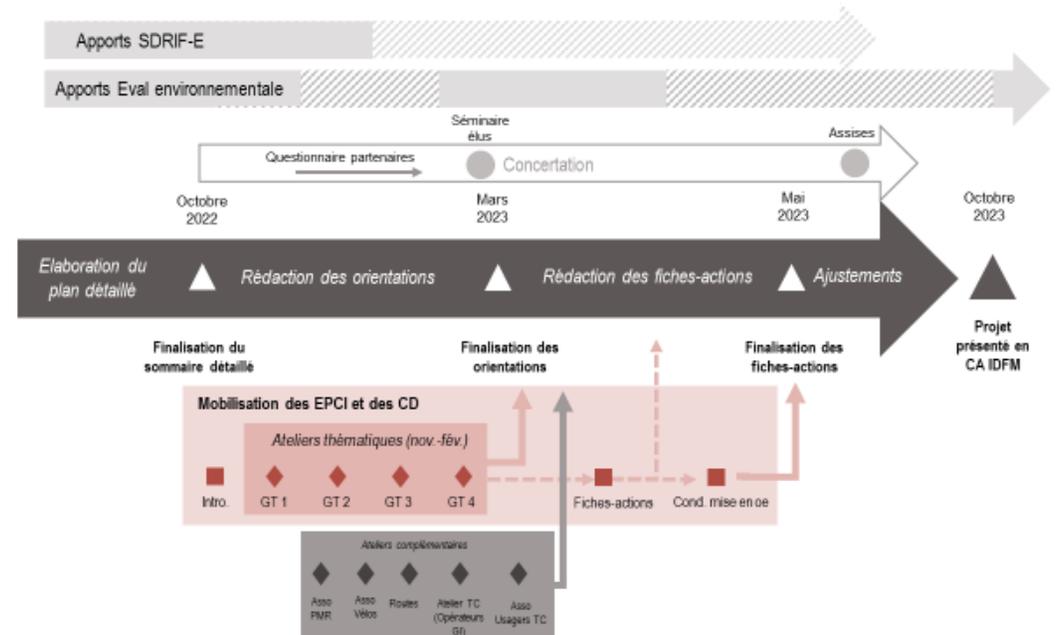
## Un découpage territorial par nature d'EPCI

- EPT et MGP + Ville de Paris (et CD de petite couronne)
- CA et CU (et CD de grande couronne)
- CC (et CD de grande couronne)

## Des ateliers organisés autour de quatre thématiques

- 1 - Changer la voiture et son usage
- 2 - Repenser l'organisation du transport de marchandises
- 3 - Des transports collectifs attractifs et performants
- 4 - Favoriser un environnement local apaisé au service des mobilités de proximité

Des ateliers ou groupes de travail complémentaires en format resserré et sur certains sujets, par exemple le stationnement



### Ateliers thématiques

	Novembre	Décembre	Janvier	Février
	GT 1 : Changer la voiture et son usage	GT 2 : Marchandises et logistique	GT 3 : Poursuivre le développement des TC attractifs	GT 4 : Favoriser un environnement local apaisé au service des mobilités de proximité
EPT / MGP	◆	◆	◆	◆
CA / CU	◆	◆	◆	◆
CC	◆			◆