

La directrice Prospective et Etudes

PE/EPDU/D25-17367

Affaire suivie par : Anne CHOBERT

Tél : 01 82 53 80 07

Mail : urbanisme@iledefrance-mobilites.fr

M. Michel LEPRÊTRE

Président

EPT GRAND ORLY SEINE BIÈVRE

Bâtiment Askia

11 rue Henri Farman

BP748.

94398 ORLY AÉROGARE CEDEX

Paris, le **26 MARS 2025**

Lettre recommandée avec accusé de réception

2C 179 330 5875 6

Monsieur le Président,

Par courrier daté du 20 décembre 2024 et reçu le 27 décembre 2024, vous avez sollicité l'avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet de Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Établissement public territorial (EPT) Grand Orly Seine Bièvre, arrêté par le Conseil territorial le 17 décembre 2024.

L'avis d'Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et en tant que responsable de l'élaboration et de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF), a pour objectif d'analyser la compatibilité du PLUi avec le PDUiF, qui est le document en vigueur au moment de l'arrêt du PLUi par le Conseil territorial de Grand Orly Seine Bièvre. Néanmoins, dans un souci de prendre en compte les principales évolutions qui pourraient être introduites par le Plan des mobilités en Île-de-France 2030, l'avis apporte également un éclairage sur l'articulation entre le règlement du PLUi et les normes proposées pour le futur Plan des mobilités en Île-de-France 2030, arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024 et actuellement soumis à une enquête publique jusqu'au 31 mars.

Le chapitre du rapport de présentation relatif à la justification des choix retenus comporte une analyse de la compatibilité du projet de PLUi arrêté avec le PDUiF. Toutefois, cette analyse se limite aux normes de stationnement automobile et vélo et présente des erreurs de compréhension des normes plafond prescrites par le PDUiF pour les véhicules individuels motorisés dans les constructions à usage de bureau. En outre, les normes de stationnement vélo prescrites par le PDUiF n'y sont pas rappelées. À cet égard, il conviendrait de compléter et/ou corriger les éléments relatifs au PDUiF contenus dans le projet de PLUi arrêté, notamment concernant les normes de stationnement automobile dans les immeubles de bureaux et les normes de stationnement vélo, qui constituent des prescriptions du PDUiF pour le PLUi.

L'analyse du projet de PLUi arrêté montre que le règlement n'est pas compatible avec le PDUiF pour ce qui concerne le stationnement des véhicules individuels motorisés dans les constructions à usage de bureau parce qu'il ne comporte pas de normes plafond. En effet, dans le règlement du projet de PLUi arrêté, l'expression de la norme inscrite correspond à un nombre



minimum de places à respecter et non à un nombre maximum de places à ne pas dépasser par les constructeurs immobiliers dans leurs projets. Il conviendrait par conséquent de modifier l'expression des normes de stationnement automobile pour les immeubles de bureaux neufs afin qu'elles soient clairement identifiées comme des normes plafond, et également de définir un niveau de normes compatible avec les prescriptions du PDUIF selon la zone dont relève la commune, en anticipant les normes proposées dans le futur plan de mobilité régional.

L'analyse du projet de PLUi arrêté a aussi été menée au regard des projets d'infrastructures de transports collectifs prévus sur le territoire de Grand Orly Seine Bièvre, en particulier ceux sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités. Elle amène à formuler des remarques concernant les projets de prolongement du T7 à Juvisy-sur-Orge et de TZen 5 entre Paris et Choisy-le-Roi.

Par ailleurs, d'autres projets de transports collectifs mentionnés dans les documents du projet de PLUi arrêté appellent également des observations de la part d'Île-de-France Mobilités, en particulier les projets de prolongement de métro (lignes 4, 5 et 10) et de tramway (T7 au nord et T9). À ce sujet, Île-de-France Mobilités alerte Grand Orly Seine Bièvre sur le caractère prématuré de l'inscription, dans des pièces du PLUi opposables aux autorisations d'urbanisme, notamment les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), de projets n'ayant, à ce jour, fait l'objet d'aucune étude d'opportunité ni de faisabilité.

Enfin, la dernière partie de l'avis comporte des demandes visant à améliorer les conditions d'exploitation des transports collectifs sur le territoire de Grand Orly Seine Bièvre. Île-de-France Mobilités est notamment attentive à ce que les dispositions graphiques et écrites du PLUi définies sur le périmètre du Technicentre des Ardoines à Vitry-sur-Seine ne réduisent ni ne contraignent l'usage des emprises et/ou bâtiments affectés à l'activité ferroviaire et formule, à cet effet, des demandes d'évolution du projet de PLUi arrêté.

Pour ce qui concerne les transports de surface, Île-de-France Mobilités rappelle qu'elle considère l'amélioration des conditions locales de circulation des bus comme prioritaire. Elle veille également à ce que le PLUi comporte des dispositions visant à garantir le bon fonctionnement, l'évolution et/ou la création des équipements et installations indispensables à l'exploitation des bus : les centres opérationnels bus et les gares routières / éco-stations bus.

L'ensemble des observations et des demandes d'évolutions pour rendre le PLUi pleinement compatible avec le PDUIF et les projets portés par Île-de-France Mobilités sur le territoire de Grand Orly Seine Bièvre sont précisées dans l'avis technique joint au présent courrier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération



Laurence DEBRINCAT

PJ : Avis d'Île-de-France Mobilités en tant que personne publique associée sur le projet de PLUi arrêté de Grand Orly Seine Bièvre

**Avis d'Île-de-France Mobilités
en tant que personne publique associée
sur le projet de PLUi arrêté
de Grand Orly Seine Bièvre**

Annexe au courrier référencé n°D25-17367

Sommaire de l'avis

1. Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (en vigueur) et Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (à venir)	3
1.1 Prise en compte du PDUIF dans le projet de PLUi arrêté	4
1.2 Compatibilité du projet de PLUi arrêté avec les normes de stationnement du PDUIF	5
2. Projets de transports collectifs	29
2.1 Observations générales sur les projets	29
2.2 Prise en compte des projets portés par Île-de-France Mobilités.....	33
3. Conditions d'exploitation des transports collectifs	36
3.1 Transports ferrés	36
3.2 Réseau de bus.....	36

1. Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (en vigueur) et Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (à venir)

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), élaboré par Île-de-France Mobilités et approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France le 19 juin 2014, fixe les objectifs et le cadre de la politique de mobilité des personnes et des biens en Île-de-France pour l'ensemble des modes de transport.

Ses actions ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes vers une mobilité plus durable. Le PDUIF a été complété en 2017 d'une feuille de route avec l'ambition de changer concrètement et rapidement les conditions de déplacements en Île-de-France.

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le PDUIF décline à cet effet trente-quatre actions au sein de neuf défis ; les défis 1 à 7 concernent les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements :

- 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

La très grande majorité de ces actions sont des recommandations à destination des acteurs concernés. Néanmoins, le PDUIF comporte deux mesures prescriptives s'appliquant aux PLU(i) : l'inscription dans le règlement du PLU(i) de normes plafond de stationnement automobile pour les constructions à usage de bureau à proximité des transports collectifs, dont la valeur est spécifiée par le PDUIF pour chaque commune d'Île-de-France, et de normes minimales de réalisation de stationnement destiné aux vélos.

Ces deux prescriptions sont complétées par des recommandations concernant le nombre de places de stationnement automobile exigées par le PLU(i) pour les constructions à usage d'habitation dans chaque commune, ainsi que pour les constructions à usage de bureau situées en dehors des secteurs bien desservis en transports collectifs.

Le PDUIF fait actuellement l'objet d'une procédure de révision et son successeur, le Plan des mobilités en Île-de-France, a été arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024. Il est actuellement soumis à la concertation (enquête publique du 28 février au 31 mars) et devrait être approuvé à l'automne 2025. Le plan d'action du Plan des mobilités comprend 46 actions regroupées en 14 axes. Une part significative de ces actions s'inscrivent dans la continuité du plan précédent mais font l'objet de renforcements ou d'approfondissements. L'ensemble des actions du PDUIF trouvent en effet un prolongement dans le Plan des mobilités en Île-de-France.

1.1 Prise en compte du PDUIF dans le projet de PLUi arrêté

L'avis d'Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et en tant que responsable de l'élaboration et de l'évaluation du PDUIF, a pour objectif d'analyser la compatibilité du PLUi avec le PDUIF, qui est le document en vigueur au moment de l'arrêt du PLUi par le Conseil territorial de Grand Orly Seine Bièvre.

Néanmoins, dans l'objectif de prendre en compte les principales évolutions qui pourraient être introduites par le Plan des mobilités en Île-de-France, l'avis apporte également un éclairage sur l'articulation entre le règlement du PLUi et les normes proposées pour le futur Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

Le chapitre du rapport de présentation relatif à la justification des choix retenus (pièce 1.7) présente les documents supra-communaux avec lesquels le PLUi doit être compatible ; le PDUIF y fait l'objet d'une description succincte à travers la présentation de ses neuf défis (p. 97). Il comporte une analyse de la compatibilité du projet de PLUi arrêté avec le PDUIF (pp. 97-100), qui se limite toutefois aux normes de stationnement automobile et vélo. En outre, cette analyse présente des erreurs de compréhension des normes plafond prescrites par le PDUIF pour les véhicules individuels motorisés dans les constructions à usage de bureau (cf. partie 1.2 du présent avis). Enfin, les normes de stationnement vélo prescrites par le PDUIF n'y sont pas rappelées ; seul l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments est évoqué.

Pour rappel, le PLUi doit également être compatible avec le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris (MGP) approuvé le 13 juillet 2023. La prescription P64 du Document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCoT vise en particulier à limiter l'offre en stationnement privé des véhicules motorisés dans les secteurs bien desservis en transports collectifs et renvoie, pour sa mise en œuvre, aux normes de stationnement du PDUIF (cf. Cahier de recommandations pour l'élaboration des PLUi).

→ Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Grand Orly Seine Bièvre de compléter et/ou corriger les éléments relatifs au PDUIF présentés dans le projet de PLUi arrêté, en particulier concernant les normes de stationnement pour les véhicules individuels motorisés dans les constructions à usage de bureau et de stationnement vélo, qui constituent des prescriptions du PDUIF pour le PLUi.

1.2 Compatibilité du projet de PLUi arrêté avec les normes de stationnement du PDUIF

Normes de stationnement pour les véhicules individuels motorisés

Constructions à usage de bureau

Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUi de Grand-Orly Seine Bièvre	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre ¹ arrêté par le conseil territorial le 17/12/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p style="text-align: center;"><u>PRESCRIPTIONS</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Normes plafond</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Ivry-sur-Seine et Le Kremlin-Bicêtre</u> <i>(communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et pré-Saint-Gervais)</i></p> <p>Il ne pourra être construit plus d'une place pour 90 m² de surface de plancher à moins de 500 mètres :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des gares RER d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine • des stations des métros 7 et 14 • des stations des trams T3a et T9 • des stations du futur Tzen 5 <p>À plus de 500 mètres autour des gares et stations citées ci-dessus, il ne pourra être construit plus d'une place pour 70 m² de surface de plancher (SdP). Ces normes plafond valent pour toutes les gares et stations, actuelles et futures, y compris celles qui sont (ou seront) situées sur des communes limitrophes mais dont les périmètres de 500 mètres recouvrent en partie le territoire des communes d'Ivry-sur-Seine et du Kremlin-Bicêtre.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Dispositions communes – Véhicules motorisés</u></p> <p><i>Au sein des périmètres autour des gares/stations identifiés sur le plan de stationnement : Se référer à la règle indiquée sur le document graphique « règles de stationnement à destination d'activité ».</i></p> <p><i>À moins de 500 mètres d'un point de desserte en transport en commun structurant, il est exigé au minimum :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 place pour 90 m² de surface de plancher pour les communes limitrophes de Paris (<i>Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre, Ivry-sur-Seine, Villejuif</i>) • 1 place pour 60 m² de surface de plancher pour les communes du cœur de métropole • 1 place pour 45 m² de surface de plancher pour les communes de l'agglomération centrale <p><i>Hors des périmètres autour des gares/stations identifiés sur le plan de stationnement : Se référer à la règle indiquée sur le document graphique « règles de stationnement à destination d'activité »</i></p>	<p style="text-align: center;">OUI,</p> <p>1/ pour prescrire des normes plafond pour les constructions à usage de bureau conformément aux prescriptions du PDUIF</p> <p>Pour rappel, une norme de stationnement plafond correspond à un nombre maximum de places que les constructeurs immobiliers ne sont pas autorisés à dépasser. Elle est par conséquent plus contraignante qu'une norme plancher qui constitue un minimum à réaliser par les constructeurs immobiliers.</p> <p>Le PDUIF prescrit des normes plafond sur l'ensemble du territoire des communes limitrophes de Paris ainsi que des autres communes du cœur de métropole, avec des niveaux de norme différenciés selon la proximité ou non de transports collectifs structurants. Dans les communes situées dans l'agglomération centrale, le PDUIF prescrit une norme plafond uniquement à</p>

¹ Les normes non compatibles avec le PDUIF figurent en rouge dans le tableau.

Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUi de Grand-Orly Seine Bièvre	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre ¹ arrêté par le conseil territorial le 17/12/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p><u>Arcueil, Cachan, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Fresnes, Gentilly, L'Haÿ-les-Roses, Orly, Rungis, Thiais, Villejuif et Vitry-sur-Seine</u> (autres communes du cœur de métropole)</p> <p>Il ne pourra être construit plus d'une place pour 60 m² de surface de plancher à moins de 500 mètres :</p> <ul style="list-style-type: none"> des gares RER de Gentilly, Laplace, Arcueil-Cachan, Bagneux, Vitry-sur-Seine, Les Ardoines, Choisy-le-Roi, Les Saules, Orly Ville, Pont de Rungis-Aéroport d'Orly, Rungis-La Fraternelle, Chemin d'Antony, Villeneuve-le-Roi, Créteil-Pompadour et Villeneuve Triage des stations des métros 4, 7 et 14 des stations des trams T3a, T7 et T9 des stations³ du TVM et du BHNS 393 des gares du futur métro 15 du Grand Paris Express : Bagneux, Arcueil-Cachan, Villejuif-Gustave Roussy, Villejuif-Louis Aragon, Vitry Centre, Les Ardoines des stations du futur Tzen 5 des stations du futur BHNS Sénia-Orly <p>À plus de 500 mètres autour des gares et stations citées ci-dessus, il ne pourra être construit plus d'une place pour 50 m² de surface de plancher. Ces normes plafond valent pour toutes les gares et stations, actuelles ou futures, y compris celles qui sont (ou seront) situées sur des communes limitrophes mais dont les périmètres de 500 mètres recouvrent en partie le territoire concerné.</p>	<p><u>Au-delà d'un rayon de 500 mètres d'un point de desserte en transport en commun structurant, il est exigé au minimum :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 1 place pour 70 m² de surface de plancher pour les communes limitrophes de Paris (<i>Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre, Ivry-sur-Seine, Villejuif</i>) ; 1 place pour 50 m² de surface de plancher pour les communes du cœur de métropole ; 1 place pour 55 m² de surface de plancher pour les communes de l'agglomération centrale. <p><u>Autre prescription</u></p> <p>Tout parc de stationnement doit réserver 2 % min. de sa surface (circulation non comprise) au stationnement des 2 et 3 roues motorisés (avec un minimum de 5 m²).</p> <p><u>Dispositions dans les zones de projet² – Véhicules motorisés</u></p> <p><u>Choisy-le-Roi : UP5</u></p> <p>Norme plancher = 1 place maximum pour 60 m² de surface de plancher</p> <p><u>L'Haÿ-les-Roses : UP16</u></p> <p>Il ne pourra pas être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher à moins de 500 mètres d'un point de desserte de transport en commun structurante.</p>	<p>proximité des points de desserte par les transports collectifs structurants. Au-delà, il recommande une norme plancher à ne pas dépasser, afin d'assurer les besoins minimum de stationnement automobile.</p> <p>Or, dans leur rédaction actuelle (« <i>il est exigé au minimum ...</i> »), les normes du projet de PLUi arrêté ne constituent pas des normes plafond mais des normes plancher. Le PDUIF propose de retenir l'expression « <i>il ne pourra être construit plus de ...</i> » pour l'expression d'une norme plafond. Il peut également être pertinent de préciser dans le règlement si les normes prescrites sont des normes plafond ou plancher.</p> <p>Ces normes plafond doivent être définies dans les dispositions communes, dans les dispositions spécifiques aux zones de projet (notamment pour la zone UP5 située à Choisy-le-Roi) et sur le plan des règles de stationnement à destination des activités.</p>

³ Le PDUIF considère comme des points de desserte par des lignes de transports collectifs (TC) structurantes les gares desservies par des lignes de RER ou de train de banlieue, ainsi que les stations de métro, de tramway et de TZen. Le futur Câble C1 ainsi que les lignes de bus non labelisées « TZen », telles que le TVM, le BHNS 393 et le futur BHNS Sénia-Orly, peuvent être considérés, compte tenu de leurs caractéristiques, comme des lignes structurantes pour le territoire de Grand Orly Seine Bièvre.

² L'analyse d'Île-de-France Mobilités porte sur les normes de stationnement prescrites dans les dispositions communes du projet de PLUi arrêté, ainsi que dans cinq zones de projet (UP) seulement, sélectionnées parmi les 41 zones UP au total. Toutefois, les prescriptions et les recommandations du PDUIF s'appliquent à toutes les zones de projet.

Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUi de Grand-Orly Seine Bièvre	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre ¹ arrêté par le conseil territorial le 17/12/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p><u>Communes d'Ablon-sur-Seine, Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Savigny-sur-Orge, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Viry-Châtillon</u> (communes de l'agglomération centrale)</p> <p>Il ne pourra être construit plus d'une place pour 45 m² de surface de plancher à moins de 500 mètres :</p> <ul style="list-style-type: none"> des gares RER d'Épinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Juvisy, Athis-Mons, Ablon, Villeneuve-le-Roi, Les Saules, Orly Ville, Rungis La Fraternelle, Pont de Rungis, Viry-Châtillon, Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve Triage et Créteil Pompadour des stations des métros 8 et 14 des stations des trams T7, T9 et T12 des stations du BHNS 393 des stations du futur BHNS Sénia-Orly des futures stations du T7 prolongé à Juvisy des stations du futur Tzen 4 de la station du futur métro 18 du Grand Paris Express des stations du futur câble C1 <p>Cette norme vaut pour toutes les gares et stations, actuelles et futures, y compris celles qui sont (seront) situées sur des communes limitrophes mais dont les périmètres de 500 m recouvrent en partie le territoire concerné.</p>	<p>Il ne pourra pas être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher à plus de 500 mètres d'un point de desserte de transport en commun structurante</p> <p style="text-align: center;">Orly : UP19</p> <p>Il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher entamée à moins de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre).</p> <p>Il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher entamée à plus de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre).</p> <p style="text-align: center;">Villejuif : UP27 ZAC CGP activités / hôpital Gustave Roussy Redoute</p> <p style="text-align: center;">Au sein des périmètres autour des gares/stations identifiés sur le plan de stationnement</p> <p>Il ne peut être réalisé plus d'1 place de stationnement pour 90 m² de surface de plancher.</p> <p style="text-align: center;">Hors des périmètres autour des gares/stations identifiés sur le plan de stationnement</p> <p>Il ne peut être réalisé plus d'1 place de stationnement pour 70 m² de surface de plancher</p> <p style="text-align: center;">Vitry-sur-Seine : UP35 « gare des Ardoines »</p> <p style="text-align: center;">Zone TC</p> <p>Norme plafond = 1 place / 60 m² de SdP Norme plancher = 1 place / tranche de 165 m² de SdP</p>	<p>2/ pour indiquer, sur le plan de zonage destiné aux activités, le périmètre de 500 mètres autour des stations du BHNS 393 impactant le territoire de la commune de Valenton</p>

Prescription et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUi de Grand-Orly Seine Bièvre	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre ¹ arrêté par le conseil territorial le 17/12/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p align="center"><u>RECOMMANDATION</u></p> <p align="center"><u>Norme plancher</u></p> <p align="center"><u>Communes d'Ablon-sur-Seine, Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Savigny-sur-Orge, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Viry-Châtillon</u> <i>(communes de l'agglomération centrale)</i></p> <p>Au-delà d'un rayon de 500 mètres autour des gares et stations citées ci-avant, les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus d'une place pour 55 m² de surface de plancher.</p>	<p>Hors zone TC</p> <p>Norme plafond = 1 place / 50 m² de SdP</p> <p>Norme plancher = 1 place / tranche de 165 m² de SdP</p>	

À venir – Projet de Plan des mobilités en Île-de-France

Le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030 arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France le 27 mars 2024 porte un objectif de renforcement des normes de stationnement plafond pour les véhicules individuels motorisés dans les constructions neuves à usage de bureau, adossé à un zonage d'application unique pour la réglementation du stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i).

L'évaluation du PDUIF a montré que le principe de limiter la construction de places de stationnement pour les immeubles de bureaux neufs lorsque la desserte en transports collectifs le permet est désormais partagé par une large majorité de collectivités franciliennes. Par conséquent, il a été proposé de confirmer et de renforcer ces normes plafond dans le projet de Plan des mobilités, en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec le renforcement de la desserte transports collectifs, notamment via la mise en service à venir du Grand Paris Express. Cela se traduit principalement par un renforcement significatif des normes dans les secteurs bien desservis ou dont la desserte va s'améliorer, et par l'apparition de normes dans les centralités de grande couronne identifiées au Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF-E) adopté le 11 septembre 2024 par le Conseil régional d'Île-de-France.

Pour le territoire de Grand Orly Seine Bièvre, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030 propose de faire évoluer les normes plafond pour le stationnement des véhicules individuels motorisés dans les constructions neuves à usage de bureau comme suit⁴.

Communes	PDUIF en vigueur		Projet de Plan des mobilités	
	Zone	Normes	Zone	Normes
Ivry-sur-Seine Le Kremlin-Bicêtre	Zone 3 - Communes limitrophes de Paris comportant au moins une station de métro, Pré-Saint-Gervais		Zone 2 - Communes limitrophes de Paris	
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 90 m ² de SDP	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 130 m ² de SDP
	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 70 m ² de SDP	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 100 m ² de SDP
Arcueil Gentilly	Zone 4 - Autres communes du cœur de métropole		Zone 2 - Communes limitrophes de Paris	
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 60 m ² de SDP	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 130 m ² de SDP
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 50 m ² de SDP	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 100 m ² de SDP

⁴ Sous réserve des évolutions apportées à l'issue de la consultation sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030

Communes	PDUIF en vigueur		Projet de Plan des mobilités	
	Zone	Normes	Zone	Normes
Cachan Chevilly-Larue L'Hay-les-Roses Rungis Thiais Villejuif Vitry-sur-Seine	Zone 4 - Autres communes du cœur de métropole		Zone 3 - Communes du cœur desservies par les lignes 14/15/16 du GPE	
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 60 m ² de SDP	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 100 m ² de SDP
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 50 m ² de SDP	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 70 m ² de SDP
Choisy-le-Roi Fresnes Orly	Zone 4 - Autres communes du cœur de métropole		Zone 4 - Autres communes du cœur et centralités de la couronne	
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 60 m ² de SDP	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 60 m ² de surface de plancher
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 50 m ² de SDP	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 50 m ² de surface de plancher
Athis-Mons Juvisy-sur-Orge Paray-Vieille-Poste Savigny-sur-Orge Valenton Villeneuve-le-Roi Villeneuve-Saint-Georges	Zone 5 - Agglomération centrale		Zone 4 - Autres communes du cœur et centralités de la couronne	
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 45 m ² de surface de plancher	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 60 m ² de surface de plancher
	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	<i>Pas de norme plafond</i>	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 50 m ² de surface de plancher
Ablon-sur-Seine Morangis Viry-Châtillon	Zone 5 - Agglomération centrale		Zone 5 - Autres communes de la couronne et centralités rurales	
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 45 m ² de surface de plancher	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 45 m ² de surface de plancher
	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	<i>Pas de norme plafond</i>	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	<i>Pas de norme plafond</i>

Constructions à usage d'habitation

RECOMMANDATION - Norme plancher

Le PLUi fixe des normes plancher pour les constructions à usage d'habitation, c'est-à-dire un nombre minimal de places de stationnement à construire pour les véhicules individuels motorisés (voitures et deux-roues motorisés) en fonction des différentes zones.

Le PDUiF recommande que le nombre de places exigées ne soit pas surdimensionné au regard du taux de motorisation des ménages résidant dans le territoire : il préconise ainsi que le règlement du PLUi n'exige pas un nombre de places par logement supérieur à 1,5 fois le taux de motorisation constaté sur chaque commune. Ainsi, pour les communes de Grand Orly Seine Bièvre, il est recommandé au PLUi de ne pas exiger la création d'un nombre⁵ de places de stationnement supérieur à :

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Ablon-sur-Seine : 1,7 place par logement• Arcueil : 1 place par logement• Athis-Mons : 1,6 place par logement• Cachan : 1,1 place par logement• Chevilly-Larue : 1,4 place par logement• Choisy-le-Roi : 1,2 place par logement• Fresnes : 1,4 place par logement• Gentilly : 0,9 place par logement• Ivry-sur-Seine : 0,8 place par logement• Juvisy-sur-Orge : 1,3 place par logement• L'Haÿ-les-Roses : 1,5 place par logement• Le Kremlin-Bicêtre : 0,9 place par logement | <ul style="list-style-type: none">• Morangis : 2 places par logement• Orly : 1,4 place par logement• Paray-Vieille-Poste : 2 places par logement• Rungis : 1,9 place par logement• Savigny-sur-Orge : 1,8 place par logement• Thiais : 1,5 place par logement• Valenton : 1,5 place par logement• Villejuif : 1 place par logement• Villeneuve-le-Roi : 1,7 place par logement• Villeneuve-Saint-Georges : 1,3 place par logement• Viry-Châtillon : 1,6 place par logement• Vitry-sur-Seine : 1,2 place par logement |
|---|---|

⁵ Nombre arrondi au dixième le plus proche (pour le détail, se référer aux pages 15 à 17 de l'avis où le calcul est expliqué)

<p align="center">Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre¹ arrêté en conseil territorial le 17/12/2024</p>	<p align="center">Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?</p>																								
<p align="center"><u>Dispositions communes - Véhicules motorisés</u></p> <p align="center">Logement</p> <p>Au sein des périmètres autour des gares/stations identifiés sur le plan de stationnement 1 place par logement créé <u>Gentilly</u> : 0,8 place par logement <u>Villejuif</u> : 0,85 place par logement</p> <p>Hors des périmètres autour des gares/stations identifiés sur le plan de stationnement : <i>Se référer à la règle indiquée sur le document graphique « règles de stationnement à destination du logement »</i></p> <p><u>Studio et T1 = maximum de 1 place/logement</u></p> <p><u>Par commune</u></p> <table border="0"> <tr> <td>- <u>Ablon-sur-Seine</u> : 1,5 place/logement</td> <td>- <u>Morangis</u> : 2,03 places/logement</td> </tr> <tr> <td>- <u>Arcueil</u> : 0,99 place/logement</td> <td>- <u>Orly</u> : 1 place/logement</td> </tr> <tr> <td>- <u>Athis-Mons</u> : 1,6 place/logement</td> <td>- <u>Paray-Vieille-Poste</u> : 2,02 places/logement</td> </tr> <tr> <td>- <u>Cachan</u> : 1,14 place/logement</td> <td>- <u>Rungis</u> : 1,93 place/logement</td> </tr> <tr> <td>- <u>Chevilly-Larue</u> : 1,41 place/logement</td> <td>- <u>Savigny-sur-Orge</u> : 1,8 place/logement</td> </tr> <tr> <td>- <u>Choisy-le-Roi</u> : 1,17 place/logement</td> <td>- <u>Thiais</u> : 1,59 place/logement</td> </tr> <tr> <td>- <u>Fresnes</u> : 1,38 place/logement</td> <td>- <u>Valenton</u> : 1,47 place/logement</td> </tr> <tr> <td>- <u>Gentilly</u> : 0,80 place/logement</td> <td>- <u>Villejuif</u> : 1 place/logement</td> </tr> <tr> <td>- <u>Ivry-sur-Seine</u> : 0,81 place/logement</td> <td>- <u>Villeneuve-le-Roi</u> : 1,67 place/logement</td> </tr> <tr> <td>- <u>Juvisy-sur-Orge</u> : 1,1 place/logement</td> <td>- <u>Villeneuve-Saint-Georges</u> : 1,27 places/logement</td> </tr> <tr> <td>- <u>Le Kremlin-Bicêtre</u> : 0,91 place/logement</td> <td>- <u>Viry-Châtillon</u> : 1,62 place/logement</td> </tr> <tr> <td>- <u>L'Haÿ-les-Roses</u> : 1,1 place/logement</td> <td>- <u>Vitry-sur-Seine</u> : 1,19 place/logement</td> </tr> </table>	- <u>Ablon-sur-Seine</u> : 1,5 place/logement	- <u>Morangis</u> : 2,03 places/logement	- <u>Arcueil</u> : 0,99 place/logement	- <u>Orly</u> : 1 place/logement	- <u>Athis-Mons</u> : 1,6 place/logement	- <u>Paray-Vieille-Poste</u> : 2,02 places/logement	- <u>Cachan</u> : 1,14 place/logement	- <u>Rungis</u> : 1,93 place/logement	- <u>Chevilly-Larue</u> : 1,41 place/logement	- <u>Savigny-sur-Orge</u> : 1,8 place/logement	- <u>Choisy-le-Roi</u> : 1,17 place/logement	- <u>Thiais</u> : 1,59 place /logement	- <u>Fresnes</u> : 1,38 place/logement	- <u>Valenton</u> : 1,47 place/logement	- <u>Gentilly</u> : 0,80 place/logement	- <u>Villejuif</u> : 1 place/logement	- <u>Ivry-sur-Seine</u> : 0,81 place/logement	- <u>Villeneuve-le-Roi</u> : 1,67 place/logement	- <u>Juvisy-sur-Orge</u> : 1,1 place/logement	- <u>Villeneuve-Saint-Georges</u> : 1,27 places/logement	- <u>Le Kremlin-Bicêtre</u> : 0,91 place/logement	- <u>Viry-Châtillon</u> : 1,62 place/logement	- <u>L'Haÿ-les-Roses</u> : 1,1 place/logement	- <u>Vitry-sur-Seine</u> : 1,19 place/logement	<p align="center">OUI, si souhaité par la collectivité,</p> <p>afin de ne pas dépasser le niveau de la norme recommandée par le PDUiF sur la commune de Thiais hors des périmètres autour des gares et stations</p> <p align="center"><u>Observations</u></p> <p><i>Pour rappel, le code de l'urbanisme autorise le règlement du PLUi à fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser uniquement pour les bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation. Dès lors, il conviendrait de retirer les dispositions du projet de PLUi arrêté fixant un nombre maximum de places de stationnement pour les studios et T1.</i></p> <p><i>En outre, la norme recommandée par le PDUiF concerne le stationnement des véhicules motorisés, y compris le stationnement des deux ou trois roues motorisés, qui doivent être intégrés dans le calcul du nombre de places qu'il est recommandé de ne pas dépasser.</i></p>
- <u>Ablon-sur-Seine</u> : 1,5 place/logement	- <u>Morangis</u> : 2,03 places/logement																								
- <u>Arcueil</u> : 0,99 place/logement	- <u>Orly</u> : 1 place/logement																								
- <u>Athis-Mons</u> : 1,6 place/logement	- <u>Paray-Vieille-Poste</u> : 2,02 places/logement																								
- <u>Cachan</u> : 1,14 place/logement	- <u>Rungis</u> : 1,93 place/logement																								
- <u>Chevilly-Larue</u> : 1,41 place/logement	- <u>Savigny-sur-Orge</u> : 1,8 place/logement																								
- <u>Choisy-le-Roi</u> : 1,17 place/logement	- <u>Thiais</u> : 1,59 place /logement																								
- <u>Fresnes</u> : 1,38 place/logement	- <u>Valenton</u> : 1,47 place/logement																								
- <u>Gentilly</u> : 0,80 place/logement	- <u>Villejuif</u> : 1 place/logement																								
- <u>Ivry-sur-Seine</u> : 0,81 place/logement	- <u>Villeneuve-le-Roi</u> : 1,67 place/logement																								
- <u>Juvisy-sur-Orge</u> : 1,1 place/logement	- <u>Villeneuve-Saint-Georges</u> : 1,27 places/logement																								
- <u>Le Kremlin-Bicêtre</u> : 0,91 place/logement	- <u>Viry-Châtillon</u> : 1,62 place/logement																								
- <u>L'Haÿ-les-Roses</u> : 1,1 place/logement	- <u>Vitry-sur-Seine</u> : 1,19 place/logement																								

<p align="center">Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre¹ arrêté en conseil territorial le 17/12/2024</p>	<p align="center">Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?</p>
<p>Logement locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, logements locatifs intermédiaires mentionnés à l'article L302-16 du code de la construction et de l'habitation</p> <p><u>Au sein des périmètres autour des gares/stations identifiés sur le plan de stationnement</u> 0,5 place par logement créé</p> <p><u>Hors des périmètres autour des gares/stations identifiés sur le plan de stationnement</u> 1 place par logement créé <u>Gentilly</u> : 0,8 place par logement</p> <p align="center">Hébergement</p> <p>En fonction des besoins</p> <p><u>Autre prescription</u> <u>Tout parc de stationnement doit réserver 2 % minimum de sa surface (circulation non comprise) au stationnement des 2 et 3 roues motorisés (avec un minimum de 5 m²).</u></p> <p align="center"><u>Dispositions dans les zones de projet – Véhicules motorisés</u></p> <p align="center"><u>Choisy-le-Roi : UP5</u></p> <p><u>Habitat</u> : 1 place par tranche de 60 m² de surface de plancher, avec un minimum d'une place par logement Il ne pourra être exigé la réalisation de plus d'une place par logement pour les constructions destinées à l'habitation située à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de TCSP</p> <p><u>Logements locatifs financés avec un prêt aidé de l'Etat ou autre organisme agréé par l'Etat</u> : 1 place pour 2 logements <u>Résidences étudiantes</u> : 1 place pour 7 logements <u>Résidences sociales et d'hébergement des personnes âgées</u> : 1 place pour 10 logements</p> <p align="center"><u>L'Haÿ-les-Roses : UP16</u></p> <p><u>Habitation</u> : 1 place par logement</p>	

<p align="center">Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre¹ arrêté en conseil territorial le 17/12/2024</p>	<p align="center">Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?</p>
<p align="center"><u>Orly : UP19</u></p> <p><u>Logement</u> : 1 place par logement <u>Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État</u> : 0,5 pl./logement <u>Hébergement</u> : en fonction des besoins</p> <p align="center"><u>Villejuif : UP27 ZAC CGP activités/hôpital Gustave Roussy Redoute</u></p> <p><u>Au sein des périmètres autour des gares/stations identifiés sur le plan de stationnement</u> <u>Logement</u> : 1 place par logement <u>Logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, Logements locatifs intermédiaires</u> : 0,5 place par logement <u>Hébergement</u> : en fonction des besoins</p> <p><u>Hors des périmètres autour des gares/stations identifiés sur le plan de stationnement</u> <u>Logement</u> : une place par logement, pour 100 m² de surface de plancher, en respectant un minimum d'1 place par logement <u>Logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, Logements locatifs intermédiaires</u> : 1 place par logement <u>Hébergement</u> : en fonction des besoins</p> <p align="center"><u>Vitry-sur-Seine : UP35 « gare des Ardoines »</u></p> <p><u>Zone TC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Logement</u> = 1 place /logement • <u>Logement social</u> = 0,5 place/logement • <u>Hébergement pour étudiant, résidences et structures d'hébergement et de service à vocation</u> = 0,5 place par tranche de 150 m² de SdP <p><u>Hors zone TC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Logement</u> = 1,2 place/logement • <u>Logement social</u> = 0,5 place/logement • <u>Hébergement pour étudiant, résidences et structures d'hébergement et de service à vocation</u> = 1 place par tranche de 150 m² de SdP 	

Méthode – Calcul de la borne à la norme plancher recommandée par le PDUIF dans les opérations de logements pour les véhicules motorisés

La norme ne devrait pas exiger la création d'un nombre de places de stationnement supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune.

Le taux de motorisation dans une commune est calculé de la manière suivante :

$$\frac{\text{Nombre de ménages avec 1 voiture} + (\text{Nombre de ménages multi motorisés} \times \text{Nombre moyen de voitures de ces ménages})}{\text{Nombre total de ménages}}$$

Le nombre moyen de voitures des ménages multimotorisés s'élève à 2,1 dans une commune du cœur de métropole et à 2,2 dans une commune de l'agglomération centrale (source : EGT 2010 / Île-de-France Mobilités, Omnil, DRIEA).

Les données INSEE de 2021⁶ sont reprises pour les différentes communes de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre dans le tableau ci-après, afin de calculer le taux moyen de motorisation et la norme plancher recommandée par le PDUIF.

COMMUNE	DONNÉES INSEE 2021			INDICATEURS RECOMMANDÉS PAR LE PDUIF				
	Nombre total de ménages	Nombre de ménages ayant 1 voiture	Nombre de ménages ayant au – 2 voitures	Localisation de la commune	Taux moyen de motorisation (nombre de voitures par ménage)		Norme plancher recommandée (nb de places par logement)	
Ablon-sur-Seine	2385	1229	645	Agglomération centrale	$\frac{1229 + 2,2 * 645}{2385}$	1,11	1,11*1,5	1,7
Arcueil	10159	4503	973	Cœur de métropole	$\frac{4503 + 2,1 * 973}{10159}$	0,64	0,64*1,5	1,0
Athis-Mons	14475	7626	3647	Agglomération centrale	$\frac{7626 + 2,2 * 3647}{14475}$	1,08	1,08*1,5	1,6
Cachan	13687	6692	1755	Cœur de métropole	$\frac{6692 + 2,1 * 1755}{13687}$	0,76	0,76*1,5	1,1

⁶ Cf. Tableau LOG T9-Equipement automobile des ménages, issu du recensement de la population, disponible sur le site de l'INSEE

COMMUNE	DONNÉES INSEE 2021			INDICATEURS RECOMMANDÉS PAR LE PDUIF				
	Nombre total de ménages	Nombre de ménages ayant 1 voiture	Nombre de ménages ayant au – 2 voitures	Localisation de la commune	Taux moyen de motorisation (nombre de voitures par ménage)		Norme plancher recommandée (nb de places par logement)	
Chevilly-Larue	8291	4268	1560	Cœur de métropole	$\frac{4268 + 2,1 * 1560}{8291}$	0,91	0,91*1,5	1,4
Choisy-le-Roi	19953	9885	2607	Cœur de métropole	$\frac{9885 + 2,1 * 2607}{19953}$	0,77	0,77*1,5	1,2
Fresnes	11277	6327	1950	Cœur de métropole	$\frac{6327 + 2,1 * 1950}{11277}$	0,92	0,92*1,5	1,4
Gentilly	9113	3801	686	Cœur de métropole	$\frac{3801 + 2,1 * 686}{9113}$	0,58	0,58*1,5	0,9
Ivry-sur-Seine	29379	11493	1828	Cœur de métropole	$\frac{11493 + 2,1 * 1828}{29379}$	0,52	0,52*1,5	0,8
Juvisy-sur-Orge	8489	4284	1463	Agglomération centrale	$\frac{4284 + 2,2 * 1463}{8489}$	0,88	0,88*1,5	1,3
L'Haÿ-les-Roses	12907	6616	3054	Cœur de métropole	$\frac{6616 + 2,1 * 3054}{12907}$	1,01	1,01*1,5	1,5
Le Kremlin-Bicêtre	11794	5128	909	Cœur de métropole	$\frac{5128 + 2,1 * 909}{11794}$	0,60	0,60*1,5	0,9
Morangis	5596	2680	2205	Agglomération centrale	$\frac{2680 + 2,2 * 2205}{5596}$	1,35	1,35*1,5	2,0
Orly	9702	4889	1850	Cœur de métropole	$\frac{4889 + 2,1 * 1850}{9702}$	0,90	0,90*1,5	1,4
Paray-Vieille-Poste	3172	1522	1251	Agglomération centrale	$\frac{1522 + 2,2 * 1251}{3172}$	1,35	1,35*1,5	2,0
Rungis	2450	1229	903	Cœur de métropole	$\frac{1229 + 2,1 * 903}{2450}$	1,28	1,28*1,5	1,9

COMMUNE	DONNÉES INSEE 2021			INDICATEURS RECOMMANDÉS PAR LE PDUIF				
	Nombre total de ménages	Nombre de ménages ayant 1 voiture	Nombre de ménages ayant au – 2 voitures	Localisation de la commune	Taux moyen de motorisation (nombre de voitures par ménage)		Norme plancher recommandée (nb de places par logement)	
Savigny-sur-Orge	15609	7671	4948	Agglomération centrale	$\frac{7671 + 2,2 * 4948}{15609}$	1,19	1,19*1,5	1,8
Thiais	13461	7208	3191	Cœur de métropole	$\frac{7208 + 2,1 * 3191}{13461}$	1,03	1,03*1,5	1,5
Valenton	5412	2599	1250	Agglomération centrale	$\frac{2599 + 2,2 * 1250}{5412}$	0,99	0,99*1,5	1,5
Villejuif	25590	11916	2570	Cœur de métropole	$\frac{11916 + 2,1 * 2570}{25590}$	0,68	0,68*1,5	1,0
Villeneuve-le-Roi	8422	4352	2287	Agglomération centrale	$\frac{4352 + 2,2 * 2287}{8422}$	1,11	1,11*1,5	1,7
Villeneuve-Saint-Georges	12763	5590	2397	Agglomération centrale	$\frac{5590 + 2,2 * 2397}{12763}$	0,85	0,85*1,5	1,3
Viry-Châtillon	13008	6888	3273	Agglomération centrale	$\frac{6888 + 2,2 * 3273}{13008}$	1,08	1,08*1,5	1,6
Vitry-sur-Seine	38523	18839	5314	Cœur de métropole	$\frac{18839 + 2,1 * 5314}{38523}$	0,78	0,78*1,5	1,2

À venir – Projet de Plan des mobilités en Île-de-France

Le projet de Plan des mobilités en Île-de-France arrêté porte un objectif de renforcement des limites (ou bornes) aux normes de stationnement automobile plancher fixées par les PLU(i) pour les constructions neuves à usage de logement, correspondant aux exigences minimales qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i).

Le PDUIF proposait un mode de calcul uniforme de ce taux de places dans toute la région, égal à 1,5 fois le taux de motorisation des ménages résidant dans chaque commune. Le projet de Plan des mobilités 2030 module ce calcul en fonction du territoire et de la qualité de la desserte en transports collectifs, en se plaçant au niveau du taux de motorisation actuel des ménages ou juste en dessous, par anticipation de l'impact de l'arrivée de nouvelles dessertes sur ce dernier.

Pour le territoire de Grand Orly Seine Bièvre, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France propose de faire évoluer les bornes aux normes plancher pour le stationnement automobile dans les constructions neuves à usage de logement comme suit⁷ :

Communes	Zone	PDUIF	Projet de Plan des mobilités
Arcueil Gentilly Ivry-sur-Seine Le Kremlin-Bicêtre	Zone 2 – Communes limitrophes de Paris		
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	TM x 0,8
	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	TM x 0,9
Cachan Chevilly-Larue L'Haÿ-les-Roses Rungis Thiais Villejuif Vitry-sur-Seine	Zone 3 – Communes du cœur desservies par les lignes 14/15/16 du GPE		
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	1 place ou TM x 0,9 si résultat < 1
	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	TM x 1,0

⁷ Sous réserve des évolutions apportées à l'issue de la consultation sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030

Communes	Zone	PDUIF	Projet de Plan des mobilités
Athis-Mons Choisy-le-Roi Fresnes Juvisy-sur-Orge Orly Paray-Vieille-Poste Savigny-sur-Orge Valenton Villeneuve-le-Roi Villeneuve-Saint-Georges	Zone 4 - Autres communes du cœur et centralités de la couronne		
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	1 place ou TM x 1,0 si TM < 1
	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	TM x 1,0
Ablon-sur-Seine Morangis Viry-Châtillon	Zone 5 - Autres communes de la couronne et centralités rurales		
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	1 place ou TM x 1,0 si TM < 1
	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	TM x 1,1

L'évolution proposée par le Plan des mobilités en Île-de-France amènerait⁸⁴ aux recommandations de normes suivantes pour le territoire de Grand Orly Seine Bièvre :

	Zone du Plan des mobilités	Taux moyen de motorisation	Borne à la norme plancher du PDUIF		Borne à la norme plancher du projet de Plan des mobilités	
			Moins de 500 m	Plus de 500 m	Moins de 500 m	Plus de 500 m
Ablon-sur-Seine	Zone 5	1,11	1,7		1,0	1,2
Arcueil	Zone 2	0,64	1,0		0,5	0,6
Athis-Mons	Zone 4	1,08	1,6		1,0	1,1

⁸⁴ Sous réserve des évolutions apportées à l'issue de la consultation sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030

	Zone du Plan des mobilités	Taux moyen de motorisation	Borne à la norme plancher du PDUiF		Borne à la norme plancher du projet de Plan des mobilités	
			Moins de 500 m	Plus de 500 m	Moins de 500 m	Plus de 500 m
Cachan	Zone 3	0,76	1,1		0,7	0,8
Chevilly-Larue	Zone 3	0,91	1,4		0,8	0,9
Choisy-le-Roi	Zone 4	0,77	1,2		0,8	0,8
Fresnes	Zone 4	0,92	1,4		0,9	0,9
Gentilly	Zone 2	0,58	0,9		0,5	0,5
Ivry-sur-Seine	Zone 2	0,52	0,8		0,4	0,5
Juvisy-sur-Orge	Zone 4	0,88	1,3		0,9	0,9
L'Haÿ-les-Roses	Zone 3	1,01	1,5		0,9	1,0
Le Kremlin-Bicêtre	Zone 2	0,60	0,9		0,5	0,5
Morangis	Zone 5	1,35	2,0		1,0	1,5
Orly	Zone 4	0,90	1,4		0,9	0,9
Paray-Vieille-Poste	Zone 4	1,35	2,0		1,0	1,4
Rungis	Zone 3	1,28	1,9		1,0	1,3
Savigny-sur-Orge	Zone 4	1,19	1,8		1,0	1,2
Thiais	Zone 3	1,03	1,5		0,9	1,0
Valenton	Zone 4	0,99	1,5		1,0	1,0
Villejuif	Zone 3	0,68	1,0		0,6	0,7
Villeneuve-le-Roi	Zone 4	1,11	1,7		1,0	1,1
Villeneuve-Saint-Georges	Zone 4	0,85	1,3		0,9	0,9
Viry-Châtillon	Zone 5	1,08	1,6		1,0	1,2
Vitry-sur-Seine	Zone 3	0,78	1,2		0,7	0,8

Normes de stationnement pour les vélos

Prescription ⁹ et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUi de Grand-Orly Seine Bièvre	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre ¹ arrêté en conseil territorial le 17/12/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p>CONSTRUCTIONS À USAGE DE BUREAU</p> <p><u>Prescription d'une norme plancher</u></p> <p>A minima 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher</p>	<p><u>Dispositions communes – Deux-roues non motorisés</u></p> <p>Bureaux</p> <p>1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher</p> <p><u>Dispositions dans les zones de projet – deux-roues non motorisés</u></p> <p>Choisy-le-Roi : UP5</p> <p>1,50 m² pour 100 m² de surface de plancher</p> <p>L'Haÿ-les-Roses : UP16</p> <p>1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher</p> <p>Orly : UP19</p> <p>1,50 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée, avec une superficie minimale de 3 m²</p> <p>Villejuif : UP27 ZAC CGP activités/hôpital Gustave Roussy Redoute</p> <p>15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment, pour les bâtiments neufs équipés de places de stationnement. équivalent à 1,50 m² pour 100 m² de surface de plancher</p> <p>Chaque emplacement induit une surface de stationnement de 1,50 m² au minimum, hors espace de dégagement</p> <p>Vitry-sur-Seine : UP35 « gare des Ardoines »</p> <p>A partir de 200m² de surface de plancher</p> <p>1,5 m² par tranche de 100 m² de SdP</p>	<p>OUI,</p> <p><u>dans les dispositions spécifiques aux zones de projet (UP),</u></p> <p>pour instaurer une norme vélo dans les constructions neuves quelle que soit la surface de plancher, en particulier à Vitry-sur-Seine dans la zone UP35</p>

⁹ Se référer également aux nouvelles réglementations en fin de document

Prescription ⁹ et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUi de Grand-Orly Seine Bièvre	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre ¹ arrêté en conseil territorial le 17/12/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p>CONSTRUCTIONS À USAGE D'HABITATION</p> <p><u>Prescription de normes plancher</u></p> <p>A minima 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² [pour l'ensemble de l'opération]</p>	<p><u>Dispositions communes – Deux-roues non motorisés</u></p> <p>Logement/Logement social/Hébergement</p> <p>1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces principales 2 emplacements par logement à partir de 3 pièces principales Les dispositions présentées ci-dessus ne s'appliquent pas pour la destination « Habitation » lorsque la construction compte deux logements maximum.</p> <p><u>Dispositions dans les zones de projet – Deux-roues non motorisés</u></p> <p><u>Choisy-le-Roi : UP5</u></p> <p><u>Habitat :</u> 0,75 m² par logement jusqu'à deux pièces principales 1,50 m² par logement dans les autres cas avec un local couvert d'une superficie minimale de 3 m² et 20 m² minimum à partir de 25 logements</p> <p><u>L'Haÿ-les-Roses : UP16</u></p> <p><u>Habitation :</u> 1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces principales 2 emplacements par logement à partir de 3 pièces principales</p> <p><u>Orly : UP19</u></p> <p><u>Logements jusqu'à deux pièces principales :</u> 0,75 m² par logement <u>Logements de trois pièces principales et plus :</u> 1,50 m² par logement Superficie minimale de 3 m² exigée</p> <p><u>Villejuif : UP27 ZAC CGP activités/hôpital Gustave Roussy Redoute</u></p> <p>1 emplacement vélo par logement jusqu'à 2 pièces principales 2 emplacements vélos par logement à partir de 3 pièces principales 1,50 m² au minimum, hors espace de dégagement par emplacement local d'une superficie minimum de 10 m²</p>	<p>NON</p>

Prescription ⁹ et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUi de Grand-Orly Seine Bièvre	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre ¹ arrêté en conseil territorial le 17/12/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p align="center"><u>Vitry-sur-Seine : UP35 « gare des Ardoines »</u></p> <p>A partir de 2 logements pour l'habitation et 5 chambres pour l'hébergement <u>Logement/Logement social</u> : 1,5 m² par logement avec une superficie minimale totale de 3 m² <u>Hébergement pour étudiants, foyers divers hors résidences personnes âgées</u> : 1,50 % de la SdP dédiée à l'hébergement</p>	
<p>CONSTRUCTIONS À USAGE D'ACTIVITÉ, COMMERCE DE PLUS DE 500 M² DE SURFACE DE PLANCHER, INDUSTRIE, ÉQUIPEMENT PUBLIC</p> <p><u>Prescription d'une norme plancher</u></p> <p>A minima 1 place pour 10 employés</p>	<p align="center"><u>Dispositions communes – Deux-roues non motorisés</u></p> <p><u>Artisanat, commerces de détail, commerce de gros</u> 10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire à 100 emplacements.</p> <p><u>Industrie</u> 1,5 m² pour 400 m² de surface de plancher</p> <p><u>Entrepôt</u> 1,5 m² pour 1 000 m² de surface de plancher</p> <p><u>Locaux des administrations publiques et assimilées (bureaux, locaux techniques et industriels)</u> : 15% de l'effectif total des agents du service publics accueillis simultanément dans le bâtiment</p> <p><u>Salles d'art et de spectacles, Equipements sportifs, autres équipements recevant du public</u> : 10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire à 100 emplacements</p> <p align="center"><u>Dispositions dans les zones de projet – Deux-roues non motorisés</u></p> <p align="center"><u>Choisy-le-Roi : UP5</u></p> <p><u>Commerces</u> : 1 place par tranche de 200 m² de surface de plancher moins la surface des réserves et a minima 1 place pour 10 employés</p> <p><u>Industrie</u> : 1 place minimum pour 10 employés</p>	<p align="center">OUI,</p> <p align="center"><u>dans les dispositions spécifiques aux zones de projet (UP),</u></p> <p>pour prescrire des normes pour les vélos dans les constructions neuves à usage d'activité (dont d'artisanat), de commerce de plus de 500 m² de surface de plancher, d'industrie et d'équipement d'intérêt collectif / services publics lorsque ces destinations ou sous-destinations y sont autorisées, notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Choisy-le-Roi – zone UP5</u> : constructions neuves à usage d'artisanat et d'équipement d'intérêt collectif / services publics • <u>Orly – zone UP19</u> : constructions neuves à usage d'équipement d'intérêt collectif / services publics • <u>Villejuif – zone UP27</u> : constructions neuves à usage d'artisanat, de commerce de détail, d'industrie et d'entrepôt

Prescription ⁹ et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUi de Grand-Orly Seine Bièvre	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre ¹ arrêté en conseil territorial le 17/12/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p style="text-align: center;">L'Haÿ-les-Roses : UP16</p> <p><u>Artisanat, commerce de détail et de gros</u> 10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire à 100 emplacements</p> <p><u>Industrie</u> 1,5 m² pour 400 m² de surface de plancher</p> <p><u>Entrepôt</u> 1,5 m² pour 1 000 m² de surface de plancher</p> <p><u>Locaux des administrations publiques et assimilées</u> : 15% de l'effectif total des agents du service publics accueillis simultanément dans le bâtiment</p> <p><u>Salles d'art et de spectacles, équipements sportifs, autres équipements recevant du public</u> : 10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire à 100 emplacements</p> <p style="text-align: center;">Orly : UP19</p> <p><u>Commerce et activité de service</u> 1 place pour 200 m² de surface de plancher entamée au-delà de 500 m² de surface de plancher</p> <p><u>Industrie, Entrepôt</u> 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée</p> <p><u>Équipements d'intérêt collectif et services publics</u> : en fonction des besoins</p> <p style="text-align: center;">Villejuif : UP27 ZAC CGP activités/hôpital Gustave Roussy Redoute</p> <p><u>Équipements d'intérêt collectif et services publics</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 15 % de l'effectif total des agents du service public • 15 % de l'effectif total des usagers du service public accueillis simultanément dans le bâtiment <p><u>Ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du Code du commerce ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques</u> 10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 emplacements</p>	

Prescription ⁹ et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUi de Grand-Orly Seine Bièvre	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre ¹ arrêté en conseil territorial le 17/12/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p style="text-align: center;">Vitry-sur-Seine : UP35 « gare des Ardoines »</p> <p>A partir de 200 m² de surface de plancher</p> <p><u>Artisanat, Commerces de détail</u> Au-delà de 500 m² de SdP, 1 place par tranche complète de 200 m² de SdP + 1 place pour visiteurs</p> <p><u>Entrepôt, Commerce de gros, Industrie</u> 5 m² par tranche de 1000 m² de SdP</p> <p><u>Équipements d'intérêt collectif et services publics</u> 1 place (1,5 m²) par tranche de 400 m² entamée</p>	
<p style="text-align: center;">CONSTRUCTIONS À USAGE D'ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE</p> <p style="text-align: center;"><u>Prescription d'une norme plancher</u></p> <p>1 place pour 8 à 12 élèves</p> <p style="text-align: center;"><u>Recommandation de normes plancher</u></p> <p>1 place pour 8 à 12 élèves pour les écoles primaires</p> <p>1 place pour 3 à 5 élèves pour les collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur</p>	<p style="text-align: center;"><u>Dispositions communes – Deux-roues non motorisés</u></p> <p style="text-align: center;">Établissements d'enseignement</p> <p><u>Ecoles primaires</u> : 1 place pour 8 à 12 élèves</p> <p><u>Collèges, lycées et universités</u> : 1 place pour 3 à 5 élèves/étudiants</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans les zones de projet – Deux-roues non motorisés</u></p> <p style="text-align: center;">Choisy-le-Roi : UP5</p> <p>A minima 1 place pour 8 à 12 élèves</p> <p style="text-align: center;">L'Haÿ-les-Roses : UP16</p> <p><u>Ecoles primaires</u> : 1 place pour 8 à 12 élèves</p> <p><u>Collèges, lycées et universités</u> : 1 place pour 3 à 5 élèves/étudiants</p> <p style="text-align: center;">Orly : UP19</p> <p><u>Ecoles primaires</u> : 1 place (1,50 m²) pour 12 élèves</p> <p><u>Établissement d'enseignement secondaire et supérieur</u> : 1 place (1,50 m²) pour 5 élèves</p> <p style="text-align: center;">Villejuif : UP27 ZAC CGP activités/hôpital Gustave Roussy Redoute</p> <p style="color: red;">Aucune</p>	<p style="text-align: center;">OUI,</p> <p style="text-align: center;"><u>dans les dispositions spécifiques aux zones de projet (UP),</u></p> <p>pour prescrire des normes pour les vélos dans les constructions neuves à usage d'établissement scolaire quand elles y sont autorisées, en particulier à Villejuif dans la zone UP27</p>

Prescription ⁹ et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUi de Grand-Orly Seine Bièvre	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Grand Orly Seine Bièvre ¹ arrêté en conseil territorial le 17/12/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p style="text-align: center;">Vitry-sur-Seine : UP35 « gare des Ardoines »</p> <p>À partir de 200m² de surface de plancher</p> <p><u>Ecoles primaires (à l'exception des maternelles)</u> : 1 place (1,50 m²) pour 12 élèves</p> <p><u>Établissements d'enseignement secondaire et supérieur</u> : 1 place (1,50 m²) pour 12 élèves</p>	

Réglementation – Stationnement vélo

En janvier 2023, l'arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R.111-14-2 à R.111-14-8 du code de la construction et de l'habitation a été abrogé. À partir de cette date, ce sont les dispositions réglementaires prescrites par l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments, paru au journal officiel le 3 juillet 2022, qui s'appliquent.

L'arrêté du 30 juin 2022 est pris pour application des articles R.113-11 à R.113-18 du code de la construction et de l'habitation relatifs aux infrastructures de stationnement sécurisé des vélos. Il fixe le nombre minimal d'emplacements de stationnement pour les vélos à réaliser, notamment lors de la construction de bâtiments neufs.

Les nouvelles obligations réglementaires s'appliquent aux constructions neuves ou existantes à usage d'habitation, de lieux de travail industriels ou tertiaires, accueillant un service public, constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques, conformément aux articles L113-18, L113-19 et L113-20 du code de la construction et de l'habitation.

Ces nouvelles normes exigent parfois des surfaces de stationnement plus importantes que les prescriptions du PDUIF. Il convient dans ce cas de respecter la réglementation imposée par le code de la construction et de l'habitation.

À venir – Projet de Plan des mobilités en Île-de-France

Le projet de Plan des mobilités revoit les normes de stationnement vélo afin de tenir compte de la nouvelle réglementation nationale, qui est notamment plus exigeante pour les immeubles comportant au moins deux logements.

Pour la majorité des catégories / destinations de bâtiments, le projet de Plan des mobilités reprend les normes de la réglementation nationale mais en adapte l'expression afin d'en faciliter l'application par les collectivités. Ainsi, à l'exception des normes pour les logements et des normes pour les établissements recevant du public, elles sont exprimées dans le projet de Plan des mobilités en termes de nombre de places vélo à réaliser selon la surface de plancher, ratio plus adapté pour l'instruction des autorisations d'urbanisme.

Toutefois, pour les bureaux, considérant l'objectif de triplement de la part modale du vélo d'ici à 2030 porté par le Plan des mobilités, lié notamment à l'essor de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, des normes plus exigeantes que la réglementation nationale ont été fixées en distinguant le niveau d'exigence selon les zones et la proximité du cœur de métropole. Pour le territoire de Grand Orly Seine Bièvre, il est proposé¹⁰ de retenir une norme minimale de :

- 1 place de stationnement vélo pour 70 m² de surface de plancher pour les communes relevant de la zone 2 : Arcueil, Gentilly, Ivry-sur-Seine et Le Kremlin-Bicêtre ;
- 1 place de stationnement vélo pour 90 m² de surface de plancher pour les communes relevant des zones 3 (Cachan, Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses, Rungis, Thiais, Villejuif, Vitry-sur-Seine) et 4 (Athis-Mons, Choisy-le-Roi, Fresnes, Juvisy-sur-Orge, Orly, Paray-Vieille-Poste, Savigny-sur-Orge, Valenton, Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges) ;

¹⁰ Sous réserve des évolutions apportées à l'issue de la consultation sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030

- 1 place de stationnement vélo pour 100 m² de surface de plancher (norme identique à la norme actuelle du PDUIF) pour les communes relevant de la zone 5 (Ablon-sur-Seine, Morangis et Viry-Châtillon).

Synthèse

L'analyse du projet de PLUi arrêté montre que le règlement n'est pas compatible avec le PDUIF pour ce qui concerne le stationnement des véhicules individuels motorisés dans les constructions à usage de bureau parce qu'il ne comporte pas de normes plafond.

En effet, dans le règlement du projet de PLUi arrêté soumis pour avis à Île-de-France Mobilités, l'expression de la norme inscrite pour le stationnement des véhicules individuels motorisés dans les constructions neuves à usage de bureau correspond à un minimum à respecter (« *il est exigé au minimum ...* ») et non à un maximum à ne pas dépasser par les constructeurs immobiliers (« *il ne pourra être construit plus de ...* »).

Une alternative pourrait être d'ajouter la mention « *minimum* » ou « *maximum* » afin de faire plus aisément la distinction. Par exemple, pour la commune d'Ivry-sur-Seine, les normes plafond prescrites par le PDUIF et avec lesquelles le PLUi doit être compatibles sont de « 1 place maximum pour 90 m² de surface de plancher » à moins de 500 mètres des gares, stations et arrêts de transports collectifs structurants et de « 1 place maximum pour 70 m² de surface de plancher » à plus de 500 mètres autour de ces points de desserte.

Île-de-France Mobilités salue en revanche le travail mené par l'EPT Grand Orly Seine Bièvre pour définir des normes de stationnement pour les véhicules individuels motorisés dans les constructions à usage d'habitation compatibles avec la recommandation du PDUIF.

→ Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Grand Orly Seine Bièvre :

- **de modifier l'expression des normes de stationnement pour les véhicules individuels motorisés dans les constructions à usage de bureau du règlement afin qu'elles soient clairement identifiées comme des normes « plafond », en s'appuyant sur les éléments de rédaction proposés ci-dessus ;**
- **de définir un niveau de normes compatible avec les prescriptions du PDUIF selon la zone dont relève la commune, en lui recommandant de tendre vers les normes proposées dans le futur Plan des mobilités en Île-de-France.**

2. Projets de transports collectifs

2.1 Observations générales sur les projets

Diagnostic urbain

Le chapitre du diagnostic urbain relatif aux infrastructures de transport et de déplacement comporte une présentation de l'offre de transports en commun actuelle et des projets de transport sur le territoire de Grand Orly Seine Bièvre (pp. 130-134), parmi lesquels :

- la création des lignes de métro 15 et 18 du Grand Paris Express ;
- le prolongement du tramway T7 à Juvisy-sur-Orge ;
- la création du câble C1 ;
- la création du TZen 4 entre Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes ;
- la création du TZen 5 entre Paris et Choisy-le-Roi ;
- la création du TCSP Sénia-Orly en prolongement de la ligne de bus 393.

Le diagnostic recense également les projets d'infrastructures dont l'EPT Grand Orly Seine Bièvre soutient la réalisation pour compléter le maillage du territoire :

- le prolongement de la ligne 10 du métro à Ivry-sur-Seine puis Vitry-sur-Seine ;
- le prolongement de la ligne de métro 18 à l'est ;
- la création d'une nouvelle gare de la ligne de métro 14 à Morangis ;
- la réalisation du tram-train Sucy-Bonneuil-Orly (tangentielle Est) ;
- le prolongement du tramway T9 à l'aéroport d'Orly ;
- la création d'un TCSP entre Juvisy et Évry (RN7).

En premier lieu, il conviendrait d'actualiser le diagnostic concernant le calendrier de mise en œuvre des projets d'infrastructures (pp. 132-134).

En effet, certains d'entre eux ont déjà été mis en service et ne devraient plus apparaître comme des projets dans le PLUi :

- le tramway T9 de Porte de Choisy à Orly Ville (mis en service en avril 2021) ;
- le tramway T12 entre Massy et Évry-Courcouronnes (décembre 2023) ;
- le prolongement de la ligne de métro 14 au sud jusqu'à Aéroport d'Orly (juin 2024).

Par ailleurs, les dates de mise en service de plusieurs projets d'infrastructures actuellement en travaux ne sont plus à jour, voire erronées (cf. calendrier p. 134) :

- La Société des Grands Projets prévoit la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express (section de Noisy-Champs à Ponts de Sèvres) au quatrième trimestre 2026 (et non 2022) et celle de la ligne 18 (de Massy Palaiseau à Aéroport d'Orly) au quatrième trimestre 2027 (et non 2024).
- La mise en service du câble C1 (et non « *Câble A Téléval* ») est prévue fin 2025 (et non en 2021).
- Les TZen 4 et TZen 5 n'ont pas été mis en service en 2020 comme prévu dans le diagnostic. Suite au retard de livraison du matériel roulant et à des travaux supplémentaires nécessaires, la livraison du TZen 4, initialement envisagée en

2024, a été repoussée. Concernant le TZen 5, les travaux d'infrastructure devraient débuter au second semestre 2025.

- Le prolongement du T7 à Juvisy n'a pas été mis en service en 2021, contrairement à ce qu'écrit le diagnostic. Il fait depuis 2023 l'objet de travaux préparatoires, notamment pour l'enfouissement, le dévoiement ou le raccordement de réseaux.

Le projet de Bus Sénia-Orly, indiqué avec une date de mise en service en 2020, est encore en phase d'étude. Suite à sa déclaration d'utilité publique le 5 juillet 2023, Île-de-France Mobilités poursuit les études détaillées en vue de la mise en œuvre du projet.

Les autres projets mentionnés dans le diagnostic urbain ne font pas l'objet d'études en cours et ne peuvent pas, par conséquent, être indiqués dans le diagnostic avec un horizon de livraison (en particulier le prolongement de la ligne de métro 10 à Ivry annoncé pour 2027 dans le diagnostic). Ces projets appellent en outre les observations suivantes :

- Les projets de prolongement de la ligne de métro 10 à Ivry-sur-Seine puis jusqu'aux Ardoines, de la ligne 14 à Morangis et de la ligne 18 à l'est (Boissy-Saint-Léger via Montgeron-Crosne) sont inscrits au Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E) adopté le 11 septembre 2024 par le Conseil régional d'Île-de-France et en attente d'approbation par décret en Conseil d'État. Le projet de prolongement de la ligne de métro 10 a également fait l'objet d'un dossier d'émergence piloté par Île-de-France Mobilités avec la RATP livré en 2018.

Pour mémoire, l'avenant portant volet Mobilités 2023-2027 au contrat de projet État-Région (CPER) 2021-2027 prévoit une enveloppe globale pour poursuivre les études de prolongement de métro sur le réseau existant. Dans ce cadre, Île-de-France Mobilités va engager en 2025 avec la RATP une étude de hiérarchisation des projets de métro qui portera sur l'ensemble des prolongements de métro inscrits au SDRIF-E adopté par le Conseil régional.

- Le prolongement du tramway T9 d'Orly Ville à l'aéroport d'Orly est également inscrit au SDRIF-E adopté par le Conseil régional. Une analyse exploratoire d'opportunité et de faisabilité, menée lors des études du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du T9 en 2012, a mis en lumière des difficultés importantes d'insertion de ce prolongement, ainsi qu'un potentiel de fréquentation limité. Les travaux du T9 ont néanmoins intégré des mesures conservatoires permettant une éventuelle extension ultérieure de la ligne.
- Les projets de tram-train Sucy-Bonneuil-Orly et de TCSP Juvisy-Évry ne font pas l'objet d'une inscription au SDRIF-E adopté par le Conseil régional. Il conviendrait par conséquent de ne pas les mentionner dans le PLUi.

→ Dans le souci de permettre une bonne information du public, Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Grand Orly Seine Bièvre :

- **de distinguer et hiérarchiser les projets de transports collectifs selon leur état d'avancement (en réflexion, à l'étude, déclaré d'utilité publique, en travaux), leur inscription dans les documents de planification et/ou de programmation régionaux (SDRIF-E, CPER) et leur horizon de réalisation s'il est connu ;**
- **d'actualiser les éléments du diagnostic relatifs aux années de mise en service des projets de transports en s'appuyant sur les informations ci-avant ;**
- **de supprimer du PLUi les mentions relatives aux projets de transports collectifs non-inscrits au SDRIF-E adopté par le Conseil régional.**

Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

Outre les projets d'infrastructures de transport cités dans le diagnostic, le PADD comporte d'autres projets souhaités et soutenus par l'EPT Grand Orly Seine Bièvre (pp. 44-45) :

- le prolongement de la ligne de métro 5 avec plusieurs hypothèses : Gentilly-Arcueil-Cachan-L'Haÿ-les-Roses-Fresnes / Kremlin-Bicêtre-Villejuif ;
- le prolongement de la ligne de métro 4 vers Fresnes ;
- le prolongement du tramway T7 vers le nord de Villejuif jusqu'à Place d'Italie ;
- la pérennisation d'Orlyval et son éventuel prolongement à l'est en articulation avec le projet de tram-train Sucy-Orly.

Des prolongements des lignes 4 et 5 du métro sont bien inscrits au SDRIF-E adopté par le Conseil régional et identifiés au sein de l'enveloppe globale de l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au CPER 2021-2027 prévue pour poursuivre les études de prolongement de métro sur le réseau existant, mais avec des terminus différents de ceux mentionnés au PLUi : le projet de prolongement de la ligne de métro 5 au sud est inscrit avec pour terminus la Place de Rungis à Paris (13^e), et celui de la ligne de métro 4 au sud depuis Bagneux avec pour terminus Châtenay-Malabry. Seuls ces terminus peuvent être mentionnés au PLUi.

Le prolongement à l'est d'Orlyval, le tram-train Sucy-Orly et le prolongement du tramway T7 vers le nord ne sont pas inscrits au SDRIF-E adopté par le Conseil régional. Il conviendrait par conséquent de ne pas les mentionner dans le PLUi.

→ Comme pour le diagnostic, Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Grand Orly Seine Bièvre :

- **faire référence aux projets de prolongement des lignes de métro 4 et 5 tels qu'inscrits au SDRIF-E adopté par le Conseil régional ;**
- **de supprimer du PLUi les mentions relatives aux autres projets de transports collectifs non-inscrits au SDRIF-E.**

Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

OAP thématique « Mobilités et espaces publics »

L'OAP thématique « Mobilités et espaces publics » comporte un axe visant à renforcer l'usage des transports en commun. Celui-ci fixe des orientations pour conforter le maillage du territoire par le réseau de transports en commun structurants et cartographie les projets de transports collectifs inscrits au PADD (pp. 69-71), et notamment parmi ceux-ci :

- le prolongement de la ligne 10 du métro à Ivry-sur-Seine puis Vitry-sur-Seine ;
- le prolongement de la ligne de métro 14 à Morangis (nouvelle gare) ;
- le prolongement de la ligne de métro 18 à l'est ;
- le prolongement de la ligne de métro 5 vers le sud ;
- le prolongement de la ligne de métro 4 vers Fresnes ;
- le prolongement du tramway T9 à l'aéroport d'Orly ;
- le prolongement du tramway T7 vers le nord jusqu'à Place d'Italie.

En cohérence avec les observations d'Île-de-France Mobilités sur le diagnostic et le PADD, il serait souhaitable de ne pas mentionner dans l'OAP thématique « Mobilités et espaces publics » les projets de transports collectifs non-inscrits au SDRIF-E adopté par la Région.

→ Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Grand Orly Seine Bièvre de supprimer, dans l'OAP thématique « Mobilités et espaces publics », toutes les références aux projets de transport qui ne sont pas inscrits au SDRIF-E adopté.

OAP sectorielles

Certains projets de transport de l'OAP thématique sont également évoqués et/ou cartographiés dans des OAP sectorielles (stratégiques, intercommunales ou communales), et notamment :

- le prolongement de la ligne 10 du métro à Ivry-sur-Seine puis Vitry-sur-Seine : OAP Portes de Paris, OAP Ivry Port Nord, OAP Secteurs Confluences, OAP Quais d'Ivry, OAP Secteur des Ardoines, OAP Secteur Gare Ardoines ;
- le prolongement de la ligne de métro 18 à l'est : OAP Future gare du GPE, OAP Domaine aéroportuaire ;
- le prolongement de la ligne de métro 14 à Morangis (nouvelle gare) : OAP Aéroport, OAP Future gare du GPE ;
- le prolongement du tramway T9 à l'aéroport d'Orly : OAP Vallée de la Seine et ses affluents, OAP Grand Orly, OAP SENIA, OAP Aéroport, OAP Vieil Orly, OAP Racine et Saules, OAP Domaine aéroportuaire.

Pour rappel, parmi ceux-ci, seul le prolongement de la ligne de métro 10 jusqu'à Ivry-sur-Seine a fait l'objet d'un dossier d'émergence piloté par Île-de-France Mobilités avec la RATP et livré en 2018. Ce prolongement sera également inclus dans l'étude de hiérarchisation des projets de métro qu'Île-de-France Mobilités va engager en 2025 avec la RATP.

Le dossier d'émergence proposait plusieurs variantes et scénarii en termes de tracé et d'implantation des stations. Or, les OAP sectorielles Ivry Port Nord et Secteur Confluences à Ivry-sur-Seine ne reprennent qu'une seule des variantes étudiées. Par ailleurs, l'OAP Quai d'Ivry localise une future station qui n'a pas été étudiée dans le dossier d'émergence.

Localiser un tracé et des futures stations sur les schémas des OAP sectorielles apparaît par conséquent prématuré et il conviendrait de limiter la mention du projet de prolongement de la ligne de métro 10 à Ivry-sur-Seine aux seules orientations écrites.

Les autres projets ci-dessus, y compris la phase 2 du projet de prolongement de la ligne 10 d'Ivry aux Ardoines, n'ont fait l'objet d'aucune étude d'opportunité et de faisabilité et ne peuvent donc en l'état faire l'objet d'une inscription dans une OAP sectorielle, dont les dispositions écrites et graphiques sont opposables aux autorisations d'urbanisme.

NB : Pour les remarques relatives aux projets de transport portés par Île-de-France Mobilités, l'EPT Grand Orly Seine Bièvre est invité à consulter le point 2.2 du présent avis.

→ Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Grand Orly Seine Bièvre de modifier les OAP à Ivry-sur-Seine en fonction de ses recommandations ci-avant et de supprimer des OAP sectorielles les références aux autres projets de transport listés ci-avant.

Dispositions réglementaires

L'annexe 4.6.4 du règlement écrit mentionne divers emplacements réservés (ER) au bénéfice d'opérations de transport. Certains correspondent à des infrastructures mises en service et peuvent donc être supprimés.

Ivry-sur-Seine

L'ER n°5 à Ivry-sur-Seine a pour objet l'aménagement du tramway T9. Ce dernier ayant été mis en service en avril 2021, l'ER n°5 n'est plus nécessaire et peut donc être supprimé.

Ivry-sur-Seine	5	Aménagement du tramway T9 Paris/Orly-Ville	210 m ²	Ile-de-France Mobilités
----------------	---	--	--------------------	-------------------------

Source : PLUi arrêté de Grand Orly Seine Bièvre – Règlement écrit – 4.6.4. Emplacements réservés

Savigny-sur-Orge

Les ER n°9, 10 et 11 à Savigny-sur-Orge concernent le tramway T12, qui a été mis en service en décembre 2023.

Savigny-sur-Orge	9	Aménagement du TTME	2171 m ²	IDFM
Savigny-sur-Orge	10	Liaison piétonne	5166 m ²	IDFM
Savigny-sur-Orge	11	Station TTME	7239 m ²	IDFM

Source : PLUi arrêté de Grand Orly Seine Bièvre – Règlement écrit – 4.6.4. Emplacements réservés

Les aménagements des ER n°9 et 10 ont été réalisés et les emplacements réservés ne sont plus nécessaires. L'ER n°11 peut également être supprimé.

→ Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Grand Orly Seine Bièvre de supprimer les quatre emplacements réservés listés ci-dessus. En effet, les travaux ont été réalisés et les tramways, respectivement le T9 et le T12, sont en service.

2.2 Prise en compte des projets portés par Île-de-France Mobilités

Prolongement du T7 d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge

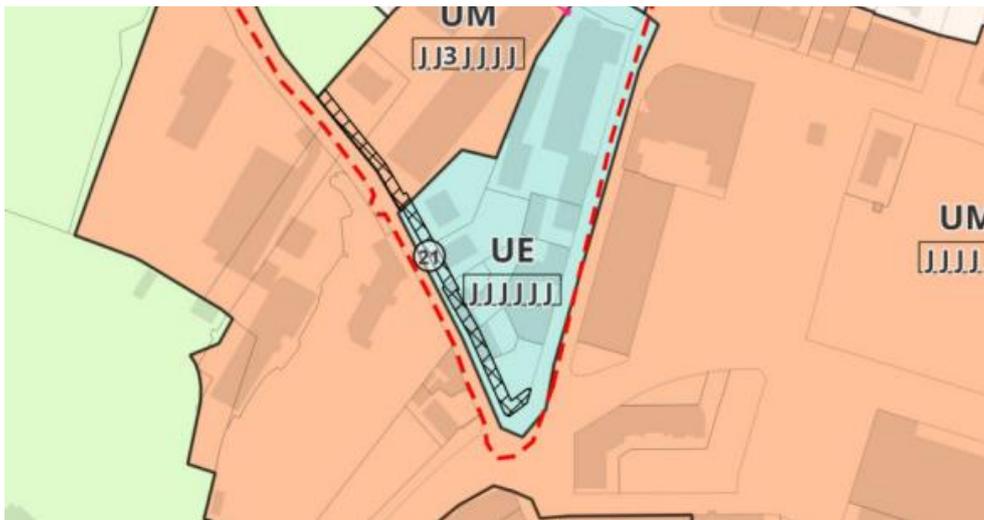
Le projet de PLUi reprend du PLU de Juvisy-sur-Orge un emplacement réservé (ER n°21) au bénéfice de la Ville de Juvisy-sur-Orge, destiné à permettre l'élargissement de la rue Camille Flammarion au profit des piétons et des cyclistes (cf. extraits des règlements écrit et graphique du PLUi en page suivante).

Pour mémoire, Île-de-France Mobilités s'est exprimée à deux reprises sur ce sujet, en septembre 2022 et juin 2024, dans le cadre de la procédure de modification n°2 du PLU de Juvisy-sur-Orge, qui a créé cet emplacement réservé.

En effet, l'ER n°21 recouvre les parcelles AL 334 et AL 335, acquises par Île-de-France Mobilités dans le cadre du projet de prolongement du T7, qui sont destinées à recevoir un poste de redressement indispensable aux besoins du futur tramway.

La création d'un emplacement réservé sur ces deux parcelles et l'inconstructibilité qu'elle génèrerait impliqueraient de revoir le projet de poste de redressement, ce qui engendrerait un surcoût et de nouvelles études techniques.

Juvisy-sur-Orge	21	Elargissement de 4m côté impair de la rue Camille Flammarion	573,3 m ²	Commune
-----------------	----	--	----------------------	---------



Source : PLUi arrêté de Grand Orly Seine Bièvre – Plan de zonage de Juvisy-sur-Orge et Règlement écrit – 4.6.4. Emplacements réservés

→ **Île-de-France Mobilités demande par conséquent à l’EPT Grand Orly Seine Bièvre de retirer de l’emprise de l’ER n°21 les parcelles AL 334 et AL 335, destinées à recevoir le poste de redressement nécessaire pour le tramway T7.**

TZen 5

Le projet de TZen 5 est pris en compte dans plusieurs OAP d’Ivry-sur-Seine à Vitry-sur-Seine, et notamment :

- l’OAP Secteur Confluences à Ivry-sur-Seine, qui porte l’objectif de réserver les emprises nécessaires au projet dans la partie sud du tracé ;
- l’OAP Secteur des Ardoines à Vitry-sur-Seine, qui intègre le TZen 5 comme une desserte de niveau locale nord-sud sur le boulevard à créer.

Toutefois, ces deux OAP pourraient être amendées sur plusieurs points :

- Les deux OAP pourraient localiser les futures stations telles qu’elles sont prévues, en s’appuyant sur les deux premiers schémas en page suivante.
- L’OAP Secteur Confluences pourrait être plus précise en faisant apparaître le tracé définitif, représenté en violet sur le troisième schéma en page suivante.
- L’OAP Secteur des Ardoines pourrait indiquer que le futur boulevard devra être dimensionné pour accueillir les aménagements liés au système de transport et aux mobilités douces.

→ **Île-de-France Mobilités demande à l’EPT Grand Orly Seine Bièvre d’ajuster le tracé du TZen 5 et le positionnement des futures stations dans les OAP Secteur Confluences et Secteur des Ardoines en s’appuyant sur les informations et les schémas communiqués ci-avant.**

Secteur Confluences



Secteur des Ardoines



● Stations ✕ Station à supprimer

Source : PLUi arrêté Grand Paris Seine Bièvre, OAP sectorielles

Source : PLUi arrêté de Grand Orly Seine Bièvre – OAP sectorielles



Source : PLUi arrêté de Grand Orly Seine Bièvre – OAP Secteur Confluences

3. Conditions d'exploitation des transports collectifs

3.1 Transports ferrés

Technicentre des Ardoines

La commune de Vitry-sur-Seine accueille le technicentre des Ardoines, qui assure le garage, le nettoyage et la maintenance des rames du RER C. À terme, ce site a vocation à être repris en propriété par Île-de-France Mobilités dans le cadre de la mise en concurrence des lignes de transport du réseau francilien.

Les emprises SNCF actuelles ont vocation à demeurer des emprises ferroviaires. En outre, le technicentre fera l'objet d'un plan de modernisation dans le cadre du renouvellement du matériel roulant. Il est donc important que les dispositions graphiques et écrites du PLUi définies sur le périmètre du technicentre ne réduisent ni ne contraignent l'usage des emprises et/ou bâtiments affectés à l'activité ferroviaire.

En premier lieu, le projet de PLUi arrêté classe en zone de projet (UP) les anciennes halles et une partie du faisceau ferroviaire. Les terrains ferroviaires accueillent de nombreuses installations ferroviaires et n'ont pas vocation à muter. Ils doivent donc faire l'objet d'un zonage adapté, correspondant aux services urbains (UEs). Île-de-France Mobilités renvoie à l'avis de la SNCF concernant leur emprise précise.

Le secteur des Ardoines fait également l'objet d'une OAP spécifique. Il est important que celle-ci rappelle la vocation ferroviaire de ce site, en indiquant que les aménagements prévus devront être compatibles avec le maintien et le développement de l'activité du technicentre. Par ailleurs, certaines orientations écrites et graphiques définies au sud du site ne semblent pas compatibles avec son développement ferroviaire. Île-de-France Mobilités renvoie à l'avis de la SNCF s'agissant du détail des orientations non compatibles avec le projet d'évolution des installations de maintenance et qu'il conviendrait de modifier.

Enfin, la Grande Halle SNCF faisait l'objet d'une protection au titre du patrimoine dans le PLU en vigueur de Vitry-sur-Seine, qui est maintenue dans le projet de PLUi arrêté, même si elle ne semble pas faire l'objet d'une inscription sur le règlement graphique. Cette protection fait poser une contrainte sur l'évolution des bâtiments du technicentre pour ce qui concerne la partie ancienne datant des années 1920 et pourrait complexifier le projet d'évolution des installations de maintenance du technicentre. Il conviendrait par conséquent de vérifier avec la SNCF la délimitation et les impacts de cette protection.

→ Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Grand Orly Seine Bièvre de faire évoluer les dispositions réglementaires du PLUi et de l'OAP Secteur des Ardoines sur le site du technicentre des Ardoines en fonction des remarques ci-dessus et en s'appuyant sur l'avis détaillé de la SNCF.

3.2 Réseau de bus

Circulation des bus

Île-de-France Mobilités considère l'amélioration des conditions locales de circulation des bus comme prioritaire. Le bus constitue en effet le seul mode de transport universel

permettant de pallier l'absence d'accessibilité du métro historique et de rendre l'espace public accessible à toutes et tous sur le territoire de Grand Orly Seine Bièvre.

À cet effet, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France arrêté intègre une prescription nouvelle concernant l'intégration de la résorption des points durs de circulation bus dans les aménagements de voirie. Elle concerne les axes les plus empruntés par ce mode. Le seuil de 300 circulations bus par jour (deux sens confondus) a été retenu car il permet à l'échelle du territoire francilien de définir des tronçons de voirie suffisamment longs pour proposer des aménagements cohérents. Sur ces axes, il est demandé qu'Île-de-France Mobilités soit consultée par le gestionnaire de voirie lors de la conception de tout projet d'aménagement de voirie conduisant à modifier les conditions de circulation sur ces axes, ceci afin de tenir compte de l'exploitation des bus le plus en amont possible du projet.

Équipements et installations pour l'exploitation des bus

Île-de-France Mobilités est attentive à ce que le PLUi comporte des dispositions visant à garantir le bon fonctionnement, l'évolution et, si nécessaire, la création des équipements et installations nécessaires à l'exploitation des bus, à la fois les centres opérationnels bus (COB) et également les gares routières / éco-stations bus.

Les COB et les gares routières / éco-stations bus sur le territoire de Grand Orly Seine Bièvre nécessitent encore des analyses du projet de PLUi arrêté par les services d'Île-de-France Mobilités qui pourront l'amener, le cas échéant, à apporter des compléments à ce premier avis dans le cadre de l'enquête publique à venir.