



# LE STATIONNEMENT DES VEHICULES MOTORISES DANS LES PLU

Compatibilité des PLU avec le PDUIF

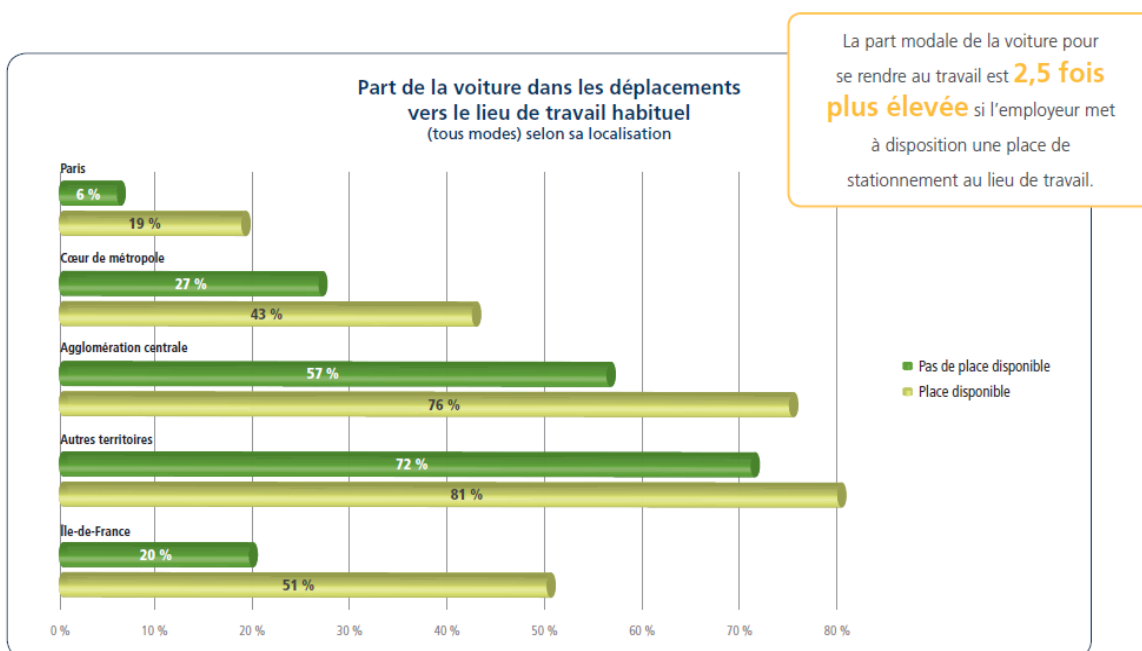
Version de mai 2016



## 1. Enjeux et objectifs du PDUIF

La plus ou moins grande facilité à garer son véhicule joue un rôle clé dans le choix du mode de transport. Les politiques de stationnement, en agissant sur la disponibilité et la réglementation des places publiques mais aussi sur le stationnement dans les espaces privés, sont un levier essentiel pour favoriser les changements de comportement lorsque des alternatives à l'usage de la voiture existent. Ainsi, agir sur **les conditions d'usage des modes individuels motorisés, qui englobent la voiture et les deux-roues motorisés**, par le biais de politiques de stationnement volontaristes, permet de renforcer l'effet des mesures mises en œuvre sur les autres modes de déplacement.

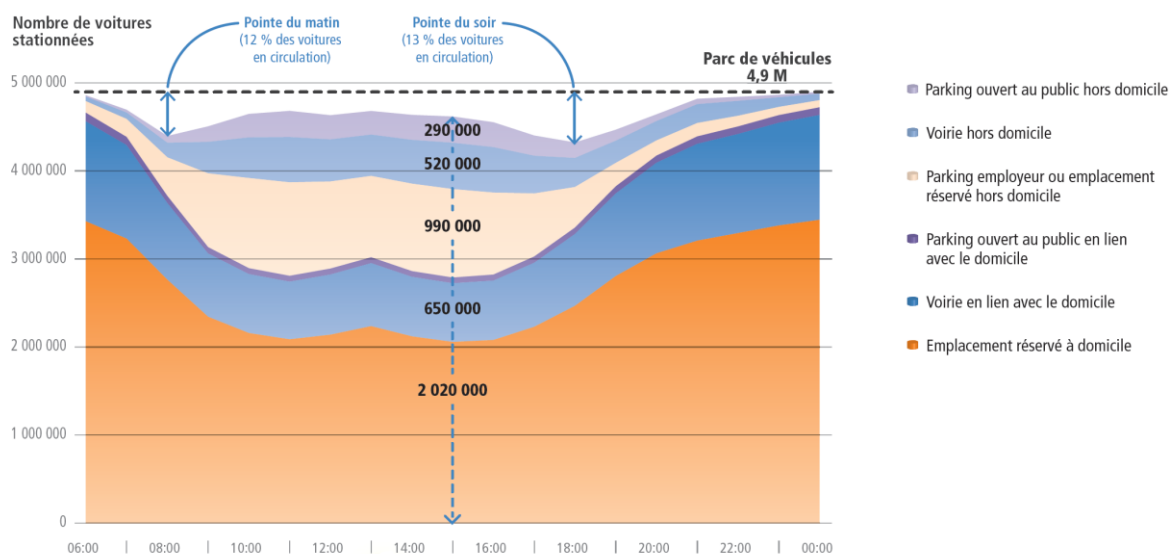
De plus, en zone urbaine, l'espace public est rare. Le stationnement sur voirie utilise une part importante de cet espace au détriment de ses autres usages. L'organisation du stationnement doit permettre de mieux délimiter les espaces qui lui sont dévolus et d'organiser le stationnement de tous les types de véhicules sur l'espace public : voitures mais aussi vélos, deux-roues motorisés, véhicules de livraison, véhicules des artisans ou professionnels de santé.



*Influence des conditions de stationnement sur le choix modal : exemple des déplacements domicile - travail (source EGT 2010 - STIF - OMNIL - DRIEA)*



## Un jour de semaine, où stationnent les voitures au cours de la journée ?



Une voiture est garée 95 % du temps (source EGT 2010 - STIF - OMNIL – DRIEA)

Les principes d'action retenus par le PDUIF pour le stationnement des véhicules motorisés sont ainsi :

- Permettre le stationnement des véhicules au domicile ;
- Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements pendulaires (entre le domicile et le lieu de travail) en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs ;
- Limiter l'occupation de l'espace public par les véhicules en stationnement, notamment les deux-roues motorisés, sur les trottoirs.

Pour encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, les politiques de stationnement public sur et hors voirie constituent bien évidemment un levier essentiel, qui n'est cependant pas suffisant à lui seul, puisqu'une grande partie des places de stationnement se situe dans les espaces privés. S'il n'est pas possible d'agir sur le stock de places existantes, il est en revanche possible d'intervenir lors de la construction de nouveaux bâtiments, grâce aux PLU, dont les aspects normatifs s'imposent aux permis de construire.

## 2. Articulation avec les PLU

### 2. 1. Le stationnement privé

Le PLU constitue le principal levier d'action sur le stationnement privé, car il permet de « prévoir des obligations de réalisation d'aires de stationnement », dans le respect des « objectifs de diminution de déplacements motorisés, de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile et de réduction de la consommation d'espace ainsi que de l'imperméabilisation des sols » (article R 151-44 du code de l'urbanisme).

Suivant les dispositions des articles L1214-4 du code des transports, le PDUIF (pages 149 à 151) définit des recommandations et des prescriptions s'appliquant aux normes de stationnement inscrites dans les articles 12 des PLU d'Île-de-France.

#### ▲ Constructions à usage de logement

Les règlements des PLU fixent en général des normes plancher, c'est-à-dire un nombre minimal de places de stationnement à construire pour les véhicules motorisés (voitures et deux-roues motorisés).



- Le PDUIF recommande que le nombre de places exigées ne soit pas disproportionné au regard du taux de motorisation des ménages résidant dans le territoire. Le surdimensionnement de l'offre de stationnement résidentiel constitue en effet un facteur favorisant l'accroissement de la motorisation. Le PDUIF préconise ainsi que les règlements de zone des PLU n'exigent pas un nombre de places par logement supérieur à 1,5 fois le taux de motorisation constaté sur la commune.
- De plus, à moins de 500 mètres « d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet », il n'est pas possible d'exiger la réalisation de plus d'une place de stationnement par logement (**code de l'urbanisme, article L151-36**). **Dans le cas où le règlement d'un PLU comporterait des normes contraire à cette disposition, le pétitionnaire du permis de construire pourra passer outre. La définition de la « qualité de la desserte » suffisante à l'application de cette disposition doit se faire par la commune ou l'intercommunalité, au cas par cas** (instruction du gouvernement du 28 mai 2014). Il est conseillé de prendre en compte, dans cette appréciation, la desserte par les transports collectifs structurants tels que définis par le PDUIF.

### ▲ Constructions à usage de bureaux

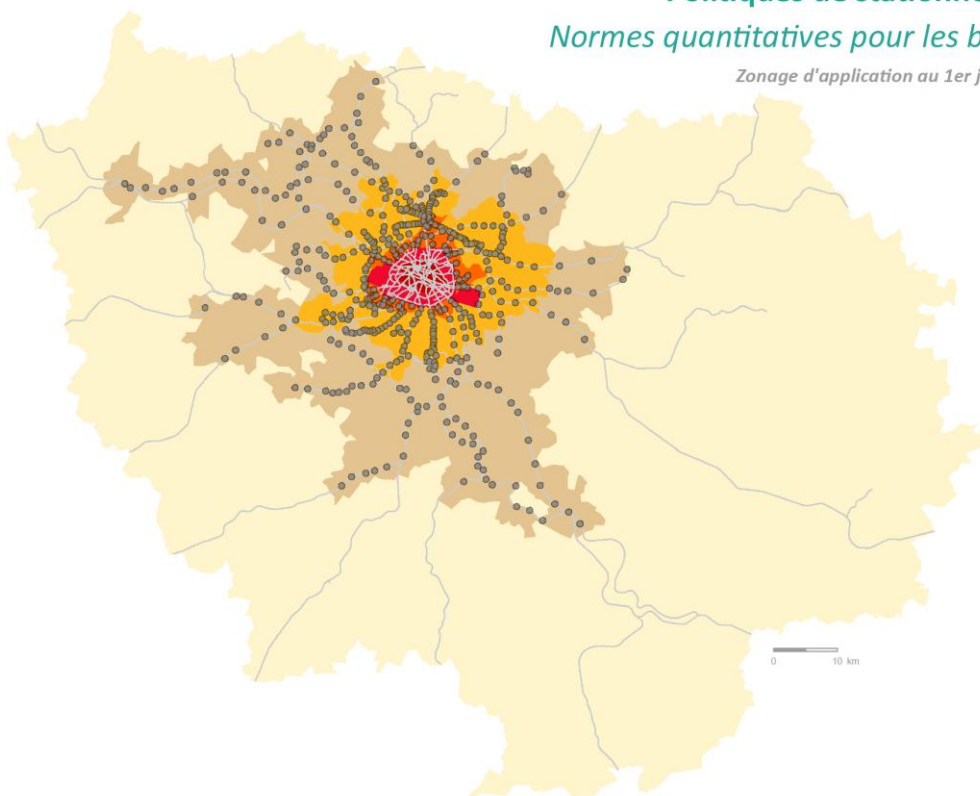


Le PDUIF prévoit l'introduction dans les PLU de normes plafond, qui fixent, en fonction de la surface de plancher, le nombre maximal de places de stationnement pour véhicules motorisés (voitures et deux-roues motorisés) qu'il est possible de réaliser pour une opération donnée. Il s'agit d'une mesure prescriptive du PDUIF, qui doit donc obligatoirement être traduite dans le PLU.

Le PDUIF fixe des exigences qui diffèrent selon les communes. Il fixe également une norme spécifique, plus exigeante, qui doit s'appliquer à moins de 500 mètres d'un point de desserte en transports collectifs structurants. En dehors du cœur de métropole, à plus de 500 mètres des transports collectifs structurants, le PDUIF ne prescrit pas de normes plafond. Il recommande cependant de ne pas fixer des normes plancher trop élevées pour les constructions à usage de bureaux, et de ne pas exiger plus d'une place pour 55 m<sup>2</sup> de surface de plancher dans les zones des PLU concernées.











### Politiques de stationnement : Normes quantitatives pour les bureaux

Zonage d'application au 1er janvier 2015



Sources : STIF 2014, IGN BD TOPO 2013 - Réalisation : STIF-DDAET-EG-J.Darvier © STIF - Sept 2015



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

La liste des communes concernées par les différentes catégories figure en annexe de la présente fiche (à l'exception de Paris et de la catégorie bourgs, villages et hameaux qui se déduit des autres listes).

Sont considérées comme des points de desserte par des lignes de transports collectifs (TC) structurantes les gares desservies par des lignes de RER ou de trains de banlieue, et les stations de métro, de tramway et de T Zen.

Cette disposition s'étend aux futures lignes de transports collectifs structurantes, dès lors que les mesures de sauvegarde pour la réalisation de ces lignes ou de ces gares ont été instaurées par une décision de l'autorité compétente visant à engager la réalisation de l'opération. Les actes à considérer pour la prise en compte de ce critère sont :

- l'arrêté d'ouverture d'enquête publique ;
- la déclaration de projet, dans le cas où le projet ne fait pas l'objet d'une enquête publique.



Appliquer les normes du PDUIF dans son PLU pour le stationnement dans les opérations de bureaux : exemple d'une commune de cœur de métropole

Dans le cas d'une commune située dans le cœur de métropole, et desservie par une gare de RER et trois stations de tramway, les prescriptions suivantes du PDUIF s'appliquent aux normes de stationnement pour les opérations de bureaux :

- à plus de 500 mètres de la gare et des trois stations de tramway, ne pas construire plus d'une place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher ;
- à moins de 500 mètres de la gare et des trois stations de tramway, ne pas construire plus d'une place pour 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher

Pour que son PLU soit compatible avec le PDUIF, la commune a le choix entre :

- reprendre les prescriptions du PDUIF et les intégrer telles quelles dans le règlement du PLU pour toutes les zones où la construction de bureaux est autorisée ;
- rédiger ses propres normes plafond, à la condition impérative qu'elles aboutissent à limiter davantage la réalisation de places de stationnement dans les opérations de bureaux que les prescriptions du PDUIF.

Dans le second cas, la commune peut, par exemple, choisir les normes suivantes s'appliquant aux opérations de bureaux :

- ne pas construire plus d'une place pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher
- à plus de 700 mètres de la gare et des trois stations de tramway, ne pas construire plus d'une place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher ; à moins de 700 mètres de la gare et des trois stations de tramway, ne pas construire plus d'une place pour 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher

En revanche, elle ne peut pas opter pour des normes plus laxistes que les prescriptions du PDUIF, telles que, par exemple :

- ne pas construire plus d'une place pour 30 m<sup>2</sup> de surface de plancher ;
- à plus de 150 mètres de la gare et des trois stations de tramway, ne pas construire plus d'une place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher ; à moins de 150 mètres de la gare et des trois stations de tramway, ne pas construire plus d'une place pour 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher



Appliquer les normes du PDUIF dans son PLU pour le stationnement dans les opérations de bureaux : exemple d'une commune de l'agglomération centrale

Dans le cas d'une commune située dans l'agglomération centrale, et desservie par une gare de RER, la prescription suivante du PDUIF s'applique aux normes de stationnement pour les opérations de bureaux :

- à moins de 500 mètres de la gare, ne pas construire plus d'une place pour 45 m<sup>2</sup> de surface de plancher (**norme plafond**).

Pour que son PLU soit compatible avec le PDUIF, la commune a le choix entre :

- reprendre la prescription du PDUIF et l'intégrer telle quelle dans le règlement du PLU pour toutes les zones où la construction de bureaux est autorisée ;
- rédiger ses propres normes plafond, à la condition impérative qu'elles aboutissent à limiter davantage la réalisation de places de stationnement dans les opérations de bureaux que les prescriptions du PDUIF.

Dans le second cas, la commune peut, par exemple, choisir les normes suivantes s'appliquant aux opérations de bureaux :

- ne pas construire plus d'une place pour 45 m<sup>2</sup> de surface de plancher, dans toute la commune
- à moins de 700 mètres de la gare, ne pas construire plus d'une place pour 45 m<sup>2</sup> de surface de plancher

En revanche, elle ne peut pas opter pour des normes plus laxistes que les prescriptions du PDUIF, telles que, par exemple :

- ne pas construire plus d'une place pour 30 m<sup>2</sup> de surface de plancher ;
- à moins de 150 mètres de la gare, ne pas construire plus d'une place pour 45 m<sup>2</sup> de surface de plancher

En outre, le PDUIF formule la recommandation suivante concernant le stationnement dans les opérations de bureaux

- à plus de 500 mètres de la gare, ne pas exiger la création de plus d'une place pour 55 m<sup>2</sup> de surface de plancher (**norme plancher**).

Si elle souhaite suivre cette recommandation, la commune peut :

- l'intégrer telle quelle dans le règlement de son PLU
- intégrer des normes plancher moins contraignantes (1 place pour 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher, par exemple), voire ne pas intégrer de normes plancher.

## 2. 2. Le stationnement public

Les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier doivent être rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement public prévues par le PDUIF (pages 144 à 148). Ces mesures sont adaptées aux différents territoires, sur la base d'un zonage à l'échelle régionale, défini afin de tenir compte de la qualité globale de l'offre en transports collectifs, d'une part, et du niveau de la demande de stationnement par rapport à l'offre, d'autre part.

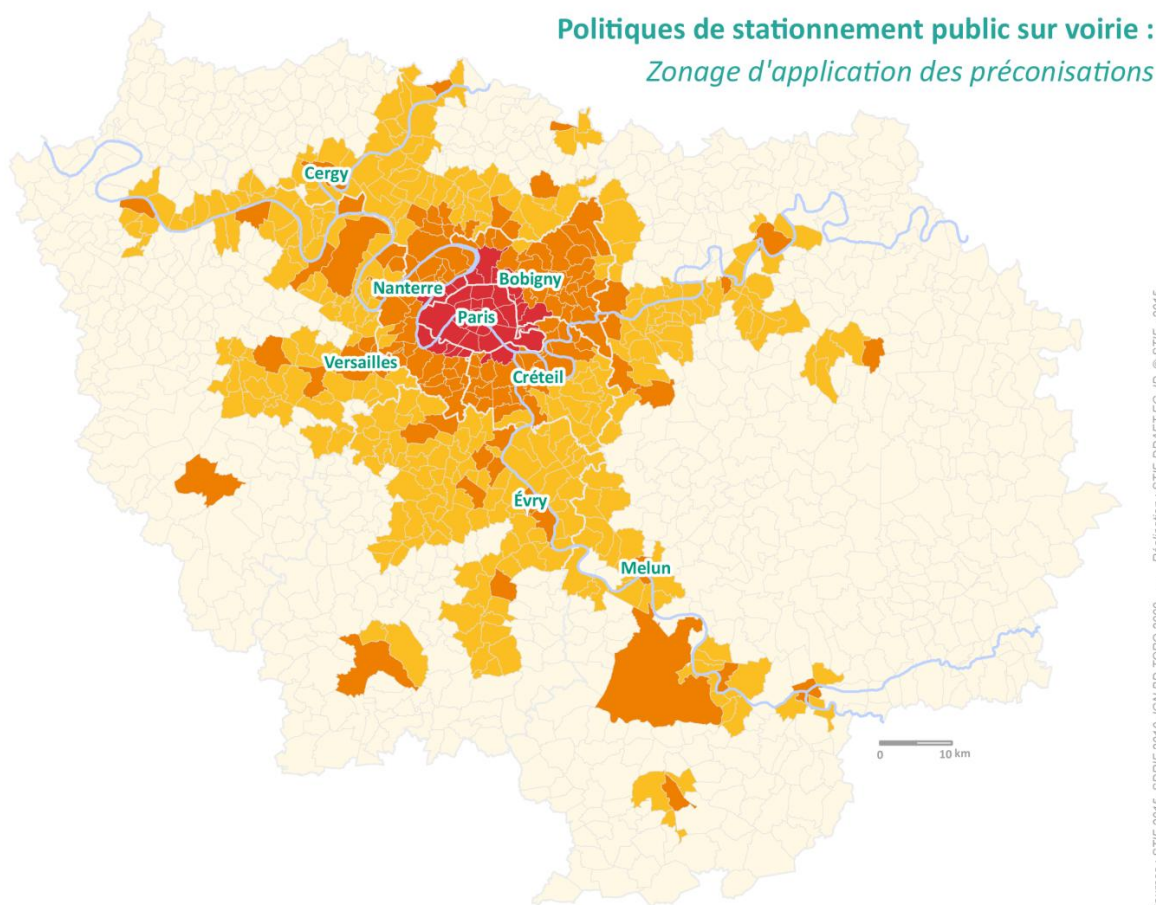
Bien qu'il ne soit pas du ressort du PLU de définir la politique de stationnement public, le stationnement doit être envisagé dans une logique d'ensemble à l'échelle du territoire, qu'il soit public ou privé. Il est ainsi indispensable de tenir compte du



stationnement public et plus globalement de la politique de stationnement menée sur le territoire lors de l'élaboration des normes s'appliquant au stationnement privé, afin que celles-ci soient pertinentes.

L'élaboration du PLU peut donc être l'occasion de réaliser un diagnostic du fonctionnement du stationnement public, de faire ressortir les enjeux posés au territoire en la matière et d'affirmer les objectifs de la politique de stationnement communale ou intercommunale, en déclinant les principes posés par le PDUIF.

De plus, le code de l'urbanisme dispose dans son article L151-4 que « [Le rapport de présentation] établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités. »



Secteur commercial (dont centre-ville)	Stationnement payant rotatif ou mixte visiteurs/résidents	Stationnement payant rotatif ou mixte visiteurs/résidents	Réglementation rotative ou mixte résidents/visiteurs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage
Secteur gare rencontrant des conflits d'usage		Réglementation visant à orienter le stationnement des usagers des transports collectifs vers les parcs relais		
Secteur mixte résidentiel et activités		Réglementation visant à favoriser le stationnement des résidents par rapport à celui des actifs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage	
Secteurs purement résidentiels	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage			
Autres secteurs	Pertinence d'une réglementation à définir localement, en fonction des conflits d'usage			

*Recommandations du PDUIF en matière de politique de stationnement public sur voirie*





## 3. Recueil et analyse de données

### 3. 1. Données nécessaires

- Equipement automobile des ménages (source INSEE recensement de la population)
- Stationnement privé :
  - normes des documents d'urbanisme existants (source commune)
  - stationnement résidentiel dans l'habitat collectif : taux d'occupation, tarifs (source syndicats de copropriété, bailleurs sociaux)
- Recensement des projets susceptibles d'avoir un impact sur l'offre et la demande en stationnement : requalification de voirie, développement urbain (source commune, EPCI, gestionnaire de voirie, aménageurs)
- Stationnement sur voirie (source commune ou EPCI)
  - localisation de l'offre
  - éléments indicatifs d'usage du stationnement : fréquentation des places, enquêtes existantes le cas échéant
- Localisation et nombre de places en secteurs réglementés (source commune ou EPCI), en distinguant :
  - le stationnement payant
  - le stationnement à durée limitée
  - le cas échéant, les mesures spécifiques concernant les résidents, les véhicules propres et les véhicules en autopartage.
- Stationnement pour les deux-roues motorisés
  - localisation de l'offre
  - réglementation le cas échéant
- Parcs de stationnement ouverts au public, publics ou privés, parcs-relais (source commune ou EPCI)
  - localisation
  - nombre de places pour les voitures et les deux-roues motorisés
  - projets de création de parcs.
- Localisation des arrêts des lignes de transports collectifs structurantes desservant le territoire, existantes et en projet : gares de RER et trains, stations de métro, de tramway et de T Zen (source STIF).

### 3. 2. Analyses

#### ▲ Stationnement privé des véhicules motorisés : opérations de bureaux

**Étape 1** : déterminer les valeurs des normes plafond imposées par le PDUIF selon les secteurs du territoire

- Identifier dans quel secteur du zonage d'application défini par le PDUIF se trouve la commune
- Repérer les bâtiments et terrains situés à moins de 500 mètres d'un point de desserte par des lignes de transports collectifs structurantes (existantes et en projet), deux approches sont possibles :
  - prendre en considération un cercle de 500 mètres de rayon ayant pour centre le point de desserte
  - dans le cas où des coupures urbaines sont situées à proximité de la gare, tenir compte de la voirie existante pour identifier les parcelles effectivement situées à 500 mètres à pied du point de desserte.

**Étape 2** : comparer, d'un point de vue quantitatif, les normes des documents d'urbanisme en vigueur dans le territoire pour les opérations de bureaux et les normes définies dans le PDUIF

**Étape 3** : identifier les zones pour lesquelles une évolution du règlement est nécessaire afin d'assurer la compatibilité du PLU avec le PDUIF. Le cas échéant, identifier les zones pour lesquelles l'instauration de normes plus exigeantes que celles prescrites par le PDUIF est opportune.

#### ▲ Stationnement privé des véhicules motorisés : opérations de logements

**Étape 1** : calculer le taux de motorisation des ménages dans le périmètre du PLU, selon la méthode explicitée dans l'encadré suivant.



### Calcul du taux de motorisation moyen des ménages

Le recensement de la population fournit des informations sur la motorisation des ménages par commune. Cependant pour les ménages ayant 2 voitures ou plus, le nombre de voitures possédées en moyenne n'est pas précisé. Pour pallier à cette difficulté, il convient d'utiliser les résultats de l'enquête globale transport selon le calcul présenté ci-après.

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

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

Ces données sont disponibles sur le site internet de l'INSEE [www.insee.fr](http://www.insee.fr) (rubrique Base de données → Données locales → Inscrire le nom de la collectivité → consulter le dossier complet → tableau LOG T9 - Équipement automobile des ménages)

Le nombre moyen de voitures des ménages multimotorisés du type de territoire auquel la commune appartient est issue de l'enquête globale transport 2010 et dépend de la situation de la commune dans le découpage morphologique de l'Île-de-France :

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

Source : EGT 2010 - STIF - OMNIL - DRIEA

#### Application :

Exemple d'une commune du cœur de métropole pour laquelle l'INSEE recense :

- 5 100 ménages au total
- 2 477 ménages disposant d'1 voiture
- 1 842 ménages disposant de 2 voitures ou plus

Le taux de motorisation moyen est donc de

$$\frac{2477 + 1842 \times 2,1}{5100} = 1,24 \text{ voiture par ménage}$$

Pour plus de précision, ce travail peut également être effectué à l'IRIS, pour tenir compte des différences de taux de motorisation entre les quartiers, qui sont généralement plus élevés dans les quartiers d'habitat pavillonnaire que dans les quartiers d'habitat collectif, par exemple. Une analyse à l'IRIS est particulièrement adaptée aux grandes communes, qui comportent des quartiers contrastés entre eux. Elle suppose d'avoir recours à la base de données LOGMTza issue du recensement de la population, et téléchargeable gratuitement sur le site Internet de l'INSEE.



## Étape 2 : déterminer les exigences de réalisation de places de stationnement que le PDUIF recommande de ne pas dépasser, en multipliant le taux de motorisation par 1,5

Ainsi, dans la commune prise en exemple dans l'encadré, il est recommandé que le règlement du PLU n'exige pas plus de 1,86 (1,5 x 1,24) place de stationnement par logement. **Cette valeur ne constitue pas la valeur recommandée, mais la valeur à ne pas dépasser.** Le règlement du PLU peut ainsi exiger, si la commune le juge opportun, toute valeur inférieure à ce chiffre : 1,5 place par logement, 1 place par logement, etc. Il est en revanche déconseillé d'exiger 1,9 place par logement, 2 places par logement, etc.

NB : dans les zones situées à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, le PLU, dès lors que la qualité de la desserte le permet, ne peut exiger la réalisation de plus d'une place par logement, en application de l'article L151-36 du code de l'urbanisme. L'appréciation de la qualité de la desserte est laissée à l'autorité en charge de l'instruction des permis de construire. Il est conseillé de prendre en compte la desserte en transports structurants, au sens du PDUIF, dans cette appréciation.

## Étape 3 : analyser les normes de stationnement actuelles

Il s'agit d'identifier, le cas échéant, dans les documents d'urbanisme en vigueur, quelles sont les zones pour lesquelles le règlement exige la réalisation d'un nombre de places de stationnement trop élevé au regard du taux de motorisation actuel.

Convertir un nombre de places par logement en un nombre de places en fonction de la surface de plancher

La recommandation du PDUIF étant exprimée en places de stationnement par logement, sa traduction en places de stationnement par surface de plancher, une unité plus simple à manipuler lors de l'instruction des permis de construire, oblige à utiliser une hypothèse de taille moyenne des logements dans le périmètre des PLU. À titre indicatif, on observe les valeurs moyennes suivantes en Île-de-France.

Découpage morphologique	Surface moyenne d'un logement neuf en 2011
Paris	54 m <sup>2</sup>
Cœur de métropole	71 m <sup>2</sup>
Agglomération centrale	77 m <sup>2</sup>
Agglomération des pôles de centralité	93 m <sup>2</sup>
Bourgs, villages et hameaux	115 m <sup>2</sup>

## ▲ Stationnement public des véhicules motorisés

- Établir un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques des parcs ouverts au public, et identifier les possibilités de mutualisation de ces capacités de stationnement (article L151-4 du code de l'urbanisme) ;
- Recenser les places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite sur l'espace public, et déterminer si le seuil réglementaire fixé par le décret n°2006-1658 de 2% de places réservées par parc de stationnement public est atteint.
- Comparer, par quartier, la réglementation en vigueur du stationnement sur voirie avec les principes de réglementation recommandés par le PDUIF identifier les secteurs dans lesquels le stationnement public présente des dysfonctionnements :
  - congestion
  - sous-utilisation
  - stationnement illicite fréquent



## 4. Traduction dans les documents constitutifs du PLU

### 4. 1. Dans le rapport de présentation

Concernant le stationnement des véhicules motorisés, le rapport de présentation doit justifier les choix effectués dans le PLU. Cela implique de :

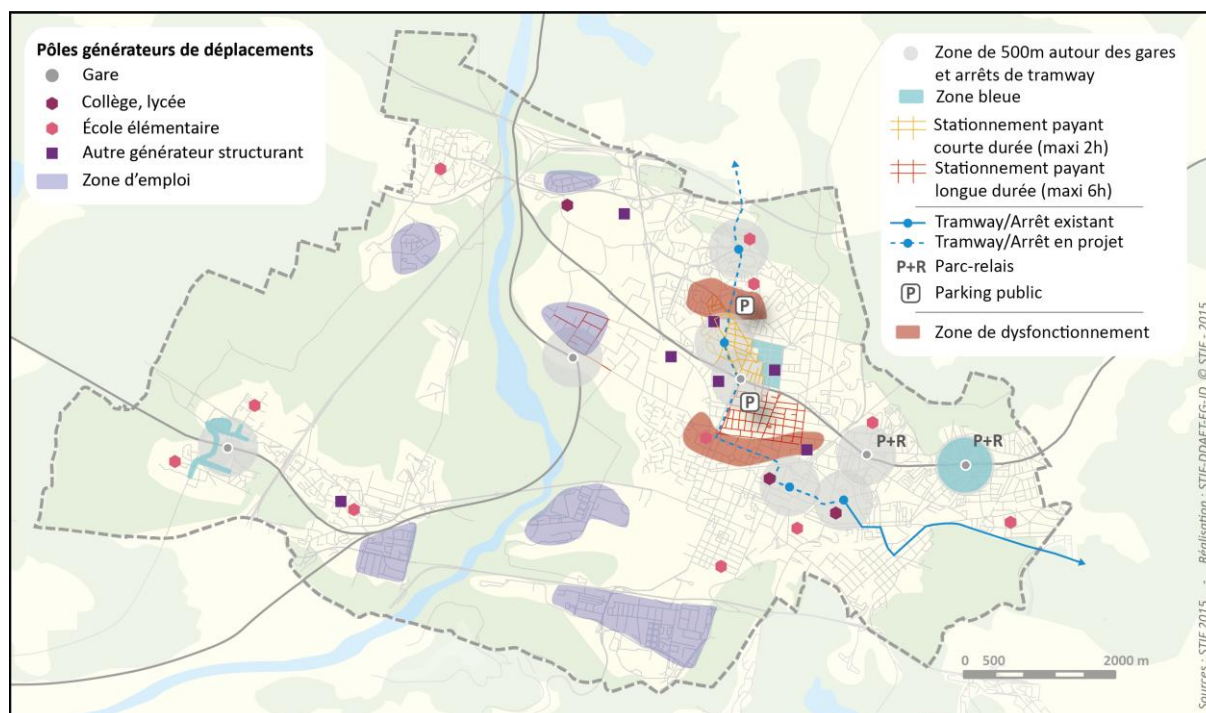
- rappeler les dispositions relatives au stationnement qui figurent dans les documents avec lequel le PLU doit être compatible : PDUIF et, le cas échéant, SCoT et PLD ;
- motiver les normes de stationnement retenues au regard des objectifs poursuivis par le PLU : favoriser le report modal, le stationnement à domicile, la rotation des véhicules sur l'espace public, par exemple ;
- indiquer les évolutions des normes de stationnement dans le PLU, par rapport au document d'urbanisme précédemment en vigueur.

Le rapport de présentation doit également inclure l'inventaire des capacités de stationnement public réalisé au titre de l'article L 151-4 du code de l'urbanisme.

Concernant plus spécifiquement la politique de stationnement public, le rapport de présentation peut :

- rappeler la réglementation du stationnement en vigueur dans le périmètre du PLU ;
- identifier les secteurs de dysfonctionnement du stationnement public et les secteurs où sa réglementation est amenée à évoluer ;
- expliquer la cohérence de la politique de stationnement public avec les normes retenues dans le règlement du PLU.

#### ▲ Exemple de rendu

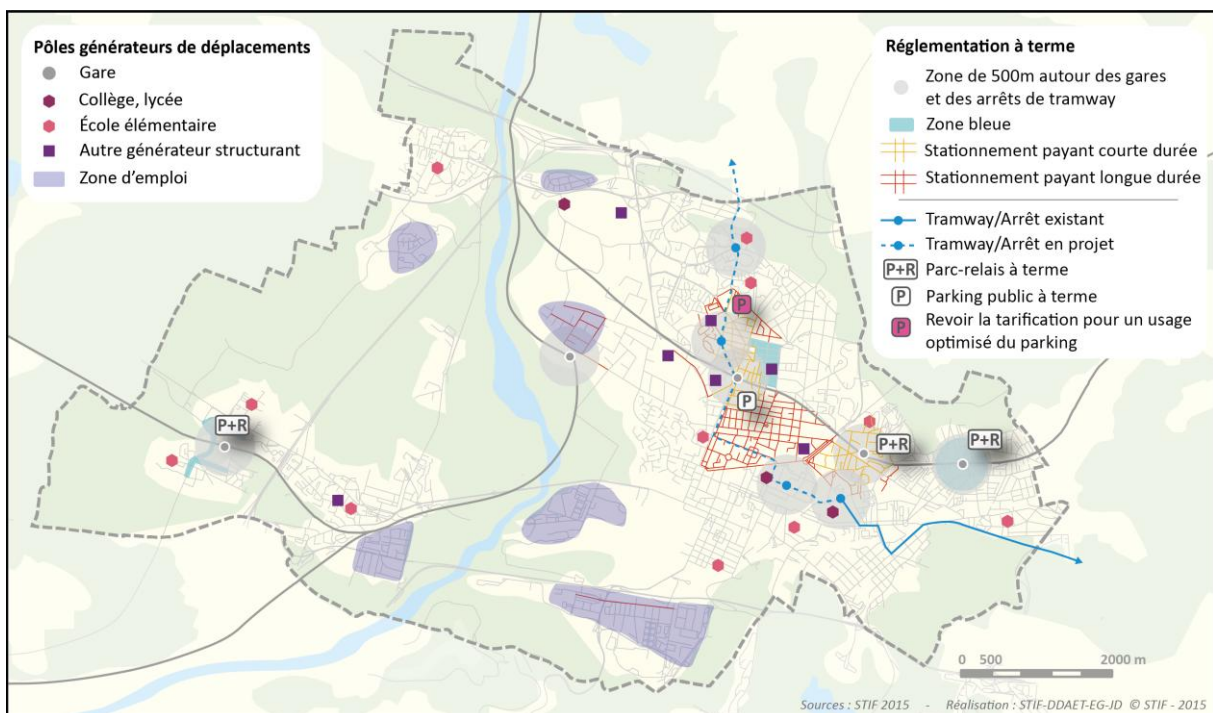


## 4. 2. Dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

Le PADD présente les principes et objectifs généraux de la politique de stationnement des véhicules motorisés sur le territoire, sur les espaces publics et privés :

- la maîtrise du stationnement peut constituer un des grands objectifs fixés par le PADD dans les territoires où il s'agit d'un enjeu fort ;
- les enjeux de la politique de stationnement sont détaillés : réduire l'encombrement de l'espace public, favoriser les rotations dans les quartiers commerciaux, par exemple ;
- les choix effectués en matière de normes de stationnement privé doivent être annoncés, tels que, par exemple :
  - fixations de normes plafond pour les constructions à usage de bureaux, dans les communes où le PDUIF le prescrit ;
  - modulation des normes en fonction de la desserte en transports collectifs ;
  - fixations de normes plancher pour les constructions à usage d'habitation, calculées de façon à permettre le stationnement résidentiel au domicile, sans favoriser pour autant une augmentation du taux de motorisation ;
  - mutualisation du stationnement privé dans les opérations d'ensemble où cela est pertinent.
- la politique de stationnement public peut être présentée dans le PADD :
  - principes de réglementation du stationnement, avec identification des secteurs concernés et du type de réglementation en vigueur ou à mettre en œuvre ;
  - le cas échéant, présentation des projets de parcs publics de stationnement et de parcs relais.

### ▲ Exemple de rendu



### 4. 3. Dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Les OAP portant sur un projet urbain peuvent comporter des dispositions relatives au stationnement, complémentaires au règlement du PLU. Elles permettent ainsi d'organiser le stationnement à l'échelle d'une opération d'ensemble.

#### ▲ Dans le texte des OAP

Aspect traité	Exemples de mesures possibles
<b>Evolution du stationnement public suite à l'opération d'aménagement</b>	Réduction ou création d'offre, réglementation du stationnement public le cas échéant. Gestion du stationnement public sur voirie ou dans un parc public existant, à créer ou reconfigurer
<b>Organisation du stationnement privé dans l'opération</b>	Mutualisation du stationnement, banalisation du stationnement, gestion du stationnement aux entrées de quartier ou en cœur d'îlot.
<b>Modalités de réalisation des places de stationnement privé</b>	Places enterrées ou semi-enterrées, traitement qualitatif des places.

Les OAP d'aménagement peuvent également inclure le développement de l'offre de stationnement en parcs relais sous réserve qu'une étude d'opportunité et de dimensionnement préalable ait été faite. A cet égard, le PDUIF précise les conditions dans lesquelles cette création est envisageable :

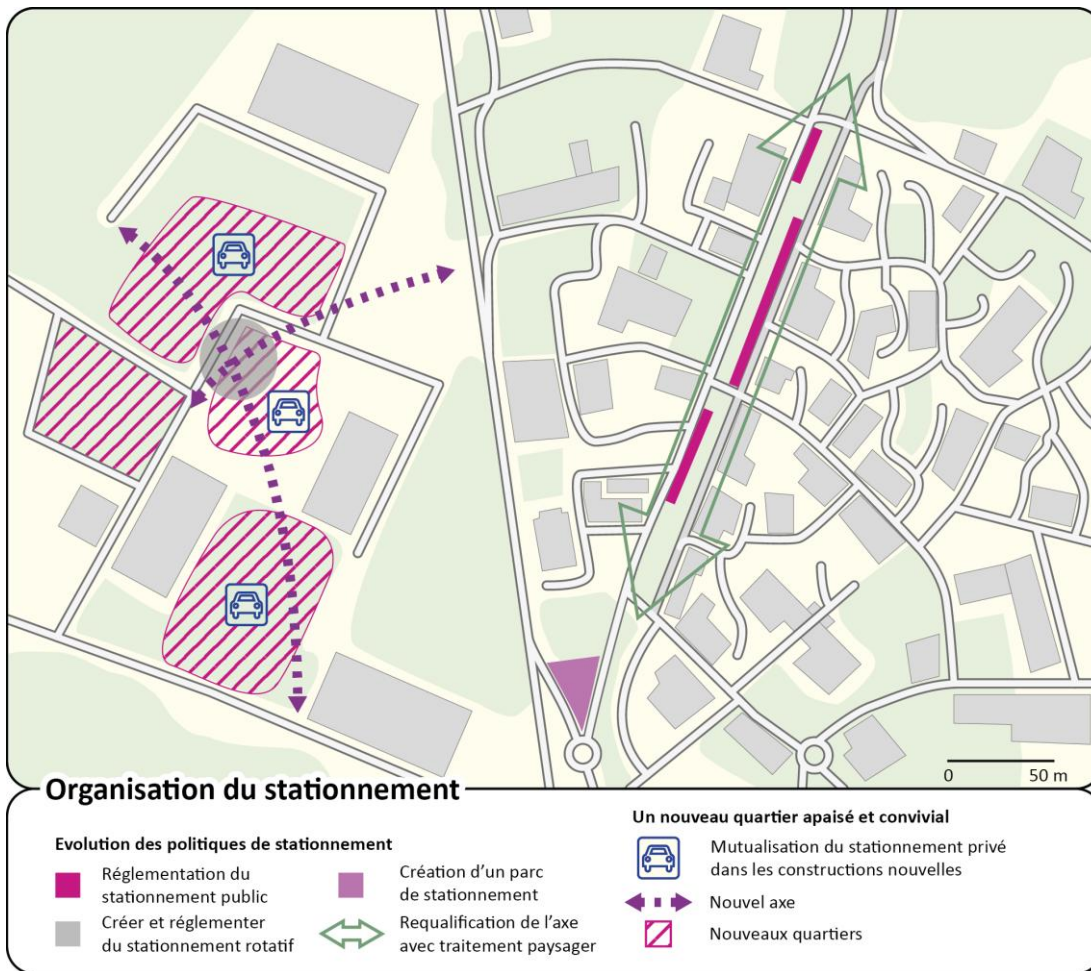
- dans les secteurs les plus éloignés du cœur de métropole où la voiture est le principal – et parfois le seul – mode de déplacement permettant d'accéder aux gares. Il s'agit des gares situées dans l'ancienne zone 5 des abonnements Navigo appartenant à la catégorie « pôles d'accès au réseau ferré » (*cf. action 2.5 du PDUIF*);
- dans les anciennes zones 3 et 4, pour les grands pôles de correspondance et les pôles de desserte des cœurs de territoire, à condition que la création de places de stationnement ne soit pas susceptible de concurrencer ou perturber le fonctionnement des autres modes d'accès aux gares, en premier lieu le bus.

#### ▲ Dans les représentations graphiques des OAP

Aspect traité	Exemples de représentations possibles
<b>Evolution du stationnement public suite à l'opération d'aménagement</b>	Localisation des parcs publics de stationnement et parcs relais créés ou reconfigurés dans le cadre de l'opération, identification des voiries sur lesquelles des places de stationnement seront créées, supprimées, ou réglementées Coupes-types pour les voiries à créer, comportant ou non du stationnement sur voirie.
<b>Gestion du stationnement privé dans l'opération</b>	Représentation des principes de gestion retenus, au moyen de pictogrammes, localisation des parcs de stationnement privé regroupé ou mutualisé le cas échéant.



## ▲ Exemple de rendu



## 4. 4. Dans le règlement et le plan de zonage

### ▲ Dans le règlement

Le règlement est le principal outil du PLU en matière de stationnement car il permet de définir des exigences en termes de réalisation d'aires de stationnement pour les opérations de construction, dans le chapitre Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.

#### Pour toutes les destinations des constructions

- le règlement doit préciser les modalités de calcul du nombre de places de stationnement à réaliser en application des normes :
  - modalités d'arrondis
  - ouverture à obligation pour toute tranche de surface de plancher entamée ou complète
- le règlement peut encadrer les modalités de réalisation des places de stationnement, en prévoyant par exemple :
  - la localisation des places réalisées dans le terrain d'assiette du projet,
  - la localisation dans l'emprise du bâtiment d'une partie des places, ou de toutes les places au-delà d'un certain nombre de places,
  - la concentration du stationnement dans un seul bâtiment dans le cas d'une opération de plusieurs bâtiments,
  - la réalisation d'un stationnement en silo, semi-enterré ou en sous-sol



- pour éviter tout contentieux à ce sujet, il est utile de **fixer réglementairement les dimensions d'une place de stationnement et de ses accès directs**. La valeur généralement retenue est de 25 m<sup>2</sup>.
- il est également souhaitable de préciser, dans le **cas d'une opération comprenant plusieurs destinations distinctes**, que les normes applicables à chaque destination s'appliquent au prorata de la surface de plancher allouée à cette destination.
- le règlement peut également encourager la **mutualisation du stationnement** en diminuant les exigences de stationnement dans le cas où la surface de plancher d'une opération est répartie entre plusieurs destinations qui génèrent des besoins de stationnement complémentaires (bureaux, commerces, hébergement hôtelier)

#### Pour les constructions à usage de logement

- **définir des normes planchers**, dont la valeur doit être cohérente avec le taux de motorisation et la qualité de la desserte en transports collectifs au sens de l'article L151-35 du code de l'urbanisme ;
- **il ne peut être fait de distinction entre l'habitat collectif et individuel**, mais des normes spécifiques peuvent être rédigées pour les opérations de logement social ;
- dans le cas où les normes planchers sont exprimées par tranche de surface de plancher, il est possible de **prévoir une exigence moindre pour la tranche la plus basse**, afin de ne pas provoquer une surproduction de places pour les opérations de petite surface ;
- pour une application efficace du règlement, il est **préférable d'exprimer les normes de stationnement en fonction de la surface de plancher** plutôt que du nombre de logements construits, qui n'est pas obligatoirement connue des services instruisant les demandes de permis de construire ;
- pour les bâtiments groupant au moins deux logements, disposant d'un parc de stationnement clos et couvert, le règlement doit **exiger l'alimentation en électricité du parc pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables**. Le minimum de places à exiger dans le règlement correspond à la plus petite des valeurs suivantes :
  - le nombre total des emplacements exigés par le PLU, s'il est inférieur au nombre de logements ;
  - un total équivalent à une place par logement plus le nombre de places exigées pour d'autres destinations que le logement dans le cas d'opérations mixtes

#### Pour les constructions à usage de bureaux :

- **définir des normes plafond** compatibles avec les prescriptions du PDUIF (cf encadré supra)
- il est cependant possible, quand cela est jugé pertinent, de **fixer des normes plus contraignantes**.
- le règlement doit prévoir que 10 % au moins des places réalisées pour une opération donnée, avec un minimum d'une place par opération, soient équipées des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et permettant un comptage individuel.

#### Pour les constructions à usage de commerce et d'activités de service :

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, l'article L111-19 du code de l'urbanisme fixe la surface maximale de stationnement qu'il est possible de réaliser pour une construction à usage de commerces aux trois quarts de la surface de plancher de l'opération, tout en laissant aux PLU la possibilité de porter cette surface maximale à l'intégralité de la surface de plancher (article L151-37 du code de l'urbanisme). Il est déconseillé d'utiliser cette possibilité, qui conduit à réaliser davantage de stationnement automobile.

### ▲ Dans le plan de zonage

Le plan de zonage doit faire apparaître les zones bien desservies en transports collectifs à l'intérieur desquels s'appliquent les normes spécifiques du règlement.

Des emplacements réservés peuvent être inscrits au plan de zonage, afin de **permettre la réalisation de parcs publics de stationnement ou de parcs relais**. Il convient de prendre en compte les demandes d'emplacements réservés demandés par des bénéficiaires publics autres que la collectivité élaborant le PLU.





## Annexe : communes soumises à la prescription du PDUIF portant sur les normes plafonds en matière de stationnement dans les immeubles de bureaux

Commune	Catégorie
Ablon-sur-Seine	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Achères	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Alfortville	Autre commune du cœur de métropole
Andrésy	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Antony	Autre commune du cœur de métropole
Arcueil	Autre commune du cœur de métropole
Argenteuil	Autre commune du cœur de métropole
Arnouville-lès-Gonesse	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Arpajon	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Asnières-sur-Seine	Autre commune du cœur de métropole
Athis-Mons	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Aubergenville	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Aubervilliers	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Aulnay-sous-Bois	Autre commune du cœur de métropole
Auvers-sur-Oise	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Bagneux	Autre commune du cœur de métropole
Bagnole	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Beauchamp	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Bessancourt	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Bezons	Autre commune du cœur de métropole
Bièvres	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Bobigny	Autre commune du cœur de métropole
Bois-Colombes	Autre commune du cœur de métropole
Bois-d'Arcy	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Boissise-le-Roi	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Boissy-Saint-Léger	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Bondy	Autre commune du cœur de métropole
Bouffémont	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Bougival	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Boulogne-Billancourt	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Bourg-la-Reine	Autre commune du cœur de métropole
Boussy-Saint-Antoine	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Brétigny-sur-Orge	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Breuillet	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Breux-Jouy	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Brunoy	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Bruyères-le-Châtel	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Bry-sur-Marne	Autre commune du cœur de métropole
Buc	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Buchelay	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Bures-sur-Yvette	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Bussy-Saint-Georges	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Bussy-Saint-Martin	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Butry-sur-Oise	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Cachan	Autre commune du cœur de métropole
Cergy	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Cesson	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Champagne-sur-Oise	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Champigny-sur-Marne	Autre commune du cœur de métropole
Champlan	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Champs-sur-Marne	Autre commune du cœur de métropole
Chanteloup-les-Vignes	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Charenton-le-Pont	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Châtenay-Malabry	Autre commune du cœur de métropole
Châtillon	Autre commune du cœur de métropole



Commune	Catégorie
Chatou	Autre commune du cœur de métropole
Chaville	Autre commune du cœur de métropole
Chelles	Autre commune du cœur de métropole
Chessy	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Chevilly-Larue	Autre commune du cœur de métropole
Chilly-Mazarin	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Choisy-le-Roi	Autre commune du cœur de métropole
Clamart	Autre commune du cœur de métropole
Clichy	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Clichy-sous-Bois	Autre commune du cœur de métropole
Coignières	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Collégien	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Colombes	Autre commune du cœur de métropole
Combs-la-Ville	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Conflans-Sainte-Honorine	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Corbeil-Essonnes	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Cormeilles-en-Parisis	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Courbevoie	Autre commune du cœur de métropole
Courcouronnes	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Courdimanche	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Créteil	Autre commune du cœur de métropole
Crosne	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Dammarie-les-Lys	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Deuil-la-Barre	Autre commune du cœur de métropole
Domont	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Drancy	Autre commune du cœur de métropole
Draveil	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Eaubonne	Autre commune du cœur de métropole
Egly	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Emerainville	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Enghien-les-Bains	Autre commune du cœur de métropole
Epinay-sur-Orge	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Épinay-sur-Seine	Autre commune du cœur de métropole
Eragny	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Ermont	Autre commune du cœur de métropole
Evry	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Ezanville	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Fontenay-aux-Roses	Autre commune du cœur de métropole
Fontenay-le-Fleury	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Fontenay-sous-Bois	Autre commune du cœur de métropole
Fourqueux	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Franconville	Autre commune du cœur de métropole
Frépillon	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Fresnes	Autre commune du cœur de métropole
Gagny	Autre commune du cœur de métropole
Garches	Autre commune du cœur de métropole
Gargenville	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Garges-lès-Gonnesse	Autre commune du cœur de métropole
Gennevilliers	Autre commune du cœur de métropole
Gentilly	Autre commune du cœur de métropole
Gif-sur-Yvette	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Gonnesse	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Gournay-sur-Marne	Autre commune du cœur de métropole
Goussainville	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Grigny	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Groslay	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Guyancourt	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Hardricourt	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Herblay	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Houilles	Autre commune du cœur de métropole
Igny	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Issou	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants



Commune	Catégorie
Issy-les-Moulineaux	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Ivry-sur-Seine	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Joinville-le-Pont	Autre commune du cœur de métropole
Jouy-en-Josas	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Juvisy-sur-Orge	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Juziers	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
La Celle-Saint-Cloud	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
La Courneuve	Autre commune du cœur de métropole
La Frette-sur-Seine	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
La Garenne-Colombes	Autre commune du cœur de métropole
La Norville	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
La Rochette	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
La Verrière	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Lagny-sur-Marne	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Le Blanc-Mesnil	Autre commune du cœur de métropole
Le Bourget	Autre commune du cœur de métropole
Le Chesnay	Autre commune du cœur de métropole
Le Coudray-Montceaux	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Le Kremlin-Bicêtre	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Le Mée-sur-Seine	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Le Mesnil-Amelot	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Le Perreux-sur-Marne	Autre commune du cœur de métropole
Le Plessis-Robinson	Autre commune du cœur de métropole
Le Pré-Saint-Gervais	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Le Raincy	Autre commune du cœur de métropole
Le Vésinet	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Les Clayes-sous-Bois	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Les Lilas	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Les Loges-en-Josas	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Les Mureaux	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Les Pavillons-sous-Bois	Autre commune du cœur de métropole
Les Ulis	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
L'Etang-la-Ville	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Levallois-Perret	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
L'Haÿ-les-Roses	Autre commune du cœur de métropole
Lieusaint	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
L'Île-Saint-Denis	Autre commune du cœur de métropole
Limay	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
L'Isle-Adam	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Livry-Gargan	Autre commune du cœur de métropole
Livry-sur-Seine	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Lognes	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Longjumeau	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Louvciennes	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Louvres	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Maisons-Alfort	Autre commune du cœur de métropole
Maisons-Laffitte	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Malakoff	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Mantes-la-Jolie	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Mantes-la-Ville	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Mareil-Marly	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Marly-le-Roi	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Marnes-la-Coquette	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Massy	Autre commune du cœur de métropole
Maurepas	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Melun	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Mennecy	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Mériel	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Méry-sur-Oise	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Meudon	Autre commune du cœur de métropole
Meulan	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Mitry-Mory	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants



Commune	Catégorie
Moissy-Cramayel	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Montévrain	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Montfermeil	Autre commune du cœur de métropole
Montgeron	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Montigny-le-Bretonneux	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Montigny-lès-Cormeilles	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Montreuil	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Montrouge	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Nanterre	Autre commune du cœur de métropole
Neuilly-Plaisance	Autre commune du cœur de métropole
Neuilly-sur-Marne	Autre commune du cœur de métropole
Neuilly-sur-Seine	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Neuville-sur-Oise	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Nogent-sur-Marne	Autre commune du cœur de métropole
Noisiel	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Noisy-le-Grand	Autre commune du cœur de métropole
Noisy-le-Sec	Autre commune du cœur de métropole
Ollainville	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Orly	Autre commune du cœur de métropole
Orsay	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Osny	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Ozoir-la-Ferrière	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Palaiseau	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Pantin	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Paray-Vieille-Poste	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Parmain	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Pierrefitte-sur-Seine	Autre commune du cœur de métropole
Pierrelaye	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Piscop	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Plaisir	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Poissy	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Pomponne	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Pontault-Combault	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Pontoise	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Porcheville	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Puteaux	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Quincy-sous-Sénart	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Ris-Orangis	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Roissy-en-Brie	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Romainville	Autre commune du cœur de métropole
Rosny-sous-Bois	Autre commune du cœur de métropole
Rueil-Malmaison	Autre commune du cœur de métropole
Rungis	Autre commune du cœur de métropole
Saint-Brice-sous-Forêt	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Saint-Cloud	Autre commune du cœur de métropole
Saint-Cyr-l'École	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Saint-Denis	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Sainte-Geneviève-des-Bois	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Saint-Fargeau-Ponthierry	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Saint-Germain-en-Laye	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Saint-Germain-lès-Arpajon	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Saint-Gratien	Autre commune du cœur de métropole
Saint-Leu-la-Forêt	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Saint-Mandé	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Saint-Maur-des-Fossés	Autre commune du cœur de métropole
Saint-Maurice	Autre commune du cœur de métropole
Saint-Michel-sur-Orge	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Saint-Ouen	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Saint-Ouen-l'Aumône	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Saint-Rémy-lès-Chevreuse	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Sannois	Autre commune du cœur de métropole
Sarcelles	Autre commune du cœur de métropole



Commune	Catégorie
Sartrouville	Autre commune du cœur de métropole
Savigny-le-Temple	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Savigny-sur-Orge	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Sceaux	Autre commune du cœur de métropole
Sevran	Autre commune du cœur de métropole
Sèvres	Autre commune du cœur de métropole
Soisy-sous-Montmorency	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Stains	Autre commune du cœur de métropole
Sucy-en-Brie	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Suresnes	Autre commune du cœur de métropole
Taverny	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Thiais	Autre commune du cœur de métropole
Thorigny-sur-Marne	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Torcy	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Trappes	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Tremblay-en-France	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Triel-sur-Seine	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Vaires-sur-Marne	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Valmondois	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Vanves	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Varenes-Jarcy	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Vaucresson	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Vaujours	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Vaux-sur-Seine	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Vélizy-Villacoublay	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Verneuil-sur-Seine	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Vernouillet	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Verrières-le-Buisson	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Versailles	Autre commune du cœur de métropole
Vigneux-sur-Seine	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Villabé	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Ville-d'Avray	Autre commune du cœur de métropole
Villejuif	Autre commune du cœur de métropole
Villemoisson-sur-Orge	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Villemomble	Autre commune du cœur de métropole
Villeneuve-la-Garenne	Autre commune du cœur de métropole
Villeneuve-le-Roi	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Villeneuve-Saint-Georges	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Villennes-sur-Seine	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Villeparisis	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Villepinte	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Villepreux	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Villetaneuse	Autre commune du cœur de métropole
Villiers-le-Bel	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Villiers-Saint-Frédéric	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Villiers-sur-Marne	Autre commune du cœur de métropole
Vincennes	Communes limitrophes de Paris dotées d'une station de métro et Pré-Saint-Gervais
Viroflay	Autre commune du cœur de métropole
Viry-Châtillon	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Vitry-sur-Seine	Autre commune du cœur de métropole
Wissous	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants
Yerres	Commune de l'agglomération centrale, desservie par les transports collectifs structurants





Pour retrouver toutes les informations concernant le nouveau PDUIF, la mise en œuvre des actions par les différents acteurs, et le suivi de l'évaluation en continu, deux sites internet sont à votre disposition :

**[www.pduif.fr](http://www.pduif.fr)** informe et accompagne les acteurs franciliens de la mobilité en fournissant les informations nécessaires sur le PDUIF, ses objectifs et ses actions.

**[www.omnil.fr](http://www.omnil.fr)** met à disposition toutes les informations concernant les chiffres de référence et les analyses sur la mobilité en Île-de-France.

