

# La déclinaison du PDMIF dans les PLU(i)

Présentation générale

Réseau planification DRIEAT - 26 mai 2026





# Les attentes du PDMIF vis-à-vis des PLU(i)

Le PDMIF est un document dense. Il est cependant facile d'y repérer les attentes spécifiques aux PLU(i) :

Pour toute mesure concernant les SCoT et/ou PLU(i) il est indiqué clairement :



**P** S'il s'agit d'une prescription : cela signifie que la norme afférente est à reprendre **obligatoirement** dans le SCoT et/ou PLU(i), ce dernier pouvant être plus contraignant.

**R** S'il s'agit d'une recommandation : il est conseillé de reprendre la norme afférente dans le SCoT et/ou PLU(i)

**S** Si la pastille SCoT/PLU est seule : il s'agit d'une suggestion de déclinaison. La collectivité est libre de l'adapter à sa convenance en fonction du contexte local.

Actions du Plan des mobilités en Île-de-France ayant vocation à être déclinées dans les documents d'urbanisme locaux

AXE	ACTIONS	Nature
Transports collectifs attractifs	1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience	S
	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	S
Mobilité piétonne	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne	S
	4.1 Développer les infrastructures cyclables	S
Vélo	4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	S
	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée	P S
Pôles d'échanges multimodaux	6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	S
	7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral	S
Route multimodale	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain	S
	8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines	S
Voirie urbaine partagée	9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé	P R
	10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique	S
Stationnement	10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire	S
	10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines	S
Logistique	10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises	R
	11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques	S
Transition énergétique des véhicules	11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds	S
	11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone	S

Nb : ces prescriptions, recommandations et suggestions ont vocation à être anticipées dès la phase diagnostic et PADD

À la page 111 du Plan des Mobilités, un tableau spécifique aux PLU(i) et SCoT permet de visualiser quelles thématiques comportent des prescriptions, des recommandations ou des suggestions.

# Les attentes du PDMIF vis-à-vis des PLU(i)

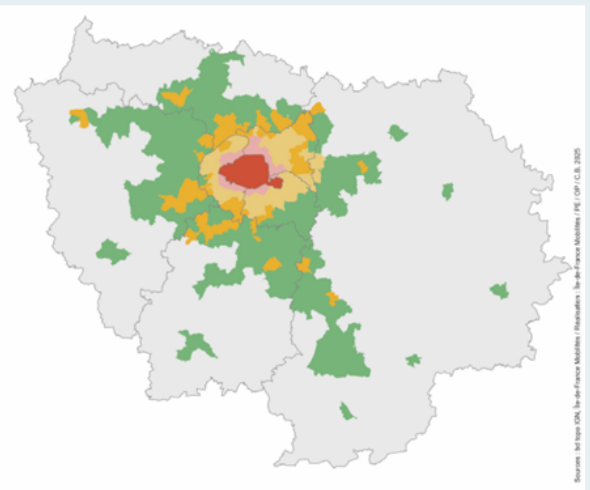
Exemple d'une prescription

**P** Ici la norme est à reprendre obligatoirement dans les PLU(i)

**DÉCLINAISON DANS LES SCOT PLU**

**PRESCRIPTIONS (Application de la MESURE 9.3.1) - Normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs**

Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
<b>Zone 1</b> Paris	1 place max pour 300 m <sup>2</sup> de surface de plancher	
<b>Zone 2</b> Communes limitrophes de Paris (hors bois)	1 place max pour 130 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place max pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher
<b>Zone 3</b> Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 15, 16 et 17)	1 place max pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place max pour 70 m <sup>2</sup> de surface de plancher
<b>Zone 4</b> Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)	1 place max pour 60 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place max pour 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher
<b>Zone 5</b> Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural	1 place max pour 45 m <sup>2</sup> de surface de plancher	-
<b>Zone 6</b> Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	-	-



Les normes plafond définies dans le tableau ci-dessus correspondent au nombre maximal de places de stationnement automobile à réaliser, que les collectivités doivent a minima reprendre dans leur PLU(i) et que les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser.

Les gares et stations considérées sont celles définies dans le préambule des actions 9.2 et 9.3 relatif au zonage d'application des prescriptions et recommandations.

Elles correspondent aux lignes existantes et en projet, dès lors que l'arrêté déclarant l'utilité publique du projet a été pris.

En plus de ces prescriptions, en zone 5 à plus de 500 mètres d'une gare ou station et en zone 6, il est recommandé aux collectivités de ne pas exiger des normes minimales trop élevées : il est proposé de retenir la norme de 1 place pour 55 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

**NORMES QUALITATIVES :**

Se référer à l'article L.111-19-1 du code de l'urbanisme concernant les obligations relatives à certains parcs de stationnement extérieurs en matière de revêtements de surface, d'aménagements hydrauliques ou de dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation, ainsi que de dispositifs végétalisés ou d'ombrières concourant à leur ombrage.

PLAN D'ACTION > AXE 9

PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE / APPROUVÉ PAR LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL RÉGIONAL N° CR 2025-028 DU 24 SEPTEMBRE 2025 301

# Les attentes du PDMIF vis-à-vis des PLU(i)

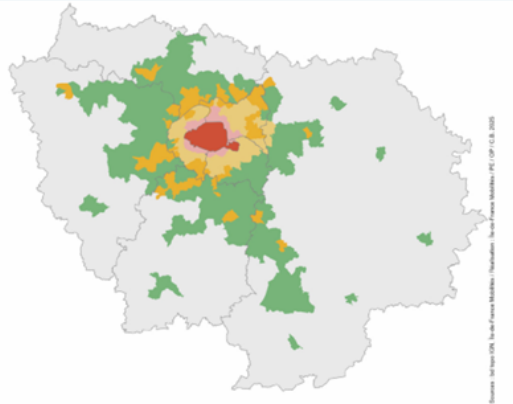
Exemple d'une recommandation

**R** Il est conseillé de reprendre la norme dans le PLU(i)

**DÉCLINAISON DANS LES SCOT PLU**

**RECOMMANDATIONS (Application de la MESURE 9.3.2) - Bornes aux normes plancher pour le stationnement automobile dans les logements neufs**

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



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

Les bornes à la norme plancher définies dans le tableau ci-dessus correspondent aux exigences minimales qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i).

*Exemple : Dans une commune de la zone 5, le taux de motorisation constaté est de 1,2 voiture par ménage. Pour la rédaction du PLU(i), il est recommandé de ne pas exiger plus de 1 place de stationnement par logement à moins de 500 mètres d'une gare ou station de transports collectifs, et de ne pas exiger plus de 1,6 place de stationnement par logement au-delà de ce périmètre (= 1,2 X 1,3).*

Pour les zones 1 à 5, où la desserte est considérée comme structurante, ces normes tiennent compte de l'article L.151-36 du code de l'urbanisme, qui limite les exigences des PLU(i) à la réalisation d'une aire de stationnement par logement à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet. Dans ces mêmes zones 1 à 5, pour les constructions destinées à l'habitation mentionnées aux 1° à 3° de l'article L.151-34 (notamment les logements sociaux et les logements locatifs intermédiaires), c'est l'article L.151-35 qui s'applique, article qui limite les exigences des PLU(i) à la réalisation de 0,5 stationnement par logement à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet.

Les gares et stations considérées sont celles définies dans le préambule des actions 9.2 et 9.3 relatif au zonage d'application des prescriptions et recommandations. Elles correspondent aux lignes existantes et en projet, dès lors que l'arrêté déclarant l'utilité publique du projet a été pris.

Les normes fixées par le Plan des mobilités en Île-de-France visent en priorité les ensembles d'habitation neufs (c'est-à-dire composés d'au moins deux logements).

PLAN D'ACTION > AXE 9

PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE / APPROUVÉ PAR LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL RÉGIONAL N° CR 2025-028 DU 24 SEPTEMBRE 2025

303

# Les attentes du PDMIF vis-à-vis des PLU(i)

Exemple d'une suggestion :

S

Ici il n'y a pas de prescription de recommandation. Cependant les PLU(i) ont des marges de manœuvre en ce sens, le PDMIF suggère donc de prendre des mesures associées au regard du contexte local.

MESURE 4.1.3



Aménager des itinéraires cyclables à l'échelle locale

▶ En complément de l'aménagement de réseaux structurants, la voirie doit être rendue cyclable à l'échelle locale, par la réalisation d'aménagements dédiés ou visant à apaiser le trafic routier.

À cette fin, les itinéraires et/ou les secteurs à aménager seront identifiés à l'échelle locale, en ciblant de façon prioritaire la desserte de pôles générateurs de déplacements : établissements scolaires et autres équipements publics, secteurs commerciaux, pôles d'emplois, sites touristiques, pôles d'échanges multimodaux.

En fonction du contexte, les aménagements pourront prendre la forme d'aménagements séparatifs tels que pistes, bandes cyclables ou voies vertes. Il pourra également s'agir de généraliser les zones apaisées, accompagnées de réflexions sur les plans de circulation, et de la mise en œuvre de doubles-sens cyclables dans ces zones apaisées. (voir ACTION 8.2 « Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines »). Les aménagements seront conformes aux préconisations du Cerema.

Pour assurer la cohérence et la continuité avec le réseau structurant vélo régional et le réseau complémentaire visés aux MESURES 4.1.1 et 4.1.2, il convient que la stratégie globale de déploiement de ces aménagements soit regroupée dans un plan vélo à l'échelle intercommunale, reprenant l'intégralité des itinéraires envisagés sur le territoire, quelle qu'en soit la maîtrise d'ouvrage. Ce plan doit aussi assurer que les itinéraires locaux sont cohérents avec ceux des territoires limitrophes pour assurer les continuités cyclables.

Ce plan vélo intercommunal comprend l'ensemble des actions en faveur du vélo, concernant notamment le stationnement et les services, en cohérence avec les stratégies régionales correspondantes. Des plans vélo communaux peuvent permettre de décliner localement les plans intercommunaux.

L'élaboration d'un PLM est l'occasion d'élaborer ce plan vélo d'échelle intercommunale, ou de l'intégrer s'il existe déjà, et de mettre en cohérence les éventuels plans vélo communaux.

## RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Départements, EPCI et Communes

## FINANCEURS :

État, Région, Île-de-France Mobilités (autour des pôles d'échanges multimodaux), Départements, Métropole du Grand Paris, EPCI et Communes

## DÉCLINAISON DANS LES

- ▶ Identifier les itinéraires prioritaires pour les vélos en complément du réseau structurant et du réseau complémentaire
- ▶ Définir les quartiers à apaiser et à passer en zone 30



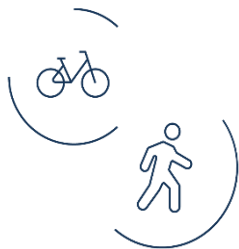
# Décliner le Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux

Les PLU(i) sont d'importants relais pour les déplacements et plus spécifiquement pour mettre en œuvre le Plan des mobilités. Ils permettent d'agir tant sur la demande (volume de déplacements, origine/destination) que sur le mode de déplacement choisi.



## Transports collectifs

- Prendre en compte les projets de nouvelles infrastructures de transport
- Prévoir la bonne insertion des transports collectifs dans le tissu urbain existant ou futur
- Créer, maintenir ou faire évoluer les équipements et installations nécessaires à l'exploitation des transports collectifs (dont les centres opérationnels bus)



## Modes actifs

- Construire la ville des courtes distances pour encourager les déplacements à pied
- Organiser la trame viaire et piétonne pour favoriser des déplacements piétons sécurisés
- Favoriser la mise en œuvre d'itinéraires cyclables et des infrastructures dédiées
- Permettre le stationnement sécurisé des vélos en gare, au domicile, sur le lieu de travail et pour les déplacements du quotidien



## Pôles d'échanges

- Aménager l'espace public autour des pôles d'échanges pour une meilleure intermodalité
- Préserver des emplacements pour de futurs équipements d'intermodalité
- Organiser le rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux
- Permettre la création ou le développement de pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR)

# Décliner le Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux

Les PLU(i) sont d'importants relais pour les déplacements et plus spécifiquement pour mettre en œuvre le Plan des mobilités. Ils permettent d'agir tant sur la demande (volume de déplacements, origine/destination) que sur le mode de déplacement choisi.



## Voirie

- Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien
- Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral
- Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain
- Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines



## Stationnement automobile

- Limiter le nombre de places de stationnement dans les bureaux neufs en fonction de la desserte en transport
- Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants
- Réguler l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux secteurs de commerces et/ou de loisirs (dont les cinémas)
- Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés



## Logistique

- Orienter et encadrer la localisation des futurs sites logistiques, des entrepôts de grande taille à la logistique urbaine
- Préserver ou développer les sites multimodaux et les infrastructures liées ainsi que les équipements de logistique urbaine
- Permettre la densification des emprises existantes
- Anticiper les flux de marchandises engendrés par l'urbanisation

# Les principales évolutions à retenir par rapport au PDUIF



## Stationnement automobile et vélos

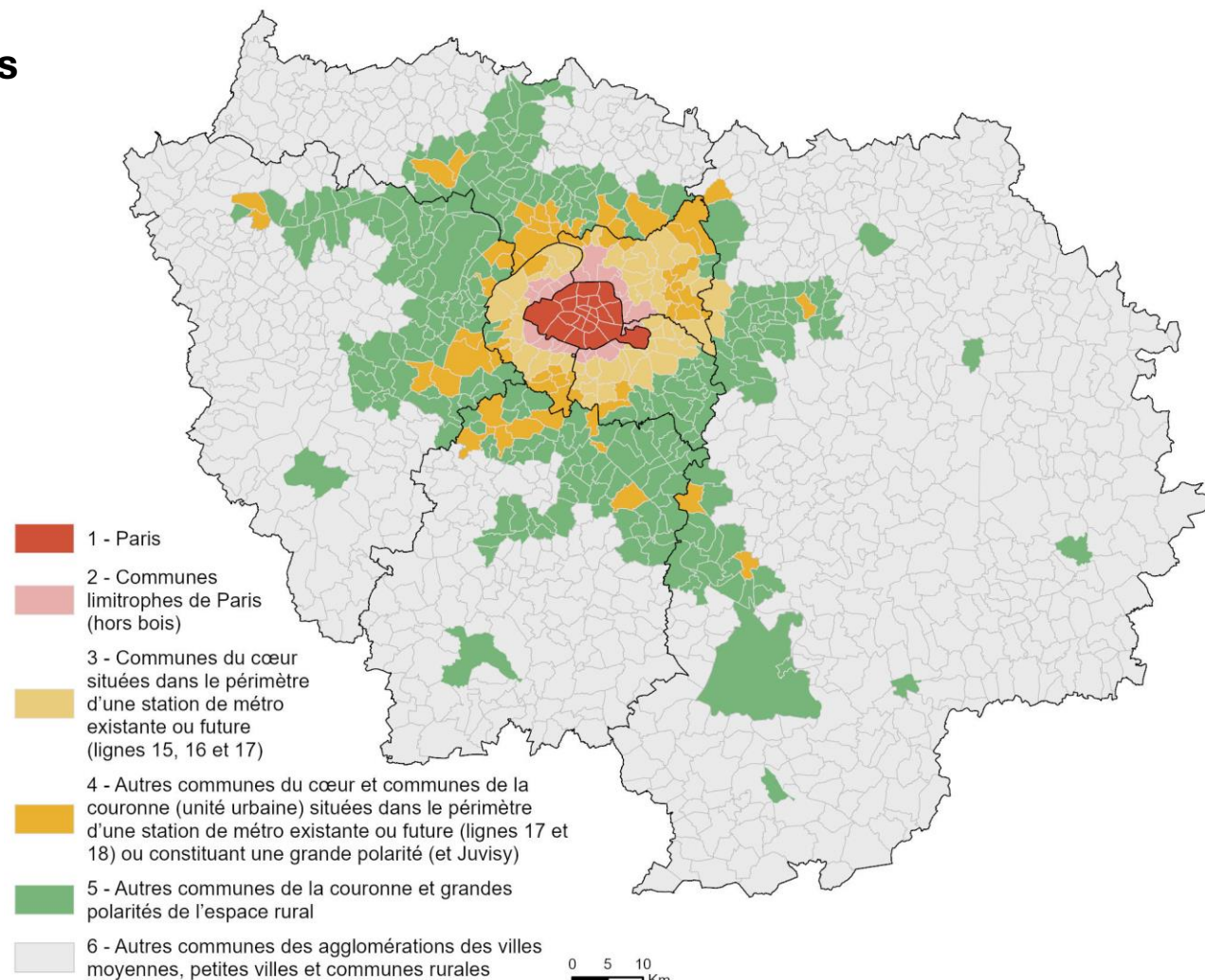
### Définition d'un zonage commun d'application

pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement

### construit à partir de :

- de l'analyse de l'accessibilité métropolitaine en transports collectifs à l'horizon 2030
- du projet d'aménagement régional du SDRIF-E : entités territoriales et polarités

**tenant compte des gares / stations des lignes de transports collectifs structurants** actuels ou en projet déclarés d'utilité publique



# Les principales évolutions à retenir par rapport au PDUIF



## Des normes de stationnement automobile plus ambitieuses et territorialisées

### **P** Normes plafond pour les bureaux neufs

- Elles correspondent à un **nombre maximal de places de stationnement à fixer dans les PLU(i)**, que les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser dans leurs projets de bureaux.
- Par rapport au PDUIF, **elles sont renforcées, en particulier pour les communes dont la desserte en transports collectifs va s'améliorer avec la mise en service du GPE.**

### **R** Bornes aux normes plancher pour les logements neufs

- Elles correspondent au nombre minimal de places de stationnement exigé dans les PLU(i) qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser.
- Comme pour le PDUIF, **elles s'appuient sur le taux de motorisation communal, mais auquel on applique désormais un coefficient multiplicateur selon la zone** dont relève la commune et selon la proximité des transports collectifs.

### **R** Normes plafond dans les nouveaux centres / zones de commerces ou de loisirs (dont les cinémas)

- Elles correspondent à un **nombre maximal de places de stationnement à fixer dans les PLU(i)**, que les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser dans leurs projets de nouveaux centres commerciaux et/ou de loisirs.
- Elles ont été **créées par le Plan des mobilités** dans l'objectif de réguler l'offre de stationnement automobile en périphérie.

Nouveauté

# Les principales évolutions à retenir par rapport au PDUIF



## Des normes de stationnement vélo cohérentes avec la réglementation nationale



### Normes minimales de stationnement vélo dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant

- Elles correspondent à un **nombre minimal de places de stationnement vélo à réaliser selon les types de construction.**
- **Le Plan des mobilités reprend les normes de la réglementation nationale pour la majorité des types de bâtiments** 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 en termes de nombre de places vélo à réaliser selon la surface de plancher (plus simple 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 (notamment dû aux 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.**

## De (nouveaux) enjeux à prendre en compte dans les PLU(i)

- **Centres opérationnels bus** (création, maintien, conversion énergétique...)
- **Équipements d'intermodalité** (éco-station bus, parking vélo...)
- **Partage de la voirie urbaine** (hiérarchisation de la voirie, résorption des coupures urbaines...)
- **Logistique** (sites multimodaux, installations terminales embranchées, équipements de logistique urbaine...)



# Les principales évolutions à retenir par rapport au PDUIF

Le Plan des mobilités a également été mis à jour au regard des évolutions législatives. Mais parfois celle-ci évolue très vite :

- **24 septembre 2025** : approbation du Plan des Mobilités en Île-de-France
- **26 novembre 2025** : adoption de la Loi de simplification de l'urbanisme et du logement dite « Loi Huwart »

Principale évolution à retenir : modification de la distance par rapport à une gare ou une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre en dessous de laquelle le code de l'urbanisme limite les exigences des collectivités en matière de réalisation d'aire de stationnement pour **les logements** :

**Passage de 500 mètres à 800 mètres**

Cela impacte les recommandations du Plan des mobilités relatives aux normes recommandées dans les constructions neuves à usage de logement uniquement.

**Île-de-France Mobilités préconise donc désormais de prendre en compte ce périmètre de 800m.**

# Un accompagnement par Île-de-France Mobilités à chaque phase

En tant que personne publique associée (PPA) à l'élaboration, la révision et l'évolution de tous les documents d'urbanisme locaux en Île-de-France, Île-de-France Mobilités procède à l'analyse de la compatibilité des SCoT et des PLU(i) avec le Plan des mobilités.

Ce rôle s'accompagne d'une possibilité d'accompagnement à chaque phase (diagnostic, PADD, règlement) au-delà des seules réunions des personnes publiques associées : aide au calcul des normes, fourniture de données dès la phase diagnostic, etc.

Adresse mail de contact à privilégier : [urbanisme@iledefrance-mobilites.fr](mailto:urbanisme@iledefrance-mobilites.fr)

**À venir :**



Kit de données pour l'élaboration des diagnostics et le calcul des normes

Mise à disposition en ligne du taux de motorisation des ménages multimotorisés (enquête globale transport) permettant de calculer les normes en autonomie

Rédaction de fiches thématiques pour la prise en compte du PDMIF dans les PLU(i)