



Syndicat
Intercommunal
d'Etudes
des Mobilités
Urbaines
Marne-la-Vallée

A l'attention de M. Sinclair VOURIOT
Maire
Mairie de Saint-Thibault-des-Vignes
1, rue du Champ Pillard
77400 SAINT-THIBAUT-DES-VIGNES

À Saint-Thibault-des-Vignes,
le 18 octobre 2024

Affaire suivie par :

Emilie MAUVIGNIER, emilie.mauvignier@siemu.fr
07-84-56-26-52

Objet : Avis du Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée sur le projet de révision du PLU de la commune de Saint-Thibault-des-Vignes

Monsieur le Maire,

Vous trouverez ci-joint l'avis du Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée, en tant que Personne Publique Associée, portant sur le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Thibault-des-Vignes.

La question des déplacements est bien traitée dans le projet arrêté du PLU avec une volonté de favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle, au travers notamment d'une attention particulière portée à la question de la continuité du maillage en infrastructures utiles aux modes actifs. Conformément à la réglementation, des liaisons sont en effet systématiquement prévues avec la création de nouvelles voiries dans les OAP.

La commune propose également un développement urbain réfléchi, en continuité du bâti existant et situé à proximité immédiate des axes routiers structurants de la commune et des arrêts de transport en commun, tout en veillant à réduire au mieux l'impact des nuisances liées à la présence d'axes routiers importants sur son territoire.

Consciente des opportunités existantes sur son territoire pour la gestion des flux de marchandises en lien avec la Marne et le diffuseur de l'A104xRD10p, la commune évoque des réflexions intéressantes sur le sujet en prévoyant notamment des aires de repos pour les poids-lourds et une volonté de valoriser le fret fluvial.

Le SIEMU confirme à la commune qu'il est indispensable de bien anticiper la vocation des futures voiries lors de l'élaboration des projets de nouveaux quartiers, afin de ne pas obérer le passage des bus, si cela est souhaité à terme. Par ailleurs, au-delà du gabarit des voies de circulation, la commune doit veiller, dans la mesure du possible, à mettre en place un plan de circulation facilitant la desserte en transport collectif du territoire en limitant les voies à sens unique par exemple pour garantir lisibilité et performance des lignes dans l'intérêt des utilisateurs et de façon à favoriser le report modal.

En ce qui concerne le stationnement, la commune respecte les normes prescrites au PDUIF pour la plupart des constructions.

Néanmoins, le SIEMU alerte simplement la commune sur la non-conformité du ratio concernant les bureaux. En effet, après vérification, la prescription du PDUIF d'une place pour 55 m² est, ici, une norme plancher : le PLU ne peut pas exiger davantage mais laisse la possibilité aux constructeurs d'aller au-delà si nécessaire. Il s'agit donc d'un minimum exigé pour les contraindre à construire suffisamment de places dans des zones peu ou mal desservies par les transports. Il faudrait donc, en principe, ramener le ratio indiqué par la commune d'1 place pour 100m² à 1 place pour 55m².

Par ailleurs, le projet de PLU rappelle à chaque fois la nécessité de prévoir un équipement des places avec d'au moins 10% des places en infrastructures de recharge électrique. Cette mention va au-delà des obligations mentionnées dans la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 remise en annexe pour information et qui exige simplement le pré-équipement de 100% des places dans les opérations de logements neufs et de 20% des places dans les opérations non résidentielles.

Enfin, les ratios pour le stationnement vélo prennent bien en compte les dernières évolutions réglementaires.

Les objectifs du PLU de Saint-Thibault-des-Vignes s'accordent donc avec les réflexions menées par le SIEMU et vont dans le sens d'une mobilité plus favorable aux modes alternatifs à la voiture.

Aussi, le SIEMU émet un avis favorable sur le projet de révision du PLU de Saint-Thibault-des-Vignes.

Sinclair VOURIOT

Président du SIEMU Marne-la-Vallée



Pièce jointe :

- Avis détaillé du SIEMU sur le projet de révision du PLU de la commune de Saint-Thibault-des-Vignes

Révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune de Saint-Thibault-des-Vignes

Avis du Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée

*Affaire suivie par : Emilie Mauvignier, emilie.mauvignier@siemu.fr
Le 18 octobre 2024*

Le SIEMU s'est attaché à rédiger un avis sur le projet arrêté de PLU de la commune de Saint-Thibault-des-Vignes concernant directement ses compétences et son domaine d'intervention, à savoir les transports et les mobilités sur les territoires de l'Agglomération de Marne et Gondoire, de Val d'Europe Agglomération et de la commune de Favières.

Le syndicat avait déjà formulé des premières remarques écrites à l'issue de la première réception du dossier adressé aux PPA en janvier 2024. Le SIEMU précise qu'il s'est permis de réitérer les remarques déjà effectuées à cette occasion lorsque celles-ci sont simplement positives ou lorsqu'elles n'ont pas donné lieu à des modifications du projet de PLU mais que le SIEMU souhaite les maintenir.

Avis général

Le PDUIF de 2014 mis au point par Ile-de-France Mobilités met l'accent sur la bonne intégration des problématiques de mobilité dans les PLU notamment en ce qui concerne les aménagements de voirie, le partage de l'espace public et le dimensionnement du stationnement. Ces principes sont sur le point d'être reconduits dans le projet en révision, intitulé Plan MobIDF.

La question des déplacements est bien présente dans le projet arrêté de révision du PLU de Saint-Thibault-des-Vignes.

Dans les différents documents composant le dossier, la commune apporte notamment une attention particulière à la question de la continuité du maillage en infrastructures utiles aux modes actifs. Conformément à la réglementation, des liaisons sont en effet systématiquement prévues avec la création de nouvelles voiries dans les OAP.

La commune propose également un développement urbain réfléchi, en continuité du bâti existant et situé à proximité immédiate des axes routiers structurants de la commune et des arrêts de transport en commun, tout en veillant à réduire au mieux l'impact des nuisances liées à la présence d'axes routiers importants sur son territoire.

Consciente des opportunités existantes sur son territoire pour la gestion des flux de marchandises en lien avec la Marne et le diffuseur de l'A104xRD10p, la commune évoque des réflexions intéressantes sur le sujet en prévoyant notamment des aires de repos pour les poids-lourds et une volonté de valoriser le fret fluvial.

Le SIEMU confirme à la commune qu'il est indispensable de bien anticiper la vocation des futures voiries lors de l'élaboration des projets de nouveaux quartiers, afin de ne pas obérer le passage des bus, si cela est souhaité à terme.

Par ailleurs, au-delà du gabarit des voies de circulation, la commune doit veiller, dans la mesure du possible, à mettre en place un plan de circulation facilitant la desserte en transport collectif du territoire en limitant les voies à sens unique par exemple pour garantir lisibilité et performance des lignes dans l'intérêt des utilisateurs et de façon à favoriser le report modal.

En ce qui concerne le stationnement, la commune respecte les normes prescrites au PDUIF pour la plupart des constructions.

Néanmoins, le SIEMU alerte simplement la commune sur la non-conformité du ratio concernant les bureaux. En effet, après vérification, la prescription du PDUIF d'une place pour 55 m² est, ici, une norme plancher : le PLU ne peut pas exiger davantage mais laisse la possibilité aux constructeurs d'aller au-delà si nécessaire. Il s'agit donc d'un minimum exigé pour les contraindre à construire suffisamment de places dans des zones peu ou mal desservies par les transports. Il faudrait donc, en principe, ramener le ratio indiqué par la commune de 1 place pour 100m² à 1 place pour 55m².

Par ailleurs, le projet de PLU rappelle à chaque fois la nécessité de prévoir un équipement des places avec d'au moins 10% des places en infrastructures de recharge électrique.

A notre connaissance, cette mention va au-delà des obligations mentionnées dans la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 remise en annexe pour information et qui exige simplement le pré-équipement de 100% des places dans les opérations de logements neufs et de 20% des places dans les opérations non résidentielles.

Les ratios pour le stationnement vélo prennent bien en compte les dernières évolutions réglementaires (arrêté du 30 juin 2022 effectif depuis le 1er janvier 2023).

Les objectifs du PLU de Saint-Thibault-des-Vignes s'accordent donc avec les réflexions menées par le SIEMU et vont dans le sens d'une mobilité plus favorable aux modes alternatifs à la voiture.

RAPPORT DE PRESENTATION – Volume 1 : Diagnostic territorial et État initial de l'environnement

Diagnostic territorial

MODES DE DEPLACEMENTS

Le SIEMU constate l'insertion de certaines cartes du Plan Local des Mobilités 2023/2027 dans le document. Cela permet en effet d'actualiser certaines informations et de les préciser.

Les transports en commun

p.56 - Pour information, le PLD de 2008 a fait l'objet d'une révision et le nouveau Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée 2023-2027 a été approuvé en décembre 2023.

Par conséquent, les objectifs du PLD cités dans le document ne sont plus totalement d'actualité, il conviendrait de mettre à jour ces informations en se référant au PLM récemment approuvé.

Le réseau de bus

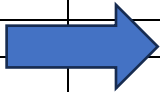
p. 57 - Un point dur supplémentaire majeur a été identifié sur la rue de Lagny entre l'arrêt « Mairie » et l'arrêt « Kennedy » qui contraint fortement le passage des lignes de bus dans le centre-bourg.

p.58 – A noter que la marque « Pep's » n'existe plus. Le réseau de bus est désormais appelé « réseau de bus de Marne-la-Vallée ».

Concernant les détails de l'offre sur le réseau de bus, le paragraphe p.54 est obsolète. Nous invitons la commune à reprendre les informations actualisées suivantes :

Île-de-France Mobilités a souhaité améliorer la lisibilité du réseau de bus régional, en travaillant sur la numérotation des lignes de bus afin que chacune ait un numéro unique. Aussi, depuis le 22 avril 2024, notre territoire bénéficie de cette nouvelle numérotation et les numéros des lignes desservant Saint-Thibault-des-Vignes :

Code ligne actuelle	Code ligne à partir du 22/04/2024
25	2225
29	2229
37A	2253
37B	2254
21	2221
20d	2283



La commune est donc desservie par trois lignes de bus principales (lignes 2225, 2229, 2253 et 2254) du réseau de bus Marne-la-Vallée.

Les lignes 2225 et 2229 relient toutes les deux les gares de Lagny SNCF et Torcy RER.

Il est à noter que ces lignes ont été restructurées le 22 avril 2024 d'une part, pour permettre une meilleure lisibilité et performance de ces lignes et d'autre part, pour accompagner les développements urbains qui interviennent sur ce secteur.

L'offre est la suivante :

- Ligne 2225 : cette ligne a une vocation de desserte dite « expresse » en reliant la gare de Lagny-Thorigny-Pomponne à la gare de Torcy via la RD418 en 20 minutes. Elle circule dans les deux sens toutes les 15 minutes en heures de pointe et 30 minutes en heures creuses de 5h20 à 20h20 du lundi au vendredi, de 6h30 à 22h00 le samedi et de 7h30 à 21h00 le dimanche.
- Ligne 2229 : cette ligne a une vocation de desserte dite « inter-quartiers » en reliant la gare de Lagny-Thorigny-Pomponne à la gare de Torcy via les quartiers urbains (Sablons, Centre-bourg) et économiques (ZAE de Marne et Gondoire, ZA de Torcy) de la commune et des territoires voisins. Elle circule dans les deux sens toutes les 20 minutes en heures de pointe et 40 minutes en heures creuses de 7h30 à 21h50 du lundi au vendredi et de 7h00 à 18h00 le samedi.

En complément, la ligne 2253/2254 propose une desserte fine de la commune en parcourant le centre-bourg de Saint-Thibault-des-Vignes ainsi que la ZAE de Marne et Gondoire et relie ces quartiers au reste du cœur urbain de Marne et Gondoire. Suite à un renforcement d'offre en janvier 2019 puis d'un rattachement à la gare de Lagny-Thorigny-Pomponne en juillet 2021, celle-ci circule en boucle et dans les deux sens toutes les 30 minutes en heures de pointe et 60 minutes en heures creuses de 5h39 à 20h16 du lundi au vendredi, de 5h42 à 19h50 le samedi et de 8h43 à 13h51 le dimanche.

Enfin, la commune est également desservie par des sous-lignes à vocation scolaire sur les lignes 2221 et 2229 dont les courses sont calées sur les horaires de deux entrées et deux sorties du collège Léonard de Vinci de Saint-Thibault-des-Vignes et du lycée Emily Brontë de Lognes. La ligne 2283 assure une desserte depuis Noisiel pour une entrée/sortie de l'établissement Saint-Laurent la Paix Notre Dame à Lagny-sur-Marne, avec un passage sur les arrêts situés sur la RD418.

Certains arrêts nécessitent quelques aménagements : L'arrêt Sente Verte ne bénéficie d'aucun dispositif d'information voyageurs. Par ailleurs, d'autres arrêts sont encore inaccessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et nécessitent une mise aux normes d'autant que les arrêts des lignes 2225 (ex 25) et 2229 (ex 29) sont identifiés comme prioritaires dans le schéma directeur d'accessibilité d'Ile-de-France Mobilités.

Une avancée majeure est néanmoins la mise en accessibilité récente et l'équipement d'un dispositif pour l'information voyageurs de l'arrêt Pierris.

Enfin, quelques points durs de circulation ont été recensés sur le territoire communal au niveau de certains carrefours qui posent des problèmes aux bus (pas de priorité bus, stop, etc.). En outre, la faible largeur de la RD418, par endroit, empêche l'aménagement d'un réseau de bus en site propre.

Le nouveau PLM 2023-2027 n'a pas identifié de nouveau point dur mis à part la rue de Lagny qui contraint fortement le passage des bus dans le centre-bourg de la commune.

Le réseau cyclable

p. 62 - Le SIEMU rappelle que la commune bénéficie d'un tronçon important du réseau Véloroutes Ile-de-France.

A noter également que, depuis 2023, la commune bénéficie du service de free-floating TIER (service de location courte durée de vélos et trottinettes électriques). Ce service permet de proposer une solution plus flexible en complément des dessertes bus.

Le stationnement

p. 69 – Les données précises communiquées sur les emplacements des bornes de recharge électriques, des parkings publics et privés ainsi que des emplacements vélos sont très intéressantes, notamment pour alimenter l'observatoire des mobilités de Marne-la-Vallée.

Les choix retenus pour élaborer le PADD et justifications

Élaboration du PADD

➤ Le PADD issu du diagnostic

L'analyse du diagnostic territorial et des besoins

p. 22 – Le SIEMU remarque que certains éléments du diagnostic nécessitent une mise à jour (cf. remarques émises plus haut dans la présente note), notamment en ce qui concerne les différentes dessertes en bus de la commune.

p. 23– Le SIEMU rejoint la volonté de la commune de maintenir un maillage d'équipements répondant aux besoins de sa population en évolution. En effet, cette orientation contribue à réduire la distance à parcourir pour accéder à ces générateurs de flux au profit d'une ville compacte, davantage favorable à l'usage des modes actifs dans les trajets du quotidien.

Le PADD issu des réflexions sur le projet de territoire

Les changements prévus concernant la consommation de l'espace

p. 27 - Le SIEMU émet un avis favorable sur les changements projetés et exposés dans ce paragraphe. En effet, le développement urbain dans la continuité du bâti existant et le renoncement à l'urbanisation hors activités des parcelles situées à l'ouest de l'A104 permettent de ne pas accentuer les phénomènes de coupures urbaines entre les différentes parties de la commune. En effet, les perméabilités sous l'A104 étant rares, la circulation au sein de la commune deviendrait alors complexe.

Justification de l'axe 1 du PADD - Protéger l'environnement et valoriser le patrimoine local, naturel et paysager

p. 34 – Le défi 7 participera à créer un cadre de vie agréable pour les habitants par la création d'espaces publics qualitatifs rendant ainsi les entrées de ville, généralement très routières, plus favorables à leur appropriation par les modes actifs.

Aussi, cette orientation participe indirectement à l'avènement d'une mobilité plus durable.

p. 35 – Le SIEMU salue le défi 14 qui propose de développer le transport fluvial pour réduire les nuisances liées au trafic de camions. Il est vrai que la localisation de la commune et, plus précisément, de la ZAE de Marne et Gondoire, le long de la Marne offre un potentiel important en matière de report modal du transport de marchandises qu'il s'agira d'exploiter à l'avenir. La présence d'un quai fluvial partagé sur la commune de Lagny, dans la même zone d'activités, doit permettre d'imaginer des solutions mutualisées à proposer aux nombreuses entreprises du secteur. Le SIEMU ne peut qu'encourager la commune à prendre part aux réflexions qu'il animera sur le sujet en déclinaison du Plan Local de Mobilités.

p.36 – Les nuisances sonores et les pollutions induites par les principaux axes routiers majeurs traversant le territoire doivent en effet être prises en compte lors de l'élaboration des PLU, notamment

en instituant des règles d'urbanisme évitant l'exposition des populations. Aussi, le SIEMU confirme la pertinence du défi n°15.

Justification de l'axe 2 du PADD - Diversifier l'offre qualitative de logements et améliorer le cadre de vie et les modes de déplacements

p. 41 - Le défi 26 s'inscrit pleinement dans un objectif de développement de mobilités plus durables. En renforçant le maillage des liaisons piétonnes et vélos entre les espaces urbains, la commune crée les conditions pour accroître l'usage des modes actifs sur la commune.

De même, le défi 27 proposant d'aménager les cheminements piétons en y intégrant les normes de déplacement des PMR (Personnes à Mobilité Réduite), répond tout à fait aux objectifs poursuivis par le PDUIF et le nouveau PLM en matière d'accessibilité des espaces publics.

Indirectement, l'attention portée à la qualité des espaces publics dans le défi 28 contribue à favoriser une mobilité plus durable en créant un cadre de vie agréable pour les habitants. En effet, cela constitue un levier important pour inciter les usagers à investir davantage l'espace public au travers de la pratique des modes actifs et de la recherche d'espaces de loisirs à proximité immédiate des lieux d'habitation.

p. 42- Le défi 29 concernant le réaménagement des places de stationnement pour y intégrer des branchements pour les voitures électriques et hybrides et pour y créer des places pour les deux roues (vélo, trottinette « notamment devant les écoles et collèges ») répond aux obligations légales de traiter ces sujets dans le cadre des PLU.

Le défi 30 proposant de mutualiser les parkings et créer la gestion partagée des places de stationnement dédiées aux logements et aux activités apporte une réponse aux recommandations faites par le nouveau PLM de Marne-la-Vallée d'intégrer ces pratiques dans les PLU.

Le défi 31 propose de recoudre les deux parties distinctes de la commune en requalifiant le paysage de la RD418 en y intégrant le TCSP (transport collectif en site propre) et la piste cyclable. Il vise également ainsi à sécuriser les trajets des cyclistes et à améliorer la qualité des paysages. Ce défi est en phase avec les projets cyclables planifiés sur la RD418 et l'implantation d'un site propre bus serait bien sûr favorable à une amélioration de la vitesse commerciale des bus, notamment dans la continuité de la mise en service récente d'une ligne dite « expresse » entre les gares de Lagny et Torcy (cf. paragraphe sur le réseau de bus et la restructuration des lignes 2225/2229 depuis le 22 avril 2024).

Justification de l'axe 3 du PADD : Développer les activités économiques et les équipements intergénérationnels, éducatifs, sportifs et culturels

p. 46 - Le défi 41 prévoit de créer une voie nouvelle reliant les zones d'activités économiques (en passant par le site de l'OAP n°5) afin d'améliorer l'organisation des flux de camions et des transports de marchandises. Le raccordement direct de ce secteur essentiellement d'activité aux axes majeurs permet en effet d'éviter des flux routiers à travers la commune et s'avère donc pertinent.

Le défi 43 qui concerne le renforcement des réseaux de communication internet très haut débit sur toute la commune et notamment dans les zones d'activités, de bureaux et d'espaces de Coworking

favorise les pratiques de télétravail et de non-mobilité. En ce sens, elles vont totalement dans le sens d'une politique de mobilité plus durable.

p. 47 - Pour sa bonne information, le SIEMU est intéressé de connaître les actualités des projets liés au défi n°44.

Les choix des OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) et justifications

Cf. remarques sur les OAP directement

Les choix des zones d'évolution du règlement graphique et justifications

Pas de remarque particulière

Les choix de l'évolution des règles et justifications

p. 118 à 120 – La rédaction du règlement du PLU en ce qui concerne le stationnement des vélos dans les bâtiments est en total accord avec l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments.

Cependant, il appartient à la commune si elle le souhaite de préconiser des règles encore plus volontaristes comme par exemple, une surface minimum du local vélo en habitat collectif (ex : 10m²), la distinction de tout autre local (poubelle ou autre), la présence de dispositifs fixes permettant l'attache du cadre ou d'une roue, une part des places à dédier à des vélos spécifiques (cargo etc.) et devant donc disposer de dimensions particulières, etc.

Les règles de constructibilité des zones à urbaniser le long des voies les plus importantes

p. 122 à 132 - Compte-tenu du contexte routier/ autoroutier dans lequel s'insère la commune de Saint-Thibault-des-Vignes, la question de la mise en place d'un urbanisme intégrant les enjeux liés à la sécurité ainsi qu'aux nuisances sonores et olfactives devait absolument être traitée.

Du point de vue du SIEMU, la commune apporte une attention particulière et adaptée à ces sujets, notamment sur le secteur de la ZAC centre-bourg située à proximité de la RD934.

RAPPORT DE PRESENTATION – Volume 3 : Évaluation environnementale

Impacts potentiels sur les voies de communication, l'accessibilité et les déplacements

p. 89-90 - *Cf. les suggestions de mise à jour du diagnostic de la desserte, notamment sur la partie transports en commun, suggérées plus haut dans cette note et à reporter dans cette partie du rapport de présentation.*

De même, le SIEMU rappelle que le PLD de 2008 a fait l'objet d'une révision dont le document final intitulé "PLM de Marne-la-Vallée 2023-2027" a été approuvé le 12 décembre 2023.

Toujours en déclinaison du PDUIF, celui-ci a pour ambition de faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus efficace et plus durable tout en prenant en compte les spécificités de notre territoire. Il définit ainsi les actions prioritaires et les aménagements qui devront être engagés dans les 5 prochaines années pour faciliter les déplacements de tous.

Son plan d'actions répond à plusieurs objectifs :

- Améliorer la qualité de vie de toutes les centralités, des bourgs aux cœurs urbains, au travers d'un meilleur partage de l'espace public,
- Développer l'usage du vélo utilitaire,
- Faire du bus un mode compétitif dans les cœurs urbains,
- Améliorer l'intermodalité des pôles d'échange multimodaux,
- Maitrise la présence de l'automobile tout en garantissant l'accessibilité du territoire,
- Susciter des changement de comportements et de pratiques de mobilité,
- Optimiser le transport de marchandises,
- Mettre en place les outils nécessaires à l'efficacité de l'action locale en matière de mobilités.

En ce qui concerne la commune de Saint-Thibault-des-Vignes, les principaux enjeux identifiés par le PLM relèvent des sujets d'articulation du stationnement privé/public, de la résorption des points durs bus, l'accessibilité des points d'arrêt de bus, l'accessibilité et l'apaisement de la voirie, etc.

p. 90-91 – Le SIEMU relève que la commune apporte une attention particulière au développement du maillage des liaisons douces et respecte la réglementation en matière de stationnement vélo.

De plus, la commune fait part de réflexions intéressantes sur les sujets liés au transport de marchandises avec une volonté de tirer partie de sa situation particulièrement favorable sur les bords de Marne.

Synthèse des effets du projet de PLU sur l'environnement

p. 98 – Concernant les déplacements, l'impact du PLU est jugé négatif. En effet, l'urbanisation croissante va nécessairement générer de nouveau flux de mobilités dans un secteur déjà dense.

Néanmoins, le SIEMU est d'accord sur le fait que les dispositions du PLU font en sorte de réduire les besoins de déplacements et d'inciter à l'usage des modes alternatifs en intégrant au mieux les modes actifs. Le SIEMU émet simplement une alerte sur la nécessité de maintenir des conditions favorables à la performance des bus, notamment au sein des nouveaux programmes.

Les indicateurs de suivi

Pas de remarque particulière.

Le SIEMU se tient à disposition de la commune pour l'aider à récupérer les données concernant la desserte en transports en commun notamment.

Axe 1 du PADD

Protéger l'environnement et valoriser le patrimoine local, naturel et paysager

Priorité 1 - Sauvegarder et relier les éléments patrimoniaux, paysagers, naturels et agricoles

p. 9 – Comme indiqué plus haut, le défi 7 participera à créer un cadre de vie agréable pour les habitants par la création d'espaces publics qualitatifs rendant ainsi les entrées de ville, généralement très routières, plus favorables à leur appropriation par les modes actifs.

Aussi, cette orientation participe indirectement à l'avènement d'une mobilité plus durable.

Priorité 2 - Prévenir les risques naturels ou technologiques et réduire les nuisances et les pollutions

p. 11 – Le SIEMU salue le défi 14 qui propose de développer le transport fluvial pour réduire les nuisances liées au trafic de camions. Il est vrai que la localisation de la commune et, plus précisément, de la ZAE de Marne et Gondoire, le long de la Marne offre un potentiel important en matière de report modal du transport de marchandises qu'il s'agira d'exploiter à l'avenir. La présence d'un quai fluvial partagé sur la commune de Lagny, dans la même zone d'activités, doit permettre d'imaginer des solutions mutualisées à proposer aux nombreuses entreprises du secteur.

p.11 – Les nuisances sonores et les pollutions induites par les principaux axes routiers majeurs traversant le territoire doivent en effet être prises en compte lors de l'élaboration des PLU, notamment en instituant des règles d'urbanisme évitant l'exposition des populations. Aussi, le SIEMU confirme la pertinence du défi n°15.

Axe 2 du PADD

Diversifier l'offre qualitative de logements et améliorer le cadre de vie et les modes de déplacements

Priorité 4 - Améliorer le cadre de vie et les modes de déplacements

p. 17 - Le défi 26 s'inscrit pleinement dans un objectif de développement de mobilités plus durables. En renforçant le maillage des liaisons piétonnes et vélos entre les espaces urbains, la commune crée les conditions pour accroître l'usage des modes actifs.

De même, le défi 27 proposant d'aménager les cheminements piétons en y intégrant les normes de déplacement des PMR (Personnes à Mobilité Réduite), répond tout à fait aux objectifs poursuivis par le PDUIF et le nouveau PLM en matière d'accessibilité des espaces publics.

p. 17-18 - Indirectement, l'attention portée à la qualité des espaces publics dans le défi 28 contribue à favoriser une mobilité plus durable en créant un cadre de vie agréable pour les habitants. En effet, cela constitue un levier important pour inciter les usagers à investir davantage l'espace public au travers de la pratique des modes actifs et de la recherche d'espaces de loisirs à proximité immédiate des lieux d'habitation.

p. 18 - Le défi 29 concernant le réaménagement des places de stationnement pour y intégrer des branchements pour les voitures électriques et hybrides et pour y créer des places pour les deux roues

(vélo, trottinette « notamment devant les écoles et collèges ») répond aux obligations légales de traiter ces sujets dans le cadre des PLU.

Le défi 30 proposant de mutualiser les parkings et créer la gestion partagée des places de stationnement dédiées aux logements et aux activités apporte une réponse aux recommandations faites par le nouveau PLM de Marne-la-Vallée d'intégrer ces pratiques dans les PLU.

Le défi 31 propose de recoudre les deux parties distinctes de la commune en requalifiant le paysage de la RD418 en y intégrant le TCSP (transport collectif en site propre) et la piste cyclable et de sécuriser les trajets des cyclistes et d'améliorer la qualité des paysages.

Ce défi est en phase avec les projets cyclables planifiés sur la RD418 et l'implantation d'un site propre bus serait bien sûr favorable à une amélioration de la vitesse commerciale des bus, notamment dans le cadre de la mise en service récente d'une ligne dite « expresse » entre les gares de Lagny et Torcy (cf. paragraphe sur le réseau de bus et la restructuration des lignes 2225/2229 depuis le 22 avril 2024).

Axe 3 du PADD

Développer les activités économiques et les équipements intergénérationnels, éducatifs, sportifs et culturels

Priorité 5 - Maintenir et développer les activités économiques en optimisant le foncier et en renforçant la transition écologique

p. 23 - Le défi 41 prévoit de créer une voie nouvelle reliant les zones d'activités économiques (en passant par le site de l'OAP n°5) afin d'améliorer l'organisation des flux de camions et des transports de marchandises. Le raccordement direct de ce secteur essentiellement d'activité aux axes majeurs permet en effet d'éviter des flux routiers à travers la commune et s'avère donc pertinent.

p. 24 - Le défi 43 qui concerne le renforcement des réseaux de communication internet très haut débit sur toute la commune et notamment dans les zones d'activités, de bureaux et d'espaces de Coworking favorise les pratiques de télétravail et de non-mobilité. En ce sens, elles vont totalement dans le sens d'une politique de mobilité plus durable.

Priorité 6 - Créer des équipements et aménager des espaces ouverts pour le développement durable

p. 25 - Pour sa bonne information, le SIEMU est intéressé de connaître les actualités des projets liés au défi n°44.

OAP SECTORIELLES

○ OAP n° 1 : ZAC Centre-bourg

• Secteur des Redars

p. 16 - Le projet prévoit la création d'une voie nouvelle de desserte du quartier reliant le centre culturel à la rue de Gouvernes, de capacité suffisante pour une desserte en transports en commun et un stationnement adapté.

Le SIEMU confirme à la commune la nécessité de prévoir un gabarit de voirie permettant une desserte en double sens par les bus (du fait du projet de passage en sens unique de la rue des Joncs et afin d'éviter des itinéraires dissociés peu lisibles pour l'utilisateur et peu efficaces en termes de desserte). A noter qu'une voie suffisamment large pour permettre le passage des bus est de 3m50, soit 6,50 à 7 m dans le cas d'une voie à double sens.

Il faudra également rester très vigilant sur les girations sur l'ensemble des carrefours ou inflexions de voirie car l'absence de surlargeurs dans les schémas initiaux font peser un grave risque sur la desserte en transport collectif du secteur.

A noter que les véhicules sont majoritairement des bus standards mais que quelques articulés sont également amenés à circuler sur le secteur afin d'absorber les scolaires, dont le nombre pourrait venir à augmenter avec les développements urbains sur la commune.

• Secteur des Glases et des Clayes

Il est prévu d'aménager une passerelle Cyclo-piétonne pour relier les deux rives de la RD934, les Redars et les Glases. Il paraît en effet nécessaire de prévoir une passerelle facilement accessible afin de limiter les détours nécessaires pour rejoindre les aménités du centre-ville et afin de créer une véritable continuité urbaine.

Cette proposition permet d'anticiper les risques liés à un enclavement du quartier.

Le positionnement prévu pour cette passerelle permet également de limiter la distance à parcourir pour rejoindre les commerces des Redars et ainsi de privilégier le recours aux modes actifs pour les petits achats de proximité.

Plus globalement, le maillage piéton proposé ne trouvera en effet son utilité que si la coupure de la RD934 est résorbée.

Attention néanmoins, la différence d'altimétrie entre les deux rives de part et d'autre de la RD934 va nécessiter de réfléchir à un profil de passerelle qui ne soit pas dissuasif avec un accès facilité aux piétons et cycles.

p.17 - Concernant le stationnement, les places de stationnement dédiées aux habitants seront aménagées, autant que possible, sur les parcelles, limitant ainsi le stationnement sur les voies publiques. Cela s'avère en effet nécessaire afin de créer un cadre plus favorable à la pratique des modes actifs au sein du quartier.

Par ailleurs, une place de stationnement située à maximum 200m des logements peut paraître raisonnable mais peut vite devenir handicapante lorsqu'il s'agit d'un déchargement de course ou autre.

Ainsi, ces mesures devront être accompagnées de contrôles, voire de verbalisation afin de faire en sorte que ces places privées soient réellement utilisées et ainsi limiter les risques de stationnement sauvage.

Prévoir la possibilité de stationnement mutualisé va dans le sens d'une limitation de l'artificialisation des sols.

Par ailleurs, le ratio évoqué par la commune de 2,1 places par logement correspond en effet aux préconisations du PDUIF pour la commune de Saint-Thibault-des-Vignes et la précision du nombre de places par taille de logement permet de clarifier le propos.

Nous notons la volonté de la commune de prévoir les raccordements nécessaires à la mise en place de bornes de recharge électriques, ce qui va dans le sens de la promotion d'une mobilité plus décarbonée.

Le stationnement vélo est également prévu ce qui va dans le sens du PDUIF et du PLM. A priori, les ratios indiqués dans la règle commune à toutes les zones correspondent aux obligations légales en la matière, en conformité avec l'arrêté du 30 juin 2022.

○ **OAP n° 2 : Rue de Lagny**

p.21 - L'OAP évoque la présence d'un parking collectif pour les visiteurs. D'autres places de stationnement sont-elles prévues pour les logements collectifs ?

Le SIEMU alerte la commune sur le parti pris par le plan masse du projet où la concentration du stationnement en entrée de quartier permet probablement de créer un cœur d'îlot qualitatif et apaisé mais laisse entrevoir une contrainte d'éloignement avec les logements assez conséquente.

Si cela ne paraît pas problématique pour les visiteurs ou pour les logements individuels qui bénéficieront de places de stationnement sur leur parcelle, cela peut vite devenir contraignant pour les bâtiments d'habitat collectif.

Le risque de stationnement sauvage sur la voirie ouverte aux véhicules légers est important, notamment pour les habitants souhaitant effectuer des chargements/déchargements au plus près de leur domicile.

p. 22 - Par ailleurs, le ratio en places de stationnement/logement évoqué par la commune de 2,1 places par logements correspond en effet aux préconisations du PDUIF pour la commune de Saint-Thibault-des-Vignes.

Il est en revanche difficile de se prononcer sur la conformité de l'OAP n°2 sur le volet stationnement automobile sans connaître la répartition par taille des logements créés sur l'opération. Nous nous questionnons notamment sur le fait que les ratios envisagés dans cette OAP soient plus favorables aux ménages fortement motorisés que les ratios envisagés pour la ZAC du Centre-Bourg (p.17), pourtant plus éloignée de la gare.

Nous notons la prévision des raccordements nécessaires à la mise en place de bornes de recharge électriques, ce qui va dans le sens de la promotion d'une mobilité plus décarbonée.

Le stationnement vélo est également prévu ce qui va dans le sens du PDUIF et du PLM.

A priori, les ratios indiqués dans la règle commune à toutes les zones correspondent aux obligations légales en la matière, en conformité avec l'arrêté du 30 juin 2022.

○ **OAP n° 3 : Chemin des Foures (en lotissement)**

p. 26 - Le schéma viaire proposé permet une desserte optimale des différents lots et un raccordement cohérent à la voirie alentour. La trame piétonne paraît cohérente.

p. 27 - Le ratio en places de stationnement/logement évoqué par la commune de 2,1 places par logements correspond en effet aux préconisations du PDUIF pour la commune de Saint-Thibault-des-Vignes.

Il est en revanche difficile de se prononcer sur la conformité de l'OAP n°3 sur le volet stationnement automobile sans connaître la répartition par taille des logements créés sur l'opération. Nous nous questionnons notamment sur le fait que les ratios envisagés dans cette OAP soient plus favorables aux ménages fortement motorisés que les ratios envisagés pour la ZAC du Centre-Bourg (p.17), pourtant plus éloignée de la gare.

Nous notons la prévision des raccordements nécessaires à la mise en place de bornes de recharge électriques, ce qui va dans le sens de la promotion d'une mobilité plus décarbonée.

Le stationnement vélo est également prévu ce qui va dans le sens du PDUIF et du PLM.

A priori, les ratios indiqués dans la règle commune à toutes les zones correspondent aux obligations légales en la matière, en conformité avec l'arrêté du 30 juin 2022.

○ **OAP n° 4 : Parc du Château**

p.30 - Cet OAP prévoit une densification importante à proximité immédiate du centre-bourg et des commerces qui y sont associés. Cette orientation permet de favoriser l'usage des modes actifs. Les arrêts de bus desservis par les lignes 2229 et 2253/2254 seront également rapidement accessibles depuis les nouveaux logements.

p.32 - Concernant le stationnement prévu pour les nouveaux logements, le ratio évoqué par la commune de 2,1 places par logements correspond en effet aux préconisations du PDUIF pour la commune de Saint-Thibault-des-Vignes.

En revanche, nous nous questionnons sur le fait que les ratios envisagés dans cette OAP soient plus favorables aux ménages fortement motorisés que les ratios envisagés pour la ZAC du Centre-Bourg (p.17), pourtant plus éloignée de la gare.

Nous notons la prévision des raccordements nécessaires à la mise en place de bornes de recharge électriques, ce qui va dans le sens de la promotion d'une mobilité plus décarbonée.

Le stationnement vélo est également prévu ce qui va dans le sens du PDUIF et du PLM.

A priori, les ratios indiqués dans la règle commune à toutes les zones correspondent aux obligations légales en la matière, en conformité avec l'arrêté du 30 juin 2022.

Concernant le stationnement prévu au droit de la mairie, il paraît judicieux d'en avoir prévu à l'emplacement indiqué.

L'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments prévoit en revanche des normes en ce qui concerne le stationnement vélo lié aux bâtiments accueillant un service public avec un nombre minimal de place égal à 15% de l'effectif total des agents du service public et 15 % des usagers accueillis simultanément dans le bâtiment, en cas de bâtiment neuf. Ces taux tombent à 10% en cas de bâtiment existant disposant d'un parc de stationnement faisant l'objet de travaux. Il appartient ensuite aux collectivités de s'investir plus avant en faveur du vélo en proposant des normes plus contraignantes.

Ainsi, il paraîtrait judicieux de prévoir du stationnement vélo sur les différents futurs sites de la mairie. Du stationnement à destination des agents directement intégré au bâtiment et sécurisé est également encouragé.

○ **OAP n° 5 : Ouest A104**

L'aménagement et la mise en valeur des berges de la Marne sont cohérents avec la volonté du territoire d'aboutir à un maillage des réseaux modes doux.

Un accès rapide et facile à la zone est garanti depuis l'A104 par la jonction de la voie nouvelle avec la RD10p et offrira un itinéraire alternatif pour les camions évitant les zones d'habitat.

Malgré la création d'une voie nouvelle, le SIEMU tient à alerter la commune de la difficulté de prévoir une éventuelle desserte bus de la zone d'activités économiques prévue sur ce secteur enclavé et éloigné des itinéraires actuels des lignes de bus (en termes de coût kilométrique au regard du potentiel d'usagers).

Néanmoins, le doublement de la voie nouvelle par des liaisons piétonnes et cycles participera au maillage du réseau modes doux et, bien que la distance soit importante, permettra un rabattement sécurisé des salariés vers les arrêts de bus situés dans la ZAE de Marne et Gondoire.

Le projet prévoit des places de stationnement pour les camions avec un espace de repos. Ce projet concourt à une meilleure prise en compte des problématiques liées aux transports de marchandises sur le territoire et vise à apporter une solution aux nuisances occasionnées par le stationnement sauvage dans les ZAE.

De même, le développement d'une aire de fret fluvial en lien avec l'EPA sur le secteur a été évoqué lors de la réunion du 31 mars 2022 et constitue une opportunité importante sur la question du report modal du transport de marchandises.

Enfin, ces réflexions sur les flux logistiques pourraient également aboutir à la possibilité d'implanter un hub logistique permettant le transbordement des marchandises en vue d'une livraison locale assurée par des modes décarbonés.

○ **OAP n° 7 : Cadres nord-est et nord-ouest**

Le projet prévoit des équipements touristiques et le SIEMU constate qu'il n'est plus prévu de bureaux.

A noter que la proximité des parcelles avec les points d'arrêt de bus « Parc de l'Esplanade » situés à 100m des accès piétons est favorable à une mobilité plus durable des futurs salariés et visiteurs de ces installations.

Pour rappel, ce projet étant situé à plus de 500m d'un point de desserte en transports en commun structurant (gare), les normes prescrites par le PDUIF prévoient que les documents d'urbanisme devront exiger un minimum d'une place de stationnement automobile pour 55 m² de surface de plancher pour les opérations de bureau.

Nous notons la prévision des raccordements nécessaires à la mise en place de bornes de recharge électriques, ce qui va dans le sens de la promotion d'une mobilité plus décarbonée.

Enfin, le périmètre étant situé à proximité immédiate de voies cyclables et piétonnes structurantes (Véloroute Ile-de-France notamment), il paraît en effet très judicieux d'encourager la construction de stationnement vélos.

Le nombre de places à créer correspond à 15% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment dans le cas de bâtiments à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail.

Le cas des hôtels, restaurant ou salle de conférence n'est pas spécifié dans l'arrêté du 30 juin 2022. Il paraîtrait néanmoins pertinent de prévoir des emplacements vélos sécurisés à destination des visiteurs de ces bâtiments.

○ **OAP n° 8 : Secteur situé entre la D418 et la limite de la ZAC Centre-Bourg**

Le tracé de la voie desservant l'OAP devra être précisé afin de permettre un raccordement pertinent avec le giratoire de la RD418 situé en contrebas du centre-culturel. Cette voirie devra être suffisamment dimensionnée et les girations devront être étudiées afin de permettre aux bus de l'emprunter sans difficulté.

Enfin, la capacité en stationnement sur le secteur a été revue à la baisse dans cette proposition. Comme évoqué en réunion, ce choix doit être réfléchi avec les besoins connus du centre culturel (évènementiel) et des restaurants et commerces alentours afin d'évaluer le degré de mutualisation possible en accord avec les normes du PDUIF.

Nous notons la prévision des raccordements nécessaires à la mise en place de bornes de recharge électriques, ce qui va dans le sens de la promotion d'une mobilité plus décarbonée.

Enfin, le périmètre étant situé à proximité immédiate de voies cyclables et piétonnes structurantes (Véloroute Ile-de-France notamment), il paraît en effet très judicieux d'encourager la construction de stationnement vélos (cf. préconisation de l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments).

○ **OAP n° 9 : Secteur comprenant le site de William Saurin**

La réalisation d'une trame piétonne et cyclable à l'intérieur du site favorisera l'usage des modes doux.

Concernant le stationnement en lien avec le site William Saurin, le PDUIF prévoit qu'au-delà de 500 m d'un point de desserte en transports en commun structurante (gare), les documents d'urbanisme devront exiger un minimum d'une place de stationnement automobile pour 55 m² de surface de plancher pour les opérations de bureaux.

Nous notons la prévision des raccordements nécessaires à la mise en place de bornes de recharge électriques, ce qui va dans le sens de la promotion d'une mobilité plus décarbonée.

A noter également que, concernant le stationnement vélo, l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments indique que les Bâtiments à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail devront prévoir un nombre de place équivalent à 15% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment.

○ **OAP n°10 : Secteur comprenant l'ancien garage Citroën**

Le schéma actuel propose une poche de stationnement supplémentaire par rapport aux précédentes versions. Le SIEMU alerte la commune sur le fait qu'il serait bon de réfléchir à un juste dimensionnement des places de stationnement avec une mutualisation entre les logements collectifs (occupation de nuit), la résidence sénior (occupation des visiteurs le jour) et les commerces (occupation de jour).

Nous notons la prévision des raccordements nécessaires à la mise en place de bornes de recharge électriques, ce qui va dans le sens de la promotion d'une mobilité plus décarbonée.

La valorisation de ce site, situé à proximité immédiate de l'arrêt de bus « Rothschild » desservi par les lignes 2225 et 2253/2254, répond à l'enjeu de densification le long des itinéraires de transports en commun.

○ **OAP n°11 : Maison de l'écologie, l'entrée de ville (l'école des compagnons)**

La mutualisation du stationnement prévue dans l'OAP répond au souci d'économie de construction de parcs de stationnement supplémentaires.

Nous notons la prévision des raccordements nécessaires à la mise en place de bornes de recharge électriques, ce qui va dans le sens de la promotion d'une mobilité plus décarbonée.

Concernant le stationnement vélo en lien avec des établissements accueillant un service public, l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments prévoit un nombre de place correspondant à 15% de l'effectif total des agents du service public et 15 % des usagers accueillis simultanément dans le bâtiment. Il serait donc judicieux d'intégrer ce ratio dans la définition du dimensionnement du stationnement vélo sur l'OAP.

OAP THEMATIQUES

- **OAP Patrimoine bâti**

Pas de remarque particulière (hors champs de compétence du SIEMU)

- **OAP Densité**

Pas de remarque particulière

- **OAP Trame Verte et Bleue (TVB)**

3. Enjeux

- Enjeux liés aux déplacements
p. 30 – Le SIEMU rejoint la commune sur l'identification des deux enjeux liés au déplacements.

4. Orientations

- Développement des liaisons douces
p.33 – Le SIEMU relève une attention particulière portée par la commune aux continuités cyclables, notamment au sein des nouveaux quartiers. Cela répond à l'objectif de favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture.

- **OAP Biodiversité**

Pas de remarque particulière (hors champs de compétence du SIEMU)

- **OAP Paysage et patrimoine naturel**

De manière générale, le SIEMU approuve les orientations de la commune sur cette thématique et précise que la recherche d'une certaine diversité paysagère et fonctionnelle ainsi que d'une connexion entre les espaces verts de la commune contribuent à créer un cadre de vie agréable pour les habitants. Cela constitue un levier important pour les inciter à investir davantage l'espace public au travers de la pratique des modes actifs et de la recherche d'espaces de loisirs à proximité immédiate des lieux d'habitation.

Dispositions générales

Règles communes à toutes les zones urbaines

➤ Les places de stationnement des voitures

Destination habitation :

Pour les logements :

p. 22 – Le rappel de l'obligation de pré-équipements des places de stationnement dans les opérations neuves ou dans les bâtiments existant est, en effet, bienvenu.

En revanche, les obligations issues de la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 pour le pré-équipement ou l'équipement des places de stationnement en infrastructures de bornes de recharge pour véhicules électriques indique bien que 100% des places doivent être pré-équipées pour les infrastructures de recharges électriques dans les bâtiments neufs accueillant des logements.

Le ratio de 20% des places pré-équipées ne s'applique qu'aux bâtiments non résidentiels.

Il conviendrait donc de préciser ou de corriger ce paragraphe.

Le tableau récapitulatif des obligations issues de la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 pour le pré-équipement ou l'équipement des places de stationnement en infrastructures de bornes de recharge pour véhicules électriques a été remis, pour information, en page 27 de la présente note.

Par ailleurs, le ratio indiqué dans le projet de règlement d'un minimum de 10 % des places de stationnement équipées de recharges pour des voitures électriques ou hybrides dans les bâtiments existants dépasse a priori les obligations légales, si nous partons du principe que les autres obligations citées ci-dessus sont en parallèle remplies.

Si tel est bien le cas, cela va bien sûr dans le sens d'une décarbonation des mobilités et le SIEMU salue cette initiative.

➤ Les places de stationnement des vélos

p. 22 – La rédaction du règlement du PLU en ce qui concerne le stationnement des vélos dans les bâtiments est en total accord avec l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments.

Cependant, il appartient à la commune, si elle le souhaite, de préconiser des règles encore plus volontaristes comme par exemple, une surface minimum du local vélo en habitat collectif (ex : 10m²), la distinction de tout autre local (poubelle ou autre), la présence de dispositifs fixes permettant l'attache du cadre ou d'une roue, une part des places à dédier à des vélos spécifiques (cargo etc.) et devant donc disposer de dimensions particulières, etc.

Dispositions applicables aux zones urbaines

ZONE UA

I - Destination des constructions, usages des sols et natures d'activités

UA I.2 - Affectation des sols et destination des constructions autorisées sous conditions

Mixité fonctionnelle et sociale

p. 30 - Ce paragraphe veille à maintenir une certaine mixité fonctionnelle au sein des zones urbaines. Le SIEMU confirme les enjeux identifiés en ce qui concerne le maintien d'un maillage de commerces, équipements et services. En effet, celui-ci doit être suffisant afin de maintenir une offre de proximité, éviter le zoning et ainsi limiter les besoins quotidiens en déplacements motorisés. Cela est d'autant plus important si la population est amenée à augmenter.

II - Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

UA II.3 – Stationnement

p. 41-42 - Il est pertinent d'inciter à la création de places de stationnement sur l'emprise des parcelles afin de libérer l'espace public du stationnement automobile et ainsi permettre un meilleur partage de l'espace public. Toutefois, afin d'inciter à un usage effectif de ces places privées, cette mesure doit nécessairement s'accompagner de la mise en place d'une réglementation du stationnement sur voirie (stationnement payant ou zone bleue) et d'un contrôle régulier de son respect.

Le principe de la mutualisation du stationnement peut en effet s'effectuer par le prisme de la localisation à proximité (200 m maximum) mais également des différentes fonctions urbaines (besoin en stationnement de jours ou de nuit). Il est intéressant que cela ait été rappelé dans le règlement, de même que la volonté de pré-équiper ou d'équiper les places de stationnement pour des voitures électriques ou hybrides.

A ce propos et comme évoqué plus haut dans la présente note, les obligations issues de la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 pour le pré-équipement ou l'équipement des places de stationnement en infrastructures de bornes de recharge pour véhicules électriques indique bien que 100% des places doivent être pré-équipées pour les infrastructures de recharges électriques dans les bâtiments neufs accueillant des logements.

Le ratio de 20% des places pré-équipées ne s'applique qu'aux bâtiments non résidentiels.

Il conviendrait donc de préciser ou de corriger ce paragraphe.

Par ailleurs, le ratio indiqué dans le projet de règlement d'un minimum de 10 % des places de stationnement équipées de recharges pour des voitures électriques ou hybrides dans les bâtiments existants dépasse a priori les obligations légales, si nous partons du principe que les autres obligations citées ci-dessus sont en parallèle remplies.

Si tel est bien le cas, cela va bien sûr dans le sens d'une décarbonation des mobilités et le SIEMU salue cette initiative.

Concernant les ratios du nombre de places de stationnement à créer pour les logements, le calcul effectué est en accord avec les prescriptions d'IDFM.

En revanche, il mériterait d'être précisé que la phrase : « *Le PDUIF prévoit la prescription suivante : à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurant (les gares, les stations de tramway et de T Zen), il ne pourra être construit plus d'une place pour 45 m² de surface de plancher (SDP).* » concerne les bureaux.

➤ **Stationnement des véhicules motorisés**

Logement

p. 42 – Il est difficile de se prononcer sur la conformité du nombre de places de stationnement par taille de logement indiqué en p. 39 du règlement sans un récapitulatif détaillé de la programmation à venir. Toutefois, nous avons bien constaté l'alignement des plus grands logements (T5) sur 2 places de stationnement, comme pour les T4, au lieu de 3 places dans la version précédente.

Aussi, si nous nous référons au tableau INSEE exposé p. 26 du Rapport de présentation – Partie 1 en y appliquant les ratios indiqués ici, nous arriverions à une moyenne de 1,78 places par logement.

Le ratio moyen de 2,1 places par logement prescrites par le PDUIF serait donc a priori respecté avec une extrapolation basée sur la typologie actuelle des logements sur Saint-Thibault-des-Vignes.

Nous avons, par ailleurs, bien noté que la commune souhaitait créer davantage de logements de petite taille afin de compléter l'offre actuelle très orientée vers les grands logements. Aussi, nous avons bon espoir que la programmation des OAP et des autres futures constructions ne viendront pas dépasser le ratio prescrit par le PDUIF.

Bureaux

p.42 - Après vérification, la norme concernant les bureaux n'est pas conforme au PDUIF.

En effet, celui-ci indique qu'à plus de 500 m d'une gare, il doit être créé 1 place minimum par tranche de 55 m² de SdP. Il s'agit d'une norme plancher : le PLU ne peut pas exiger davantage mais laisse la possibilité aux constructeurs d'aller au-delà si nécessaire. C'est un minimum exigé pour les contraindre à construire suffisamment de places dans des zones peu ou mal desservies par les transports.

Il faudrait donc ramener le ratio indiqué par la commune d'1 place pour 100m² à 1 place pour 55m².

➤ **Stationnement des vélos**

p.42 - Comme indiqué plus haut, la rédaction du règlement du PLU en ce qui concerne le stationnement des vélos dans les bâtiments est en total accord avec l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments.

Cependant, il appartient à la commune, si elle le souhaite, de préconiser des règles encore plus volontaristes comme par exemple, une surface minimum du local vélo en habitat collectif (ex : 10m²), la distinction de tout autre local (poubelle ou autre), la présence de dispositifs fixes permettant l'attache du cadre ou d'une roue, une part des places à dédier à des vélos spécifiques (cargo etc.) et devant donc disposer de dimensions particulières, etc.

ZONE UB

I - DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITE

UB I.2 - Affectation des sols et destination des constructions autorisées sous Conditions

Mixité fonctionnelle et sociale

p. 46 - Ce paragraphe veille à maintenir une certaine mixité fonctionnelle au sein des zones urbaines. Le SIEMU confirme les enjeux identifiés en ce qui concerne le maintien d'un maillage de commerces, équipements et services. En effet, celui-ci doit être suffisant afin de maintenir une offre de proximité, éviter le zoning et ainsi limiter les besoins quotidiens en déplacements motorisés. Cela est d'autant plus important si la population est amenée à augmenter.

II - CARACTERISTIQUES URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

UB II.3 – Stationnement

p. 55 - Il est pertinent d'inciter à la création de places de stationnement sur l'emprise des parcelles afin de libérer l'espace public du stationnement automobile et ainsi permettre un meilleur partage de l'espace public. Toutefois, afin d'inciter à un usage effectif de ces places privées, cette mesure doit nécessairement s'accompagner de la mise en place d'une réglementation du stationnement sur voirie (stationnement payant ou zone bleue) et d'un contrôle régulier de son respect.

Le principe de la mutualisation du stationnement peut en effet s'effectuer par le prisme de la localisation à proximité (200 m maximum) mais également des différentes fonctions urbaines (besoin en stationnement de jours ou de nuit). Il est intéressant que cela ait été rappelé dans le règlement, de même que la volonté de pré-équiper ou d'équiper les places de stationnement pour des voitures électriques ou hybrides.

Pour information, concernant le pré-équipement ou l'équipement des places de stationnement, cf. le tableau récapitulatif des obligations issues de la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 en annexe de la présente note p. 27.

Concernant les ratios du nombre de places de stationnement à créer pour les logements, le calcul effectué est en accord avec les prescriptions d'IDFM.

➤ Stationnement des véhicules motorisés

Logement

p. 55 – Il est difficile de se prononcer sur la conformité du nombre de places de stationnement par taille de logement indiqué en p. 39 du règlement sans un récapitulatif détaillé de la programmation à

venir. Toutefois, nous avons bien constaté l'alignement des plus grands logements (T5) sur 2 places de stationnement, comme pour les T4, au lieu de 3 places dans la version précédente. Aussi, si nous nous référons au tableau INSEE exposé p. 26 du Rapport de présentation – Partie 1 en y appliquant les ratios indiqués ici, nous arriverions à une moyenne de 1,78 places par logement. Le ratio moyen de 2,1 places par logement prescrites par le PDUIF serait donc a priori respecté avec une extrapolation basée sur la typologie actuelle des logements sur Saint-Thibault-des-Vignes. Nous avons, par ailleurs, bien noté que la commune souhaitait créer davantage de logements de petite taille afin de compléter l'offre actuelle très orientée vers les grands logements. Aussi, nous avons bon espoir que la programmation des OAP et des autres futures constructions ne viendront pas dépasser le ratio prescrit par le PDUIF.

Bureaux

p.55 - Après vérification, la norme concernant les bureaux n'est pas conforme au PDUIF. En effet, celui-ci indique qu'à plus de 500 m d'une gare, il doit être créé 1 place minimum par tranche de 55 m² de SdP. Il s'agit d'une norme plancher : le PLU ne peut pas exiger davantage mais laisse la possibilité aux constructeurs d'aller au-delà si nécessaire. C'est un minimum exigé pour les contraindre à construire suffisamment de places dans des zones peu ou mal desservies par les transports. Il faudrait donc ramener le ratio indiqué par la commune d'1 place pour 100m² à 1 place pour 55m².

ZONE UC

II - CARACTERISTIQUES URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

UC II.3 – Stationnement

p. 67 - Il est pertinent d'inciter à la création de places de stationnement sur l'emprise des parcelles afin de libérer l'espace public du stationnement automobile et ainsi permettre un meilleur partage de l'espace public. Toutefois, afin d'inciter à un usage effectif de ces places privées, cette mesure doit nécessairement s'accompagner de la mise en place d'une réglementation du stationnement sur voirie (stationnement payant ou zone bleue) et d'un contrôle régulier de son respect.

Le principe de la mutualisation du stationnement peut en effet s'effectuer par le prisme de la localisation à proximité (200 m maximum) mais également des différentes fonctions urbaines (besoin en stationnement de jours ou de nuit). Il est intéressant que cela ait été rappelé dans le règlement, de même que la volonté de pré-équiper ou d'équiper les places de stationnement pour des voitures électriques ou hybrides.

Pour information, concernant le pré-équipement ou l'équipement des places de stationnement, cf. le tableau récapitulatif des obligations issues de la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 en annexe de la présente note p. 27.

Concernant les ratios du nombre de places de stationnement à créer pour les logements, le calcul effectué est en accord avec les prescriptions d'IDFM.

➤ Stationnement des véhicules motorisés

Logement

p. 67 – Il est difficile de se prononcer sur la conformité du nombre de places de stationnement par taille de logement indiqué en p. 39 du règlement sans un récapitulatif détaillé de la programmation à venir. Toutefois, nous avons bien constaté l'alignement des plus grands logements (T5) sur 2 places de stationnement, comme pour les T4, au lieu de 3 places dans la version précédente.

Aussi, si nous nous référons au tableau INSEE exposé p. 26 du Rapport de présentation – Partie 1 en y appliquant les ratios indiqués ici, nous arriverions à une moyenne de 1,78 places par logement.

Le ratio moyen de 2,1 places par logement prescrites par le PDUIF serait donc a priori respecté avec une extrapolation basée sur la typologie actuelle des logements sur Saint-Thibault-des-Vignes.

Nous avons, par ailleurs, bien noté que la commune souhaitait créer davantage de logements de petite taille afin de compléter l'offre actuelle très orientée vers les grands logements. Aussi, nous avons bon espoir que la programmation des OAP et des autres futures constructions ne viendront pas dépasser le ratio prescrit par le PDUIF.

Bureaux

Après vérification, la norme concernant les bureaux n'est pas conforme au PDUIF.

En effet, celui-ci indique qu'à plus de 500 m d'une gare, il doit être créé 1 place minimum par tranche de 55 m² de SdP. Il s'agit d'une norme plancher : le PLU ne peut pas exiger davantage mais laisse la possibilité aux constructeurs d'aller au-delà si nécessaire. C'est un minimum exigé pour les contraindre à construire suffisamment de places dans des zones peu ou mal desservies par les transports.

Il faudrait donc ramener le ratio indiqué par la commune d'1 place pour 100m² à 1 place pour 55m².

ZONE UD

I - DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITE

UD I.2 - Affectation des sols et destination des constructions autorisées sous conditions

Mixité fonctionnelle et sociale

p. 74-75 - Ce paragraphe veille à maintenir une certaine mixité fonctionnelle au sein des zones urbaines.

Le SIEMU confirme les enjeux identifiés en ce qui concerne le maintien d'un maillage de commerces, équipements et services. En effet, celui-ci doit être suffisant afin de maintenir une offre de proximité, éviter le zoning et ainsi limiter les besoins quotidiens en déplacements motorisés. Cela est d'autant plus important si la population est amenée à augmenter.

II - CARACTERISTIQUES URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

UD II.3 – Stationnement

p. 82 - Il est pertinent d'inciter à la création de places de stationnement sur l'emprise des parcelles afin de libérer l'espace public du stationnement automobile et ainsi permettre un meilleur partage de l'espace public. Toutefois, afin d'inciter à un usage effectif de ces places privées, cette mesure doit nécessairement s'accompagner de la mise en place d'une réglementation du stationnement sur voirie (stationnement payant ou zone bleue) et d'un contrôle régulier de son respect.

Le principe de la mutualisation du stationnement peut en effet s'effectuer par le prisme de la localisation à proximité (200 m maximum) mais également des différentes fonctions urbaines (besoin en stationnement de jours ou de nuit). Il est intéressant que cela ait été rappelé dans le règlement, de même que la volonté de pré-équiper ou d'équiper les places de stationnement pour des voitures électriques ou hybrides.

Pour information, concernant le pré-équipement ou l'équipement des places de stationnement, cf. le tableau récapitulatif des obligations issues de la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 en annexe de la présente note p. 27.

Concernant les ratios du nombre de places de stationnement à créer pour les logements, le calcul effectué est en accord avec les prescriptions d'IDFM.

➤ Stationnement des véhicules motorisés

Logement

p. 82 – Il est difficile de se prononcer sur la conformité du nombre de places de stationnement par taille de logement indiqué en p. 39 du règlement sans un récapitulatif détaillé de la programmation à venir. Toutefois, nous avons bien constaté l'alignement des plus grands logements (T5) sur 2 places de stationnement, comme pour les T4, au lieu de 3 places dans la version précédente.

Aussi, si nous nous référons au tableau INSEE exposé p. 26 du Rapport de présentation – Partie 1 en y appliquant les ratios indiqués ici, nous arriverions à une moyenne de 1,78 places par logement.

Le ratio moyen de 2,1 places par logement prescrites par le PDUIF serait donc a priori respecté avec une extrapolation basée sur la typologie actuelle des logements sur Saint-Thibault-des-Vignes.

Nous avons, par ailleurs, bien noté que la commune souhaitait créer davantage de logements de petite taille afin de compléter l'offre actuelle très orientée vers les grands logements. Aussi, nous avons bon espoir que la programmation des OAP et des autres futures constructions ne viendront pas dépasser le ratio prescrit par le PDUIF.

Bureaux

Après vérification, la norme concernant les bureaux n'est pas conforme au PDUIF.

En effet, celui-ci indique qu'à plus de 500 m d'une gare, il doit être créé 1 place minimum par tranche de 55 m² de SdP. Il s'agit d'une norme plancher : le PLU ne peut pas exiger davantage mais laisse la possibilité aux constructeurs d'aller au-delà si nécessaire. C'est un minimum exigé pour les contraindre à construire suffisamment de places dans des zones peu ou mal desservies par les transports.

Il faudrait donc ramener le ratio indiqué par la commune d'1 place pour 100m² à 1 place pour 55m².

ZONE UE

II - CARACTERISTIQUES URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

UE II.3 – Stationnement

p. 95 - Il est intéressant que la volonté d'équiper les places de stationnement pour des voitures électriques ou hybrides ait été rappelée.

Pour information, concernant le pré-équipement ou l'équipement des places de stationnement, cf. le tableau récapitulatif des obligations issues de la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 en annexe de la présente note.

➤ Stationnement des véhicules motorisés

Bureaux

p. 95 - Après vérification, la norme concernant les bureaux n'est pas conforme au PDUIF.

En effet, celui-ci indique qu'à plus de 500 m d'une gare, il doit être créé 1 place minimum par tranche de 55 m² de SdP. Il s'agit d'une norme plancher : le PLU ne peut pas exiger davantage mais laisse la possibilité aux constructeurs d'aller au-delà si nécessaire. C'est un minimum exigé pour les contraindre à construire suffisamment de places dans des zones peu ou mal desservies par les transports.

Il faudrait donc ramener le ratio indiqué par la commune d'1 place pour 100m² à 1 place pour 55m².

Dispositions applicables aux zones à urbaniser

ZONE 1AU

I – DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITE

1AU I.2 – Affectation des sols et destination des constructions autorisées sous conditions

Mixité fonctionnelle et sociale

p. 108 – Ce paragraphe veille à maintenir une certaine mixité fonctionnelle au sein des zones urbaines. Le SIEMU confirme les enjeux identifiés en ce qui concerne le maintien d'un maillage de commerces, équipements et services. En effet, celui-ci doit être suffisant afin de maintenir une offre de proximité et ainsi limiter les besoins quotidiens en déplacements motorisés. Cela est d'autant plus important si la population est amenée à augmenter.

II – CARACTERISTIQUES URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

1AU II.3 – Stationnement

p. 119 - Il est pertinent d'inciter à la création de places de stationnement sur l'emprise des parcelles afin de libérer l'espace public du stationnement automobile et ainsi permettre un meilleur partage de l'espace public. Toutefois, afin d'inciter à un usage effectif de ces places privées, cette mesure doit nécessairement s'accompagner de la mise en place d'une réglementation du stationnement sur voirie (stationnement payant ou zone bleue) et d'un contrôle régulier de son respect.

Le principe de la mutualisation du stationnement peut en effet s'effectuer par le prisme de la localisation à proximité (200 m maximum) mais également des différentes fonctions urbaines (besoin en stationnement de jours ou de nuit). Il est intéressant que cela ait été rappelé dans le règlement, de même que la volonté de pré-équiper ou d'équiper les places de stationnement pour des voitures électriques ou hybrides.

Pour information, concernant le pré-équipement ou l'équipement des places de stationnement, cf. le tableau récapitulatif des obligations issues de la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 en annexe de la présente note p. 27.

Concernant les ratios du nombre de places de stationnement à créer pour les logements, le calcul effectué est en accord avec les prescriptions d'IDFM.

➤ Stationnement des véhicules motorisés

Logement

p. 119 – Il est difficile de se prononcer sur la conformité du nombre de places de stationnement par taille de logement indiqué en p. 39 du règlement sans un récapitulatif détaillé de la programmation à venir.

Si nous nous référons au tableau INSEE exposé p. 26 du Rapport de présentation – Partie 1 en y appliquant les ratios indiqués ici, nous arriverions à une moyenne de 1,78 places par logement.

Le ratio moyen de 2,1 places par logement prescrites par le PDUIF serait donc a priori respecté avec une extrapolation basée sur la typologie actuelle des logements sur Saint-Thibault-des-Vignes.

Nous avons, par ailleurs, bien noté que la commune souhaitait créer davantage de logements de petite taille afin de compléter l'offre actuelle très orientée vers les grands logements. Aussi, nous avons bon espoir que la programmation des OAP et des autres futures constructions ne viendront pas dépasser le ratio prescrit par le PDUIF.

Bureaux

Après vérification, la norme concernant les bureaux n'est pas conforme au PDUIF.

En effet, celui-ci indique qu'à plus de 500 m d'une gare, il doit être créé 1 place minimum par tranche de 55 m² de SdP. Il s'agit d'une norme plancher : le PLU ne peut pas exiger davantage mais laisse la possibilité aux constructeurs d'aller au-delà si nécessaire. C'est un minimum exigé pour les contraindre à construire suffisamment de places dans des zones peu ou mal desservies par les transports.

Il faudrait donc ramener le ratio indiqué par la commune d'1 place pour 100m² à 1 place pour 55m².

Dispositions applicables à la zone agricole

ZONE A

Pas de remarque particulière du SIEMU

Dispositions applicables aux zones naturelles et forestières

ZONE N

I - DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITE

N I.2 - Affectation des sols et destination des constructions autorisées sous conditions

Dans le secteur Npe

p. 135 – Une fois de plus, le SIEMU estime intéressante la possibilité de création de stationnement pour camions et d'aires de repos des transporteurs sur ce secteur de la commune particulièrement accessible depuis le réseau autoroutier.

Ce type d'infrastructures permet de délester les autres secteurs de certains flux de camions ou du stationnement sauvage de poids lourds, notamment dans les zones d'activité économique.

Dans une optique de développement d'une logistique urbaine plus durable, il pourrait être intéressant d'autoriser l'implantation de microhubs logistiques permettant le transbordement multimodal vers des modes de livraison décarbonés depuis ce secteur.

Les camions y transfèrent leur marchandise vers des véhicules plus petits et plus écologiques. Les envois sont ensuite acheminés, par exemple, par vélos cargo jusqu'à la destination finale au cœur de la ville. Grâce à la livraison fine du dernier kilomètre, les entreprises locales et les particuliers reçoivent leurs commandes rapidement et efficacement, tout en générant moins de trafic dans la ville et en émettant moins d'émissions polluantes.

ANNEXE

Tableau récapitulatif des obligations issues de la loi LOM modifiée par l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020 pour le pré-équipement ou l'équipement des places de stationnement en infrastructures de bornes de recharge pour véhicules électriques :

			Pré-équipement*	Equipement en IRVE**	
				Jusqu'au 31/12/2024	À partir du 01/01/2025
Bâtiments neufs ou faisant l'objet d'une rénovation « importante » (Coût > 25% de la valeur totale du bâtiment (hors valeur du terrain))	Résidentiel	parcs > 10 places	100 % des places	-	
		parcs > 200 places		-	
	Non résidentiel (bâtiments tertiaires, commerces et cinémas, entreprises, service public)	parcs > 10 places	20 % minimum des places dont 2 % sont accessibles PMR (avec au moins 1 emplacement PMR)	Minimum 1 place (accessible PMR)	1 point de charge par tranche de 20 emplacements (dont au moins 1 accessible PMR), avec un minimum d'au moins 1 point de charge par parking.
		Parcs > 200 places		Minimum 2 places (dont 1 accessible PMR)	
Bâtiments existants	Résidentiel	-	-	La question de la réalisation des solutions de recharge doit obligatoirement être inscrite à l'ordre du jour des assemblées générales annuelles des copropriétaires ou « droit à la prise » individuelle.	
	Non résidentiel (bâtiments tertiaires, commerces et cinémas, entreprises, service public)	Parc > 20 places	-	-	Minimum 1 place (accessible PMR)

* raccordement, câblage adéquat, système de mesure permettant la facturation individuelle dans le cas des bâtiments résidentiels afin d'accueillir ultérieurement des points de recharge (Cf. Code de la construction et de l'habitation).

** Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (bornes de recharge)

L'article L. 113-14 du Code de la construction et de l'habitation donne deux exceptions à l'obligation de pré-équipement :

- Si le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de la rénovation ;
- Si les propriétaires des parcs de stationnement sont des petites et moyennes entreprises.