

Le Plan des mobilités en Île-de-France et les plans locaux de mobilité

Journée réseau Planification & Territoires

26 mai 2026

Déroulé de la présentation

1. **Qu'est-ce que le Plan des mobilités en Île-de-France ?**
2. **Une approche territorialisée**
3. **Des actions principalement partenariales, quelques mesures prescriptives**
4. **La déclinaison dans les plans locaux de mobilité (PLM) et l'accompagnement d'IDFM et de la Région**



1. Le Plan des mobilités 2030

Qu'est-ce que c'est ?



Les enjeux du Plan des mobilités en Île-de-France 2030

Elaboré par Île-de-France Mobilités et approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France, **le Plan des mobilités en Île-de-France est le document cadre des politiques de mobilité au niveau régional à horizon 2030**, dont il fixe les objectifs et les orientations pour l'ensemble des acteurs des mobilités, en particulier les collectivités territoriales.



Il doit permettre de :

Répondre aux **besoins de mobilité des Franciliens**

Proposer des solutions de mobilité adaptées aux **contextes territoriaux**

Assurer le **droit à la mobilité** pour tous

Orienter la **mobilité des visiteurs** vers des pratiques **plus durables**




Soutenir **une mobilité des marchandises efficace** tout en réduisant **ses impacts environnementaux**

Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie

Améliorer la **cohérence** et l'**efficacité des politiques de mobilité**



Des objectifs de mobilité fondés sur l'atteinte de cibles environnementales et de santé publique

-  **-26%** **d'émissions de gaz à effet de serre** liées aux déplacements entre 2019 et 2030 pour respecter la trajectoire de la Stratégie nationale bas carbone (atteinte de l'objectif « zéro émission nette » en 2050 - Accord de Paris 2015)
-  **0%** **de la population francilienne exposée à des dépassements des seuils réglementaires de concentrations de polluants atmosphériques** (NO₂, PM10 et PM2,5) en réduisant les émissions de polluants atmosphériques à proportion de la responsabilité des déplacements en Île-de-France
-  **-50%** **de tués et de blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France** entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029 pour se placer dans la « Vision zéro » à horizon 2050

➤ **Pour les atteindre, il est nécessaire d'actionner tous les leviers de façon ambitieuse :**

Réduction du trafic routier par le report vers d'autres modes, transition énergétique des véhicules, pour les déplacements des Franciliens et le transport de marchandises

Les objectifs de mobilité du Plan des mobilités en Île-de-France 2030

Pour la mobilité des Franciliens,

dans un contexte de diminution globale des déplacements



- 15 %



=



x 3



+ 15 %

20 % de véhicules électriques dans le parc automobile

Pour le transport de marchandises,

dans un contexte de croissance tendancielle des flux de marchandises

Réduire les flux routiers (-1,5 %)

- Report vers le ferroviaire et le fluvial, vers la cyclologistique
- Réduction des distances parcourues par les camions en optimisant les flux au sein de la région

40 % des véhicules utilitaires et 30 % des poids lourds propres

Les quatorze axes du Plan des mobilités en Île-de-France

Développer les modes alternatifs à la voiture solo

Partager la voirie et l'espace public entre les modes

Agir sur la logistique

Faire évoluer les véhicules

Changer les comportements

- AXE 1 Poursuivre le développement de **transports collectifs attractifs**
- AXE 2 Placer le **piéton au cœur** des politiques de mobilité
- AXE 3 Etablir une nouvelle **feuille de route pour l'accessibilité** de la chaîne de déplacements
- AXE 4 Conforter la **dynamique** en faveur de l'usage du **vélo**
- AXE 5 Développer les **usages partagés de la voiture**
- AXE 6 Renforcer **l'intermodalité** et la **multimodalité**
- AXE 7 Rendre **la route plus multimodale, sûre et durable**
- AXE 8 **Mieux partager la voirie urbaine**
- AXE 9 Adapter les **politiques de stationnement** aux contextes territoriaux
- AXE 10 Soutenir une **activité logistique performante et durable**
- AXE 11 Accélérer la **transition énergétique des parcs de véhicules**
- AXE 12 Coordonner une politique publique partagée en matière de **mobilité solidaire**
- AXE 13 Agir en faveur d'une **mobilité touristique plus durable**
- AXE 14 Renforcer le **management de la mobilité** pour faire évoluer les comportements



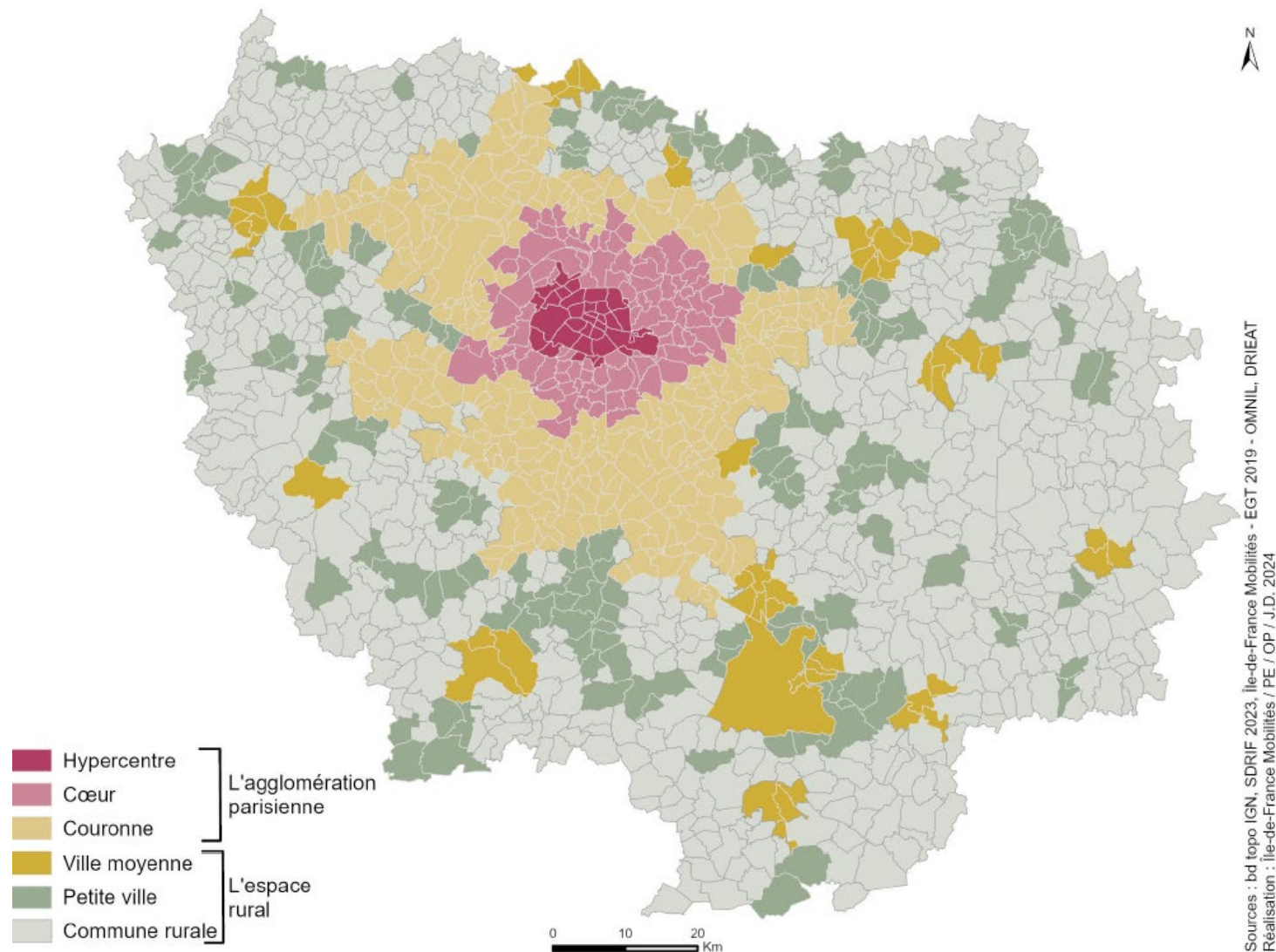
2. Une approche territorialisée



Une stratégie déclinée par territoire

Une approche fondée sur les entités territoriales du SDRIF-E

Les entités territoriales du SDRIF-E



Illustration

4.2.2 Dans le cœur de l'agglomération parisienne

La mise en service du Grand Paris Express va constituer un choc d'offre, qu'il faudra accompagner pour que la structure modale des déplacements du cœur d'agglomération se rapproche de celle de l'hypercentre. Il s'agit donc de démultiplier l'effet du Grand Paris Express en facilitant son accès à pied, à vélo et en bus, et de façon plus générale de créer des conditions attractives pour ces modes alternatifs à la voiture particulière pour tous les déplacements du quotidien.

Les leviers évoqués pour l'hypercentre, d'apaisement de la voirie, de partage de l'espace public et d'amélioration des conditions de circulation des bus restent valides dans le cœur de l'agglomération. Il est également nécessaire d'y faire une place à la logistique, en préservant des espaces dédiés et en organisant les conditions de distribution.

Pour rendre effectif le transfert modal, il convient de réguler l'usage de la voiture à mesure qu'une offre alternative de qualité émerge, notamment grâce aux politiques de stationnement. Le développement de l'autopartage permet l'accès à un véhicule pour les déplacements où il n'existe pas d'alternative.

4.2.3 Dans la couronne de l'agglomération parisienne

Il s'agit d'amplifier la baisse des déplacements en modes individuels motorisés, certes moins marquée en proportion que dans le cœur d'agglomération mais importante en volume.

Faire évoluer les pratiques de mobilité vers un moindre recours aux modes individuels motorisés requiert, outre le développement du télétravail, un effort conséquent pour rendre attractives les solutions alternatives, comparativement à la voiture individuelle : marche et vélo pour les déplacements de proximité, transports collectifs pour les déplacements en lien avec le reste de l'hypercentre et le cœur d'agglomération, usages partagés de la voiture.

Cela passe par les mêmes leviers d'apaisement et de partage de la voirie.

L'usage des transports collectifs sera aussi conforté par le fait d'orienter le développement urbain vers les transports structurants et de développer un maillage complémentaire structurant de tramway, BHNS et cars express. Il en est de même pour le vélo avec le développement d'un réseau structurant cyclable.

La régulation du stationnement et l'encouragement aux usages partagés de la voiture sont aussi des leviers importants pour opérer ce transfert modal.

4.2.5 Dans les petites villes et les communes rurales

Dans ces territoires, les déplacements resteront fortement dominés par l'usage de la voiture individuelle. Il est donc essentiel d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique des véhicules, usages plus partagés).

Il peut également être envisagé d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle lorsque c'est possible et pertinent : modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande.

Illustration

Une priorisation des actions par typologie de territoire

N°	ACTIONS	Hypercentre	Cœur	Couronne	Villes moyennes	Potites villes / communes rurales
1.1	Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience					
1.2	Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit					
1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance					
1.4	Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie					
1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses					
1.6	Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs					
1.7	Améliorer la sûreté dans les transports en commun					
1.8	Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne					
1.9	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs					
2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne					
3.1	Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération					
3.2	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs					
4.1	Développer les infrastructures cyclables					
4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo					
4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés					
5.1	Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France					
5.2	Renforcer les dispositifs d'autopartage					
6.1	Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée					
6.2	Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers					
6.3	Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle					
7.1	Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable					
7.2	Améliorer la sécurité routière					
7.3	Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral					
7.4	Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier					
7.5	Améliorer la performance environnementale du réseau routier					

Illustration

	L'action est à réaliser prioritairement sur le territoire.
	L'action est à réaliser sur le territoire.
	L'action concerne de façon marginale le territoire.
	L'action ne concerne pas le territoire.
	L'action n'est pas territorialisée.



3. Des actions principalement partenariales, quelques mesures prescriptives



Un plan pour coordonner l'action de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France

Grille de lecture des actions par maître d'ouvrage

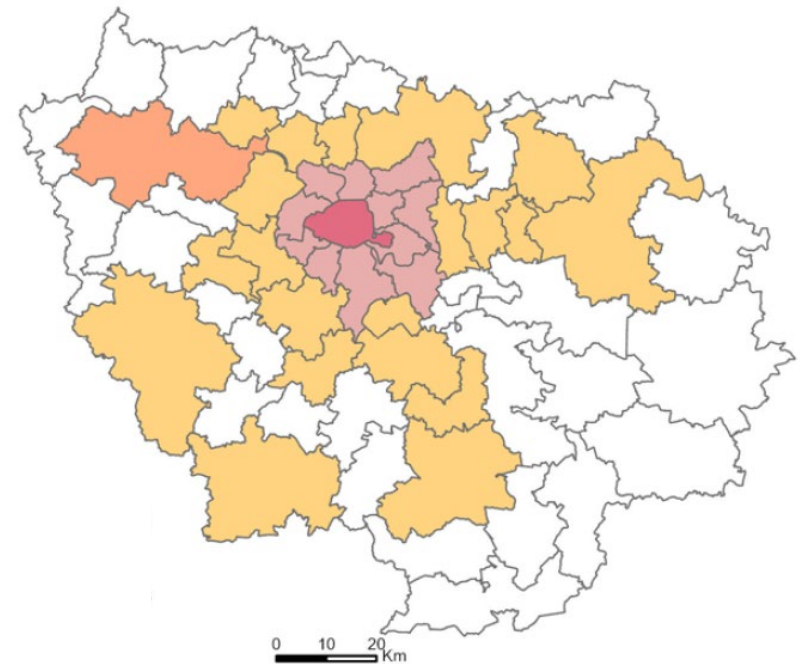
N°	ACTIONS	Île-de-France Mobilités	Région	Départements	Métropole du Grand Paris	EPCI / Communes	État	Gestionnaires d'infrastructure	Opérateurs de transport / mobilité
1.1	Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience	●	●			●		● (+SGP)	●
1.2	Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit	●						●	●
1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	●		●		●		●	●
1.4	Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie	●							●
1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses	●				●			
1.6	Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs	●						●	
1.7	Améliorer la sûreté dans les transports en commun	●				●	●	●	
1.8	Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne	●							
1.9	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs	●	●	●		●	●		
2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne			●		●			
3.1	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs	●	●	●		●			●
3.2	Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération			●		●			
4.1	Développer les infrastructures cyclables		●	●	●	●	●		
4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	●		●		●			
4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	●	●	●		●	●		
5.1	Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France	●		●		●			●
5.2	Renforcer les dispositifs d'autopartage	●			●	●			●
6.1	Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée	●		●		●		● (+SGP)	●
6.2	Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	●		●		●			
6.3	Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle	●							●

Illustration

Un plan pour coordonner l'action de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France

- **Des leviers financiers** : programmes d'action d'Île-de-France Mobilités et de la Région, Contrat de plan Etat – Région, subventions de l'Etat et des collectivités
- **Des plans locaux de mobilité**, déclinant des **actions concrètes à l'échelle locale** (aménagement de la voirie et de l'espace public, stationnement, réalisation de pistes cyclables, etc.)
- **Des prescriptions et recommandations** s'appliquant aux **documents d'urbanisme locaux**, aux décisions des autorités locales en charge de la voirie, de la circulation et du stationnement

Collectivités ayant l'obligation d'établir un plan local de mobilité (PLM)



Certaines actions relèvent entièrement d'Île-de-France Mobilités

- En particulier les actions concernant les **services de transports collectifs, la mobilité servicielle, la billettique et la tarification**
- Elles reprennent en substance les **politiques d'Île-de-France Mobilités au moment de l'approbation du plan.**
- **Par exemple** : Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie

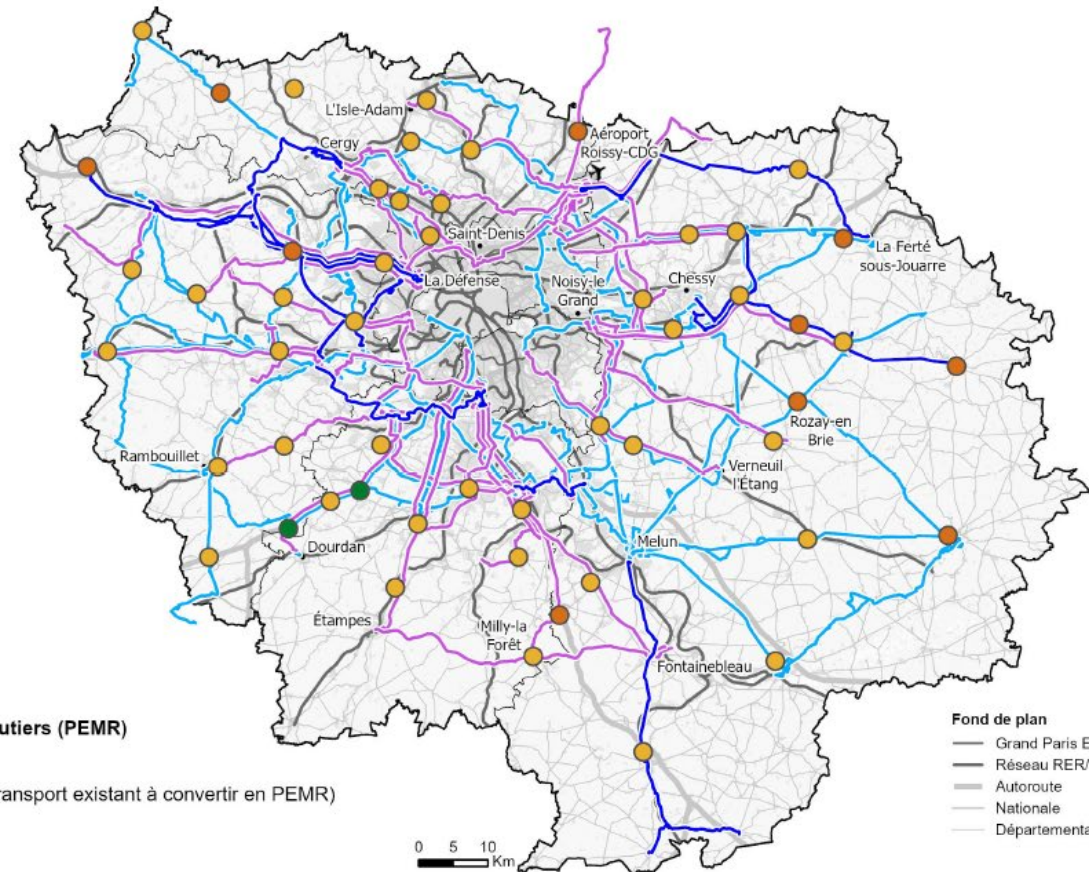
Ligne Express

- à créer
- à renforcer
- existante en 2020

Pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR)

- Existant
- Préconisé - potentiel (espace transport existant à convertir en PEMR)
- Préconisé - à créer

Lignes de cars express et pôles d'échanges multimodaux routiers



D'autres sont en lien avec les compétences d'Île-de-France Mobilités mais leur mise en œuvre relève d'autres acteurs

- **Par exemple** : Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie
- Dans un tel cas, le **Plan des mobilités constitue un support de dialogue avec les collectivités** pour coordonner les efforts vers des services plus performants.

►► PRESCRIPTIONS

Les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de tramway et des BHNS aux carrefours.

Sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, 2 sens confondus :

- 1 La réalisation d'aménagements de voirie doit intégrer la résorption des points durs de circulation bus identifiés sur l'axe concerné, sauf en cas d'impossibilité technique avérée.

Pour mettre en œuvre cette prescription, Île-de-France Mobilités doit être consultée par le gestionnaire de voirie lors de la conception de tout projet d'aménagement de voirie conduisant à modifier les conditions de circulation sur ces axes.

- 2 Les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de bus aux carrefours.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Aménagements de voirie et autres mesures d'exploitation (priorités aux feux, etc.) :
Collectivités gestionnaires de voirie, en dialogue avec les opérateurs et Île-de-France Mobilités
Contrôle des mésusages des aménagements bus en agglomération : Communes ou EPCI (au titre du pouvoir de police), Préfecture de police (pour la vidéo-verbalisation)

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités (modalités de financement détaillées dans le *Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers*), collectivités et gestionnaires de voirie

DÉCLINAISON DANS LES

- Recenser les axes prioritaires bus sur le territoire
- Identifier les points durs de circulation ainsi que leurs causes
- Définir un programme de résorption de ces points durs pour la période du PLM
- Lancer une réflexion sur l'opportunité de la mise en place de priorités aux bus pour le franchissement des carrefours
- Définir une charte de gestion des travaux pour en limiter l'impact sur les bus, réunissant l'ensemble des gestionnaires de voirie

D'autres sont co-construites avec d'autres acteurs

- **Par exemple** : la mise en accessibilité du réseau de bus

MESURE 3.1.2



Achever la mise en accessibilité des lignes de bus inscrites au SD'AP

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Mise en accessibilité des points d'arrêt :

Gestionnaires de voirie : principalement les Départements, les EPCI et les Communes

Matériel roulant : Île-de-France Mobilités

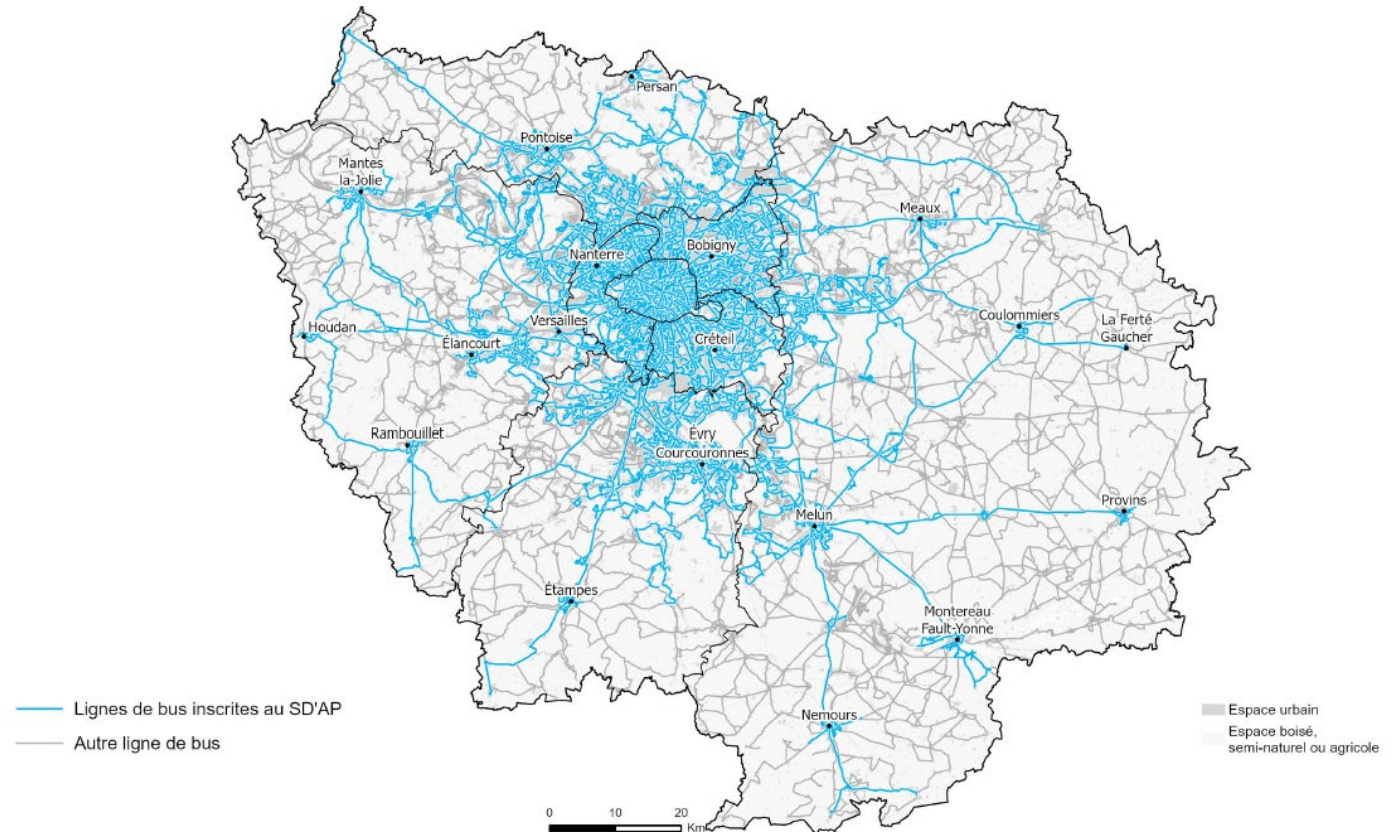
Formation du personnel : opérateurs de transport

FINANCEURS :

Communes, EPCI et Départements

Subvention pour la mise en accessibilité des points d'arrêt : Île-de-France Mobilités

Lignes de bus inscrites au SD'AP



Et de nombreuses actions relèvent entièrement d'autres acteurs

- **Par exemple** : les actions concernant la route ...

MESURE 7.4.1 Investir ponctuellement pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Gestionnaires de voirie : État, Départements

FINANCEURS :

État, Région, Départements, EPCI, Communes, autres partenaires potentiels

Projets sur le réseau magistral

A104 - Contournement Est de Roissy
RN406 - Desserte du Port de Bonneuil
Élargissement de la Francilienne entre A4 et N4
Diffuseur A6 Chilly Mazarin / Longjumeau
Aménagement de l'A6 sur la section RN104/RN37
RN19 - Passage à faune et requalification à Boissy
RN118 - Ring des Ulis
A86 - Diffuseur de Vélizy
RN10 - Enfouissement à Trappes et réaménagement du carrefour de Malmédonne
RN12-RD91 - Aménagement du diffuseur de Satory

>>>

Projets sur le réseau routier primaire

Seine-et-Marne	Yvelines (suite)	Hauts-de-Seine
Liaison routière de l'Est Francilien Barreau RN3-RD212 (ex Liaison Meaux-Roissy)	Aménagement du carrefour Pigozzi	Requalification RD7 Suresnes Saint Cloud
Contournement de Guignes	RD7 - Bretelle d'insertion sur A12	RD1 Quai de Clichy la Garenne et Quai Michelet à Levallois
Barreau A4-RD96	Liaison entre RD311 et RD321	Requalification RD914 Nanterre
Déviations de Voulx		Création nouvelle voie Avenue de la Liberté (ex BUCSO) Clichy
Réaménagement du carrefour RN2 - RD401 - Dammartin-en-Goële	RN20 - Requalification	Requalification de la RD910 entre Sèvres et Chaville
A104 - RD10p - Saint Thibault des Vignes - Giratoire Ouest	Desserte de la base aérienne 217	Requalification de la RD920 Nord entre Bourg-la-Reine et Montrouge
D 344 - Doublement entre le boulevard circulaire nord et la RD 934 (Barreau EE')	Aménagement de la liaison Centre Essonne : desserte du Val d'Essonne	
RD 345 - Doublement de la Pénétrante	Aménagement de la liaison Nord-Essonne : Franchissement de Seine Athis-Mons/Vigneux	Seine-Saint-Denis
Doublement RD231	Requalification RD36 section Châteaufort - Saclay	Voie interdépartementale / Voie Bokawoski
Contournement de Courtry	Déviations de Paray-contournement sud d'Orly	Requalification RN1
Modernisation des RD1004 et RD1036 (créneaux, aménagements de sécurité...)	Route de Monthéry	Val-de-Marne
Liaison A4 - RD1036 (ex RN36) depuis Coutevroult	RN118/RD128 : aménagement de l'échangeur de Corbeville	RD10 nouveau barreau (Altival)
Création d'un giratoire entre la RD1036 (ex RN36) et la RD235 et aménagement de celui avec la RD231 (carrefour de l'Obélisque)		Requalification RD7
		Val-d'Oise
Yvelines		Liaison Sarcelles - Bonneuil en France
Liaison RD30/RD190 - Pont à Achères		Réaménagement de la patte d'Oie d'Herblay A15/RD14/RD932/RD106
Liaison A13/RD28		Fluidification Liaison RD10-RD9
RD58 - Doublement Ponts de la Villedieu		RD14 - Déviation de La Chapelle en Vexin
Bretelle A13/RD153 - dénivellation du carrefour Fauveau		

Et de nombreuses actions relèvent entièrement d'autres acteurs

- ... le stationnement automobile ...

MESURE 9.2.1



Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie pour les voitures et les deux-roues motorisés

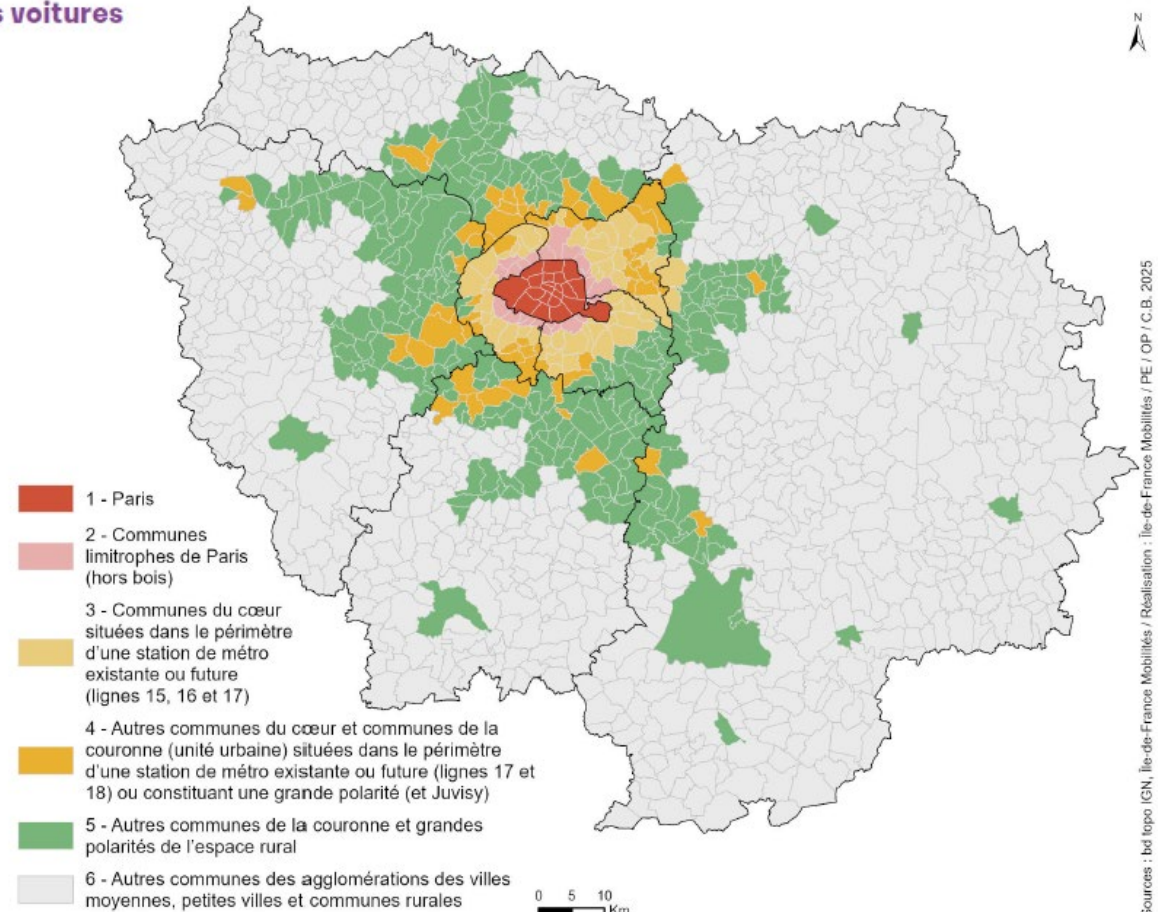
RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Communes, EPCI (dans le cas d'un transfert de la compétence)

FINANCEURS :

Financement du contrôle : Communes, EPCI (dans le cas d'un transfert de la compétence)

Zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i)



Et de nombreuses actions relèvent entièrement d'autres acteurs

- ...toutes les actions concernant la logistique...

MESURE 10.1.3



Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification

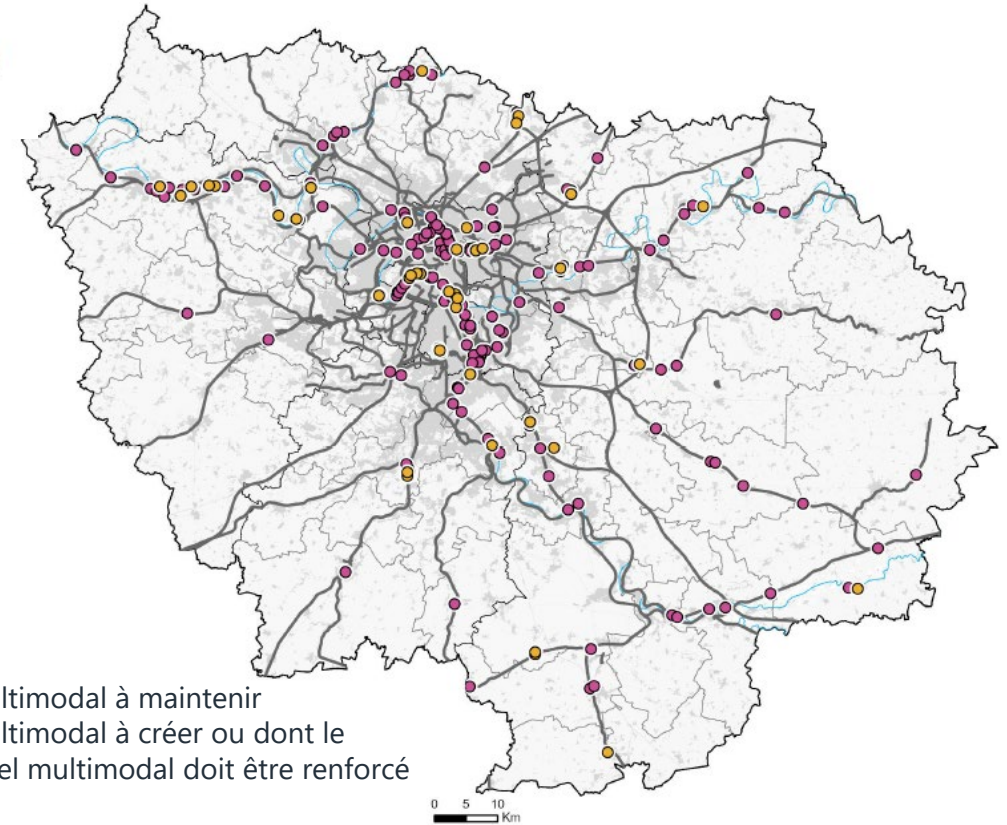
RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

EPCI, Communes, État, HAROPA Port, VNF, SNCF Réseau

FINANCEURS :

EPCI, Communes, Région (soutien à l'amélioration de la desserte des zones logistiques), État et Région (CPER)

Sites logistiques multimodaux à préserver en Île-de-France
(existants et potentiels)



- Site multimodal à maintenir
- Site multimodal à créer ou dont le potentiel multimodal doit être renforcé

Et de nombreuses actions relèvent entièrement d'autres acteurs

- ...ou encore les bornes de recharge électrique

MESURE 11.1.1



Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public

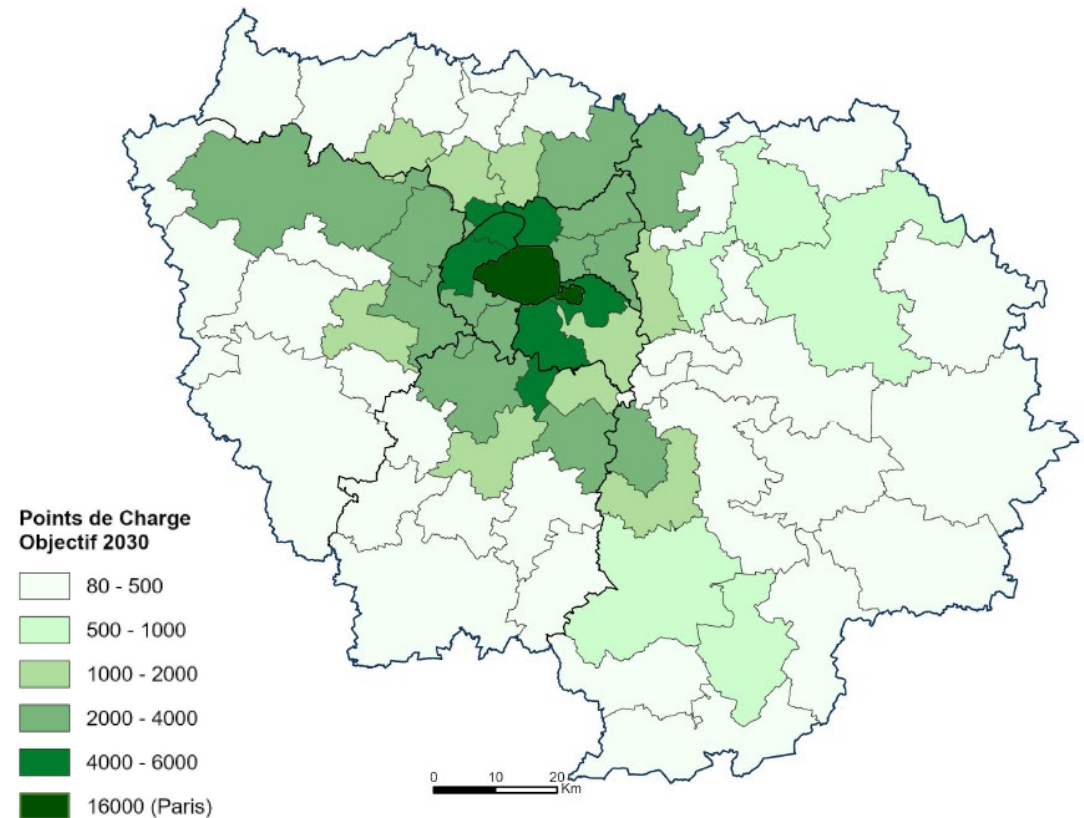
RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Maîtrise d'ouvrage de réseaux d'IRVE :
Communes, EPCI, Syndicats d'énergie

FINANCEURS :

Région (subventions), Communes, EPCI,
Syndicats d'énergie

Nombre cible de points de charge à l'horizon 2030 par EPCI (équivalents 24kW)



Certaines actions ont un caractère prescriptif (obligatoire)

Des **prescriptions peuvent être définies dans le Plan des mobilités** quant aux :

- **Documents d'urbanisme** (SCoT et PLU)
- Décisions des **autorités en charge de la voirie** et de la **police de la circulation** ayant des effets sur les déplacements en Île-de-France
- Actes pris au titre du pouvoir de la **police du stationnement** et les actions de **gestion du domaine public routier** (compatibilité avec les mesures d'organisation du stationnement du Plan)

Le Plan des mobilités comprend 5 mesures prescriptives :

- les **normes de stationnement voiture** dans les PLU pour les constructions neuves de **bureaux**
- les **normes de stationnement vélo** dans les PLU pour les constructions neuves
- le **nombre de places de stationnement vélo dans l'espace public**
- la **priorité aux tramways, aux lignes de BHNS et aux lignes de bus sur les axes empruntés par plus de 300 bus par jour** (2 sens confondus) dans la gestion des carrefours
- l'intégration de la **résorption des points durs de circulation bus lors de la réalisation d'aménagements de voirie** sur les axes empruntés par plus de 300 bus par jour (2 sens confondus), sauf en cas d'impossibilité technique avérée. Ceci implique la consultation d'Île-de-France Mobilités lors de la conception de tout projet d'aménagement de voirie conduisant à modifier les conditions de circulation sur ces axes.

Un suivi et une animation en continu du plan

- ✓ Organisation d'un **COPIL** avec les élus des EPCI et Départements, la Région, l'Etat, les représentants des associations d'utilisateurs des services de mobilités, etc.
- ✓ Organisation d'**Assises des mobilités en Île-de-France** pour réunir l'ensemble des acteurs des mobilités au niveau régional (techniciens et élus)
Et de **Trophées de la mobilité** pour récompenser des réalisations particulièrement exemplaires (selon les années)
- ✓ Suivi de la mise en œuvre du plan en continu : élaboration d'un tableau de bord d'indicateurs couvrant tous les axes, recueil régulier des données et publication régulière des résultats
Veille continue des réalisations, bonnes pratiques, nouvelles études ou guides, à partager avec les collectivités en particulier.



4. La déclinaison du Plan des mobilités en Île-de-France dans les plans locaux de mobilité

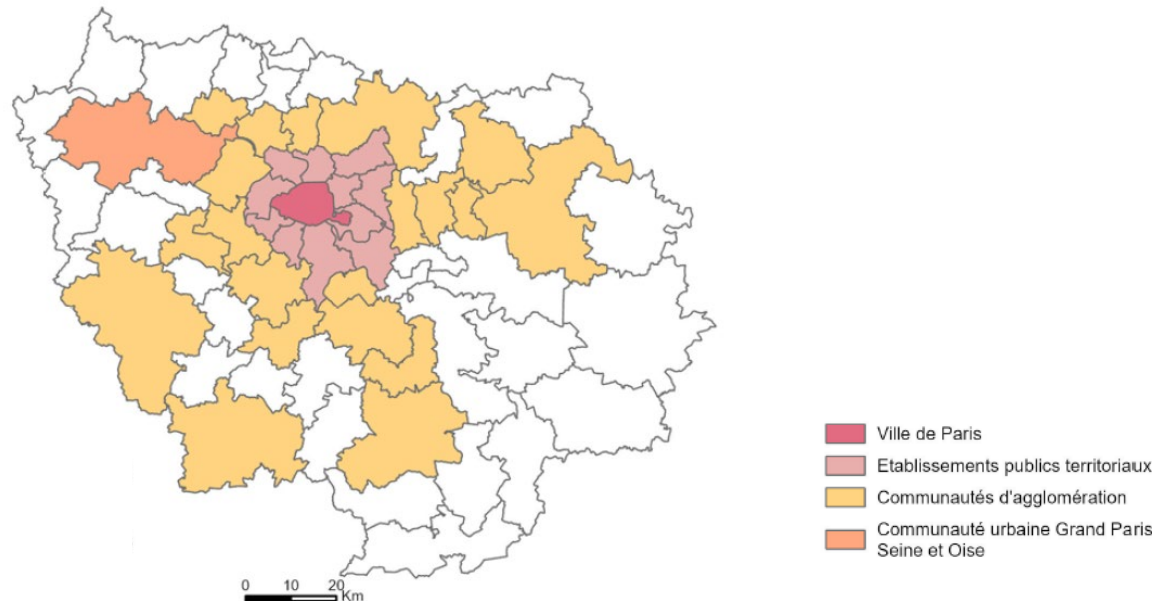


L'articulation PDMIF – PLM : une particularité francilienne

Code des transports :

- **Article L1214-30** : Le plan de mobilité de la région Ile-de-France est **complété par des plans locaux de mobilité qui en détaillent et précisent le contenu**, conformément à la présente sous-section.
- **Article L1214-31 – premier alinéa** : Le plan local de mobilité est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte. Les communautés de communes ne sont pas soumises à l'obligation d'élaborer un plan local de mobilité.

Collectivités ayant l'obligation d'établir un plan local de mobilité (PLM)



***Nota bene** : si une communauté de commune décide d'engager l'élaboration d'un PLM, elle doit suivre la même procédure administrative que les EPCI à PLM obligatoire*

Le PLM comme plan d'action partenarial avant tout

- Les PLM ont donc pour vocation première de **décliner les actions du plan de mobilité régional au niveau opérationnel** à l'échelle locale (intercommunale), dont la définition s'est appuyée sur l'atteinte d'objectifs environnementaux ambitieux, et qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale
- De **nombreuses parties prenantes** doivent être associées à leur élaboration avec un enjeu important de **prises d'engagements concertés**.

Parties prenantes du PLM (liste pouvant être complétée à l'initiative du porteur du PLM)

	Pilote	Acteurs associés	Partenaires consultés à leur demande
Acteurs	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI ou syndicat mixte 	<ul style="list-style-type: none"> • Communes • Métropole du Grand Paris (sur son territoire) • Départements • Région • Île-de-France Mobilités • Services de l'État • Gestionnaires d'infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan • Le cas échéant : collectivités limitrophes, Parc naturel régional, organismes maîtres d'ouvrage potentiels d'actions du plan 	<ul style="list-style-type: none"> • Représentants des professions et des usagers des transports • Chambres consulaires • Associations agréées de protection de l'environnement
Instances		<ul style="list-style-type: none"> • Comité de pilotage (élus) • Comité technique 	<ul style="list-style-type: none"> • Comité des partenaires (mis en place à l'appréciation du porteur du PLM)

- Leur valeur tient principalement à la **qualité de leur plan d'action** et à la capacité de la structure porteuse du PLM à **assurer l'animation et le suivi de sa mise en œuvre** pour garantir des résultats concrets.

Le volet socle des actions à décliner

Volet socle obligatoire pour la Ville de Paris et les EPCI hors communautés de communes

5 grands leviers d'action	11 AXES	20 ACTIONS
I Développer les modes alternatifs à la voiture solo	Poursuivre le développement des transports collectifs : l'attractivité du bus	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
	Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements	3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération 3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs (bus)
	Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	4.1 Développer les infrastructures cyclables 4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo 4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
II Partager la voirie et l'espace public entre les modes	Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée. <i>La question du rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux routiers (6.2) peut également être traitée dans le PLM, si le territoire en est doté.</i>
	Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	7.2 Améliorer la sécurité routière
	Mieux partager la voirie urbaine	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain 8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
	Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale 9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable 9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé
III Optimiser la logistique urbaine	Soutenir une activité logistique performante et durable	10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique 10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
IV Faire évoluer les parcs	Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
V Changer les comportements	Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables
		14.2 Développer l'écomobilité scolaire
		14.3 Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés

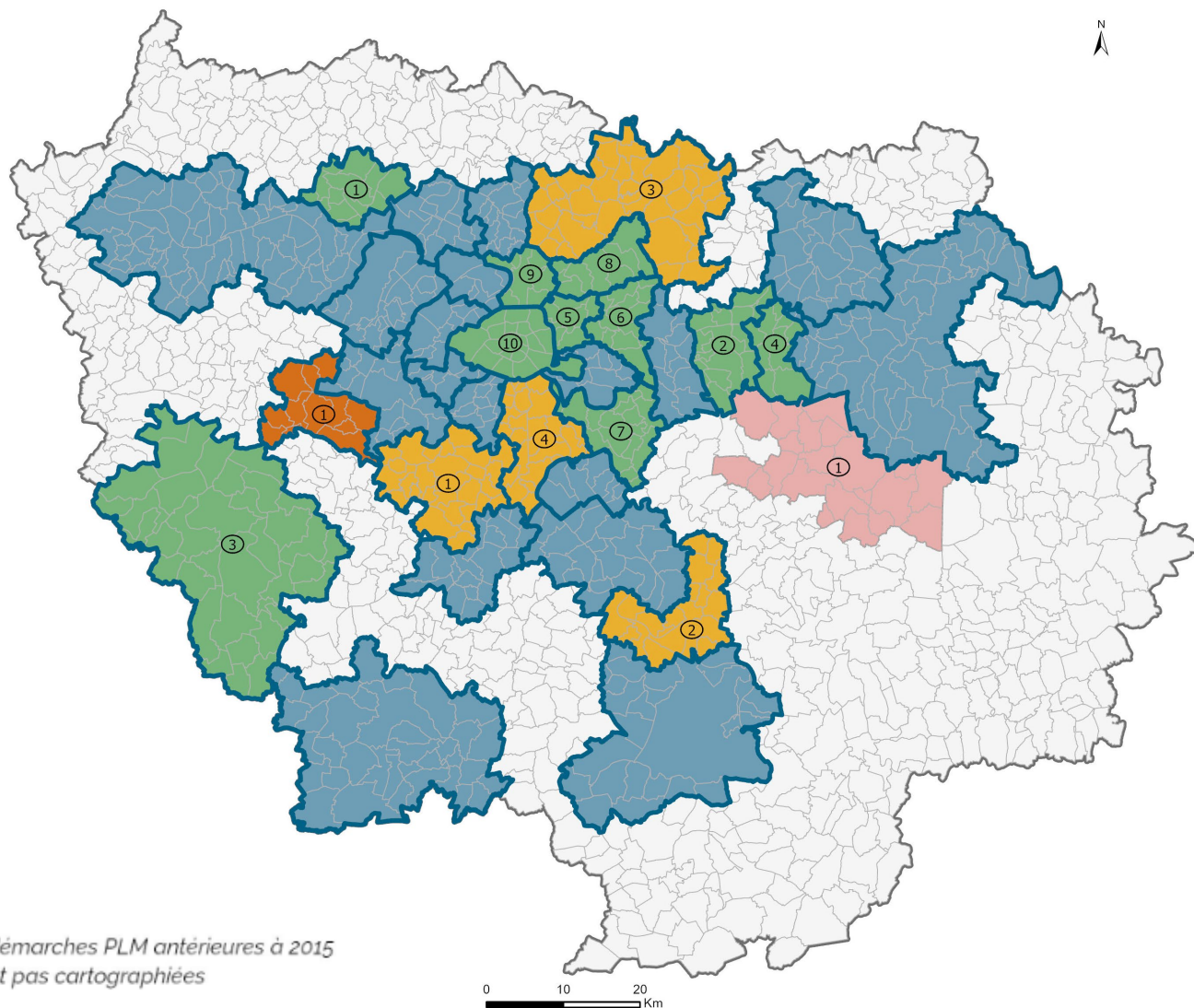
L'accompagnement des PLM par Île-de-France Mobilités

- Définition du « **Volet socle** » du plan régional : actions à préciser au niveau local, en fonction du type de territoire (PLM obligatoire ou non)
- Pour chacune des actions concernées, des **orientations sur la manière de les préciser et de les détailler dans les PLM ont été intégrées dans les fiches actions.**
- Île-de-France Mobilités accompagne toutes les intercommunalités dans l'élaboration de leur plan local de mobilité en leur apportant un **soutien méthodologique continu**, depuis l'initiation du projet de PLM jusqu'à son approbation.
*Rédaction d'un **guide technique** et organisation de webinaires en cours*
Soutien financier de la Région et d'IDFM via des subventions aux études d'élaboration d'un PLM en cas de recours à une prestation externalisée.

Des PLM en cours d'élaboration : Communauté Paris Saclay, EPT Grand Orly Seine Bièvre, CA Saint Quentin en Yvelines, CA Roissy Pays de France, CA Melun Val de Seine

Approuvés récemment ou sous peu : EPT Est Ensemble, EPT Plaine Commune, Ville de Paris, CA Cergy Pontoise, EPT Grand Paris Grand Est

Etat d'avancement des plans locaux de mobilité en Île-de-France (avril 2026)



■ PLM approuvé entre 2021 et 2025

- ① CA Cergy-Pontoise
- ② CA Marne et Gondoire
- ③ CA Rambouillet Territoires
- ④ CA Val d'Europe Agglomération
- ⑤ EPT Est Ensemble
- ⑥ EPT Grand Paris Grand Est
- ⑦ EPT Grand Paris Sud Est Avenir
- ⑧ EPT Paris Terres d'Envol
- ⑨ EPT Plaine Commune
- ⑩ Ville de Paris

■ PLM en cours d'élaboration

- ① CA Communauté Paris-Saclay
- ② CA Melun Val-de-Seine
- ③ CA Roissy Pays de France
- ④ EPT Grand-Orly Seine Bièvre

■ PLM en cours de révision

- ① CA Saint-Quentin-en-Yvelines

■ Autre démarche de mobilité engagée depuis 2021


- ① CC Val Briard



□ EPCI à PLM obligatoire

■ Pas de démarche PLM engagée

* Les démarches PLM antérieures à 2015 ne sont pas cartographiées

Illustration sur une mesure à décliner



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



Merci !

Retrouvez-nous sur nos réseaux

