

# NOTE CONCERNANT LE PDMIF

Le Conseil Régional d'Ile de France a engagé, dès 2022, la révision du Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) de 2014.

Cette démarche a donné lieu à la création d'un projet de Plan des Mobilités d'Ile-de-France (PDMIF), arrêté le 27 mars 2024, et transmis à la CCPH pour avis le 10 juin 2024.

Le PDMIF fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030.

En premier lieu, il est à noter que les enjeux de mobilité liés aux territoires ruraux sont bien identifiés dans le document, et des objectifs spécifiques à ces territoires sont définis. Pour ces secteurs peu denses, les solutions alternatives à la voiture individuelle comme les modes actifs, l'accès aux transports en commun, ainsi que le transport à la demande sont notamment mis en avant. Ces préconisations sont tout à fait cohérentes avec les ambitions de la CCPH en matière de mobilité.

Le plan d'action recouvre l'ensemble des thématiques liées à la mobilité. Les actions y sont déclinées en mesures concrètes, dont certaines contiennent des préconisations, tantôt techniques, tant organisationnelles, permettant aux collectivités de se saisir des sujets.

Par ailleurs, la stratégie a été déclinée de manière différenciée selon les typologies de territoire (entités définies par le SDRIF-E). Ainsi, pour chaque type de territoire sont définies des actions à réaliser prioritairement. Cette différenciation permet de prendre en compte la diversité des territoires qui composent l'Ile de France, et permet à chacun de s'emparer des sujets qui le concerne.

Le document propose également une grille de lecture des actions par maître d'ouvrage, ce qui offre une plus grande clarté sur le rôle de chacun dans la mise en œuvre de ce projet.

De nombreuses préconisations sont faites à destination des SCoT et des PLM, qui sont présentés comme des outils de mise en œuvre du PDMIF à l'échelle locale. La CCPH envisage justement d'élaborer un Plan de Mobilité Inter-Entreprises (action M3-10 du PCAET). Le PDMIF contient de nombreuses recommandations qui pourraient être intégrées dans ce projet et permettraient de l'enrichir.

Sur le sujet des mobilités douces, il est rappelé l'importance de développer l'usage du vélo. Dans les zones moins denses, la priorité est de réaliser une infrastructure desservant les pôles d'intérêt locaux avec des aménagements à la fois continus, lisibles et sécurisants. Cela conforte la CCPH dans sa politique cyclable, qui met l'accent sur des itinéraires continus et sécurisés, avec comme priorité les pôles tels que les gares et les collèges.

Avec seulement 5 actions à portée prescriptive, le PDMIF est un document peu contraignant pour les collectivités locales. Ces actions concernent des mesures à prendre en compte dans les documents d'urbanisme pour :

- Permettre le développement des réseaux de surface et en améliorer la performance ;
- Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo ;
- Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé.

Ces mesures peuvent facilement être prises en compte dans les différents projets, notamment celles qui concernent le stationnement vélo, qui est déjà un axe prévu dans le schéma directeur cyclable de la CCPH.

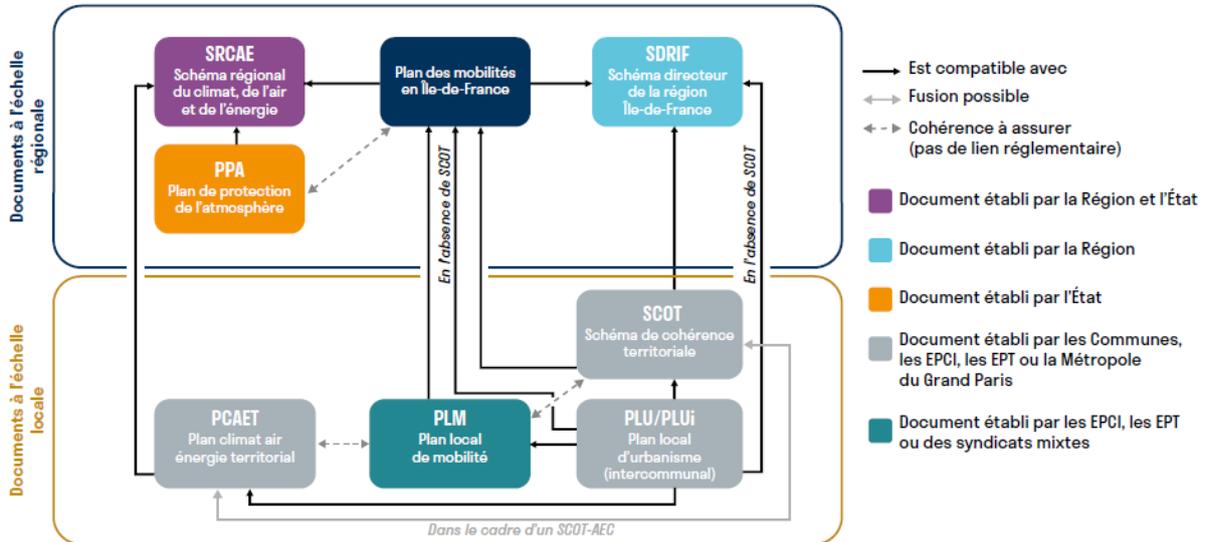
Enfin, concernant la mise en œuvre du programme d'action, des aides financières sont identifiées pour un grand nombre d'actions. Néanmoins, bien que le document soit peu prescriptif, les mesures concernant les EPCI sont nombreuses et leur mise en œuvre, bien qu'optionnelle, peut représenter un budget non négligeable pour les collectivités. Des propositions de financement seront nécessaires pour se donner les moyens de réaliser le programme du PDMIF, à toutes les échelles.

En conclusion, le projet de PDMIF semble avoir bien cerné les enjeux spécifiques aux différents territoires régionaux, et les actions qu'il développe concourent à la réalisation des objectifs énoncés dans le document.

# SYNTHESE DU PMIF

## PREAMBULE

Les SCoT et PLU doivent être compatibles avec le PDMIF.



Source : Île-de-France Mobilités, au 8 novembre 2023

Le PDMIF s'impose aux documents d'urbanisme locaux dans un rapport de compatibilité, afin d'en assurer la bonne mise en œuvre dans le respect des spécificités locales.

En termes d'articulation des planifications, le PDMIF s'impose directement aux schémas de cohérence territoriale (SCoT), qui doivent lui être compatibles. En l'absence de SCoT, la compatibilité avec le Plan des mobilités doit être assurée par les plans locaux d'urbanisme (PLU(i)), les documents en tenant lieu et les cartes communales.

## ENJEUX

- Prendre en compte l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens
- Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens
- Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux : **pour les territoires moins denses ou ruraux, il est essentiel de soutenir la transition énergétique du parc automobile, en particulier pour les ménages les plus modestes. Il s'agit également de renforcer l'accès et le rabattement vers les lignes structurantes ferroviaires et les cars express, en tirant parti de la flexibilité offerte par le transport à la demande (TàD). Enfin, il convient de promouvoir le développement des modes actifs, notamment pour les courtes distances, par des aménagements cyclables et des mesures de pacification.**
- Assurer le droit à la mobilité pour tous
- Soutenir une mobilité des marchandises efficace tout en réduisant ses impacts environnementaux
- Orienter la mobilité des visiteurs vers des pratiques plus durables
- Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie
- Améliorer la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité

# OBJECTIFS

## 1) LES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES

### ***Améliorer la qualité de l'air***

Respecter les valeurs limites réglementaires de concentration en vigueur en France. C'est déjà le cas pour les particules PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub> en 2022, mais pas pour le dioxyde d'azote.

Respecter les seuils intermédiaires recommandés par l'OMS à moyen terme. Ces seuils sont inférieurs aux normes européennes actuelles.

### ***Réduire les émissions de gaz à effet de serre***

Réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports hors aérien de 25 à 30 % entre 2020 et 2030, conformément à la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

### ***Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire***

Soutenir, tout à la fois, une baisse accélérée du recours aux énergies fossiles et la sobriété énergétique des déplacements.

### ***Adapter le système de mobilité au changement climatique***

Viser une amélioration de la résilience du système de mobilité à ces aléas climatiques, en tenant compte dans la conception et la gestion des systèmes de transport, en particulier par la définition de plans d'adaptation au changement climatique intégrant les effets sur les infrastructures et sur les usagers

### ***Réduire l'exposition au bruit des transports routiers et ferroviaires***

Diminuer la part de la population exposée à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites réglementaires et respecter ces seuils sur l'ensemble du territoire à moyen terme.

À plus long terme, respecter les objectifs de qualité définis par l'OMS (qui sont inférieurs aux valeurs limites réglementaires en 2023).

### ***Améliorer la sécurité routière***

S'inscrire dans la perspective « Vision zéro » décès et blessé grave sur les routes et dans les rues en 2050, adoptée par la commission européenne en 2018.

Réduire de moitié des tués et des blessés graves entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029 sur les routes et dans les rues d'Île-de-France.

### ***Préserver la santé des Franciliens***

Encourager la pratique d'une activité physique grâce à des objectifs de développement du recours aux modes de déplacement actifs (marche et vélo),

Réduire le stress ressenti dans les transports collectifs en visant l'amélioration globale de la qualité de service (régularité), du confort et de la sûreté. Le développement de l'accessibilité des transports permet d'élargir ces effets pour toute la population.

### ***Préserver la biodiversité***

Minimiser l'impact des projets d'infrastructures et d'aménagement sur les espèces et leur milieu, minimiser la consommation des espaces naturels – conformément à la trajectoire ZAN portée par le SDRIF-E – et leur fragmentation, et favoriser la végétalisation des espaces urbains.

## 2) LES OBJECTIFS DE MOBILITE

### Objectifs pour les déplacements des Franciliens

Diminuer les déplacements en modes individuels motorisés de l'ordre de 15 % entre 2019 et 2030. Cette baisse sera notamment permise par le télétravail et par le report modal engendré par l'évolution de l'offre de transports collectifs.

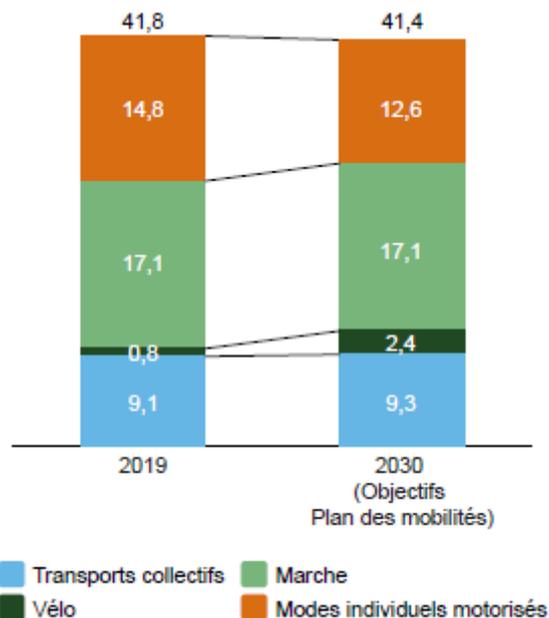
Faire croître de 2 % le nombre de déplacements en transports collectifs entre 2019 et 2030. Compte tenu de la baisse de fréquentation des transports collectifs occasionnée par la crise sanitaire, cet objectif correspond à une augmentation de l'ordre de 15 % entre 2023 et 2030.

Tripler le nombre de déplacements effectués en vélo entre 2019 et 2030.

Maintenir la marche comme mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens à l'horizon 2030.

Rééquilibrer l'accès à l'emploi et améliorer l'accessibilité des pôles économiques.

Objectifs d'évolution de l'usage des modes de déplacements quotidiens des Franciliens (en millions par jour)



Source : Île-de-France Mobilités

### Objectifs spécifiques aux territoires ruraux :

La proportion d'usage des différents modes de déplacement évoluera moins dans le territoire en dehors de l'agglomération parisienne (constitué des villes moyennes, des petites villes et des communes rurales au sens du SDRIF-E). Une baisse modérée de l'utilisation des modes individuels motorisés y sera observée sous l'impulsion du télétravail dans les communes rurales et les petites villes mais également grâce à un report modal vers les modes actifs et les transports collectifs en particulier dans les villes moyennes.

### Objectifs de transition des parcs de véhicules

	Électrique	Hybride rechargeable	(bio)GNV	Hydrogène
Voitures	20 %	10 %	-	-
Véhicules utilitaires légers	25 %	5 %	8 %	3,5 %
Poids lourds	8 %	2 %	20 %	2 %
Bus et cars publics	30 %	-	70 %	-
Deux-roues motorisés	13,5 %	-	-	-

Parts de véhicules faiblement émetteurs dans le parc circulant en Île-de-France dans le scénario objectif du PDMIF

### **Objectifs pour les flux de marchandises**

Baisse des distances parcourues pour les flux de marchandises internes à la région (-5 % de véhicules-kilomètres),

Report modal vers les modes massifiés pour les flux en échange interrégional (-13 % de véhicules-kilomètres routiers),

Report modal vers la cyclologistique pour les flux de véhicules utilitaires légers internes à la région (- 8% de véhicules-kilomètres routiers)

## **STRATEGIE ET PLAN D'ACTION**

### **GRANDS PRINCIPES AYANT GUIDÉ LA DEFINITION DE LA STRATEGIE**

#### **Concernant la mobilité des personnes :**

- proposer des solutions pour tous les Franciliens, dans toute leur diversité d'autonomie physique et économique, et pour les non-Franciliens (visiteurs réguliers, touristes occasionnels),
- s'appuyer sur tous les modes pour apporter un panel de réponses aux besoins de mobilité, tenant compte des spécificités des territoires,
- pour ce faire, renforcer l'intermodalité et la multimodalité au travers d'aménagements physiques mais également du développement de services,
- agir également sur la demande par un accompagnement à l'évolution des pratiques de mobilité auprès des Franciliens en général et de publics prioritaires.

#### **Concernant le transport de marchandises :**

- contribuer à l'amélioration de l'organisation de la logistique au travers d'une armature logistique régionale et de principes d'aménagement permettant une insertion harmonieuse et efficace dans l'espace public,
- favoriser la transition énergétique des flottes de véhicules de la filière logistique.

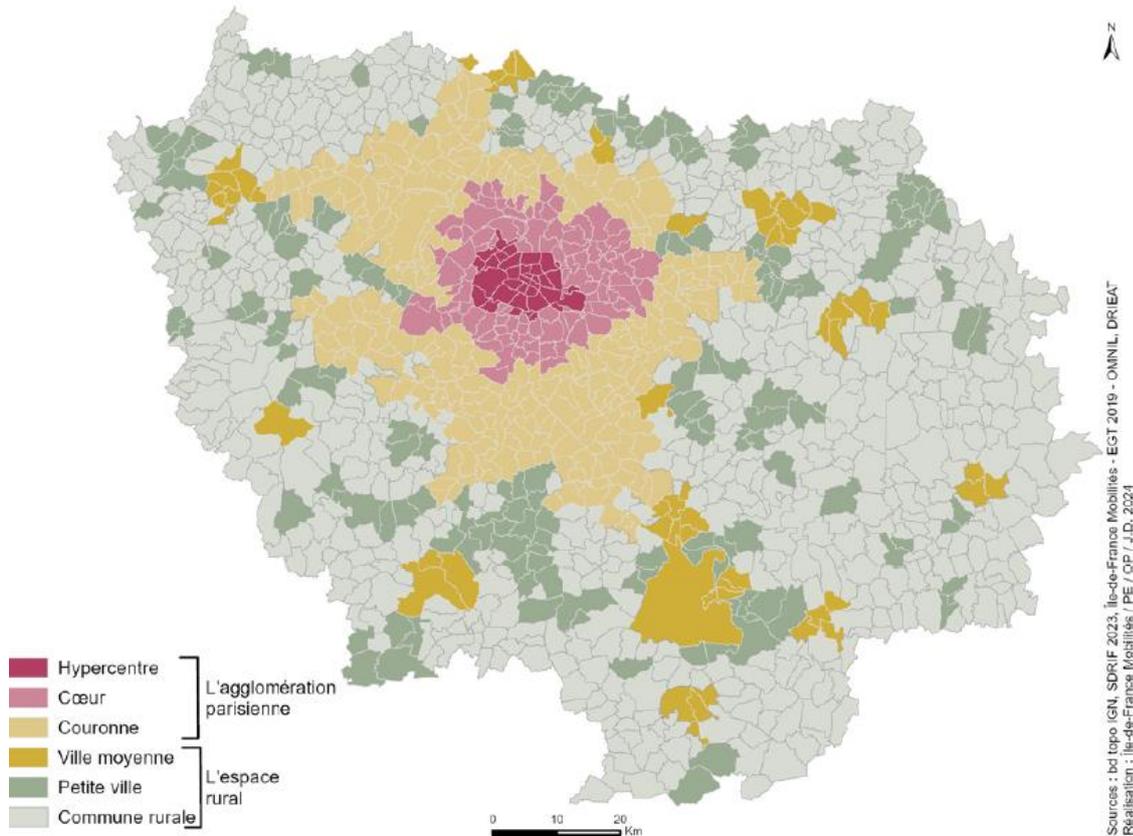
Cette activation de tous les leviers d'action repose aussi sur la mobilisation de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France

### **PLAN D'ACTION**

Le PDMIF s'articule autour de quatorze axes, déclinés en 46 actions faisant l'objet de fiches-actions portant diverses mesures.

La stratégie est déclinée par territoire, selon les entités définies par le SDRIF-E :

## Les entités territoriales du SDRIF-E



### 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.

## TABLEAU RECAPITULATIF DES AXES

Développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle	<b>AXE 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs</b>	L'attractivité des transports passe par le développement de l'offre et par l'amélioration de leur performance et de leur fiabilité. Elle s'appuie aussi sur l'amélioration de l'expérience voyageurs : information, sûreté, billettique.
	<b>AXE 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité</b>	Il s'agit de systématiser la prise en compte prioritaire du piéton dans l'aménagement de la voirie et d'adopter une approche globale de planification de l'amélioration de la mobilité piétonne.
	<b>AXE 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements</b>	La mise en accessibilité des transports collectifs ferroviaires et routiers doit être poursuivie et des efforts importants doivent être consentis pour améliorer l'accessibilité de la voirie.
	<b>AXE 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo</b>	Soutenir l'essor du vélo passe par une approche systémique : développement d'infrastructures cyclables linéaires de stationnement vélo dans les espaces publics et privés, de services vélo, et promotion.
	<b>AXE 5 : Développer les usages partagés de la voiture</b>	Encourager le covoiturage dans les territoires peu denses, ou faiblement desservis par les transports collectifs, nécessite de lui accorder des bénéfices en termes financiers, de circulation et de stationnement. Ancrer l'autopartage dans les pratiques de mobilité en assurant la qualité de l'offre et la visibilité des services.
Partage de la voirie et de l'espace public entre les différents modes	<b>AXE 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité</b>	Il s'agit de faciliter l'intermodalité, et en particulier l'accès aux pôles de transports collectifs ferroviaires et routiers par les différents modes. Il s'agit aussi de faciliter la multimodalité.
	<b>AXE 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable</b>	L'optimisation de l'usage du réseau routier hors agglomération repose sur une plus grande fiabilité et un usage plus multimodal (voies réservées). Il s'agit également d'en améliorer la performance environnementale et la sécurité pour tous les usagers.
	<b>AXE 8 : Mieux partager la voirie urbaine</b>	L'optimisation de l'usage de la voirie urbaine repose sur un meilleur partage entre les modes, au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour les modes actifs, cela passe notamment par la pacification de la voirie et la résorption des coupures urbaines.
	<b>AXE 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux</b>	Une approche globale des politiques de stationnement est prônée, en traitant à la fois les espaces privés et le stationnement public sur voirie, en assurant la cohérence avec les autres politiques de mobilité
Transport de marchandises :	<b>AXE 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable</b>	Cet axe actionne tous les leviers pour une logistique plus durable : report modal depuis la route vers les modes ferré et fluvial, optimisation des flux logistiques routiers, amélioration de la logistique urbaine
Décarbonation des véhicules	<b>AXE 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules</b>	Cette accélération de la transition des véhicules passe par des aides à l'achat et le déploiement d'infrastructures d'avitaillement en énergies plus durables.
Changements de comportements, individuels ou collectifs	<b>AXE 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire</b>	Il s'agit de rendre plus inclusifs les services de mobilité pour les Franciliens les plus vulnérables économiquement (tarification solidaire, aides à l'écomobilité, information), et de définir le cadre régional pour l'élaboration de plans d'action communs pour une mobilité solidaire à l'échelle des départements.
	<b>AXE 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable</b>	Il s'agit de faciliter la mobilité des touristes pour accéder à l'Île-de-France et visiter les sites touristiques en améliorant l'expérience voyageur, tout en les incitant à recourir à des modes durables.
	<b>AXE 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements</b>	Cet axe consiste à agir sur les comportements des Franciliens pour les inciter à des pratiques de mobilité plus durables, en ciblant notamment les employeurs et les publics scolaires
<p>La réussite d'un plan de mobilité à l'échelle d'un territoire tel que l'Île-de-France (cas unique en France de plan d'échelle régionale) repose sur la mise en action de tous les partenaires, qu'il s'agisse des acteurs publics ou des opérateurs économiques, ou des bénéficiaires des services eux-mêmes. En particulier, s'il existe une autorité organisatrice unique de la mobilité avec IDFM, les compétences ayant trait à la mobilité sont morcelées entre de nombreuses collectivités territoriales. À cet égard, le Plan des mobilités en Île-de-France se doit d'être le plan de tous les acteurs de la mobilité franciliens.</p>		

## TABLEAU DES ACTIONS SELON LES TYPES DE TERRITOIRES

N°	ACTIONS	Hypercentre	Cœur	Couronne	Villes moyennes	Petites 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'échange 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					

N°	ACTIONS	Hypercentre	Cœur	Couronne	Villes moyennes	Petites villes / communes rurales
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					
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					
10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique					
10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire					
10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines					
10.4	Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises					
11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques					
11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds					
11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone					
11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules					
12.1	Rendre plus inclusifs les services de mobilité					
12.2	Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire					
13.1	Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien					
13.2	Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables					
13.3	Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs					
14.1	Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable					
14.2	Développer l'écomobilité scolaire					
14.3	Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés					

	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.

## MISE EN ŒUVRE FINANCEMENT DU PDMIF

### Transports collectifs

- **Dépenses d'investissement**

Le Contrat de plan État-Région (CPER) Mobilités 2023-2027, négocié entre l'État, la Région et leurs partenaires prévoit 7,4 milliards d'euros d'investissements, pour moderniser les infrastructures ferroviaires afin de fiabiliser l'exploitation des RER et des trains franciliens et d'accueillir les nouveaux trains, pour achever le prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie, pour achever des projets de tramway et de bus à haut niveau de service et en engager de nouveaux, ainsi que pour transformer les pôles gares majeurs et préparer l'arrivée du métro GPE

IDFM prend en charge une part importante des investissements pour les transports collectifs, notamment pour l'acquisition et la rénovation du matériel roulant, poste qui représente plus de vingt milliards d'euros sur la période 2024-2030, ou par exemple pour l'aménagement des pôles d'échanges ou les centres opérationnels bus

Le GPE fait de son côté l'objet d'un mécanisme de financement particulier, porté par la Société du Grand Paris, qui dispose de ressources qui lui sont propres pour piloter le projet qui lui a été confié par l'État. Au total, il représente un investissement d'environ 36 milliards d'euros.

- **Dépenses de fonctionnement**

Les dépenses de fonctionnement annuelles des transports collectifs, qui sont prises en charge par Île-de-France Mobilités, devraient fortement augmenter dans les années à venir, sous l'effet de la hausse du coût des contrats d'exploitation avec les opérateurs, de la mise en service de nouvelles infrastructures et coûts liés à l'offre nouvelle, et de la hausse des frais financiers induite par l'augmentation de l'endettement. Elles passeront de 11,5 milliards d'euros en 2024 à 13,4 milliards d'euros en 2030, soit une hausse de 1,9 milliard en six ans.

Cette forte hausse sera financée par les ressources d'IDFM. En effet, un protocole de financement pérenne de l'exploitation du système de transport francilien, signé par l'État et IDFM le 26 septembre 2023 et concrétisé dans la loi de finances 2024, permet d'assurer l'équilibre financier du système de transport francilien et de mettre en œuvre de nombreuses actions structurantes du Plan des mobilités. Ce protocole prévoit en outre une clause de revoyure en 2027 pour évaluer la situation financière d'IDFM et déterminer les ajustements nécessaires.

### Voirie

- **Dépenses d'investissement**

On peut estimer que les dépenses d'investissement prévisionnelles seront d'environ sept milliards d'euros sur la période 2024-2030. Suivant les années, la voirie communale et intercommunale représente 55 à 60 % de ces dépenses, la voirie départementale, 25 à 30 %, et la voirie nationale non concédée, 10 à 15 %.

622 millions d'euros sont prévus dans le protocole d'accord pour le volet mobilités du CPER 2023-2027 pour financer des opérations ciblées sur le réseau national, mais également pour

la création de voies réservées aux bus et au covoiturage sur les autoroutes urbaines d'Île-de-France (100 millions d'euros).

Un dispositif de financement complémentaire mis en place entre la Région Île-de-France et les Départements vise à accélérer la réalisation de projets ponctuels ou de réaménagements ainsi que d'innovations sur le réseau routier d'intérêt régional.

335 millions d'euros seront ainsi investis par la Région dans les cinq ans à venir pour la modernisation des routes départementales, la fluidité, l'intégration environnementale et l'innovation routière au travers du plan « Route de demain » de 2022.

Enfin des subventions sont octroyées par les Départements aux communes et EPCI

- **Dépenses de fonctionnement**

Les dépenses de fonctionnement pour la voirie en Île-de-France s'élevaient à environ 600 millions d'euros en 2020 et 2021 (incluant les dépenses de personnel), en baisse d'environ 15 % sur la deuxième partie de la décennie après une période de relative stabilité entre 2010 et 2015. Il convient donc a minima de prolonger ce niveau de dépenses, ce qui représenterait un peu plus de quatre milliards d'euros entre 2024 et 2030

## Vélo

Le coût de réalisation des aménagements cyclables est très variable selon leur typologie. L'ordre de grandeur pour un aménagement de type réseau Vélo Île-de-France (VIF) est d'environ un million d'euros par kilomètre (coût 2023).

Le coût prévisionnel pour la mise en œuvre de ce réseau de 750 km a été estimé à 500 millions d'euros, certaines sections étant déjà aménagées. Sur la période 2023-2027, la Région a prévu d'investir 300 millions d'euros sur le réseau VIF.

Pour ce qui concerne les réseaux cyclables programmés par les Départements, le coût d'investissement pour les 2 700 km à créer d'ici 2030, pourrait représenter de l'ordre de 1,8 milliards d'euros.

En ce qui concerne les services vélo, le budget d'Île-de-France Mobilités pour les aides à l'achat et le service Véligo location, atteignait presque 50 millions d'euros en 2021. Ce budget devrait augmenter significativement dans les prochaines années pour atteindre près de 100 millions d'euros à horizon 2030. Le service de vélos partagés d'échelle métropolitaine, Vélib', représente quant à lui un budget d'au moins 40 millions d'euros par an.

## Transition énergétique des parcs de véhicules

Le Plan des mobilités vise un objectif de 10 000 points de charge d'accès public équivalents 24kW en Île-de-France à horizon 2030, soit l'installation d'une capacité de recharge d'environ deux millions de kW supplémentaires par rapport à la situation à mi-2023.

Ces points de charge peuvent être de maîtrise d'ouvrage publique ou privée, l'équilibre devant être trouvé pour chaque contexte territorial. Le coût d'installation d'un point de charge – une station de recharge pouvant contenir plusieurs points de charge – varie fortement en fonction de la puissance installée.

Le coût total pour parvenir à l'objectif dépendra donc fortement du choix de répartition des puissances par les acteurs, qui sera différent selon les territoires. En prenant une hypothèse centrée sur des puissances moyennes, le coût total est de l'ordre de 500 millions d'euros sur 2024-2030, qui doit donc se répartir entre acteurs privés et acteurs publics.

## MESURES PRESCRIPTIVES

Le plan comporte cinq mesures prescriptives s'imposant aux documents d'urbanisme, aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ou aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier.

Trois prescriptions sont conservées et voient leur ambition accrue dans le Plan des mobilités. En particulier, ce dernier :

- renforce, par rapport au PDUIF, les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux dans les PLU, en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec l'évolution de la desserte en transports collectifs, notamment la mise en service à venir du GPE, (voir **ACTION 9.3**),
- fixe des normes de stationnement vélo dans les PLU plus exigeantes que celles du PDUIF, notamment pour les logements et les bureaux, mais cohérentes avec celles du code de la construction et de l'habitation, (voir **ACTION 4.2**)
- définit un ratio minimal de places de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile existantes sur le domaine public plus ambitieux que celui du PDUIF, en particulier pour Paris et ses communes limitrophes (voir **ACTION 4.2**)

La prescription visant à assurer la priorité aux tramways et aux bus à haut niveau de service (BHNS) dans la gestion des carrefours est conservée à l'identique par rapport au PDUIF (voir **ACTION 1.3**).

Par rapport au PDUIF, une nouvelle prescription est ajoutée concernant les axes bus prioritaires (voir **ACTION 1.3**)

Sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, deux sens confondus, la réalisation d'aménagements de voirie doit intégrer la résorption des points durs de circulation bus identifiés sur l'axe concerné.

En outre, sur ces axes, les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de bus aux carrefours.

## LA PRISE EN COMPTE DU PLAN DES MOBILITES DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX

En termes d'articulation des planifications, le Plan des mobilités s'impose directement aux schémas de cohérence territoriale (SCoT), qui doivent lui être compatibles. En l'absence de SCoT, la compatibilité avec le Plan des mobilités doit être assurée par les plans locaux d'urbanisme (PLU(i)), les documents en tenant lieu et les cartes communales.

Par ailleurs, les PLU(i) et les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec les Plans Locaux de Mobilité (PLM) élaborés par les EPCI. Il convient donc de se référer également à ces documents lorsqu'ils existent. S'ils ne peuvent traiter des déplacements qu'en termes d'aménagement de l'espace et d'occupation des sols, les SCoT et PLU(i), chacun à leur niveau, permettent d'agir sur la mobilité, tant sur la demande (volume de déplacements, origine/destination) que sur le mode de déplacement choisi. Ils constituent par conséquent des relais pour influencer sur les politiques d'aménagement suivant les orientations du Plan des mobilités en Île-de-France.

Actions du Plan des mobilités à décliner dans les documents d'urbanisme locaux



Plusieurs fiches-actions du Plan des mobilités en Île-de-France sont identifiées comme ayant vocation à être prises en compte dans les SCoT et les PLU(i). Les fiches actions concernées sont repérées à l'aide d'un pictogramme.

**P** : Prescription d'une norme précise (de stationnement) à reprendre obligatoirement dans le SCoT et/ou PLU(i), ce dernier pouvant être plus contraignant – Ces prescriptions font partie des cinq prescriptions du Plan des mobilités,

**R** : Recommandation d'une norme (de stationnement) qu'il est conseillé de reprendre dans le SCoT et/ou PLU(i) (stationnement, espaces de livraison),

**S** : Suggestion de déclinaison de l'action dans le SCoT et/ou PLU(i), que la collectivité est libre d'adapter à sa convenance en fonction du contexte local.

Les prescriptions P et recommandations R en matière de normes pour le stationnement privé automobile et celui des vélos, ainsi que de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles, sont à retrouver directement dans les fiches-actions concernées (**ACTION 4.2**, **ACTION 9.3** et **ACTION 10.3**).

Ces prescriptions et recommandations relatives aux normes de stationnement et aux aires de livraison s'appliquent directement aux PLU(i). Dans le cas d'un territoire couvert par un SCoT, il est demandé à ce dernier de les reprendre dans le document d'orientations et d'objectifs afin d'assurer la compatibilité des PLU(i) avec le Plan des mobilités.

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

## COMMENT DECLINER LE PLAN DES MOBILITES DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX ?

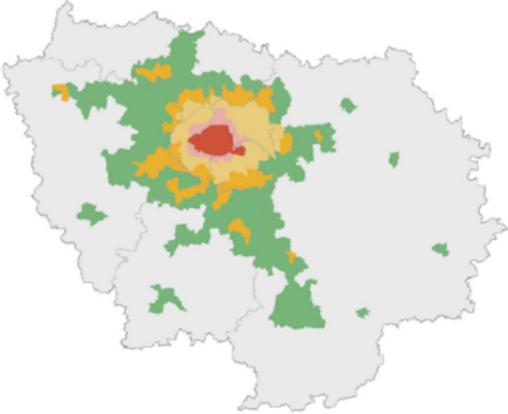
Focus sur les actions à portée prescriptive : 1.3, 4.2, et 9.3.

ACTION	DESCRIPTION	REMARQUES – IMPACTS POUR LA CCPH
<b>1.3</b>	<b>DÉVELOPPER LES RÉSEAUX DE SURFACE ET EN AMÉLIORER LA PERFORMANCE</b>	
<b>1.3</b>	<b>1.3.1 Poursuivre le développement des transports collectifs de surface en site propre</b> Le réseau de surface francilien sera complété d'ici 2030 par la mise en <b>service de tramways, de tram-trains, de bus à haut niveau de service et de câble</b> Les gestionnaires de voirie concernés prendront les mesures nécessaires pour garantir la réalisation de ces projets, et notamment les dispositions dans les documents d'urbanisme locaux afin de réserver les emprises nécessaires à leur bonne insertion (conformément aux orientations réglementaires 125 et 126 du projet de SDRIF-E)	<b>Aucun de ces projets ne se situe sur le territoire de la CCPH</b>
<b>1.3</b>	<b>1.3.2 Adapter l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit, du développement urbain et des besoins locaux</b> Adaptation en continu de l'offre de bus : Pour desservir les nouveaux quartier et équipements Pour améliorer le maillage du territoire et la qualité du niveau d'offre Le réseau de bus de nuit sera complété pour répondre aux besoins de mobilité nocturne des Franciliens, notamment de ceux travaillant en horaires décalés	Action qui pourrait correspondre à un besoin identifié sur le territoire, notamment dans le cadre du PDMIE
<b>1.3</b>	<b>1.3.3 Maintenir et, si possible, améliorer la performance des lignes de transports collectifs de surface en site propre</b>	Pas concernée par ce type d'infrastructures
<b>1.3</b>	<b>1.3.4 Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie</b> Les gestionnaires de voirie prendront les mesures suivantes : • aménager la voirie pour résorber les points durs de circulation des bus • déployer la priorité aux feux là où c'est nécessaire, • accentuer le contrôle des mésusages sur les aménagements bus • adapter la distance entre les arrêts d'une même ligne	Pas un enjeu sur le territoire de la CCPH
<b>1.3</b>	<b>1.3.5 Améliorer la qualité de service des réseaux de bus en assurant la réalisation de l'offre et un suivi renforcé des opérateurs</b> Suivi et contrôle rapproché de l'exécution de la prestation de transport par les opérateurs Impacts sur leur rémunération en cas de non-respect des objectifs et obligations contractuelles.	Peut avoir un impact positif sur la qualité du service présent sur le territoire de la CCPH
<b>1.3</b>	<b>1.3.6 Préserver les espaces nécessaires à la desserte bus dans les projets d'aménagement urbain</b> Les opérations d'aménagement de nouveaux quartiers doivent anticiper une possible desserte future par les bus, à l'achèvement du projet. Il convient donc de créer, au sein de ces opérations d'aménagement, les conditions d'une bonne desserte par les bus, en particulier : • en préservant les emprises nécessaires à l'installation de points d'arrêts et de terminus bus, • en veillant à dimensionner de façon suffisante les axes de voirie structurants du quartier, potentiels supports de la desserte bus • en intégrant les espaces nécessaires à l'exploitation notamment pour le remisage et pour les locaux d'exploitation indispensables notamment aux terminus À cet effet, les porteurs de projets urbains et les collectivités locales se rapprochent d'Île-de-France Mobilités dès la conception des projets.	A prendre en compte dans les PLU, au cas par cas
<b>1.3</b>	<b>1.3.7 Préserver les centres opérationnels bus existants, achever leur conversion énergétique et en créer de nouveaux</b> deux leviers principaux : • Préserver les COB existants et réaliser leur conversion énergétique pour permettre l'accueil de véhicules propres : Les collectivités doivent veiller à préserver l'emprise et la fonctionnalité des COB présents sur le territoire, ainsi que leurs éventuels besoins d'évolution, le cas échéant en prenant les mesures adéquates dans les documents d'urbanisme locaux • Construire de nouveaux COB, ou agrandir les COB existants : Il revient aux collectivités locales, communes et/ou EPCI, de saisir les opportunités de libération de foncier afin d'y permettre l'implantation de COB. Ainsi, les collectivités locales doivent se rapprocher d'Île-de-France Mobilités afin d'identifier des terrains potentiels pour accueillir des COB	<b>COB IDFM à Houdan ?</b>
<b>4.2</b>	<b>ACCROÎTRE ET SÉCURISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO</b>	
<b>4.2</b>	<b>4.2.1 Définir une politique de stationnement vélo globale</b> Les documents d'urbanisme doivent définir des obligations suffisantes pour permettre le stationnement sécurisé des vélos en ville Il convient donc de réaliser un diagnostic initial de stationnement vélo s'il n'existe pas déjà et de définir des modalités concrètes de suivi dans le temps	Besoin identifié au travers du SDC A prendre en compte dans les PLU et le futur SCoT
<b>4.2</b>	<b>4.2.2 Développer le stationnement vélo dans les gares et stations de transports en commun</b> Le Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations d'Île-de-France Mobilités (SDSV) fixe des objectifs d'équipement et de dimensionnement de parcs à vélo pour l'ensemble des gares et stations. Les équipements respectant les critères définis dans le schéma peuvent bénéficier de la subvention de financement à l'investissement et/ou l'exploitation « Parking Vélos Île-de-France Mobilités ».	A prendre en compte dans le SDC
<b>4.2</b>	<b>4.2.3 Développer le stationnement vélo sur voirie</b> Des places de stationnement vélo doivent être aménagées sur l'espace public avec des équipements sécurisés Ce stationnement doit être implanté en priorité en lieu et place de stationnement automobile. Il ne doit pas réduire l'espace alloué aux piétons, et il doit limiter son impact sur les places de stationnement réservées aux livraisons et aux personnes à mobilité réduite. Le stationnement doit être prioritairement installé autour de pôles générateurs de déplacements, à destination de leurs visiteurs Des places de stationnement vélo, éventuellement équipées de prises électriques, peuvent être aménagées dans les parkings publics en ouvrage Le stationnement vélo en accès public doit être déployé selon un schéma évolutif prenant en compte le réseau cyclable ainsi que l'adéquation de l'offre et de la demande À l'échelle de chaque commune, il s'agira d'atteindre un ratio minimal de places de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile existantes sur voirie.	Mesure cohérente avec le SDC Les conditions d'implantations sont à prendre en compte pour la création de futurs stationnements vélo  Pour les secteurs ruraux, il n'y a pas de ratio imposé. Il est à définir « selon les caractéristiques locales ».

**4.2.4 Intégrer dans les PLU(i) des normes minimales de stationnement vélo dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant**  
 La réalisation d'un parc de stationnement vélo est obligatoire dans le cadre d'une construction neuve, d'une mutation ou d'une rénovation du bâti nécessitant un permis de construire ou une déclaration préalable, pour des travaux concernant au moins 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher.  
 Les caractéristiques des stationnements vélo à réaliser sont précisées dans le Code de la construction et de l'habitation (articles L. 113-18 à L. 113-20)  
 Les normes relatives au nombre de places de stationnement vélo par surface de plancher prescrites ici sont un minimum à respecter. Les collectivités peuvent s'investir plus avant en faveur de l'usage vélo en proposant des normes plus contraignantes. Ces prescriptions portent sur les zones urbaines (U) et à urbaniser (AU) des PLU(i).

**Pour les immeubles de bureaux, neufs ou rénovés et équipés d'un parc de stationnement automobile :**

Zones	Nombre de places vélo selon la surface de plancher
Zone 1 Paris	1 place pour 70 m <sup>2</sup>
Zone 2 Communes limitrophes de Paris	
Zone 3 Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	1 place pour 90 m <sup>2</sup>
Zone 4 Autres communes du cœur et centralités de la couronne	
Zone 5 Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place pour 100 m <sup>2</sup>
Zone 6 Petites villes et communes rurales	



Sources : bd topo IGN, Île-de-France Mobilités  
Réalisation : Île-de-France Mobilités / FE / DP / JD, 2024

**Pour les autres bâtiments à usage tertiaire ou industriel, neufs ou rénovés, et équipés d'un parc de stationnement automobile :**

- **Artisanat et commerce de détail** : un emplacement de stationnement pour vélo pour 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher
  - **Industrie** : un emplacement de stationnement pour vélo pour 400 m<sup>2</sup> de surface de plancher
  - **Entrepôt** : un emplacement de stationnement pour vélo pour 1 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher
- Les hypothèses prises pour assurer la compatibilité des normes exposées ci-avant avec l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments sont explicitées en fin de **MESURE 4.2.4.**

**Pour les équipements recevant du public, neufs ou rénovés, et équipés d'un parc de stationnement automobile :**

- 15 % de l'effectif maximal total déclaré, public et personnel confondu

**Pour les immeubles à usage d'habitation, neufs ou rénovés, et équipés ou non d'un parc de stationnement automobile :**

- un emplacement de stationnement pour vélo par logement jusqu'à deux pièces principales
- deux emplacements de stationnement pour vélo par logement à partir de trois pièces principales

**Pour les autres destinations ou sous-destinations de construction** : il est demandé de se référer à l'arrêté du 30 juin 2022

A intégrer dans les PLU

4.2

4.2

**4.2.5 Favoriser l'installation de stationnement vélo dans le bâti résidentiel existant**

Les collectivités peuvent bénéficier et/ou se faire le relais des différents outils déployés : subventions via les certificats d'économie d'énergie par exemple

9.3

**RÉGULER L'OFFRE DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE DANS LE DOMAINE PRIVÉ**

9.3

**9.3.1 Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux**

Sont définies des normes plafond pour les voitures et deux-roues motorisés dans les immeubles neufs de bureaux, les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser. Ces normes plafond constituent des prescriptions du Plan des mobilités. **Elles doivent a minima être reprises dans les PLM et dans les PLU(i).** Si elles le souhaitent, les collectivités (EPCI ou Communes) peuvent fixer des valeurs plus contraignantes.

Aucune norme plafond n'est imposée pour les petites villes et communes rurales.

9.3

**9.3.2 Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants**

Concernant les constructions neuves à usage de logement, les PLU(i) peuvent fixer un nombre minimal de places de stationnement à réaliser obligatoirement, dit « norme plancher » afin de permettre le stationnement de véhicules au domicile et de limiter ainsi l'encombrement de l'espace public.

L'objectif est d'éviter que ces normes plancher exigées par les PLU(i) ne soient trop fortes par rapport au taux de motorisation réel des ménages et aux besoins de stationnement des résidents, ce qui conduirait à réaliser un nombre trop élevé de places.

La présente mesure vise à définir des limites (ou bornes) à ces normes plancher pour les constructions à usage de logement.

**Il s'agit de recommandations qu'il est souhaitable de reprendre dans les PLM et de respecter dans les PLU(i).**

Le taux de motorisation est une donnée issue du dernier recensement disponible de l'INSEE  
 Le multiplicateur est plus élevé pour les communes rurales, ce qui semble cohérent avec la forte motorisation de ces secteurs.

	Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs		
	Zone 1 Paris	TM* x 0,8		<p style="font-size: small; text-align: right;">Sources : IAD L'Épave / Ile-de-France Mobilités Réalisation : Ile-de-France Mobilités / IF / DP / JJJ / JJJ 2024</p>	
	Zone 2 Communes limitrophes de Paris	TM* x 0,8	TM* x 0,9		
	Zone 3 Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	1 place ou TM* x 0,9 si résultat <1	TM* x 1,0		
	Zone 4 Autres communes du cœur et centralités de la couronne	1 place ou TM* si TM* <1	TM* x 1,0		
	Zone 5 Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place ou TM* si TM* <1	TM* x 1,1		
	Zone 6 Petites villes et communes rurales	TM*	TM* x 1,1		
	* TM = taux de motorisation				
9.3	<p><b>9.3.3 Réguler et faire évoluer l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces et/ou de loisirs (dont les cinémas)</b>  Les zones commerciales et/ou centres commerciaux, les cinémas multiplexes et les zones de loisirs génèrent de nombreux déplacements, le plus souvent réalisés via des modes individuels motorisés, même en cas d'existence d'une offre de mobilité alternative, notamment parce qu'il est facile de s'y garer.  Il est donc défini des normes plafond pour les voitures et deux-roues motorisés dans les nouveaux centres ou zones de commerces, de cinéma et/ou de loisirs, consistant en un nombre maximal de places de stationnement automobile à réaliser, que les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser.  Ces normes plafond constituent des recommandations du Plan des mobilités, qu'il est souhaitable de reprendre dans les PLM et dans les PLU(i).</p>				Aucune norme plafond n'est imposée pour les petites villes et communes rurales.
9.3	<p><b>9.3.4 Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés</b>  Dans un souci d'économie de construction de parcs de stationnement supplémentaires, il est important que le règlement du PLU(i) facilite et encourage la mutualisation, à la fois dans le cadre de la réalisation de nouveaux quartiers, mais également pour des opérations de plus petite taille  Le règlement peut par exemple réduire ces obligations pour les véhicules motorisés quand les projets comportent plusieurs destinations ou sous-destinations permettant la mutualisation et le foisonnement de tout ou partie des aires de stationnement.  Par ailleurs, lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, le Code de l'urbanisme prévoit que cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage  La mutualisation peut également passer par la réalisation d'un parc de stationnement commun pour tout ou partie de l'opération, par exemple lorsqu'au moins deux destinations ou sous-destinations générant des flux de personnes sont programmées, et que leur surface de plancher représente une part minimale (à définir localement) de la surface de plancher totale de l'opération.  Les surfaces de stationnement peuvent être combinées à des services d'autopartage, du stationnement vélo sécurisé ou des bornes d'avitaillement au sein de bâtiments communs, de type « centrale de mobilité ».</p>				Plusieurs mesures peuvent être prises dans les PLU pour favoriser cette mutualisation Néanmoins, cela concerne les projets comportant plusieurs destinations ou sous-destination. Cette mesure ne concerne pas toutes les communes de la CCPH (à étudier au cas par cas selon les projets).

## AUTRES ACTIONS

MESURES	DESCRIPTION	REMARQUES – IMPACTS POUR LA CCPH
<b>1.1</b>	<b>DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE MASS TRANSIT ET EN CONFORTER LA FIABILITÉ ET LA RÉSILIENCE</b>	
1.1.1	Mettre en service le Grand Paris Express et accompagner son déploiement : Les lignes du Grand Paris Express (GPE) seront progressivement mises en service d'ici à l'horizon 2030, représentant environ 200 kilomètres de lignes nouvelles. La mise en service du GPE implique : <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'achever le projet d'infrastructure (y compris les gares) afin d'assurer une mise en service du métro dans les délais prévus,</li> <li>- d'acquérir le matériel roulant et de mettre en place le système d'exploitation,</li> <li>- de mettre en œuvre l'offre attendue en garantissant une qualité de service optimale,</li> <li>- d'assurer la bonne insertion des pôles d'échanges dans leur environnement afin de faciliter leur accès à pied, à vélo, en bus ou tramway, en voiture (voir ACTION 6.1)</li> <li>- d'assurer la facilité et la fluidité des cheminements de correspondance dans les gares d'interconnexion (voir ACTION 6.1)</li> <li>- d'aménager de nouvelles correspondances,</li> <li>- d'adapter l'offre sur les lignes existantes (notamment les lignes de train / RER) en interconnexion avec le GPE,</li> <li>- d'assurer la bonne maintenance des infrastructures dès leur mise en service.</li> </ul>	Enjeu autour des gares pour assurer la multimodalité
1.1.2	Développer l'offre de mass transit avec la mise en service des autres grands projets d'infrastructure et de desserte : L'offre de mass transit va se développer d'ici 2030, notamment grâce à la mise en service d'autres projets d'infrastructures.	Pas concernée directement
1.1.3	Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau : <ul style="list-style-type: none"> <li>- travaux de régénération du réseau de train / RER</li> <li>- démarches liées aux « Schémas directeurs » : améliorations tant en termes d'exploitation que d'investissement sur une ou plusieurs lignes de RER ou de train</li> <li>- déploiement de nouveaux systèmes d'exploitation d'ici 2030</li> <li>- automatisation d'autres lignes de métro, à horizon plus lointain</li> </ul>	Pas concernée
1.1.4	Assurer la réalisation de l'offre et la qualité de service par un suivi renforcé des opérateurs : les contrats passés entre ces derniers et Île-de-France Mobilités fixent des objectifs chiffrés de réalisation de l'offre et de qualité de service s'appuyant sur trois catégories d'indicateurs	Pas directement concernée
1.1.5	Poursuivre le renouvellement du matériel roulant ferré et métro	Sur la ligne N : Modernisation du technicentre de Montrouge
1.1.6	Renforcer la résilience du réseau et son adaptation aux aléas climatiques : se décline à deux niveaux : <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'adaptation du réseau à long terme pour le rendre plus résilient à ces phénomènes et avoir moins d'impact sur l'environnement,</li> <li>- la gestion des situations de crise liées à ces phénomènes</li> </ul>	Concerne principalement les lignes de métro sensibles aux crues de la Seine ou les RER C et D et les lignes R et J
1.1.7	Œuvrer à l'amélioration de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines	Pas concernée
1.1.8	Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs ferrés : Les moyens de lutte les plus efficaces contre les nuisances sonores liées aux transports en commun ferrés sont le changement de matériel roulant ou, a minima, des systèmes de freinage utilisés, ainsi que la régénération des infrastructures. Les efforts qui seront entrepris sur ces deux aspects (voir MESURES 1.1.5 et 1.1.6) permettront de limiter les nuisances. En complément, des interventions ciblées pour réduire l'exposition au bruit ferroviaire devront être mises en œuvre dans des secteurs prioritaires où le niveau sonore dépasse significativement les normes en vigueur : murs anti-bruit, isolation des façades des bâtiments exposés aux nuisances sonores... Secteurs prioritaires identifiés dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement » (PPBE)	La CCPH n'est pas identifiée comme un secteur prioritaire. Une analyse des niveaux de bruits aux abords des gares (dans les secteurs résidentiels notamment) serait néanmoins pertinente.
<b>1.2</b>	<b>AMÉLIORER LA GESTION DES SITUATIONS PERTURBÉES ET DES PÉRIODES DE TRAVAUX SUR LE RÉSEAU DE MASS TRANSIT</b>	
1.2.1	Limiter l'impact des périodes de travaux sur les voyageurs	La ligne N est parfois impactée par des travaux et des perturbations
1.2.2	Mieux gérer et minimiser l'impact des situations perturbées (incidents) sur le réseau de mass transit	
<b>1.4</b>	<b>DÉPLOYER UN NOUVEAU RÉSEAU DE CARS EXPRESS POUR RELIER LES BASSINS DE VIE</b>	
1.4.1	Mettre à jour le label « cars express » avec de nouveaux critères	Le territoire de la CCPH est concerné par la création de 2 lignes, et de deux pôles d'échanges préconisés (Cf. Annexe)
1.4.2	Créer de nouvelles lignes de cars express et renforcer le réseau existant Les tracés et l'offre des lignes Express nouvelles et renforcées sont définis dans le Schéma directeur des lignes des cars express en Île-de-France, approuvé par Île-de-France Mobilités en décembre 2023	
<b>1.5</b>	<b>RENFORCER L'OFFRE DE TRANSPORT À LA DEMANDE DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES</b>	
1.5.1	Poursuivre le déploiement de services de Transport à la Demande (TàD) : Des services de TàD sont mis en place dans les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'IDFM	Possibilité de faire remonter l'information auprès d'IDFM si un besoin est identifié
1.5.2	Rendre l'offre de TàD plus fiable et plus visible : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimisation des trajets et mutualisation des trajets d'utilisateurs ayant des demandes proches</li> <li>- Lutte contre les annulations tardives : envoi de rappels avant la course, sanction pour les utilisateurs récidivistes</li> <li>- Campagnes de communications menées régulièrement</li> </ul>	Se rapprocher d'IDFM pour connaître et diffuser les campagnes de communication
1.5.3	Renforcer et développer les offres de bus de soirée depuis certaines gares de grande couronne	Pas concernée
<b>1.6</b>	<b>PROPOSER UNE INFORMATION VOYAGEURS DE QUALITÉ DANS TOUS LES TRANSPORTS COLLECTIFS</b>	Mesures mises en place par IDFM CCPH pas directement concernée
<b>1.7</b>	<b>AMÉLIORER LA SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN</b>	Mesures mises en place par IDFM CCPH pas directement concernée
<b>1.8</b>	<b>POURSUIVRE LA MODERNISATION DE LA BILLETTE ET DE LA TARIFICATION FRANCILIENNE</b>	Mesures mises en place par IDFM CCPH pas directement concernée
<b>1.9</b>	<b>ASSURER LE SUIVI DES EXPÉRIMENTATIONS DE VÉHICULES AUTONOMES COLLECTIFS</b>	Mesure mise en place par IDFM CCPH pas directement concernée

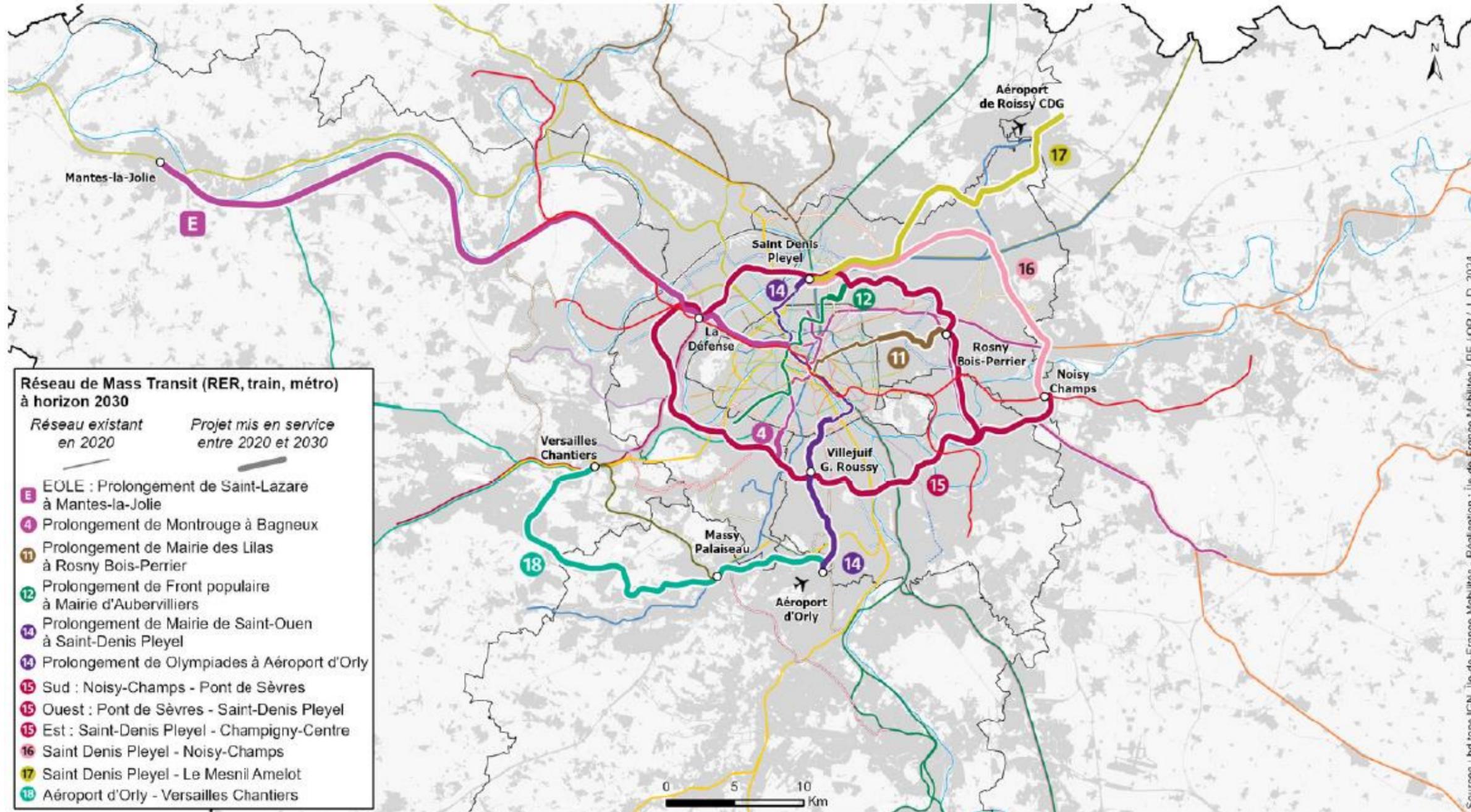
<b>2.1</b>	<b>PLANIFIER L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ PIÉTONNE</b>	
2.1.1	Élaborer des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI : Différents leviers doivent être actionnés pour encourager la mobilité piétonne : <ul style="list-style-type: none"> <li>des aménagements : sécurisation des traversées piétonnes et réduction de la largeur à franchir, compacité des carrefours, élargissement de trottoirs</li> <li>des mesures de reconquête de l'espace</li> <li>une signalétique dédiée aux piétons détaillant les directions et les temps de parcours vers les lieux de vie et d'activités,</li> </ul> Pour les rendre plus efficaces, il est important de coordonner ces leviers dans une politique globale Ces plans doivent être élaborés en lien avec les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics quand ils existent ou sont prévus (voir <b>ACTION 3.1</b> ), ainsi qu'avec les politiques de pacification de la voirie (voir <b>ACTION 8.2</b> ). La réalisation de plans cyclables (voir <b>ACTION 4.1</b> ) doit également prendre en compte la mobilité piétonne et être utilisée comme une opportunité pour améliorer les cheminements piétons. Ces plans peuvent être élaborés ou initiés dans le cadre des plans locaux de mobilité, dont ils feront partie intégrante.	PML Lien à faire avec le SDC
2.1.2	Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement	
2.1.3	Prendre les mesures d'urbanisme nécessaires pour densifier le maillage piétonnier : une maille courte de la trame viaire et les perméabilités urbaines pour les piétons doivent être encouragées dans les documents d'urbanisme,	Peut se traduire au travers des Plu et du SCoT
<b>3.1</b>	<b>POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS</b>	
3.1.1	Achever la mise en accessibilité des gares prioritaires inscrites au SD'AP	Gares du territoire non concernées
3.1.2	Achever la mise en accessibilité des lignes de bus inscrites au SD'AP	Certaines lignes sont situées sur la CCPH (Annexe)
3.1.3	Améliorer l'accessibilité du métro	Non concernée
3.1.4	Offrir un accueil et un accompagnement adapté à chacun en gare et en station	Mis en place par IDFM
3.1.5	Renforcer l'information voyageurs à destination des personnes en situation de handicap	Mis en place par IDFM
3.1.6	Assurer la continuité de l'accessibilité des réseaux de transport à tout moment	Mis en place par IDFM
3.1.7	Organiser des services de transport dédiés : Le service Pam francilien Le transport des élèves et étudiants handicapés	Mesures à relayer auprès des habitants
<b>3.2</b>	<b>ACCÉLÉRER LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE EN AGGLOMÉRATION</b>	
3.2.1	Rendre la voirie accessible à l'occasion de travaux : Conformément à la loi de 2005, tous les travaux réalisés depuis 2007 sur la voirie (privée ou publique) ouverte à la circulation publique et sur les espaces publics – en agglomération - doivent prendre en compte la nécessité d'assurer l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible. Les gestionnaires de voirie doivent mettre en œuvre cette obligation Les communes d'au moins 1 000 habitants ou, le cas échéant, EPCI ayant pris la compétence « Élaboration du PAVE » sont responsables de la mise en œuvre	Certaines communes concernées
3.2.2	Élaborer et mettre en œuvre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE) Chaque commune d'au moins 1 000 habitants ou, le cas échéant, chaque EPCI ayant pris cette compétence, est dans l'obligation d'établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), document stratégique de planification et de programmation contenant notamment un diagnostic de l'accessibilité de la voirie existante et une programmation pluriannuelle des travaux, incluant aussi la question des places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.	PLM Certaines communes concernées
3.2.3	Réaliser les diagnostics de l'état d'accessibilité de la voirie autour des gares et des points d'arrêt prioritaires et les faire connaître	Non concernée
3.2.4	Assurer la continuité de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics à tout moment Pour s'assurer de la bonne prise en compte par les concepteurs et aménageurs des « règles de l'art » à respecter pendant les travaux, les collectivités gestionnaires de voirie peuvent consigner ces prescriptions et recommandations : règlements de voirie, chartes de chantiers, cahiers des charges pour les entreprises de travaux...	Exemples d'outils de mise en œuvre
<b>4.1</b>	<b>DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES</b>	
4.1.1	Créer un réseau cyclable structurant régional Il s'agit de créer un réseau cyclable à haut niveau de service à l'échelle de la région : le réseau vélo Île-de-France (VIF). Les principes fondamentaux du VIF sont le confort, la sécurité, la continuité, l'efficacité, la lisibilité et la capacité. Son objectif est de permettre à tous les types de cyclistes de pouvoir se déplacer quotidiennement à vélo. Il est composé de onze lignes pour un linéaire total de 750 km, réalisé en deux phases. Ce réseau structurant régional est complété par les Véloroutes inscrites au schéma national des Véloroutes (sept lignes, 815 km). Le cahier des charges du Schéma national des Véloroutes révisé en 2023 constitue la référence pour chaque comité d'itinéraire, qui définit ses objectifs et son cahier des charges.	SCoT/PLU-PLM Réalisation des aménagements cyclables : Départements, EPCI et Communes Faire le lien avec le SDC CCPH Cf. Annexe
4.1.2	Mettre en œuvre des itinéraires cyclables majeurs en complément du réseau structurant Le réseau structurant vélo régional est complété par un réseau complémentaire comprenant : <ul style="list-style-type: none"> <li>les itinéraires des plans vélo départementaux, qui reprennent pour partie des itinéraires retenus au PDUIF 2010-2020 mais non réalisés,</li> <li>les itinéraires du Plan vélo métropolitain (huit lignes, 200 km).</li> </ul> Ce réseau complémentaire doit être aménagé selon les mêmes principes que ceux du réseau structurant régional Le cahier des charges du Réseau Vélo Île-de-France peut servir de base pour la réalisation de ce réseau ; a minima, les recommandations techniques du Cerema doivent être prises en compte.	IDEM
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 Il convient que la stratégie globale de déploiement de ces aménagements soit regroupée dans un <b>plan vélo à l'échelle intercommunale</b> . 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	SCoT/PLU-PLM Réflexions intégrées dans le SDC CCPH Le SDC CCPH prend en compte ces éléments

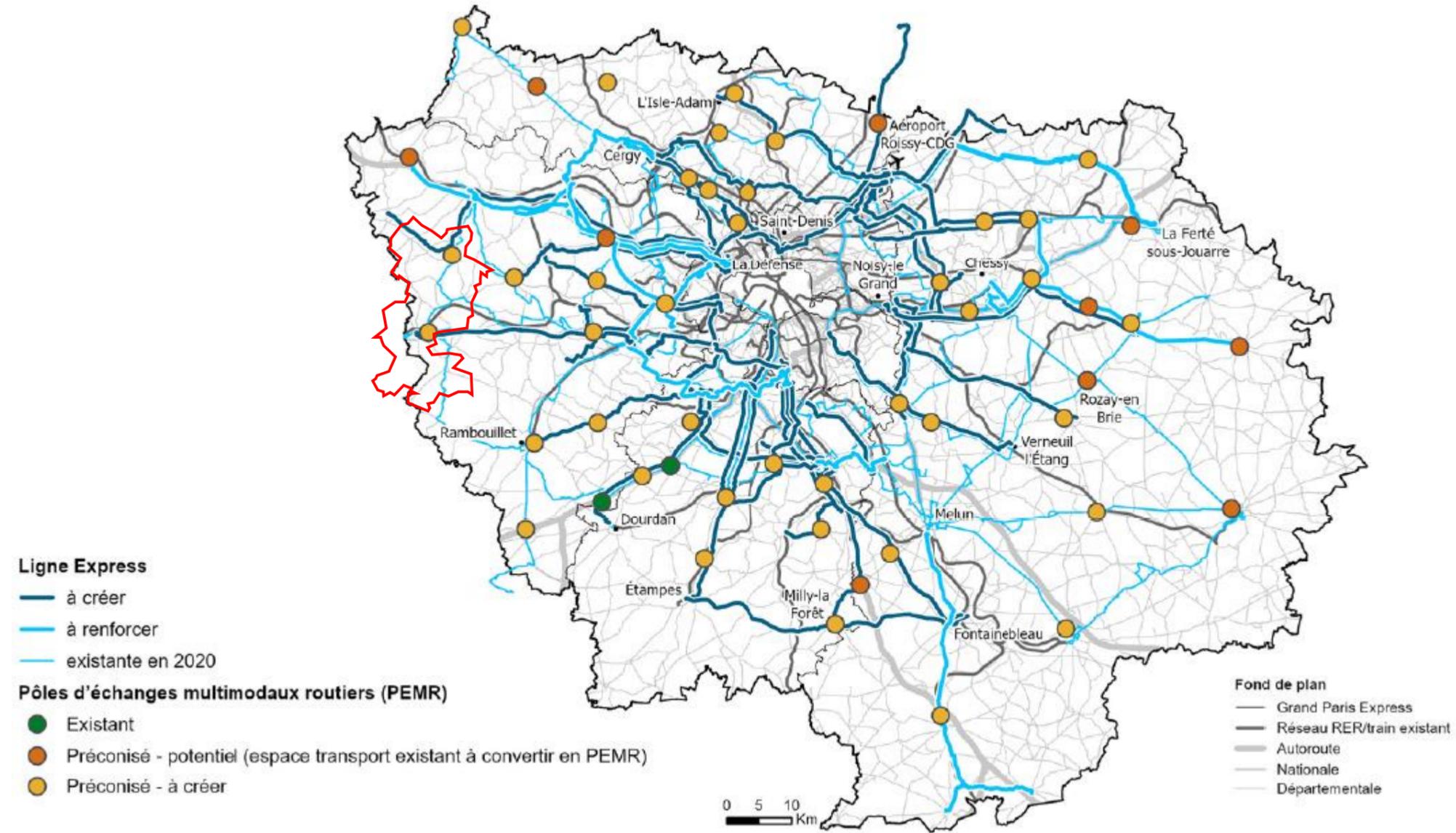
<b>4.3</b>	<b>PROMOUVOIR L'UTILISATION DU VÉLO ET DÉVELOPPER LES SERVICES ASSOCIÉS</b>	
4.3.1	Créer des maisons du vélo et soutenir les services pour les cyclistes Île-de-France Mobilités déploiera des maisons du vélo permettant notamment d'accéder aux services Île-de-France Mobilités, principalement Véligo Location Elles seront implantées en gare ou à proximité immédiate, de manière à mailler équitablement le territoire régional, en lien avec la pratique et le potentiel cyclable. Elles seront complétées par des Maisons du vélo mobiles qui rayonneront dans une zone de chalandise autour de la Maison du vélo fixe, afin de couvrir un périmètre plus large et de desservir davantage de Franciliens. Les Communes et EPCI peuvent également développer de tels lieux, en partenariat ou complémentarité avec ceux qui seront portés par Île-de-France Mobilités	PLM Mise en place par IDFM ou l'EPCI Pas d'informations sur les emplacements envisagés
4.3.2	Étendre le service de location longue durée Véligo Location et les dispositifs d'aides à l'achat - maintenir et développer le service de location vélo en longue durée Véligo Location mis en place par Île-de-France Mobilités - pérenniser les dispositifs d'aides à l'acquisition d'un vélo	Mesures mises en place par IDFM
4.3.3	Encourager l'accès au vélo via les services de location courte durée L'implantation de services de location de vélos en libservice, avec station ou en free-floating, permet de faciliter l'accès au vélo aux Franciliens ne pouvant disposer d'un vélo personnel, pour un usage occasionnel ou plus régulier	Mis en place par les EPCI, communes, ou syndicat Vélib'Métropole
4.3.4	Intégrer la mobilité vélo dans les médias d'Île-de-France Mobilités	Mesure mise en place par IDFM
4.3.5	Élargir la pratique du vélo à tous les publics	Lien avec les actions de communications du SDC
<b>5.1</b>	<b>FAIRE DU COVOITURAGE UNE VÉRITABLE ALTERNATIVE DE MOBILITÉ DURABLE EN ÎLE-DE-FRANCE</b>	
5.1.1	Créer des infrastructures sur le réseau routier pour rendre attractive la pratique du covoiturage	Action du PCAET : Faciliter la mise en relation et l'identification des covoitureurs.
5.1.2	Expérimenter et mettre en œuvre des lignes de covoiturage sur des axes opportuns	
5.1.3	Encourager les trajets en covoiturage planifié grâce à une meilleure intégration sur l'application Île-de-France Mobilités et des avantages tarifaires pour les covoitureurs	
5.1.4	Mettre en place des solutions de covoiturage à l'échelle d'un site ou d'un pôle d'emplois	Potentiellement envisagé via le PDMIE
<b>5.2</b>	<b>RENFORCER LES DISPOSITIFS D'AUTOPARTAGE</b>	
5.2.1	Garantir la qualité de l'offre d'autopartage sur tout le territoire grâce au label « Île-de-France Autopartage »	Label permettant d'assurer une qualité de service
5.2.2	Poursuivre le développement de solutions d'autopartage adaptées aux besoins des territoires En zone moins dense : promouvoir le déploiement d'offres d'autopartage dans certains secteurs opportuns	Solution qui peut être opportune dans certaines gares ou pour des ZA non desservies en TC
5.2.3	Donner plus de visibilité et de lisibilité à l'autopartage	A prendre en compte pour les aménagements
5.2.4	Promouvoir des offres d'autopartage au sein des entreprises, administrations, zones d'emploi, copropriétés et quartiers	A étudier avec le PDMIE
<b>6.1</b>	<b>AMÉNAGER LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX, LIEUX POUR UNE INTERMODALITÉ RENFORCÉE</b>	
6.1.1	Aménager les pôles nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire et les correspondances entre le Grand Paris Express et les pôles existants	Pas concernée
6.1.2	Aménager l'espace public autour des pôles et des gares du Grand Paris Express pour une meilleure intermodalité et préserver des emplacements pour de futurs équipements d'intermodalité	SCoT/PLU-PLM
6.1.3	Aménager des correspondances de qualité entre modes ferrés et modes de surface, transformer les gares routières en éco-stations bus	SCoT/PLU
6.1.4	Assurer une offre de stationnement vélo autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement	Cohérent avec le SDC
6.1.5	Développer la capacité du réseau de Parkings Relais Île-de-France Mobilités et organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins de chaque pôle	PLM
6.1.6	Faire des gares de véritables lieux de vie accueillants, à la croisée du transport et des services aux voyageurs du quotidien	A prendre en compte
<b>6.2</b>	<b>CRÉER DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX ROUTIERS</b>	
6.2.1	Structurer un ensemble de pôles d'échanges multimodaux routiers aux abords des axes structurants du réseau routier	SCoT-PLU
6.2.2	Déployer des équipements d'intermodalité et des services de qualité et adaptés à la situation de chaque pôle d'échanges multimodal routier En zone moins dense : zones de dépose/reprise de covoiturage, parkings relais. En complément, envisager des stations d'autopartage ou de vélos en libre-service	A prendre en compte près des gares
<b>6.3</b>	<b>FACILITER L'ACCÈS AUX SERVICES DE MOBILITÉ PAR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ SERVICIELLE</b>	
6.3.1	Déployer une application de référence pour un parcours usager sans coutures	Amélioration pour les usagers
6.3.2	Organiser le partage de données, d'informations et de services entre l'autorité organisatrice et les opérateurs de mobilités, au service de l'usager	Amélioration pour les usagers
<b>7.1</b>	<b>HIÉRARCHISER ET AMÉNAGER LE RÉSEAU ROUTIER FRANCILIEN</b>	
7.1.1	La hiérarchisation du réseau routier francilien et son évolution au fil du plan	
7.1.2	Maintenir la fonction d'écoulement des flux du réseau magistral tout en y développant la multimodalité	Pas concernée
7.1.3	Aménager le réseau structurant hors agglomération pour assurer la sécurité routière et faciliter les liaisons en modes actifs et en transports collectifs	Lien avec le SDC notamment
7.1.4	Aménager le réseau local hors agglomération	Préconisations d'aménagement
<b>7.2</b>	<b>AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE</b>	
7.2.1	Assurer le suivi de l'accidentalité routière	Mise en œuvre par IDFM
7.2.2	Réduire les vitesses et aménager la voirie pour réduire le nombre et la gravité des accidents	PLM
7.2.3	Poursuivre les actions de formation et de sensibilisation à la sécurité routière	Possibilité de relayer au niveau intercommunal
7.2.4	Améliorer la sécurisation des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et transports scolaires	
7.2.5	Réduire les angles morts pour les cars et les bus	Mise en œuvre par IDFM
<b>7.3</b>	<b>METTRE EN OEUVRE DES VOIES RÉSERVÉES MULTIMODALES SUR LE RÉSEAU MAGISTRAL</b>	
7.3.1	Créer des voies réservées aux véhicules à deux personnes ou plus sur le réseau magistral (transports collectifs, taxis et covoiturage)	SCoT/PLU
7.3.2	Assurer le contrôle de l'usage des voies réservées pour garantir leur efficacité	Pas concernée

<b>7.4</b>	<b>AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE POUR TOUS LES MODES SUR LE RÉSEAU ROUTIER</b>	
7.4.1	Investir ponctuellement pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain	Pas concernée
7.4.2	Améliorer la performance de l'entretien et de la maintenance du réseau grâce au développement d'outils technologiques et numériques innovants	Mise en œuvre par l'Etat et les Départements
7.4.3	Améliorer les fonctionnalités des systèmes d'exploitation routière et les échanges d'information entre eux	
<b>7.5</b>	<b>AMÉLIORER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DU RÉSEAU ROUTIER</b>	
7.5.1	Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores routières	Etat des lieux à faire – cartographie du bruit
7.5.2	Améliorer la résilience du réseau routier aux aléas climatiques	Plusieurs solutions proposées
<b>8.1</b>	<b>DÉFINIR ET METTRE EN OEUVRE DES PRINCIPES DE PARTAGE DE LA VOIRIE EN MILIEU URBAIN</b>	
8.1.1	Hierarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages	SCoT/PLU-PLM
8.1.2	Mettre en œuvre des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires	SCoT/PLU-PLM
<b>8.2</b>	<b>PACIFIER LA VOIRIE ET RÉSORBER LES COUPURES URBAINES</b>	
8.2.1	Généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie urbaine locale et mettre en place des zones apaisées	PLM
8.2.2	Réaménager les intersections pour accompagner l'apaisement des vitesses et réduire l'accidentalité sur la voirie locale urbaine	
8.2.3	Résorber les coupures urbaines et éviter d'en créer de nouvelles	SCoT/PLU-PLM
<b>9.1</b>	<b>METTRE EN OEUVRE DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT GLOBALES AVEC UNE APPROCHE INTERCOMMUNALE</b>	
9.1.1	Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux	PLM
9.1.2	Utiliser les PLM pour coordonner les politiques de stationnement entre communes voisines	PLM
<b>9.2</b>	<b>METTRE EN OEUVRE DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT GLOBALES AVEC UNE APPROCHE INTERCOMMUNALE</b>	
9.2.1	Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie pour les voitures et les deux-roues motorisés	PLM
9.2.2	Réduire l'offre de stationnement automobile sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages	PLM
9.2.3	Optimiser l'usage des parcs de stationnement en surface et en ouvrages	
<b>10.1</b>	<b>AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE L'ARMATURE LOGISTIQUE</b>	
10.1.1	Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises intrarégionaux	SCoT/PLU-PLM
10.1.2	Acculturer les territoires aux enjeux de la logistique et contribuer à l'acceptabilité de la logistique à l'échelle locale	
10.1.3	Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification	SCoT/PLU-PLM
10.1.4	Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense	SCoT/PLU-PLM
<b>10.2</b>	<b>DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES FLUVIAL ET FERROVIAIRE</b>	
10.2.1	Développer les sites logistiques multimodaux pour accompagner le développement du fret combiné rail-route	SCoT/PLU
10.2.2	Préserver les installations terminales embranchées au réseau ferré national présentant des perspectives de développement	SCoT/PLU
10.2.3	Analyser le potentiel de contournement de l'Île-de-France pour le trafic de fret ferroviaire de transit et initier sa mise en œuvre afin de libérer des capacités pour la desserte francilienne	
10.2.4	Développer la complémentarité entre les modes ferroviaire et fluvial dans les ports	Pas concernée
10.2.5	Accompagner l'innovation pour rendre le fret ferroviaire plus adapté aux évolutions de la distribution et réduire ses nuisances	
10.2.6	Poursuivre la valorisation du recours au mode fluvial dans les appels d'offres des chantiers publics	
10.2.7	Préserver les fonctions logistiques dans les ports franciliens urbains mixtes	SCoT/PLU Pas concernée
<b>10.3</b>	<b>AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DISTRIBUTION DES ZONES URBAINES</b>	
10.3.1	Rendre cohérentes à l'échelle régionale les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises	PLM
10.3.2	Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle	SCoT/PLU-PLM
10.3.3	Tenir compte de la circulation des véhicules lourds dans le partage de la voirie pour permettre la massification des flux de marchandises	PLM
10.3.4	Développer des aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds associées à des services	SCoT/PLU
10.3.5	Accompagner la réduction des nuisances sonores pour les livraisons en horaires décalés	
<b>10.4</b>	<b>ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES</b>	
10.4.1	Développer les réseaux d'avitaillement GNV, électrique et hydrogène aux abords des zones logistiques	SCoT/PLU
10.4.2	Favoriser l'électrification du parc de véhicules utilitaires légers	
10.4.3	Accompagner le développement de la cyclologistique	
<b>11.1</b>	<b>DÉVELOPPER LE RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES</b>	<b>Objectifs CCPH : 150 points d'ici 2030</b>
11.1.1	Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public	<b>Action du PCAET : Développer un réseau de stations de recharge pour véhicules électriques (IRVE).</b>
11.1.2	Suivre l'offre et l'usage du réseaux de bornes de recharges francilien pour piloter un développement adapté à tous les territoires	
11.1.3	Harmoniser l'expérience usager au sein des différents réseaux de bornes de recharge publics	
11.1.4	Mieux informer et accompagner les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée	
<b>11.2</b>	<b>DÉVELOPPER LE RÉSEAU D'AVITAILLEMENT D'ACCÈS PUBLIC EN BIOGNV À DESTINATION DES POIDS LOURDS</b>	
11.2.1	Faciliter la mise à disposition du foncier nécessaire à la construction de stations bioGNV et à la transformation des stations-services existantes et favoriser les stations multi-énergies	SCoT/PLU

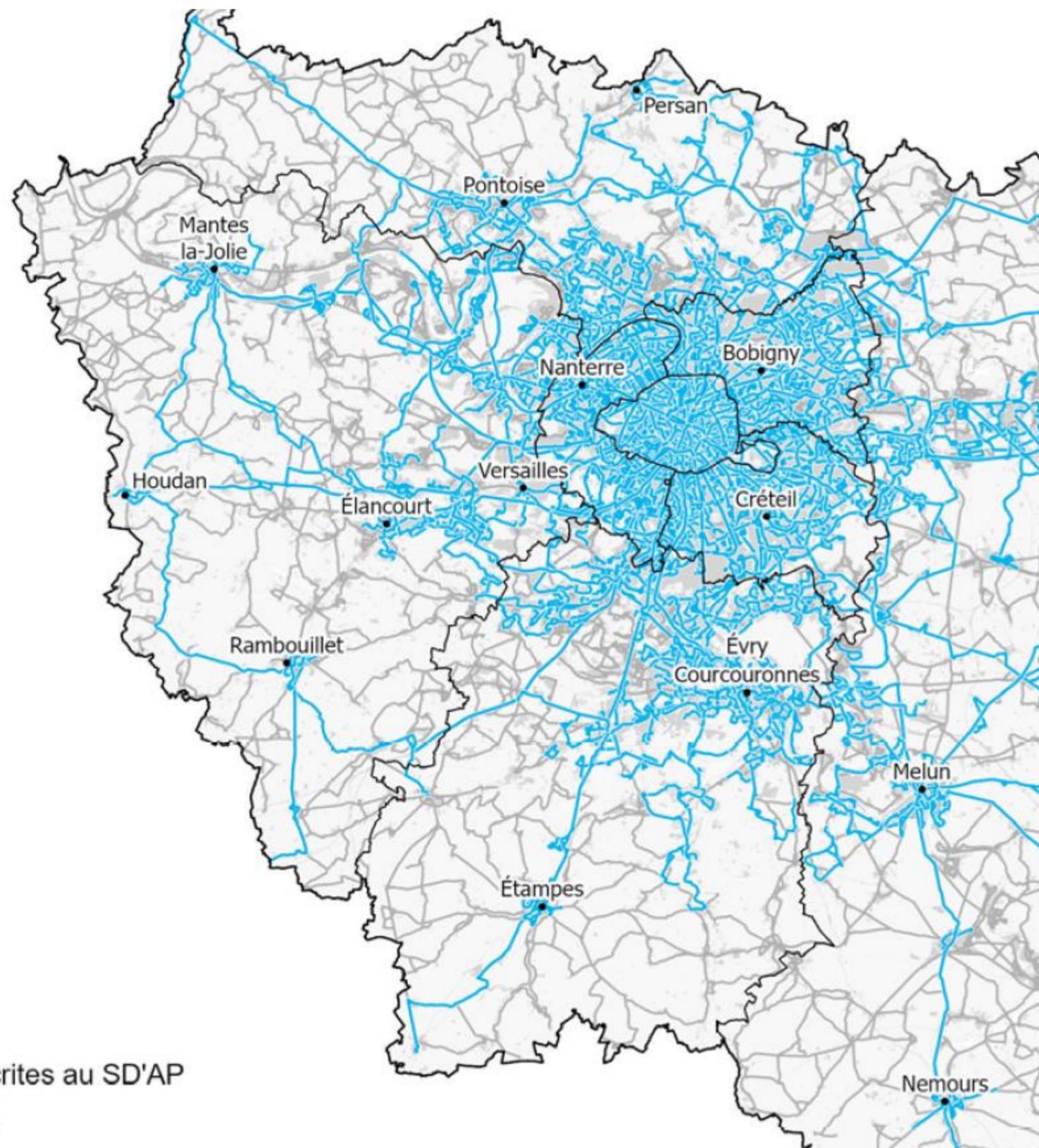
11.2.2	Développer le réseau de stations bioGNV au sein des sites portuaires	Pas concernée
11.2.3	Faciliter l'intégration de l'avitaillement en bioGNV dans les stations-services existantes dans les secteurs de circulation importante de poids lourds	
11.2.4	Soutenir la filière régionale de production de biogaz	
<b>11.3</b>	<b>DÉVELOPPER LA MOBILITÉ HYDROGÈNE BAS CARBONE</b>	
11.3.1	Développer le réseau régional de stations de production et d'avitaillement hydrogène	SCoT/PLU
11.3.2	Déployer l'usage de l'hydrogène pour les usages intensifs et les mobilités lourdes	
11.3.3	Poursuivre l'expérimentation de bus à hydrogène pour éprouver la solution technologique	
<b>11.4</b>	<b>ACCOMPAGNER LA MUTATION TECHNOLOGIQUE DU PARC DE VÉHICULES</b>	
11.4.1	Poursuivre les dispositifs d'aides à l'achat de véhicules à faibles émissions pour les particuliers et les professionnels	
11.4.2	Achever la transition énergétique du parc de bus et cars publics	
11.4.3	Achever la transition énergétique des flottes de l'État, des collectivités locales et de tous leurs établissements	
11.4.4	Favoriser le développement des vélos et véhicules légers à assistance électrique	
<b>12.1</b>	<b>RENDRE PLUS INCLUSIFS LES SERVICES DE MOBILITÉ</b>	
12.1.1	Maintenir une tarification solidaire des transports collectifs pour les publics en situation de vulnérabilité	
12.1.2	Poursuivre les aides visant à faciliter l'accès aux autres services de mobilité	
12.1.3	Étudier l'opportunité d'une plateforme régionale d'information recensant les solutions et aides à la mobilité existantes	
<b>12.2</b>	<b>DÉFINIR UNE POLITIQUE PUBLIQUE COORDONNÉE DANS LE CADRE DE PLANS D'ACTION COMMUNS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE</b>	
12.2.1	Définir au niveau régional le cadre d'élaboration des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)	
12.2.2	Élaborer les PAMS au niveau départemental	
12.2.3	Assurer au niveau régional l'animation partenariale des politiques de mobilité solidaire	
<b>13.1</b>	<b>FACILITER L'ACCÈS AU TERRITOIRE FRANCILIEN POUR TOUS LES TOURISTES INTERNATIONAUX ET NATIONAUX</b>	
13.1.1	Améliorer la desserte des aéroports et des gares grandes lignes en transports collectifs	
13.1.2	Mener une réflexion stratégique pour l'amélioration de l'accès au territoire francilien par les cars longue distance en services librement organisés	
<b>13.2</b>	<b>AMÉLIORER ET PROMOUVOIR LA DESSERTE DES SITES TOURISTIQUES PAR DES MODES DURABLES</b>	
13.2.1	Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens	
13.2.2	Organiser les services réguliers de transport touristique pour promouvoir le tourisme régional et assurer un meilleur partage de l'espace public	
13.2.3	Aménager l'espace public autour des sites touristiques pour garantir l'accès piéton et l'accessibilité PMR	
13.2.4	Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques	
13.2.5	Réguler la circulation et le stationnement des cars de tourisme privés, notamment dans les zones très denses et touristiques	
<b>13.3</b>	<b>AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE VOYAGEUR DES TOURISTES</b>	
13.3.1	Fournir aux touristes une information adaptée sur les services de mobilité durable avant et pendant leur séjour	
13.3.2	Améliorer l'accueil et l'orientation des touristes dans tous leurs déplacements	
13.3.3	Adapter la billettique et la tarification des transports aux besoins spécifiques des visiteurs	
<b>14.1</b>	<b>SENSIBILISER LES FRANCILIENS À DES PRATIQUES DE MOBILITÉ PLUS DURABLES</b>	Actions de communication du SDC
14.1.1	Renforcer la communication et les actions de sensibilisation	PLM
14.1.2	Développer le conseil individualisé	PLM
<b>14.2</b>	<b>DÉVELOPPER L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE</b>	
14.2.1	Réaliser des Plans de déplacements d'établissement scolaire	
14.2.2	Aménager les abords des établissements d'enseignement	PLM
14.2.3	Généraliser le stationnement pour les vélos et les trottinettes pour le personnel et les élèves	
14.2.4	Inciter les élèves à l'usage des modes actifs	
14.2.5	Inciter les élèves à l'usage des transports collectifs	
14.2.6	Développer les actions de formation et sensibilisation	
<b>14.3</b>	<b>ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE DE LEURS EMPLOYÉS</b>	
14.3.1	Poursuivre l'action du réseau Pro'Mobilité pour accompagner les employeurs	
14.3.2	Encourager les démarches et plans de mobilité inter-employeurs Subvention des études et actions mises en place dans le cadre de plans de mobilité inter-employeurs : Région Île-de-France	Lien avec le futur PDMIE, notamment à la sensibilisation des employés à l'utilisation des mobilités durables.
14.3.3	Encourager la mise en place de mesures organisationnelles au sein des entreprises et administrations pour fluidifier les déplacements	Actions de communication du SDC

ANNEXE A L'ACTION 1.1 : Projets de Mass transit mis en service entre 2020 et 2030



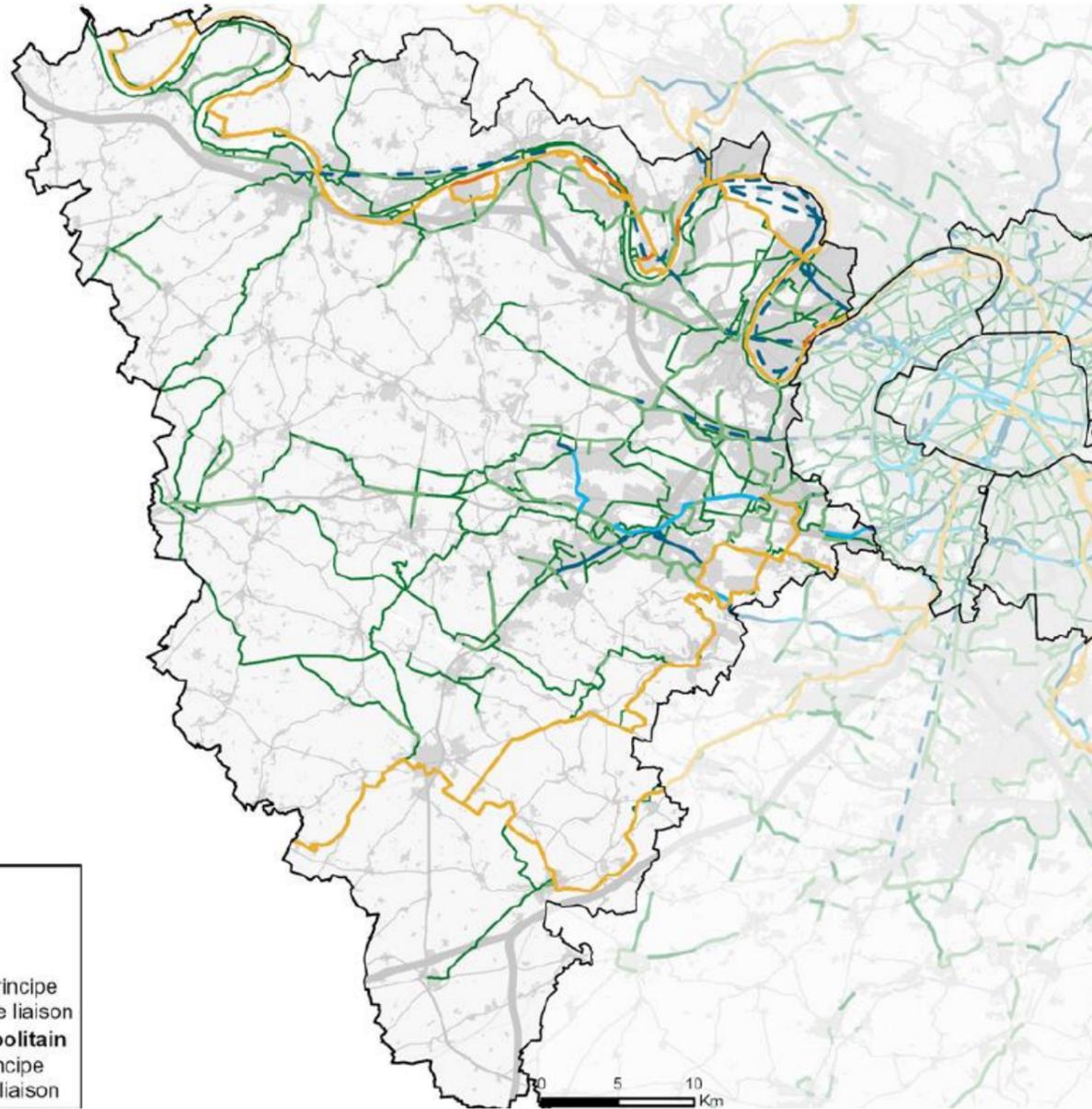


Sources : bd topo IGN, MOS 2021 L'Institut Paris Region, Ile-de-France Mobilités  
Réalisation : Ile-de-France Mobilités / PE / OP / J.D. 2024



- Lignes de bus inscrites au SD'AP
- Autre ligne de bus

ANNEXE AUX MESURES 4.1.1 et 4.1.2 - Le réseau cyclable structurant dans les Yvelines



ANNEXE A LA MESURE 7.1.1 - Le réseau routier magistral et structurant dans les Yvelines

