

# PROJET DE PLAN DES MOBILITÉS D'ÎLE-DE-FRANCE

---

Préambule :

Ce document se veut une aide aux communes mais n'est pas exhaustif compte tenu du fait que l'Agglo n'est pas compétente sur la plupart des axes et mesures déclinés dans le plan.

Toutefois, il a vocation à présenter les principaux points d'attention, en particulier autour des 5 prescriptions présentées dans le document.





## CONTEXTE

---

A l'été 2024, la Région Ile-de-France a lancé une consultation pour avis auprès de tous les EPCI du territoire, les invitant à se prononcer sur le projet de plan de mobilités en Ile-de-France, arrêté en conseil régional et par le conseil d'administration d'IDFM.

Ce PDMIF succède au plan des déplacements urbains d'Ile-de-France puisqu'il s'agit d'une révision de ce dernier.

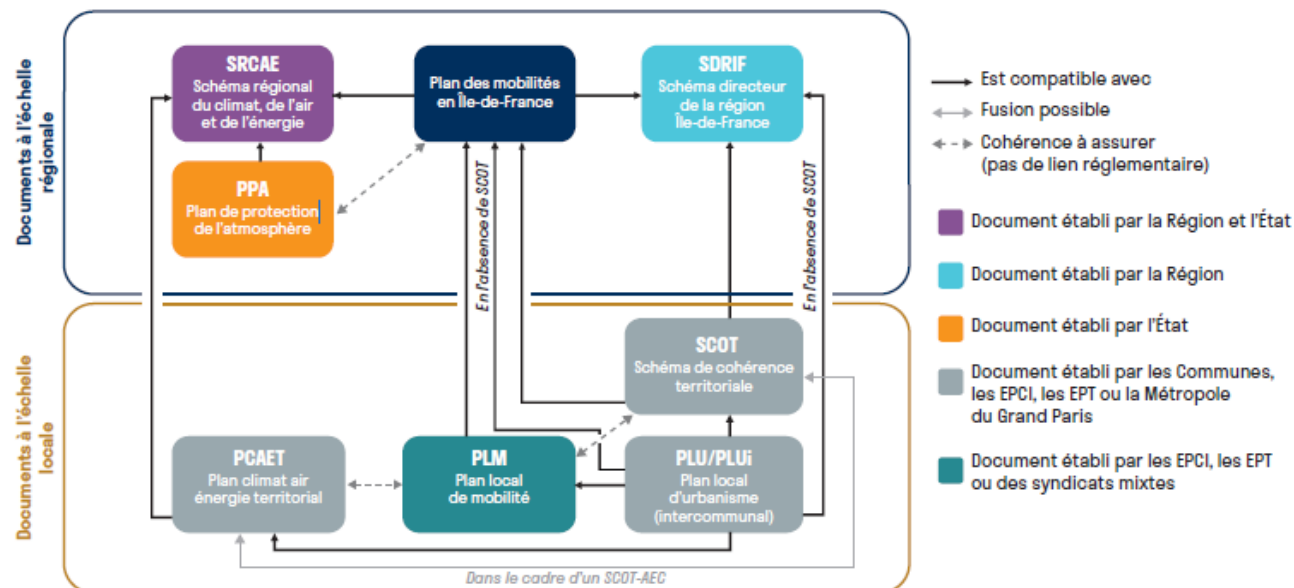
Les EPCI ont six mois suivant la réception du courrier pour transmettre leur avis régulièrement délibéré à la Région.

# CONTENU

Ce document 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.

S'intégrant à la planification des politiques relatives à l'aménagement du territoire, à la mobilité et à l'environnement, **il doit être complété par les plans locaux de mobilité.**

L'articulation des planifications en Île-de-France





## ENJEUX

---

Il s'agit en priorité de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des biens, partout dans la région et pour tous les publics, tout en préservant l'environnement et la santé, et en recherchant la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité.

- Prendre en compte l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens
- Répondre aux besoins des Franciliens
- Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux
- Assurer le droit à la mobilité pour tous
- Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie
- Améliorer la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité



# STRATÉGIE ET PLAN D'ACTION

---

- **Déclinaison du plan en 14 axes et 46 sous-actions**
  
- **Développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture utilisée individuellement**
  - Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs (9 sous-actions)
  - Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité (1 sous-action)
  - Axe 3 : Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements (2 sous-actions)
  - Axe 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo (3 sous-actions)
  - Axe 5 : Développer les usages partagés de la voiture (2 sous-actions)
  
- **Infrastructure : partage de la voirie et de l'espace public**
  - Axe 6 : renforcer l'intermodalité et la multimodalité (3 sous-actions)
  - Axe 7 : rendre la route plus multimodale, sûre et durable (5 sous-actions)
  - Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine (2 sous-actions)
  - Axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux (3 sous-actions)



# STRATÉGIE ET PLAN D' ACTIONS

---

- Stratégie d'action sur le transport de marchandises :
  - Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable (4 sous-actions)
  
- Evolution des véhicules vers la décarbonisation :
  - Axe 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules (4 sous-actions)
  
- Soutenir et promouvoir les changements de comportements, individuels ou collectifs, au travers d'actions ciblées à destination de publics spécifiques :
  - Axe 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire (2 sous-actions)
  - Axe 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable (3 sous-actions)
  - Axe 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements (3 sous-actions)



## MISE EN ŒUVRE

---

La mise en œuvre effective de ce plan repose sur des outils et des moyens, en termes de financement, de planification, de pilotage, et sur la mobilisation de tous les acteurs concernés.

Elle varie aussi, selon les thématiques, en fonction des multiples acteurs et compétences de chacun à l'échelle de la région.

Si la grande majorité des actions sont des recommandations, le plan comporte **cinq mesures prescriptives** décrites ci-après, **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.

- 3 prescriptions conservées du PDUIF et renforcées dans le PDMIF
- 1 prescription conservée à l'identique par rapport au PDUIF
- 1 nouvelle prescription



## LES PRESCRIPTIONS RENFORCÉES DANS LE PDMIF

---

### → *Mesure 4.2.3 Développer le stationnement vélo sur voirie (1/3)*

Cette prescription impose au gestionnaire de voirie de définir un **ratio minimal de places de stationnement vélo à aménager sur l'espace public** par rapport au nombre de **places de stationnement automobile existantes sur le domaine public**, en fonction du niveau d'accessibilité de la commune en TC.

Ce stationnement doit être prioritairement installé autour des **pôles générateurs de déplacements**. Par ailleurs, il est rappelé qu'aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée 5m en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux EDP (article L118-5-1 du Code de la voirie routière).

Déclinaison dans les PLM :

- Définir les grands principes de localisation et de dimensionnement de l'offre de stationnement vélo en voirie : identifier les pôles générateurs, définir et localiser les besoins à l'échelle des quartiers, construire un échancier de réalisation, en cohérence avec la réalisation des itinéraires cyclables





# LES PRESCRIPTIONS RENFORCÉES DANS LE PDMIF

## → *Mesure 4.2.3 Développer le stationnement vélo sur voirie (2/3)*

Zones	Nombre de places de stationnement vélo sur voirie
Zone 1 Paris	2 places vélo pour 1 place voiture sur voirie
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 vélo pour 2 places voitures sur voirie
Zone 4 Autres communes du cœur et centralités de la couronne	1 place vélo pour 3 places voiture sur voirie
Zone 5 Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place vélo pour 3 places voiture sur voirie
Zone 6 Petites villes et communes rurales	Selon les caractéristiques locales



Sources : buf topo IGN, Île-de-France Mobilités  
Réalisation : Île-de-France Mobilités / PE / GP / J.D. 2024

Communes considérées en **zone 4** : Le Chesnay-Rocquencourt, Saint-Cyr-l'École, Versailles, Viroflay, Vélizy-Villacoublay

Communes considérées en **zone 5** : Bailly, Bièvres, Bois d'Arcy, Bougival, Buc, Chateaufort, Fontenay-le-Fleury, Jouy-en-Josas, La Celle Saint-Cloud, Les Loges-en-Josas, Noisy-le-Roi, Rennemoulin, Toussus-le-Noble



## LES PRESCRIPTIONS RENFORCÉES DANS LE PDMIF

---

### → **Mesure 4.2.3** *Développer le stationnement vélo sur voirie (3/3)*

A noter que cette prescription, très forte, peut, dans certains cas, être extrêmement difficile à mettre en œuvre, compte tenu des contraintes foncières.



## LES PRESCRIPTIONS RENFORCÉES DANS LE PDMIF

---

→ **Mesure 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 (1/2)*

Cette prescription impose la réalisation d'un parc de stationnement vélo dans le cadre des constructions neuves, d'une mutation ou d'une rénovation d'un bâtiment, pour des travaux concernant au moins 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

Les normes partagées sont un minimum à respecter mais ne portent que sur les zones urbaines (U) et à urbaniser (AU) des PLU(i).

A noter que les caractéristiques des stationnements à réaliser sont précisées dans le Code de la construction et de l'habitation (article L113-18 à L113-20).

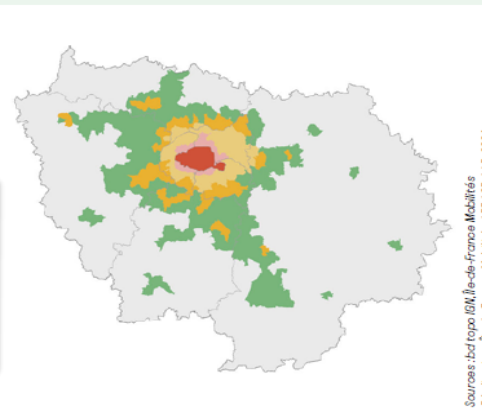
# LES PRESCRIPTIONS RENFORCÉES DANS LE PDMIF

→ **Mesure 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 (2/2)

## ► PRESCRIPTIONS

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	



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**.



## LES PRESCRIPTIONS RENFORCÉES DANS LE PDMIF

---

→ **Mesure 9.3.1**  *limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux (1/2)*

Cette prescription, qui doit être reprise dans les PLM et PLU(i), impose aux constructeurs des **normes plafonds** qui ne doivent pas être dépassées. Ces normes peuvent toutefois être **renforcées au niveau local**.

La valeur diffère selon les communes, notamment en fonction de la densité d'emploi et du taux de venue ne voiture.

Il s'agit, en limitant le nombre de places de stationnement, d'orienter le choix du mode de déplacement pour se rendre au travail.

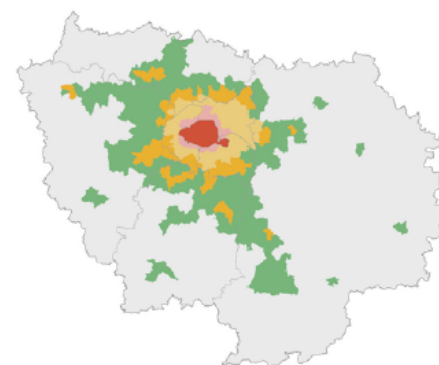


# LES PRESCRIPTIONS RENFORCÉES DANS LE PDMIF

➔ **Mesure 9.3.1** Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux (2/2)

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

Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 1 Paris	1 place max pour 300 m <sup>2</sup> de surface de plancher	
Zone 2 Communes limitrophes de Paris	1 place max pour 130 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place max pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Zone 3 Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	1 place max pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place max pour 70 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Zone 4 Autres communes du cœur et centralités de la couronne	1 place max pour 60 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place max pour 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Zone 5 Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place max pour 45 m <sup>2</sup> de surface de plancher	-
Zone 6 Petites villes et communes rurales	-	-



Source: Dataparc IUM, Île-de-France Mobilités  
Réalisation: Île-de-France Mobilités / FE / DP / JD, 2024

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

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

### NORMES QUALITATIVES :

**Rappel de la réglementation :** Selon l'article L.111-19-1 du code de l'urbanisme, les parcs de stationnement extérieurs de plus de 500 m<sup>2</sup> associés aux constructions de bâtiments ou parties de bâtiment à usage de bureaux, lorsqu'elles créent plus de 1 000 m<sup>2</sup> d'emprise au sol, doivent intégrer sur au moins 50 % de leur surface des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation.



# LA PRESCRIPTION CONSERVÉE DU PDUIF

---

→ **Mesure 1.3.3** *Maintenir et si possible, améliorer la performance des lignes de transports collectifs de surface en site propre*

Cette prescription impose aux gestionnaires de voirie d'assurer la **priorité des lignes de tramway et des BHNS aux carrefours**

Il incombe, dans le PLM :

- d'identifier les points durs de circulation du tramway ainsi que leurs causes
- de définir un programme de résorption, dans la période du PLM.

Seule la commune de **Vélizy-Villacoublay** peut être concernée compte tenu de la proximité des voies du T6 avec les axes routiers, en lien avec les autres gestionnaires, en particulier la RATP.



# LA NOUVELLE PRESCRIPTION

---

→ **Mesure 1.3.4** *Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie (1/3)*

Cette prescription impose aux gestionnaires de voirie d'assurer la **priorité des lignes de bus aux carrefours** et de **réaliser des aménagements de voirie** devant intégrer la **résorption des points de circulation bus** sur les axes de voirie empruntés par **plus de 300 bus par jour**, 2 sens confondus.

Il incombe, dans les PLM, de :

- 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 gestionnaire de voirie





# LA NOUVELLE PRESCRIPTION

---

→ **Mesure 1.3.4** *Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie (2/3)*

A ce stade, l'Agglo n'est pas en mesure d'identifier les axes concernés sur les communes du territoire. La demande a été portée auprès d'Ile-de-France Mobilités.

Axes pressentis :

- Buc : RD938 en agglo
- La Celle Saint-Cloud : avenue Charles de Gaulle
- Le Chesnay-Rocquencourt : avenue Charles de Gaulle ; rue de Glatigny ;
- Saint-Cyr-l'Ecole : rue de la division Leclerc ;
- Versailles : Avenue de Paris ; avenue de Gaulle ; avenue de Sceaux Sud ; Rue de l'Orangerie ; place du Marché Notre-Dame ; Boulevard du Maréchal Foch ; rue du maréchal de Lattre de Tassigny ; RD10 vers St Cyr ; avenue des Etats-Unis ; rue de la porte de Buc



# LA NOUVELLE PRESCRIPTION

---

→ **Mesure 1.3.4** *Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie (3/3)*

Pour mettre en œuvre cette prescription, IDFM 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.

A noter que cette prescription semble difficilement réalisable sur les carrefours sans couloir bus en approche.



# LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

---

→ **Mesure 1.1.1** *Mettre en service le Grand Paris Express et accompagner son déploiement*

- Ne concerne à ce stade que la ville de Versailles (ligne 18)
- Il est attendu de la commune de :
  - contribuer à achever les projets d'infrastructure autour des gares pour assurer la mise en service de la ligne dans les délais prévus
  - assurer la bonne insertion des pôles d'échanges multimodaux dans leur environnement urbain pour faciliter la multimodalité



## LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

---

→ **Mesure 1.3.7** *Préserver les centres opérationnels bus (COB) existants, achever leur conversion énergétique et en créer de nouveaux*

- Objectif (H2030) : environ 130 COB en IDF tous adaptés à l'accueil de véhicules au biométhane ou électriques
- Deux leviers :
  1. Les collectivités doivent veiller à préserver l'emprise et la fonctionnalité des COB présents sur le territoire, ainsi que leurs éventuels besoins d'évolution et permettre la conversion énergétique des COB qui ne l'ont pas encore été
  2. Il est attendu des communes/EPCI de saisir les opportunités de libération de foncier pour permettre l'implantation de COB



# LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

---

## → Mesure 1.7.2 *Consolider le continuum de sécurité*

- En plus des effectifs présents dans les réseaux, IDFM souhaite développer le continuum de sécurité en s'appuyant sur une meilleure implication et coordination de l'ensemble des acteurs pouvant intervenir les réseaux selon leurs fonctions et prérogatives propres
- IDFM a décidé d'autoriser l'accès des policiers **municipaux et intercommunaux** en uniforme et seulement lors de leurs missions, au réseau de transport francilien
- Cela leur permet d'intervenir et constater les infractions relatives à la **police des transports** (non-respect du règlement de la compagnie de transport) ou l'outrage envers les agents verbalisateurs



## LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

---

- **Mesure 3.1.2** *Achever la mise en accessibilité des lignes de bus prioritaires inscrites au schéma directeur d'accessibilité programmée*
- 6400 arrêts concernés à l'échelle de la grande couronne
  - Planifier, dans les PLM, la mise en accessibilité des arrêts de bus des lignes prioritaires inscrites au SDAP
  - Communes concernées : Bièvres, Bois d'Arcy, Bougival, Buc, Châteaufort, Fontenay-le-Fleury, Jouy-en-Josas, La Celle St-Cloud, Le Chesnay-Rocquencourt, Les Loges-en-Josas, Saint-Cyr-l'Ecole, Toussus-le-Noble, Versailles, Vélizy-Villacoublay, Viroflay



## LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

---

- **Mesures 3.2.1** *Rendre sa voirie accessible lors de travaux* et **3.2.2** *Elaborer et mettre en œuvre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE)*
- Dès lors que les communes ont plus de 1 000 habitants, cette obligation leur incombe



# LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

---

→ **Mesure 6.1.4** *Assurer une offre de stationnement vélo autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement*

- S'appliquent aux communes concernées par le décret n°2021-741 8/6/2021 :
  - Bièvres
  - Fontenay-le-Fleury
  - Jouy-en-Josas : gares de Jouy-en-Josas, Vauboyen
  - Les Loges en Josas : gare de Petit-Jouy-les-Loges
  - La Celle Saint-Cloud : gares de Bougival et La Celle Saint-Cloud
  - Saint-Cyr-l'École
  - Versailles : gares Chantiers, rive gauche, rive droite
  - Viroflay : gares rive droite, rive gauche, Chaville-Vélizy
- Il incombe aux communes, même si elles ne sont pas tenues directement de mettre en œuvre ce décret, d'intégrer les objectifs de ce décret dans leur PLM
- En pratique, compte tenu de la règle imposant l'implantation du stationnement vélo dans un rayon de 70m autour d'une sortie de gare, la problématique principale à laquelle se heurte plusieurs communes est la disponibilité du foncier, souvent non maîtrisé par les communes





## LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

---

- **Mesure 6.1.5** *Développer la capacité du réseau de parking-relais IDFM et organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins de chaque pôle*
- L'objectif est d'optimiser l'usage de l'espace public en proposant ces P+R qui doivent être incitatifs par rapport au stationnement sur voirie
  - Le Schéma Directeur des Parking Relais prévoit la labellisation « parking Relais Ile-de-France Mobilités » pour les parkings relais existants afin d'offrir aux usagers un service de qualité et uniforme à l'échelle de la région (tarification adaptée, signalisation, généralisation du pass navigo comme moyen d'accès, prise en compte du stationnement des deux-roues motorisés ...)
  - Ils peuvent être gratuits
  - La création ou l'extension de parkings est conditionnée par la réalisation préalable d'un **diagnostic de l'offre de stationnement existante** autour du pôle ainsi que **de ses usages** pour dimensionner l'espace et ajuster les politiques de stationnement à proximité



## LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

---

### → **Mesure 8.2.3** *Résorber les coupures urbaines et éviter d'en créer de nouvelles*

- A l'échelle de l'Agglo, le quartier de Satory a été identifié comme une des principales coupures urbaines d'IDF sur les itinéraires cyclables structurants
- Il incombe aux communes d'établir dans leur PLM un recensement des coupures urbaines et d'en définir les modalités de résorption

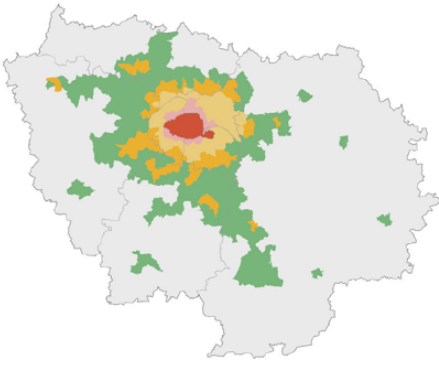


# LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

## ➔ Mesure 9.2.1 Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie pour les voitures et les deux-roues motorisés

**► RECOMMANDATIONS**

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 structurants
Zone 1 Paris	Généralisation du stationnement payant	
Zone 2 Communes limitrophes de Paris		
Zone 3 Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	Généralisation du stationnement payant	Mise en place du stationnement payant recommandée dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux
Zone 4 Autres communes du cœur et centralités de la couronne		
Zone 5 Autres communes de la couronne et centralités rurales		
Zone 6 Petites villes et communes rurales	Mise en place du stationnement payant recommandée dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux	



Source : Schéma d'AM, Île-de-France Mobilités  
Réalisation : Île-de-France Mobilités / FE / DP / J.D. 2024

**Il est ainsi recommandé que :**

- dans les zones 1 et 2 composées de Paris et des communes limitrophes, le stationnement soit rendu payant sur l'ensemble du territoire,
- dans les zones 3, 4 et 5, le stationnement soit rendu payant dans toutes les zones situées à moins de 500 mètres d'une gare ou station de transport collectif et dans les autres secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement,
- dans la zone 6, le stationnement soit rendu payant dans les secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement.

**Les gares et stations considérées sont :**

- les gares desservies par des lignes de RER ou de train,
- les stations de métro, de tramway et de câble,
- les stations de BHNS (bus à haut niveau de service, incluant les T Zen et les bus en site propre),

pour les lignes existantes et en projet, dès lors que l'arrêté déclarant d'utilité publique le projet a été pris.

Les secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement sur voirie sont en particulier les secteurs regroupant des commerces et/ou des équipements et services publics.

Les niveaux de tarification sont à l'appréciation des communes et EPCI, néanmoins la tarification du stationnement autour des gares et stations de transports collectifs dans les zones 1 à 5 doit être cohérente avec celle des Parkings Relais (**voir AXE 6 « Renforcer l'intermodalité et la multimodalité » - MESURE « Stationnement autour des pôles »**).

L'objectif de la mise en place du stationnement payant à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée sur la voirie dans ces secteurs.



## LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

---

→ **Mesure 11.1.1** *Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public*

- Les communes, compétentes en la matière, sont responsables de cette mise en œuvre si elles prennent la maîtrise d'ouvrage des réseaux d'IRVE
- A noter qu'à l'échelle de l'Agglo, 3000 points de charge (équivalent 24kw) sont ciblés à H2030, sur un total de 100 000 souhaités par la Région
- Aujourd'hui, l'Agglo compte 210 bornes de recharge électriques d'accès public



## LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

---

→ **Mesure 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*

- Il est attendu notamment des communes des réserves foncières sous maîtrise publique pour le développement de stations bioGNV et multi-énergie, à proximité de nœuds routiers ou de zones industrielles, d'activités et logistiques de façon privilégiée
- Cette identification est à porter en coordination avec la SEM Sigeif Mobilités



## LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS IMPACTANTES

---

→ **Mesure 11.4.3** *Achever la transition énergétique des flottes de l'Etat, des collectivités locales et de tous les établissements*

- Les flottes captives sont réglementairement soumises au respect de taux minimaux de véhicules à faibles et très faibles émissions **lors de leurs renouvellements annuels**
- Il est souhaitable que les collectivités locales atteignent un parc de véhicules 100% à faibles ou très faibles émissions à horizon 2030
- Pour les collectivités territoriales avec un parc de **plus de 20 véhicules** :
  - 30% des véhicules légers à faibles émissions jusqu'au 31/12/2024 et jusqu'à 70% à compter du 01/01/2030
  - 37,4% de véhicules légers à très faibles émissions du 01/01/2026 au 31/12/2029 puis 40% à compter du 01/01/2030



## MESURES N'INCOMBANT PAS AUX COMMUNES MAIS AVEC DES EFFETS

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

- Les gestionnaires de voirie (Etat, Départements), peuvent augmenter de manière ciblée la capacité de certains axes pour conforter le réseau magistral, par des aménagements sur les sections particulièrement congestionnées
- Projets ciblés sur le réseau magistral à l'échelle de l'Agglo : diffuseur de Vélizy (A86) ; aménagement du diffuseur de Satory (RN12-RD91)
- Projets ciblés sur le réseau routier structurant : bretelle d'insertion sur l'A12 depuis la RD7 ; requalification de la RD36 entre Châteaufort et Saclay
- A noter que les communes concernées et l'Agglo peuvent être appelées pour participer au financement de ces projets