



A highly collaborative approach to developing the Sustainable Urban Mobility Plan for the Île-de-France region

📌 Wednesday, 26 November 2025

🕒 09:00 - 10:30

SESSION 1F

Regional routes to sustainability

SPEAKER

Zélia Hampikian, Île-de-France Mobilités

POLIS25
ANNUAL CONFERENCE

26-27 November 2025

Royal Jaarbeurs | Utrecht, Netherlands

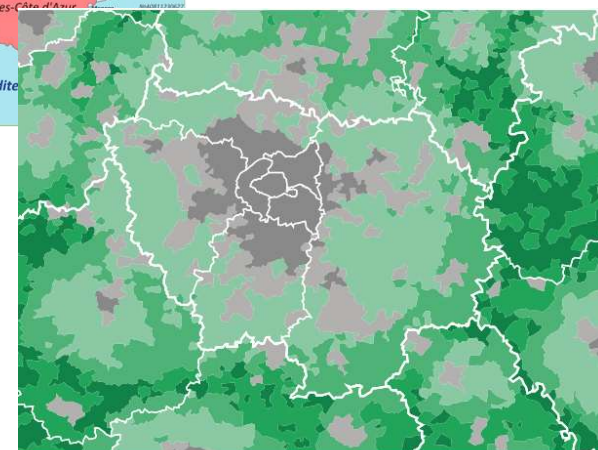
A brief description of the Île-de-France region

- 1st employment area in Europe
- 31% of national GDP
- 4,6% of EU's GDP

12 012 km² as surface area

12,3 millions inhabitants

Significant disparities between territories, **from the most densely populated to the most rural**



Categories of spaces

- Dense urban
- Urban of intermediate density
- Rural under strong influence of a pole
- Rural under weak influence of a pole
- Autonomous rural sparsely populated
- Autonomous rural very sparsely populated

Missions and objectives of Île-de-France Mobilités



- Development of **innovative forms of transportation**
- Investment programmes

- Definition and **organization** of public transport
- **Pricing definition** and user information
- **Contractualization** with transport operators and **monitoring**



- **Mobility planning**
- Recommendations on **organizing intermodal solutions**

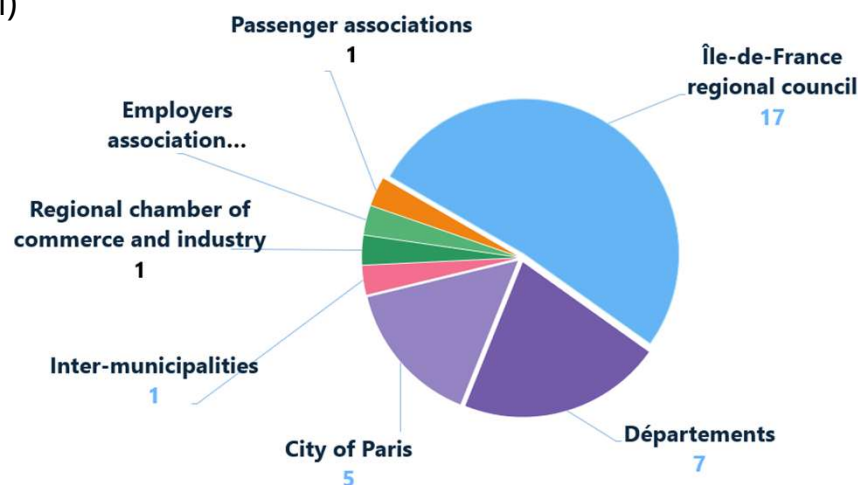


Presentation of Île-de-France Mobilités

- Île-de-France Mobilités budget: 12,7 billion euros (2024)
- **Governance**
 - President: Valérie Pécresse
(president of Île-de-France regional council)
 - CEO: Laurent Probst
- **Staff: 600 agents**



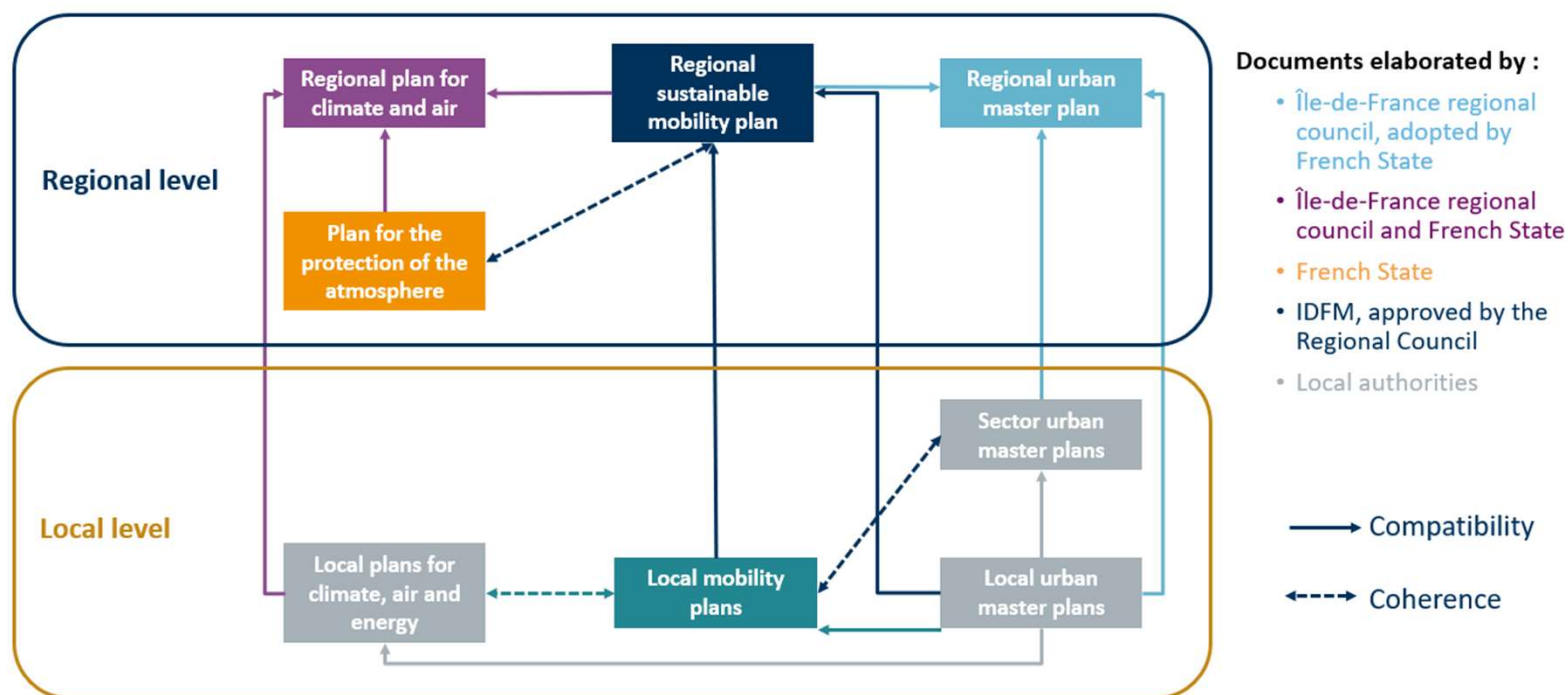
Île-de-France Mobilités board of directors



Presentation overview

1. Legal framework and development process
2. Mobility and environmental targets
3. Action plan
4. Implementation in local mobility plans

1 Coherent master plans at the different geographical scales (2025)



1 Towards a new regional mobility plan

In 2022, the Administration Board of Île-de-France Mobilités decided that the PDUIF (2010-2020 regional mobility plan) needed to be updated:

- ✓ Institutional set-up evolutions;
- ✓ New technological mobility solutions since 2014 and Covid-19-crisis impacts on mobility behaviours;
- ✓ Environmental and public health issues to be tackled more thoroughly.

➡ The development process of the *Plan des mobilités en Île-de-France* was initiated in 2022.

Two reasons made it necessary for the development process to be highly collaborative:

- ✓ Multiple stakeholders are involved in implementing mobility policies in the Île-de-France region.
- ✓ The regional mobility plan must be implemented and specified in local mobility plans at the intermunicipality level.

1 Preparatory and legal consultations: a highly collaborative process

Île-de-France Mobilités organised an intensive collaborative process, lasting 18 months:



Workshops with local governments and the French State

- 63 intermunicipalities
- 8 "Départements"
- French State local representatives

Participants were grouped according to the type of territory they represented (urban centre, secondary urban areas and rural areas).



Workshops and interviews with other mobility policies stakeholders outside of local public authorities

Electromobility, rail, rail and river freight, autonomous vehicles, social mobility policies...



Specific workshops with local representatives

Public transport, walking and cycling and people with reduced mobility associations.



All the involved stakeholders were also invited to **provide feedback on successive drafts of the action plan** before the regulatory consultation began, to ensure that their perspectives were faithfully considered.



1 Preparatory and legal consultations: a highly collaborative process

The French legal framework provides for an ambitious mandatory consultation process on a first version of the regional mobility plan validated by the Île-de-France regional council (*version arrêtée*):

- 1 All municipalities (1276), intermunicipalities (63), *départements* (8) and technical intermunicipal unions are consulted and given six months to submit their opinion on the document.
363 written opinion statements were received (25% participation rate)
- 2 A public enquiry lasting at least one month and overseen by an independent commission of inquiry must be organised by the Île-de-France Region.
1461 written opinions were received.
- 3 Lastly, the French State must be consulted and is given 3 months to submit its opinion on the plan.

2 PDMIF 2030 environmental targets

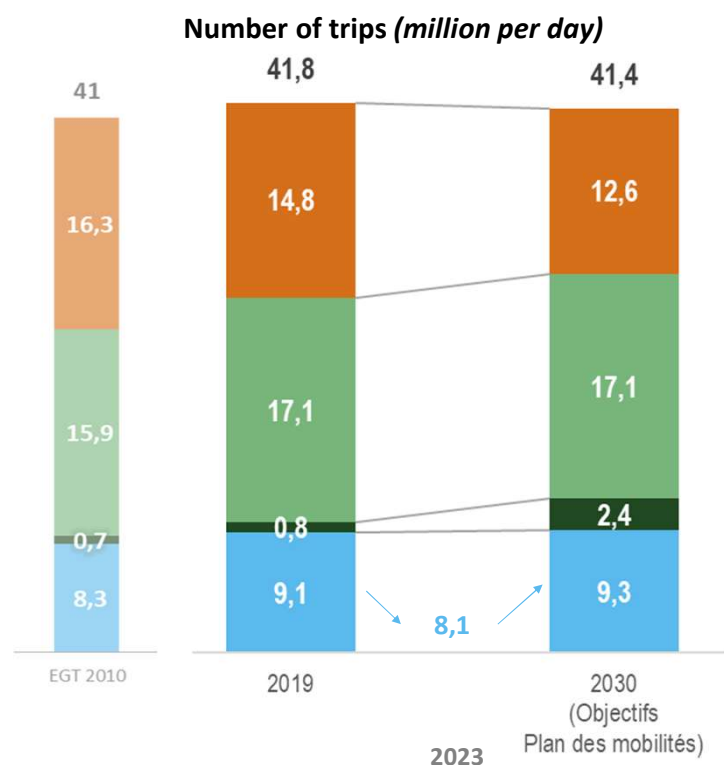
Placing environmental issues at the heart of the Île-de-France mobility plan:

-  **Reducing greenhouse gas emissions** linked to travel (in line with the National Low-Carbon Strategy): **achieving a 26% reduction in transport emissions in Île-de-France by 2030 compared to 2020** (i.e., 2019, excluding the impact of the health crisis)
-  **Reducing air pollutant emissions**: quantifying the reductions needed for NO₂, PM_{2.5}, and PM₁₀ to meet **regulatory thresholds** in proportion to the responsibility of travel in Île-de-France

Aim for zero road deaths:

-  **Halve the number of fatalities and serious injuries on the roads and streets** of Île-de-France between 2015-2019 and 2025-2029

2 PDMIF 2030 mobility targets



Objectives 2019 – 2030

-15%

=

X 3

+15% / 2023
+2% / 2019

General context: a **decrease of mobility** in Île-de-France due to the **ageing of the population**, **work from home**

Ambitious **decrease of trips by car** to reach a reduction of green house gas emissions by 25% to 30 %

Necessity to **regain travellers in public transport** following the COVID pandemic

Ambition to **develop bicycle** use and **stabilise the number of walking trips**

2 PDMIF 2030 targets for vehicles energy transition



Target shares for low-carbon vehicles

	Electric	Rechargeable hybrid	(bio)GNV	Hydrogen	Total
Cars	20 %	10 %	-	-	30 %
Light commercial vehicles	25 %	5 %	8 %	3,5 %	41 %
Trucks	8 %	2 %	20 %	2 %	32 %
Buses and coaches	30 %	-	70 %	-	100 %
Motorbikes	13,5 %	-	-	-	13,5 %

An ambitious but realistic objective according to **the observed transition of vehicles and deployment of refuelling infrastructure** (electric, biogas, hydrogen)



3 46 measures grouped in 14 lines of action



Developing solutions alternative to single car occupancy

Sharing roads and public space between transport modes

Acting on logistics

Enabling evolution of vehicles

Changing behaviours

- AXE 1 Pursuing the development of attractive public transport
- AXE 2 Pedestrian at the centre stage of mobility policies
- AXE 3 A new road map for accessibility of the trip chain
- AXE 4 Comforting the dynamic in favour of cycling
- AXE 5 Developing shared use of cars
- AXE 6 Facilitating intermodality and multimodality
- AXE 7 Making roads more multimodal, safer and sustainable
- AXE 8 Towards a better share of urban streets
- AXE 9 Adapting parking policies to territorial contexts
- AXE 10 Promoting performing and sustainable logistics
- AXE 11 Acceleration the energy transition of vehicles
- AXE 12 Promoting solidary mobility
- AXE 13 Towards a more sustainable mobility of tourists
- AXE 14 Strengthening mobility management to facilitate behaviour changes

3 Action sheet example

MESURE 1.4.1 Mettre à jour le label « cars express » avec de nouveaux critères

► Les lignes express doivent obéir à un standard régional garantissant un niveau de service attractif pour le voyageur. Ce standard, défini pour le label « cars express », est bâti autour des trois objectifs : la performance, le confort et la visibilité des lignes Express, qui se traduisent par les critères suivants :

- Performance : le temps de parcours de terminus à terminus d'une ligne Express ne doit pas excéder de 50 % le même trajet en voiture (si le temps de trajet est de 30 minutes en voiture, le temps de trajet de la ligne Express doit être au maximum de 45 minutes). Les itinéraires des lignes sont donc pensés sans détour entre les polarités desservies.

- Confort : utilisation d'un matériel roulant propre (alimenté au biogaz) et de qualité. Les autocars offrent des conditions de voyage optimales (espace d'assises, ports USB, liseuses, WIFI), la possibilité d'accéder aux soutes, et des racks d'emport de vélos (sous réserve des modalités d'accrochage-décrochage de vélos de manière sécurisée aux points d'arrêts).
- Visibilité et lisibilité : livrée spécifique aux Lignes Express, avec affichage de l'itinéraire, permettant de facilement identifier le service.

La lisibilité et la visibilité du service sont également renforcées grâce à des itinéraires clairs et lisibles, une numérotation unique à l'échelle régionale et des contenus d'information voyageurs complets (indiquant notamment les correspondances avec le reste du réseau).

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités (responsable de la mise à jour des critères du label)

MESURE 1.4.2 Créer de nouvelles lignes de cars express et renforcer le réseau existant

► Île-de-France Mobilités, en concertation avec les collectivités locales de grande couronne, a déterminé les liaisons offrant un potentiel important de développement de cars express au cours de la prochaine décennie.

Au total, à horizon 2030 :

- 45 lignes Express nouvelles seront créées,
- neuf lignes Express actuelles seront remodelées et renforcées à court terme, sans préjudice d'autres renforts à programmer ultérieurement dès lors que la fréquentation le justifie.

Une capacité d'accueil suffisante dans les gares routières constitue également une condition nécessaire à la création et au renfort de lignes de Cars Express. Lorsque cette capacité s'avère insuffisante, des études sont réalisées afin d'apprécier les possibilités d'adaptation de la gare routière pour y accueillir la nouvelle offre de cars express tout en minimisant l'impact sur l'offre locale.

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.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Création des lignes, définition de l'offre, acquisition du matériel roulant, suivi de la qualité de service :
Île-de-France Mobilités
Exploitation des lignes : opérateurs de transport

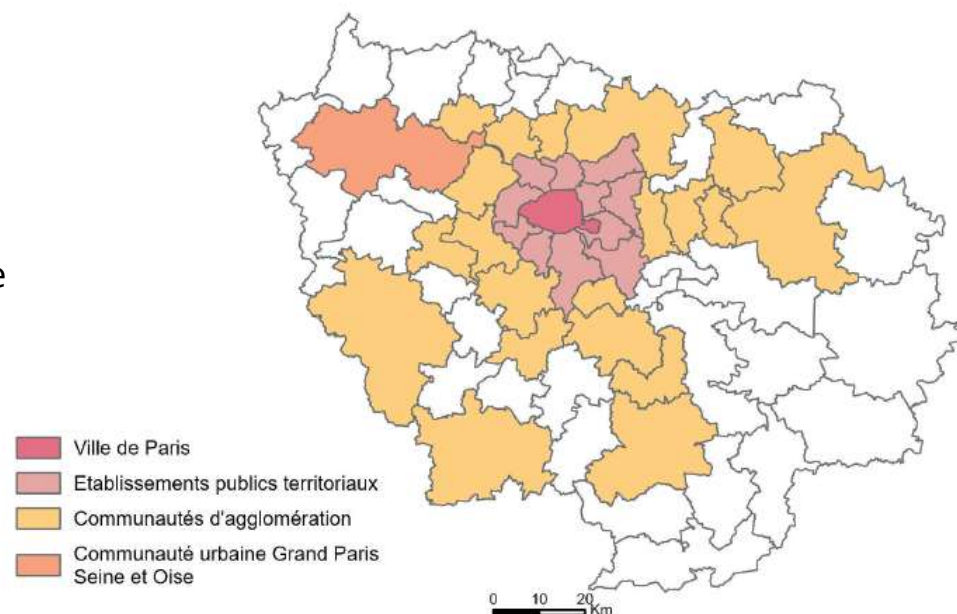
FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

4 Implementation and specification in local mobility plans

- ✓ Definition of the **"Volet socle"** of the regional plan: actions that need to be specified at the local level, depending on the type of territory.
- ✓ For each of the relevant actions, **guidelines** on how to specify and detail them in the local plans were added to the regional plan.
- ✓ **Île-de-France Mobilités supports all intermunicipalities in developing a local mobility plan** by providing continuous methodological assistance and organising events to share experiences and best practices.

Intermunicipalities with mandatory local mobility plans



Volet socle for local mobility plans

Developing solutions alternative to single car occupancy

- 1.3 Develop bus and tramway networks and improve their performance
- 2.1 Plan pedestrian mobility improvements
- 3.1 Accelerate the accessibility of urban roads
- 3.2 Continue making the public transport network (buses) accessible
- 4.1 Develop cycling infrastructure
- 4.2 Expand and secure bicycle parking facilities
- 4.3 Promote cycling and develop associated services

Sharing roads and public space between transport modes

- 6.1 Develop multimodal hubs to strengthen intermodality
- 7.2 Improve road safety
- 8.1 Define and implement principles for sharing urban road space
- 8.2 Calm traffic and reduce barriers in the urban environment
- 9.1 Implement comprehensive parking policies with an inter-municipal approach
- 9.2 Rethink public parking policies for better public space sharing and more sustainable mobility
- 9.3 Regulate private car parking supply

Acting on logistics

- 10.1 Improve the performance of the logistics framework
- 10.3 Improve distribution conditions in urban areas

Enabling evolution of vehicles

- 11.1 Develop the regional charging infrastructure network for electric vehicles

Changing behaviours

- 14.1 Raise awareness among residents of Île-de-France about more sustainable mobility practices
- 14.2 Develop school eco-mobility
- 14.3 Support companies and public administrations in fostering more sustainable mobility for their employees

4 Guidelines to implement in local mobility plans

MESURE 4.1.3



Aménager des itinéraires cyclables à l'échelle locale

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

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

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

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

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

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

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Départements, EPCI et Communes

FINANCEURS :

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

DÉCLINAISON DANS LES



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



**Thank you for
your attention!**

For more information:

Zélia Hampikian, Île-de-France Mobilités
zelia.hampikian@iledefrance-mobilites.fr

POLIS
 CITIES AND REGIONS FOR TRANSPORT INNOVATION



POLIS25
 ANNUAL CONFERENCE

26-27 November 2025
 Royal Jaarbeurs | Utrecht, Netherlands

Use our hashtag:
 #POLIS25

