

ÎLE-DE-FRANCE RURALE : LES SOLUTIONS POUR SE DÉPLACER

DOSSIER DE PRESSE - JUIN 2025

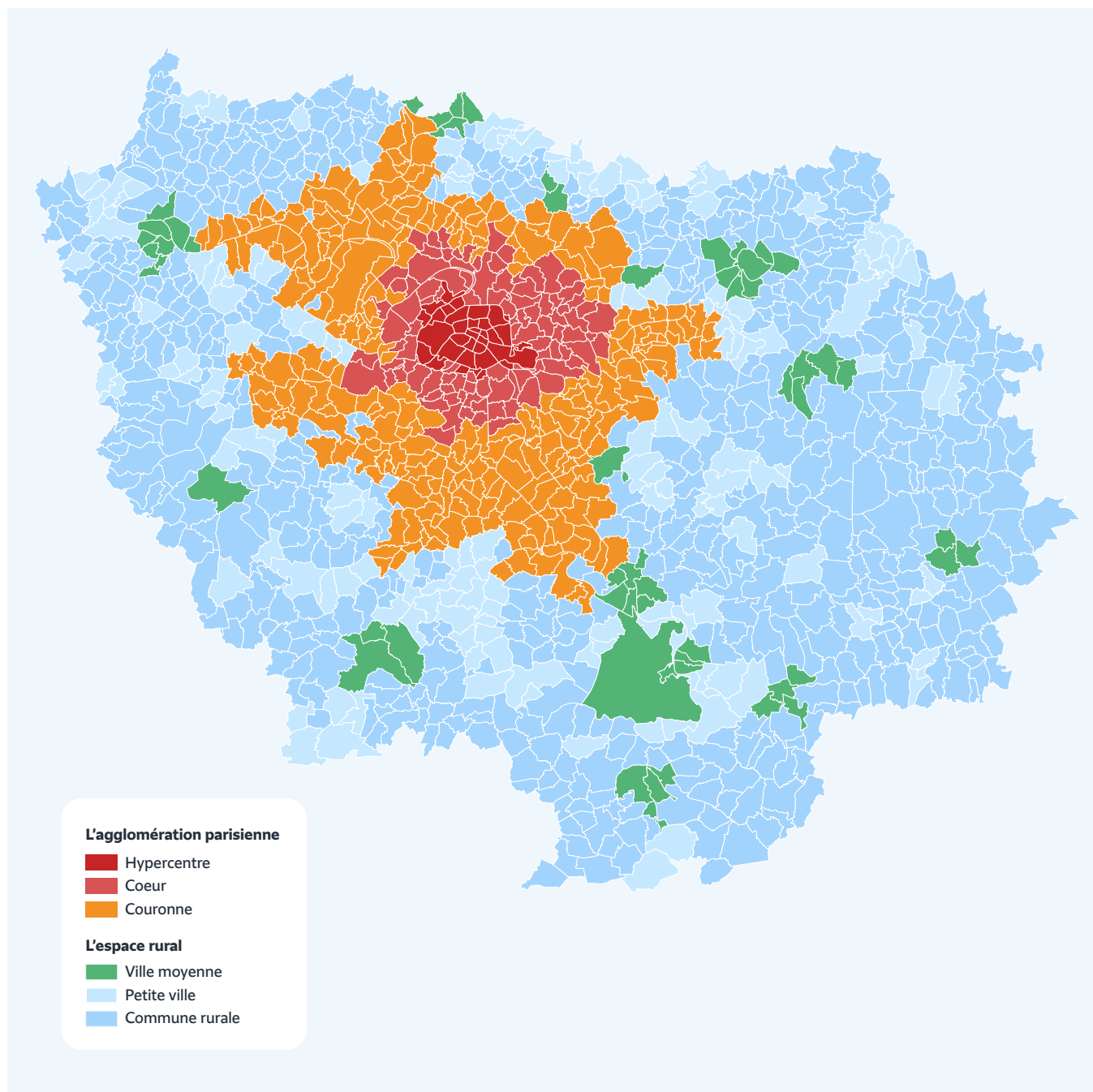
© Yoann STOECKEL / Group SJR / VHM / Île-de-France Mobilités

- 1** | **LA RURALITÉ EN ÎLE-DE-FRANCE**
- 2** | **UN RÉSEAU DE TRANSPORT ÉTENDU DANS TOUTE LA RÉGION**
- 3** | **REDYNAMISER LES GARES RURALES**
- 4** | **OFFRIR DES SOLUTIONS DE MOBILITÉS ADAPTÉES À LA RURALITÉ**

1. La ruralité en Île-de-France

Région la plus peuplée de France, l'Île-de-France compte 12 millions d'habitants. Malgré cette densité, environ 70 % des communes franciliennes sont rurales¹.

Si les 859 communes rurales ne totalisent que 11 % de l'ensemble de la population régionale, elles gagnent des habitants par rapport aux espaces urbains, avec des populations qui s'éloignent des villes pour aller vers la ruralité pour diverses raisons : prix du logement, confort de vie, recherche d'espaces verts, etc.



¹Schéma directeur environnemental de la région Île-de-France, 2024 : <https://www.iledefrance.fr/participer-la-vie-citoyenne/je-participe-la-vie-de-la-region/le-sdrif-e-ile-de-france-objectif-2040>

²Insee, En 2021, des déménagements un peu plus nombreux qu'avant la crise sanitaire depuis l'Île-de-France vers les autres régions, 2021 : [En 2021, des déménagements un peu plus nombreux qu'avant la crise sanitaire depuis l'Île de France vers les autres régions - Insee Première - 1954](#)

2. Un réseau de transport étendu dans toute la région

Avec plus de 2 000 km de réseau ferré, 15 lignes de tramway et plus de 1 900 lignes de bus et cars, le réseau de transport francilien irrigue l'ensemble de la région en proposant des solutions de mobilités adaptées aux besoins et à la densité de population.

Par ailleurs, avec l'arrivée des nouvelles lignes du métro francilien, 95 % des Franciliens vivront bientôt à moins de 2 km d'une gare ou d'une station de métro à horizon 2030, ce qui montre déjà l'étendue du réseau.

Les zones à proximité des gares sont d'ailleurs souvent structurantes dans toutes les communes puisqu'elles regroupent les populations, les emplois et les commerces dans un rayon de 2 kilomètres, même à plus de 50 kilomètres de Paris. De nombreuses communes de la ruralité vivent ainsi au rythme des gares et des trains.

En Île-de-France, on compte au total 123 gares dans l'espace rural, desservies par des lignes de RER, de trains, mais aussi d'arrêts de tramway, adossés à des pôles multimodaux (bus, parkings relais ou vélo).



© Julien FROMENT

3. Redynamiser les gares rurales

Grâce à leur emplacement stratégique et leur importance, les gares attirent une forte population chaque semaine, ce qui en fait aussi des lieux de passage, d'échanges et de rencontres. Elles concentrent aussi souvent les bassins d'emplois et zones commerciales, et attirent les voyageurs, grâce à leur proximité en bus, vélo ou en voiture.

C'est pour cette raison qu'Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et connexions ont lancé le programme « Gares de demain », afin d'encourager l'implantation de services de proximité dans les gares de la grande couronne francilienne.

Le projet, financé par Île-de-France Mobilités, veut offrir aux voyageurs, mais aussi aux riverains et aux habitants de la région de nouveaux services du quotidien en gare.

Ce projet a pour but de valoriser des petites gares de grande couronne comptant moins de 1 500 voyageurs par jour. Toutes possèdent des espaces vacants, en moyenne de 50m², au sein des bâtiments voyageurs. Lieux souvent emblématiques riviés au cœur des communes, ces bâtiments sont aussi les premières portes d'entrée sur les territoires. « Gares de demain » mise sur leur potentiel pour en faire des espaces de vie au service de tous. L'objectif, c'est aussi des gares plus sûres, plus humaines, plus propres et avec un patrimoine mieux entretenu et valorisé.

Gares de demain,

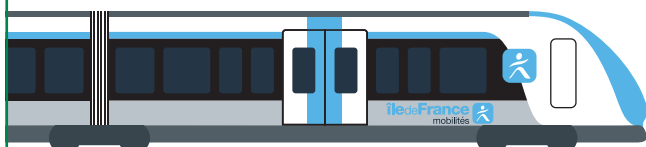
14 projets déployés ou à venir

Première vague de déploiement (2021 - 2024)

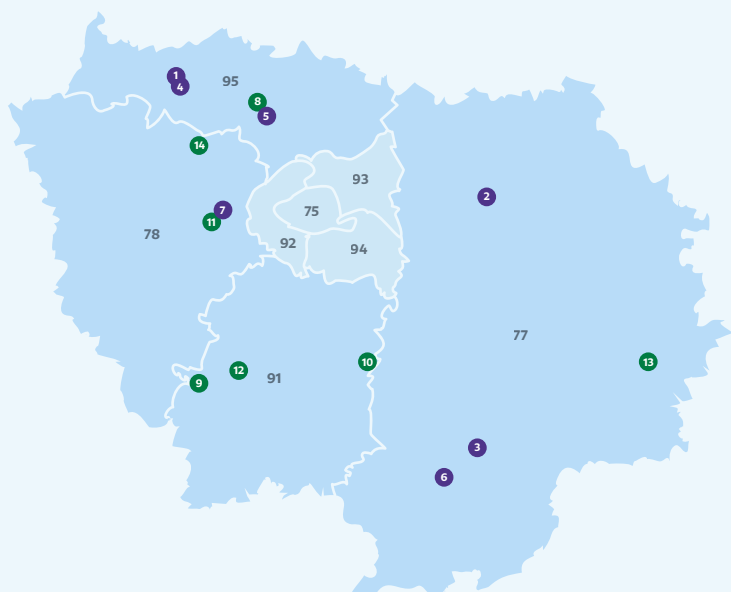
- **Santeuil – Le Perchay** (95 – Ligne J) : Boutique de vente de produits locaux en coopérative ouverte en octobre 2021
- **Couilly – Saint-Germain – Quincy** (77 – T14) : Maison d'assistantes maternelles ouverte en avril 2022
- **Saint-Mammès** (77 – Ligne R) : Chocolaterie pâtisserie ouverte en octobre 2022
- **Us** (95 – Ligne J) : Boutique de location de vélo électrique ouverte en mai 2023
- **Bessancourt** (95 – Ligne H) : Fleuriste ouvert en mai 2024
- **Bourron-Marlotte – Grez** (77 – Ligne R) : Friperie et salon de thé ouvert en septembre 2024
- **L'Etang-la-Ville** (78 – Ligne L) : Salon de thé et guinguette ouvert en octobre 2024

Deuxième vague de déploiement (2025 - 2026)

- **Méry-sur-Oise** (95 – Ligne H) : Boulangerie ouverte en mars 2025
- **Dourdan** (91 – Ligne C) : Atelier de réparation de vélos et triporteurs, ouverture prévue au deuxième semestre 2025
- **Le-Coudray-Montceaux** (91 – Ligne D) : Club d'aviron et maison des sports, ouverture prévue au deuxième semestre 2025
- **Saint-Chéron** (91 – Ligne C) : Lieu de vie communal (associations, services à la population), ouverture prévue au deuxième semestre 2025
- **Provins** (77 – Ligne P) : Office du tourisme, ouverture prévue au premier semestre 2025
- **Triel-sur-Seine** (78 – Ligne J) : Lieu de vie, ouverture prévue au deuxième semestre 2025
- **Noisy-le-Roi** (78 – Ligne T13) : Vente de produits locaux en circuit court et location de salle pour les associations du territoire, ouverture prévue au premier semestre 2026



Projets « Gares de Demain » Livraisons à fin 2024 et en 2025



Gares

Première vague de déploiement

- 1 – Santeuil – Le Perchay (J)
- 2 – Couilly – Saint-Germain – Quincy (T14)
- 3 – Saint-Mammès (R)
- 4 – Us (J)
- 5 – Bessancourt (H)
- 6 – Bourron-Marlotte – Grez (R)
- 7 – L'Etang-la-Ville (L)

Deuxième vague de déploiement

- 8 – Méry-sur-Oise (H)
- 9 – Dourdan (C)
- 10 – Le-Coudray-Montceaux (D)
- 11 – Noisy-le-Roi (T13)
- 12 – Saint-Chéron (C)
- 13 – Provins (P)
- 14 – Triel-sur-Seine (J)

Fond de plan

- Départements de petite couronne
- Départements de grande couronne

Un programme plébiscité par les voyageurs

(enquête BVA janvier 2025)

- **60 %** des voyageurs interrogés estiment que le projet participe à renforcer le sentiment de sécurité en gare
- **88 %** pensent que le projet rend le quartier et l'environnement de la gare plus vivants
- **84 %** considèrent que le commerce/service installé en gare répond aux besoins des habitants
- **76 %** estiment que le confort d'attente en gare s'améliore
- **26 %** de fréquentation en plus dans les espaces gares depuis l'ouverture du commerce



La deuxième phase du programme a été lancée officiellement le 3 juin 2025, avec un appel à projet qui concerne 60 gares de grande couronne accueillant moins de 2 500 voyageurs par jour. 20 projets seront financés à l'issue de cet appel à projets.

4. Offrir des solutions de mobilités adaptées à la ruralité

Afin de compléter l'offre de transport ferré, qui permet avant tout de rejoindre Paris et d'effectuer des trajets pendulaires (domicile-travail), Île-de-France Mobilités souhaite permettre aux habitants des communes rurales de pouvoir se déplacer au quotidien vers des pôles économiques ou d'accéder facilement aux équipements (santé, culture, loisirs, etc.)

C'est pourquoi Île-de-France Mobilités développe des solutions pour les zones rurales, en augmentant son offre de transport pour y ajouter de nouvelles solutions dédiées à ces territoires, ou pour leur offrir un service complémentaire au réseau de transport en commun qui dessert les zones les plus denses.

Ces dernières années, ce sont donc plus de bus qui passent, plus souvent, y compris les soirs et les week-ends, avec 20 % d'arrêts en plus. Depuis 2021, Île-de-France Mobilités a réorganisé entièrement le service de bus en grande couronne, avec 36 contrats de délégation de service public, qui sont désormais organisés autour de bassins de vie cohérents, qui correspondent mieux aux besoins des usagers pour se rendre à une gare, à un centre commercial ou un centre de santé.

Aujourd'hui, ce sont 60 000 courses qui sont réalisées chaque jour par les bus en grande couronne, avec une ponctualité en hausse sur ces dernières années : 91 % de ponctualité au bout de trois ans de contrat d'exploitation.

Le bus, une vraie solution

en complément du réseau ferré

1 900 lignes

de bus et cars en Île-de-France

dont 1 500 en grande couronne

+ d'1 million de voyages en bus

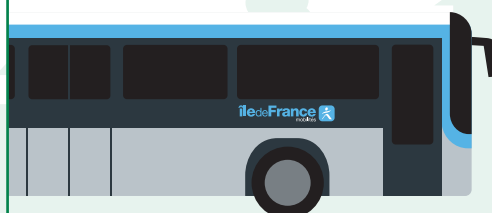
effectués chaque jour en grande couronne

91 % de ponctualité

après trois ans d'exploitation en DSP

82,1 % de voyageurs satisfaits

en grande couronne



Les cars express pour connecter la Grande couronne au reste du territoire francilien

En 2023, Valérie Pécresse, présidente d'Île-de-France Mobilités, a demandé à François Durovray, Président du Département de l'Essonne et alors administrateur d'Île-de-France Mobilités, de travailler à la création d'un plan cars express 2030, qui consiste à créer un réseau de lignes de cars confortables, roulant principalement sur les voies rapides, pour rejoindre les grands pôles d'activités et de transports de la région comme La Défense, Massy-Palaiseau ou encore Corbeil-Essonnes.

L'objectif est d'apporter une alternative plus économique et plus écologique aux Franciliens qui parfois font plus de 50 km en voiture pour aller travailler, et leur permettre de gagner du temps en évitant le trafic et la congestion en centre-ville. Ces lignes, qui sont des « RER sur route », permettent de voyager plus vite, dans des cars confortables, ce qui permet aux usagers de se reposer ou de travailler pendant leur trajet.

Le projet Cars Express Régionaux, ce sont :

- **45 nouvelles lignes et 10 lignes déjà existantes** renforcées qui connecteront la Grande couronne au réseau de transport collectif francilien via les grands axes routiers de la région.
- L'aménagement, par les services compétents de l'Etat et des concessionnaires, d'une trentaine de voies réservées dans le trafic autoroutier régional pour **garantir un trajet rapide, une durée garantie et gagner du temps** en comparaison d'un trajet réalisé en voiture.
- **La création d'une quarantaine de gares de cars express** - des lieux permettant aux voyageurs de changer de mode de transport, stationner leur automobile, vélo ou deux-roues avant d'emprunter le réseau collectif ou encore attendre confortablement l'arrivée de leur car, et le réaménagement d'une trentaine de pôles existants.

- **Des lignes accessibles à haut niveau de services** avec à terme des cars 100 % propres et confortables qui permettent aux voyageurs un temps de trajet utile permettant de télétravailler ou se reposer.
- **Des lignes performantes** avec un nombre d'arrêts limités et des itinéraires directs entre chaque grand pôle.

Le déploiement de ce réseau se fait en deux phases permettant la mise en œuvre progressive des lignes en fonction des contraintes d'aménagement :

- Une **première phase entre 2024 et 2026**, avec le renforcement des liaisons existantes et la mise en place d'une partie des liaisons nouvelles inscrites au schéma directeur, dont le renfort début 2024 de la Ferté – Chessy et la mise en service entre Bréval et La Défense (septembre 2024), Corbeil-Essonnes et Rungis (janvier 2025).
- Une **seconde phase, à partir de 2027**, permettant d'achever le réseau des lignes express en partie sur des voies réservées sur autoroute et des pôles d'échanges à structurer.

Ce nouveau plan fait l'objet d'un **financement à hauteur d'un milliard d'euros sur 10 ans de la part d'Île-de-France Mobilités**.

Zoom sur :

Les gares de cars express

Pour faciliter le report de la voiture vers les transports en commun, Île-de-France Mobilités développe, en partenariat avec l'Etat et les collectivités, des pôles d'échanges routiers sur le tracé des gares de cars express.

L'objectif de ces gares est de permettre la correspondance entre la voiture et les cars express, et de permettre aux cars express de rejoindre rapidement les voies rapides pour amener les voyageurs vers le réseau ferré. Le déploiement de voies réservées, notamment sur autoroute, permettra d'améliorer la régularité du temps de parcours des lignes de cars express.

Les gares de cars express sont composées d'aires de stationnement et de covoiturage, pour accueillir les usagers qui souhaitent prendre le car, qu'ils viennent en voiture, à vélo, à pied ou avec des lignes de bus locales. Ils seront déployés et financés par Île-de-France Mobilités, en dehors du réseau routier national et autoroutier où l'Etat exerce sa compétence.

Des exemples concrets ont déjà été mis en place :

- **Gare autoroutière de Briis-sous-Forges (91) :**
unique en France, cette gare autoroutière est située à environ 2km du centre-ville de Forges-les-Bains. Les voyageurs peuvent s'arrêter sur le parking situé au-dessus de l'autoroute, puis rejoindre le car express via une passerelle, afin de rejoindre rapidement Massy, la zone de Courtaboeuf, Dourdan et Orsay. Le car peut ainsi prendre rapidement les usagers puis rejoindre directement l'autoroute.

- **Parc multimodal de Longvilliers (78) :**
également situé sur l'A10, ce parc propose des places de stationnement, une aire de covoiturage, ainsi que des correspondances avec les lignes de bus, dont les lignes express 91-02 et 91-03, ainsi que le 78-10, qui relie Dourdan à Rambouillet.
- **Station multimodale de covoiturage de Pézarches (77) :**
Situé sur un nœud routier très fréquenté, cette station propose des places de stationnement et une aire de covoiturage, et une correspondance avec plusieurs lignes de bus pour relier les gares de Melun, Provins ou encore Coulommiers.

**Gain de temps
(jusqu'à 20 minutes)
+ économie
d'essence**



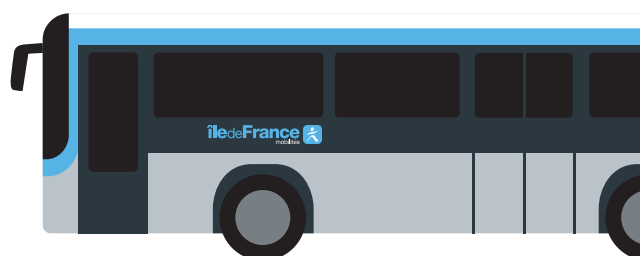
© Cyril Badet

Une autre façon de penser la mobilité

Les cars express, ce n'est pas qu'un complément au train ou une solution de mobilité pour ceux qui n'en n'ont pas, mais une vraie alternative pour se déplacer vers et depuis les grands pôles.

Ainsi, certaines lignes, comme l'A14, qui relie Mantes-la-Jolie à La Défense, ont une fréquence très élevée (jusqu'à un car toutes les 5 minutes entre 16h30 et 19h30) et une amplitude large (de 6h à 23h30) et offrent une véritable alternative aux lignes N et J du Transilien. C'est également le cas du 91-03, qui

relie les gares de Dourdan et Massy-Palaiseau via la gare autoroutière de Briis-sous-Forges, qui permet aux automobilistes de garer leur voiture pour prendre le car et rejoindre le réseau de transports, avec une ligne très régulière.



Le transport à la demande, pour une desserte fine du territoire

Pour répondre à la demande de solutions de mobilités des habitants qui sont aujourd'hui éloignés de l'offre de transport existante dans les zones urbanisées de la Région, Île-de-France Mobilités a intégré les différents services existants en les labellisant puis poursuivi le développement, à partir de 2019, du Transport à la demande (TàD).

Cette solution, complémentaire aux lignes de transports régulières, a pour avantage de s'adapter aux besoins des habitants et à la densité des territoires, tout en évitant de faire rouler des bus à vide, et donc de réduire l'offre de transports, faute de fréquentation. Cette solution à la demande permet donc de déployer un service qui n'existerait pas autrement.

Elle est donc particulièrement utile en zone rurale, car contrairement aux lignes régulières, les TàD ne respectent pas un horaire ou un itinéraire précis, mais s'adaptent aux besoins et aux réservations effectuées.

Grâce à cette solution, ce sont aujourd'hui 40 territoires et plus de 700 communes (soit la moitié des communes de l'Île-de-France) qui disposent d'une solution adaptée pour être connectée au reste du territoire, en complément des lignes de bus.

Concrètement,

comment ça marche ?

Le voyageur choisit son point de départ et son point d'arrivée (arrêts de bus fixes) ainsi que l'heure de départ. Le site lui donne alors l'heure de prise en charge et le voyageur peut suivre l'arrivée du bus directement depuis l'application pour éviter les attentes superflues à l'arrêt.

Accessible à tous les voyageurs vivant sur le territoire, le TàD est réservable :

→ en ligne en quelques clics sur le site :
Page d'accueil - TàD Île-de-France Mobilités

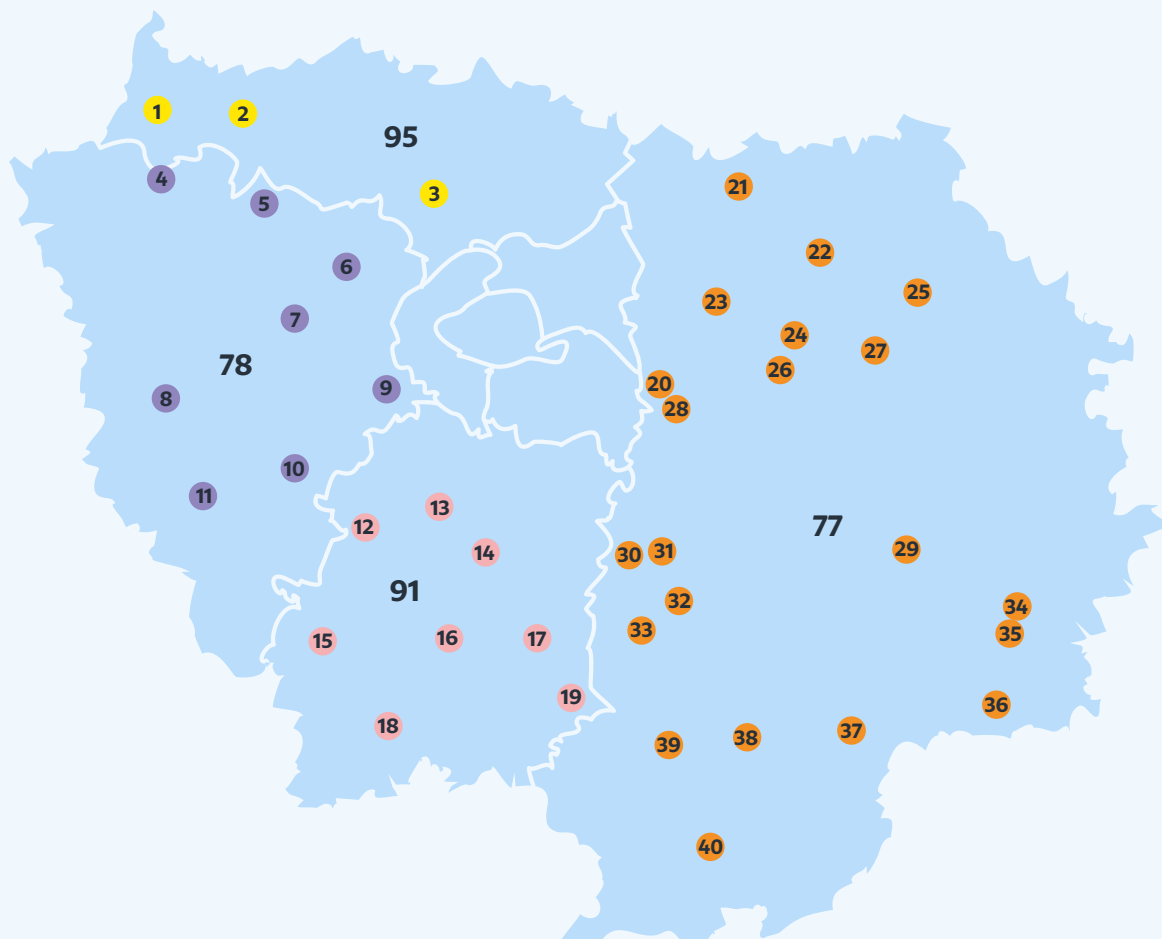
<https://tad.iledefrance-mobilites.fr/>

→ sur l'application TAD Île-de-France Mobilités (24h sur 24 7j sur 7)

→ par téléphone via le 09 70 80 96 63 (lundi au vendredi de 9h à 18h).

11 fois plus de voyageurs dans les TàD entre 2019 et 2024





95 – Val d'Oise

- 1 – Vexin Ouest
- 2 – Vexin Est
- 3 – Eaubonne - Domont

78 – Yvelines

- 4 – Mantois
- 5 – Meulan - Les Mureaux
- 6 – Saint-Germain - Boucle de Seine (ligne 78)
- 7 – Gally Mauldre
- 8 – Houdan - Montfort
- 9 – Vélizy (ligne 31)
- 10 – Vallée de Chevreuse
- 11 – Rambouillet

91 – Essonne

- 12 – Pays de Limours
- 13 – Courtaboeuf
- 14 – Cœur d'Essonne
- 15 – Dourdan
- 16 – Étréchy
- 17 – Essonne Sud-Est
- 18 – Étampes
- 19 – Milly-la-Forêt

77 – Seine-et-Marne

- 20 – Ligne 3144 (Férolles-Attilly - Ozoir-la-Ferrière)
- 21 – Goële
- 22 – Meaux & Ourcq
- 23 – Bassin Chellois
- 24 – Créçois
- 25 – Ligne 43 (La Ferté-sous-Jouarre - La Ferté-Gaucher)
- 26 – Fontenay-Trésigny – Serris (Village Nature)
- 27 – Coulommiers
- 28 – Gretz - Tournan
- 29 – Nangis (Saint-Just et La Chapelle Rablais)
- 30 – Saint-Fargeau / Sainte-Assise / Boissy-le-Roi – Pringy
- 31 – Melun Nord
- 32 – Bois-le-Roi
- 33 – Bière
- 34 – Provinois (Balade et gare)
- 35 – Ligne 3209 (Provins)
- 36 – Bassée Montois
- 37 – Montereau
- 38 – Moret Seine et Loing
- 39 – Gâtinais
- 40 – Nemours

Le TàD,

rencontre son public :

Un questionnaire envoyé aux usagers du TàD entre mars 2023 et février 2024 révèle que :

75 % des usagers du TàD sont réguliers

(au moins un usage par mois) et anticipent leurs réservations.

85 % sont des actifs et des étudiants,

pour des trajets pendulaires (domicile/travail)

80 % des trajets

en moyenne correspondent aux besoins des usagers

80 % des répondants identifient facilement leur TàD et les zones desservies

Pour la plupart des usagers,

le TàD est le seul moyen de déplacement, en remplacement des autres modes.

Depuis 2019 :

70 % des communes de grande couronne disposent d'un TàD



© Yoann STOECKEL / Group SJR / VHM / Île-de-France Mobilités

L'exemple

du Provinois

Le Provinois dispose de six secteurs dotés de service de TàD. Ce service affiche une augmentation de 15 % de sa fréquentation entre septembre 2023 et septembre 2024. Le service en heures creuses a fortement progressé depuis août 2023, avec 20 000 passagers, contre 8 200 auparavant.

Les TàD 3209 et Bassé Montois ont également vu leur fréquentation progresser :



20 passagers

en août 2023



120 passagers

en août 2024
pour le TàD 3209



200 passagers

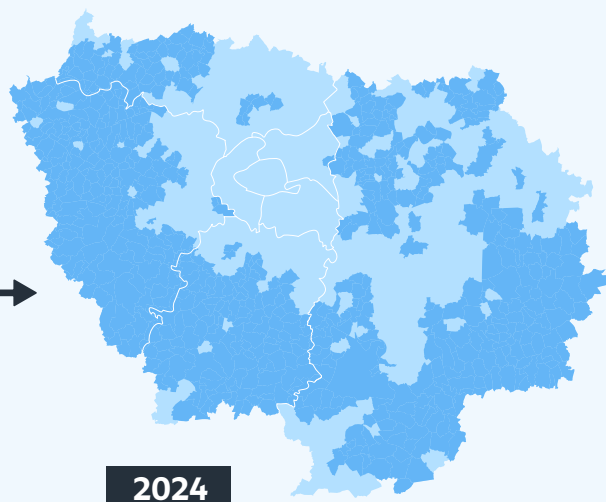
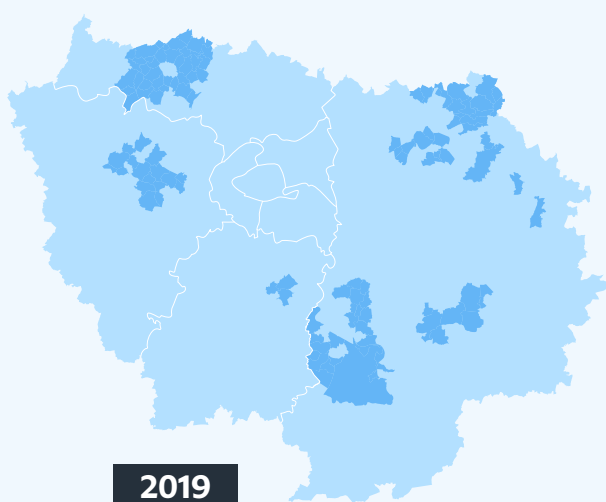
en moyenne en août 2023



513 passagers

en juillet 2024 pour
le TàD Bassé Montois

Évolution de la couverture territoriale des TàD :



Les bus de soirée, pour rentrer sereinement chez soi

La ruralité, c'est aussi des besoins de se déplacer tard le soir et de pouvoir rentrer sereinement chez soi. Afin de permettre aux voyageurs qui sortent des derniers trains de ne pas rester bloqués en gare, Île-de-France Mobilités a développé, depuis 2019, les bus de soirée.

Ces bus prennent le relai des lignes de bus régulières, le soir, avant le commencement du service de nuit. Ce service a été pensé pour permettre aux voyageurs qui prennent les derniers trains de pouvoir prendre un bus à leur arrivée, avec l'assurance de ne pas être bloqué en gare et de rentrer en toute sécurité.

L'avantage de ce service est, qu'au départ des gares, le bus attend les voyageurs en gare à la sortie du train. Les voyageurs qui montent à bord indiquent au conducteur leur arrêt dans la zone desservie, et le conducteur ajuste son itinéraire en fonction des demandes des voyageurs à bord.

Le bus peut même adapter son horaire aux retards de trains et à la réalité du trafic, pour prendre le maximum de voyageurs.

Aujourd'hui, ce sont 53 services de bus de soirée qui existent dans la région.

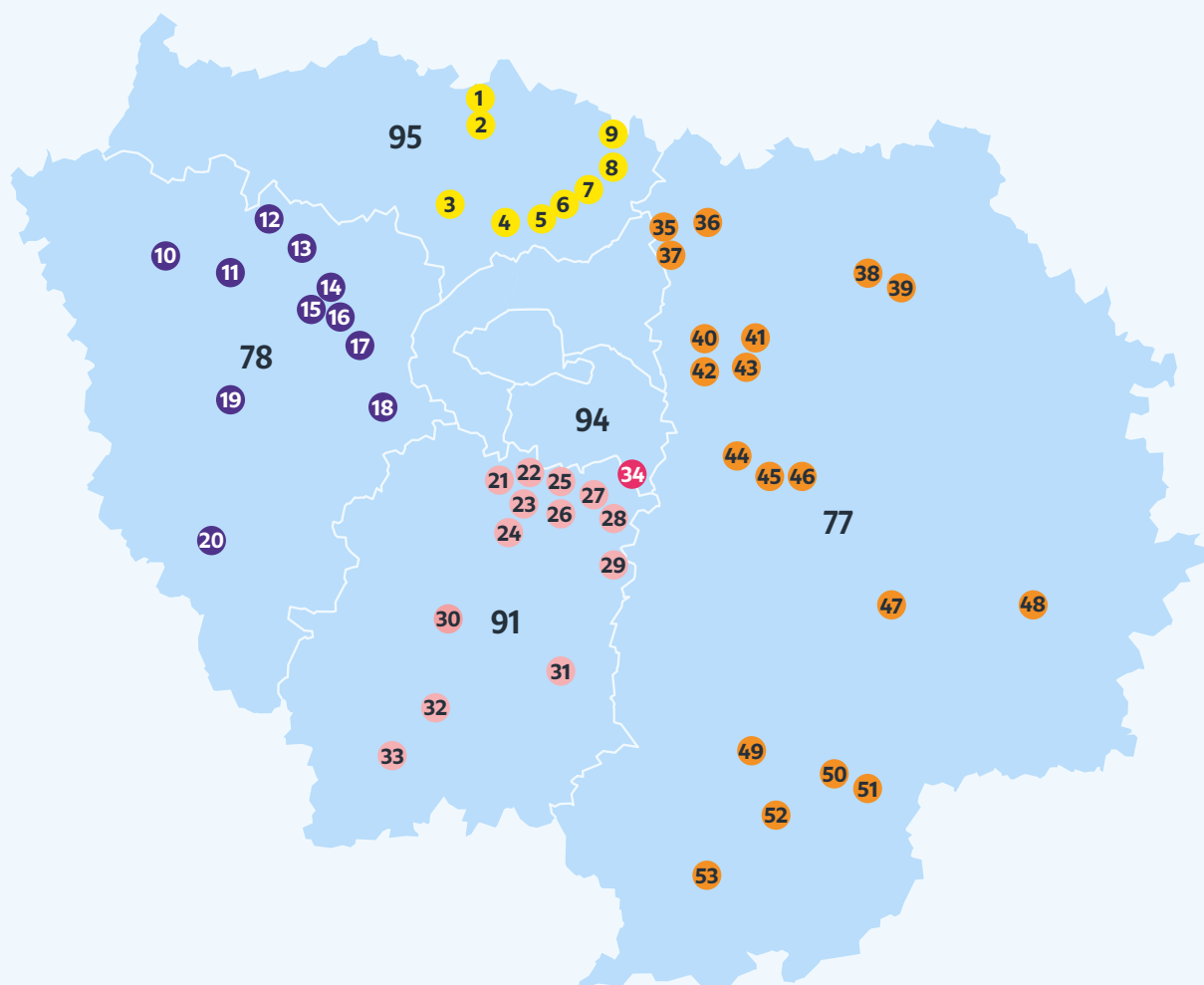


© Mani KOMMOULA

Soir

Les bus de soirée

Liste des territoires desservis en Île-de-France au 1^{er} mai 2025



95 — Val d'Oise

- 1 — Parc Haut Val d'Oise
- 2 — Persan - Beaumont
- 3 — Domont
- 4 — Écouen-Ézanville
- 5 — Garges-lès-Gonesse
- 6 — Gonesse
- 7 — Goussainville
- 8 — Louvres
- 9 — Survilliers-Fosses

78 — Yvelines

- 10 — Mantes-la-Ville
- 11 — Aubergenville
- 12 — Les Mureaux
- 13 — Vernouillet-Verneuil
- 14 — Carrières-sous-Poissy
- 15 — Poissy (Ouest)
- 16 — Poissy (Est)
- 17 — Saint-Germain-en-Laye
- 18 — Versailles Chantiers
- 19 — Plaisir - Grignon
- 20 — Rambouillet

91 — Essonne

- 21 — Draveil
- 22 — Crosne
- 23 — Vigneux-sur-Seine
- 24 — Montgeron
- 25 — Yerres (Nord)
- 26 — Yerres (Sud)
- 27 — Brunoy (Sud)
- 28 — Boussy Saint-Antoine
- 29 — Quincy-Sous-Sénart
- 30 — Brétigny
- 31 — Mennecy
- 32 — Bourray
- 33 — Étampes

94 — Val-de-Marne

- 34 — Villecresnes

77 — Seine-et-Marne

- 35 — Mitry-le-Neuf
- 36 — Mitry-Claye
- 37 — Villeparisis
- 38 — Meaux (Nord)
- 39 — Meaux (Sud)
- 40 — Lagny - Thorigny
- 41 — Marne-la-Vallée Chessy
- 42 — Bussy-Saint-Georges
- 43 — Val d'Europe
- 44 — Ozoir-la-Ferrière
- 45 — Gretz-Armainvilliers
- 46 — Tourman-en-Brie
- 47 — Nangis
- 48 — Provins
- 49 — Fontainebleau-Avon
- 50 — Montereau (Nord)
- 51 — Montereau (Sud)
- 52 — Moret-sur-Loing - Veneux-les-Sablons
- 53 — Nemours - Saint-Pierre

Les bus de nuit, pour assurer des liaisons nocturnes depuis Paris

Le réseau de bus de nuit fonctionne de 0h30 à 5h30, lorsque le réseau ferré entre dans sa phase de maintenance quotidienne.

Ce réseau est organisé à partir de quatre grandes gares parisiennes (Gare de l'Est, Gare Saint-Lazare, Gare de Lyon et Gare Montparnasse) et de la place du Châtelet. Ces gares permettent de rejoindre la petite et la grande couronne grâce à des lignes de bus qui suivent en grande partie les trajets des lignes de train et de RER.

Elles offrent donc une alternative fiable pour les travailleurs de nuits ou les fêtards souhaitant se déplacer tard dans la nuit depuis et vers la Grande couronne.

Et avec la révolution tarifaire
de janvier 2025...

Toutes ces lignes sont toutes
accessibles grâce

**Un simple billet
Bus-Train 2 €**

(1,60 € avec Liberté +), pour inciter
encore plus les Franciliens à les utiliser.

48 lignes de bus de nuit, dont :

→ **2 rocades dans Paris**

pour rejoindre les gares et les lieux
d'activités nocturnes

→ **37 lignes au
départ de Paris**

vers la petite et grande couronne

→ **8 lignes**

de banlieue à banlieue

→ **2 lignes**

pour relier le Marché
international de Rungis

8 lignes créées

depuis 2016

**1 bus toutes
les 5 à 10 minutes**

pour les lignes les plus fréquentées
les weekends



Le bus de proximité pour se déplacer au quotidien

En plus des déplacements vers et depuis Paris, Île-de-France Mobilités souhaite permettre aux habitants de la ruralité de se déplacer au quotidien près de chez eux pour accéder aux lieux de vie, de rencontres, de culture, de loisirs ou encore aux espaces verts. Pour toutes ces raisons, Île-de-France Mobilités pense et propose des solutions pour se déplacer au quotidien au plus près de chez soi.

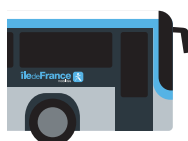
Permettre aux élèves de se rendre à l'école un objectif clé pour Île-de-France Mobilités

Pour que tous les jeunes franciliens puissent vivre pleinement leur scolarité, Île-de-France Mobilités transporte chaque jour plus d'un million d'élèves et étudiants à travers les lignes régulières routières ou ferrées, mais aussi grâce au transport scolaire et au transport scolaire adapté.

Au total, Île-de-France Mobilités transporte chaque jour :



960 000
élèves sur les lignes
régulières ou à vocation
scolaire



50 000
élèves sur les circuits
spéciaux scolaires



14 000
élèves en situation de handicap
bénéficiant d'un transport adapté



Les circuits spéciaux scolaires sont des lignes mises en place lorsqu'il n'existe pas de lignes régulières, routières ou ferrées, permettant aux élèves de se rendre de leur zone d'habitation à leur établissement scolaire.

Ce service est ouvert aux élèves de moins de 21 ans habitant en Île-de-France.

Île-de-France Mobilités investit chaque année

dans

750 circuits spéciaux scolaires
de la région



→ **337,73 € par an**
pour les circuits spéciaux scolaires
en grande couronne

Grâce à Navigo imagine R, des
tarifs ajustés pour les étudiants :

→ **24,4 € par an**
pour les élèves de moins de 11 ans,

→ **374,4 € par an**
pour les collégiens, lycéens et étudiants

Intégrer la voiture à l'offre de mobilités

Souvent, lorsqu'on pense les transports en commun, la voiture en est exclue, alors même qu'elle est une solution de mobilité incontournable pour les habitants de la ruralité pour se déplacer au quotidien.

Pour Île-de-France Mobilités, la voiture doit être pensée et intégrée dans l'offre globale de mobilité à destination des Franciliens, que ce soit pour lutter contre l'autosolisme et faire de la voiture un moyen de transport collectif, ce qui réduit par la même occasion le nombre de voitures sur les routes, et donc le trafic et la pollution de l'air pour une meilleure qualité de vie, ou en complément du réseau de transport, pour rejoindre une gare ou une station et passer de la voiture au train.

Dès 2017, Île-de-France Mobilités a été pionnier sur le covoiturage du quotidien, soutenant l'ensemble des acteurs économiques du secteur pour faire émerger le covoiturage du quotidien, qui permet désormais 300 00 voyages par mois. Forte de son expérience, Île-de-France Mobilités veut aller encore plus loin avec un soutien plus important et plus ciblé.



© Yoann STOECKEL / Group SJR / VHM / IDFM

Le covoiturage, une solution alternative pour la mobilité en Île-de-France

Le covoiturage a comme premier avantage de réduire le nombre de voitures sur les routes. Pour les Franciliens, cela signifie moins de pollution, moins de stress et moins de temps perdu. C'est également une solution supplémentaire pour se déplacer pour les Franciliens qui sont dépendants de leur voiture.

Le covoiturage peut aussi être utile pour les actifs avec des horaires décalés ou en cas de perturbations sur le réseau.

Pour ces raisons, Île-de-France Mobilités intègre la pratique du covoiturage dans ses offres de mobilité, à travers deux mécanismes distincts :

- **Le covoiturage dit « planifié »**, qui est un covoiturage classique, dans lequel un voyageur se met en lien avec le conducteur pour effectuer un trajet, après avoir trouvé son itinéraire via l'application Île-de-France Mobilités ;
- **Des lignes de covoiturage**, avec des arrêts physiques sur lesquels se rend le voyageur pour attendre un conducteur qui circule d'un point A à un point B.

Ces deux approches complémentaires sont mises en place par Île-de-France Mobilités, notamment à destination des territoires ruraux.

Le covoiturage « planifié »

Depuis 2017, Île-de-France Mobilités soutient le covoiturage grâce à un dispositif qui assure la gratuité à raison de deux trajets par jour pour les abonnés Navigo annuels, mensuels et Imagin'R.

Grâce à ce dispositif, les voyageurs détenteurs d'un abonnement Navigo peuvent réserver gratuitement leur trajet via l'application Île-de-France Mobilités après avoir défini leur itinéraire et leur heure de départ. Quant aux conducteurs, ils peuvent être indemnisés à hauteur de 150€ par mois.

En quelques chiffres

(2024)

Plus de 2,8 M

de trajets subventionnés
par Île-de-France Mobilités

800 000

de plus qu'en 2023

300 000

trajets subventionnés par mois en
moyenne en 2025

80 % des trajets

subventionnés l'ont été
en grande couronne

+ de 6M €

alloués au covoiturage
en 2024

+ de 11 000

tonnes de CO₂ évitées grâce au
covoiturage en Île-de-France

Entre

300 et 600 €

économisés sur le coût mensuel
d'une voiture (en fonction du modèle)

Des nouvelles lignes de covoiturage

Semblable à des lignes de bus, les lignes de covoiturage vont permettre aux voyageurs de se rendre à des arrêts physiques dédiés, via l'application spécifique « Lignes de covoiturage d'Île-de-France Mobilités ». Une fois à l'arrêt physique, ces derniers peuvent voir le temps d'attente avant le passage du conducteur. Celui-ci suit ensuite un trajet prédéfini vers une destination unique, pour assurer le cas échéant une éventuelle interconnexion avec le reste du réseau de transport ou une dépose domicile-travail.

Trois premières lignes de covoiturage seront mises en place sur le Plateau de Saclay d'ici la fin de la rentrée de septembre, sur les itinéraires suivants :



- **La ligne 1 partant de Cernay la Ville et de Gif Sur Yvette vers la zone d'activité de Villarois à Guyancourt. Cette ligne est prévue pour juin 2025.**
- **Une zone de dépose-minute pour faciliter la dépose des usagers.**
- **Les lignes 2 et 3 sont en cours de finalisation, mais comprennent à minima un tracé sur Orsay, CEA, Le Christ et Vélizy.**

Île-de-France Mobilités s'est fixé l'objectif de mettre en œuvre sur le territoire francilien une vingtaine de lignes de covoiturage prioritaires destinées à être déployées en priorité dans les départements de la grande couronne en Seine-et-Marne (77), dans les Yvelines (78), dans l'Essonne (91) et dans le Val d'Oise (95). Cette offre sera déployée progressivement entre 2026 et 2028 au regard du succès rencontré sur les trois premières lignes déjà actées sur le plateau de Saclay.



La voiture pour accéder au réseau de transports

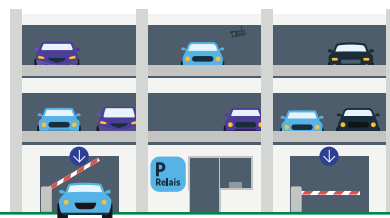
Mais la voiture peut aussi permettre aux Franciliens de compléter leur parcours de transports. C'est pour cette raison qu'Île-de-France Mobilités a développé les « Parkings relais », qui permettent aux usagers de stationner leur véhicule dans un parking sécurisé à proximité des gares et stations pour passer au train et poursuivre son trajet.

Comment ça marche ?

P
Relais
Pour utiliser le service Parking Relais, il suffit :

- De détenir un passe Navigo chargé.
- De faire une demande d'abonnement auprès de l'exploitant du Parking Relais de votre choix.

L'abonné bénéficie alors d'une **place garantie** dans un espace propre et sécurisé **proche des transports en commun**, avec un avantage tarifaire, voire parfois la gratuité en fonction de l'exploitant du parking.



Ce label « Parkings relais », c'est l'assurance de garer son véhicule rapidement et en toute sécurité, à quelques pas de la gare, tout en bénéficiant d'un tarif préférentiel.

Aujourd'hui, ce sont 83 « Parkings relais » et plus de 22 500 places qui sont disponibles aux abords des gares en Île-de-France, majoritairement en grande couronne, avec l'objectif d'atteindre 24 000 fin 2026. Ces parkings sont des points d'entrée pour les voyageurs depuis les zones moins denses vers des zones plus denses de la grande couronne, comme à Mantes-la-Jolie, Corbeil-Essonnes, Poissy ou encore Melun, qui fera l'objet d'une grande rénovation.

Zoom sur :

Le parking-relais de Melun

La gare de Melun, très fréquentée, fait l'objet de nombreux investissements pour sa rénovation et sa modernisation. Le parking-relais actuel, composé de 664 places utilisées à 80% par les usagers des trains au départ de la gare, n'est plus en mesure de répondre aux besoins grandissants et nécessite une modernisation.

C'est pourquoi il sera remplacé par un parking-relais plus moderne, plus fonctionnel et plus capacitaire (950 places sur 5 niveaux) d'ici fin 2028.

Ce parking-relais sera plus capacitaire et plus équipé, avec :

- Une zone de dépose-minute pour faciliter la dépose des usagers qui vont prendre le train ;
- Des places pour les personnes à mobilité réduite (environ 2%) ;
- Un parking vélos Île-de-France Mobilités d'environ 620 places (contre 30 aujourd'hui), dont 146 places de stationnement en libre accès, 256 places abritées en libreaccès et 215 places sécurisées. Ce parking sera ajouté en 2030 au parking-relais ;
- Une maison du vélo pour accueillir les usagers et leur proposer des services dédiés (entretien, réparations, conseils pratiques, services Véligo, etc.) ;
- Une éco-station bus avec une vingtaine de quais pour les bus, dont la ligne Tzen 2 qui reliera Melun au Carré Sénart.

Et à vélo ?

Le vélo électrique permet d'aller à 20 km/h sur une distance permettant de rejoindre, dans un délai raisonnable et sans se fatiguer, une gare ou une station. C'est donc une alternative viable à la voiture dans de nombreuses communes de l'espace rural.

C'est pourquoi Île-de-France Mobilités accompagne les Franciliens qui souhaitent se lancer à la découverte du vélo tout au long de leur transition :

Véligo
Location

Pour essayer le vélo, Île-de-France Mobilités a lancé **Véligo Location**, qui permet de louer sur

plusieurs mois des vélos électriques et découvrir son utilisation. Différents modèles de vélo permettent à tous les Franciliens de trouver le vélo qui leur convient.

Une fois convaincu, l'utilisateur peut obtenir des aides à l'achat de vélos électriques, afin de financer l'achat de son propre vélo et de se convertir durablement à ce mode de transport.



Parking Vélos

Et pour les usagers qui souhaitent alterner entre le vélo et le train, Île-de-France Mobilités développe des **parkings vélos** aux abords des gares. 140 000 places de parking vélo verront le jour à horizon 2030 aux abords des gares et stations, y compris des nouvelles lignes de métro.

Ces parkings seront accessibles sur abonnement, court ou long, à tous les usagers du vélo, et l'abonnement à un parking est offert pour les abonnés Navigo.



© Brice Perrin

Des tarifs rééquilibrés en faveur des zones rurales

Pour les habitants de la ruralité, les transports en commun sont le moyen le moins cher pour se déplacer. Et ils sont de moins en moins chers pour les usagers occasionnels, avec de vrais gains de pouvoir d'achat :

Coût d'un trajet Paris <> Banlieue :

Avant 2017 :

11,35 € maximum en fonction du trajet et de la distance

Au 1^{er} janvier 2017 :

Mise en place du bouclier tarifaire,

5 € maximum le trajet

Au 1^{er} janvier 2025 :

Révolution billettique,

2,5 € le trajet

1,99 € avec Liberté +

Soit des coûts de trajets divisés par quatre en huit ans

Et pour l'utilisateur régulier :

Le Navigo remboursé à 50 %



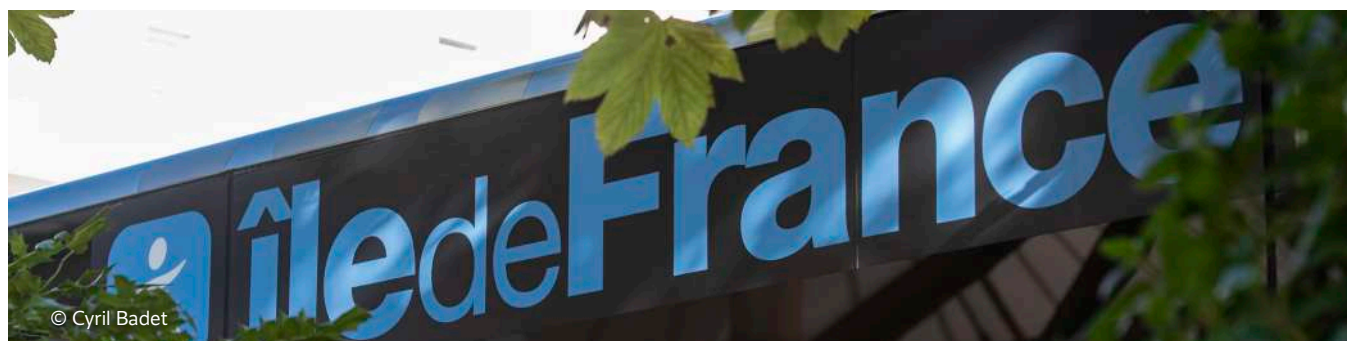
par l'employeur, ne coûte que

44,4 € par mois

Pour rappel :

En 2015,

Le Navigo 5 zones était à 116,5 €



Contacts Presse :

Île-de-France Mobilités :

contactpresse@iledefrance-mobilites.fr