

# Comment se répartissent les compétences de mobilité en Île-de-France ?

Municipales 2026 : construire ensemble les mobilités de demain

## DÉFINITION

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) a introduit la notion d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), dont les compétences ont été élargies par la loi d'orientation des mobilités (LOM). En Île-de-France, Île-de-France Mobilités (IDFM) est l'AOM unique sur tout le territoire francilien. Dans le reste de la France, cette responsabilité est répartie entre les intercommunalités (réseaux urbains) et les régions (réseaux interurbains, ferroviaires ou en substitution).

*IDFM imagine, organise et finance les transports pour tous les Franciliens (10,5 milliards d'euros/an), financés par les collectivités, le versement mobilité et la vente des titres.*

IDFM crée les titres (Ticket t+, Navigo, Imagine'R, etc.), fixe les tarifs, pilote les programmes de modernisation (trains, accessibilité, bus propres) et décide des prolongements et créations de lignes. Elle assure la planification via le plan de mobilité régional.

Ses six missions principales ([art. L.1241-1 CT](#)) : services réguliers de transport public, transport à la demande, transport scolaire, mobilités actives, usages partagés des véhicules et mobilité solidaire. Des compétences facultatives incluent le conseil à la mobilité pour les personnes vulnérables, le conseil aux employeurs et la logistique urbaine en cas de carence privée.

IDFM peut déléguer ses attributions, sauf la politique tarifaire, à des collectivités ([art. L.1241-3 CT](#)).

## ENJEUX & PERSPECTIVES

D'autres compétences sont liées à la mobilité : aménagement et gestion de la voirie, stationnement, pouvoir de circulation et de police. Ces compétences relèvent de l'État, de la région, des départements, des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et des communes. La mise en œuvre des mobilités de « surface » (tramway, bus, vélo, covoiturage, autopartage) repose sur leur coordination.

### L'aménagement et l'entretien de la voirie

La compétence est distribuée selon la nature des voies :

- à l'État pour les autoroutes et routes nationales non transférées ;
- aux départements pour les ex-routes nationales et routes départementales ;
- aux EPCI sur les voiries communales d'intérêt communautaire ;
- aux communes pour les voiries communales non transférées.

Ces interventions recouvrent l'aménagement de pistes cyclables et de sites propres pour les transports collectifs.

### La police de la circulation

En agglomération, ce pouvoir incombe au maire sur l'ensemble des voies, sauf les routes classées « à grande circulation ». Cela inclut la définition des vitesses maximales autorisées et les restrictions de circulation (zones à faibles émissions, zones à trafic limité).

### Le stationnement

Le stationnement sur voirie relève du pouvoir de police du maire et peut éventuellement être délégué au président de l'EPCI ou à l'établissement public territorial (EPT composant la métropole du Grand Paris). Celui-ci est compétent pour définir la durée, les usages prioritaires, l'instauration ou non d'une redevance et le niveau de la redevance concernée.

La création, l'aménagement et la gestion des parcs de stationnement au niveau local relèvent de la compétence des communes ou des EPCI pour les parcs d'intérêt communautaire. Pour les communautés urbaines, cette compétence est à titre obligatoire, pour les communautés d'agglomération à titre optionnel et pour les communautés de communes à titre facultatif.

En outre, IDFM est également compétente pour créer et exploiter des parcs de stationnement d'intérêt régional, plus communément appelés Parking Relais (P+R) favorisant l'usage intermodal des transports collectifs et de la voiture et situés à l'extérieur de Paris, à proximité immédiate d'une station de transport de personnes.

Enfin, les normes de stationnement dans les constructions neuves sont définies dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), qui relèvent soit des communes soit des EPCI ou des EPT.

## NOS PRÉCONISATIONS

### Identifier le rôle de chacun des acteurs

La région définit la stratégie via le Schéma directeur environnemental (SDRIF-E) et le Plan de mobilité IDF pour en déléguer la mise en œuvre à IDFM. L'autorité organisatrice de la mobilité définit les tarifs, contractualise avec les exploitants et finance les projets. Les EPCI sont associés par IDFM aux services de surface et peuvent recevoir des compétences déléguées (services réguliers locaux). Ils centralisent les demandes communales. En cas de transfert de voirie, ils aménagent les infrastructures cyclables et bornes de recharge. Les EPCI IDF (sauf communautés de communes) déclinent localement le plan de mobilité. Les départements financent via IDFM et aménagent les voiries départementales. Les communes, par le pouvoir de police, définissent les règles d'usages (transférables à l'EPCI), aménagent la voirie avec l'EPCI (accessibilité) et gèrent abribus et stationnement vélo

### Définir les enjeux et besoins en matière de mobilité locale et intercommunale

Par leur connaissance fine des besoins locaux, les élus communaux sont qualifiés pour définir les besoins : développement de services (fréquence, amplitude, jours), amélioration des dessertes des pôles générateurs (habitats, emplois, commerces, écoles, équipements, gares), amélioration des cheminements piétons ou cyclables, mise en accessibilité, politique de stationnement incitant au report modal.

### Hiérarchiser son réseau viaire et prioriser les modes

Pour apaiser les espaces publics sans exclure les populations dépendantes de la voiture, il est nécessaire de hiérarchiser les axes (structurant, complémentaire, proximité) selon les flux et modes :

- axes structurants : flux massifs (transit, transports en commun, marchandises) intégrant les mobilités actives ;
- axes complémentaires : flux moindres (desserte, transports en commun, logistique) avec place accrue pour les mobilités actives ;
- axes de proximité : desserte locale avec des véhicules adaptés (minibus, cyclo logistique), privilégiant les mobilités actives et la réduction de la vitesse (zones 20, 30).

## POUR ALLER PLUS LOIN

- Les missions d'Île-de-France Mobilités : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/nos-missions>
- Les principaux chiffres des mobilités en Île-de-France : <https://omnil.fr/>
- Le plan de mobilité en Île-de-France : <https://plan-des-mobilites-idf.fr/>

## L'ESSENTIEL À RETENIR

**Île-de-France Mobilités est l'AOM unique sur tout le territoire francilien** : elle imagine, organise et finance les transports, définit la politique tarifaire et pilote les grands programmes de modernisation.

**Une gouvernance partagée entre de nombreux acteurs** : la mise en œuvre des mobilités repose sur l'articulation entre l'État, la région, IDFM, les départements, les EPCI et les communes, chacun ayant des compétences spécifiques en matière de voirie, stationnement, police de circulation et aménagement.

**L'intercommunalité, échelon clé du dialogue territorial** : les EPCI sont les interlocuteurs privilégiés d'IDFM pour définir et mettre en œuvre localement les solutions de mobilité. Les élus communaux, par leur connaissance fine des besoins, sont essentiels pour identifier les enjeux et hiérarchiser les réseaux viaires.