

ENQUÊTE PUBLIQUE  
**VERS UNE  
MOBILITÉ BAS  
CARBONE !**

28 FÉVRIER – 31 MARS 2025



© Anthony Voisin

**MÉMOIRE EN RÉPONSE  
À L'AVIS DE LA MISSION  
RÉGIONALE DE L'AUTORITÉ  
ENVIRONNEMENTALE**

*Transports en commun, vélo,  
véhicules électriques, votre avis  
compte pour faire de l'Île-de-France  
une région décarbonée.*



Réunion publique le 13 mars 2025



# Mémoire en réponse à l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France

La Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a rendu son avis le 27 novembre 2024 sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France et son évaluation environnementale.

Cet avis comprend 38 recommandations portant sur le contenu du plan et sa portée

## 1. Réponse aux recommandations de la MRAe

### **(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter le document avec une planification à un horizon cohérent avec celui du Sdrif-E**

Si la demande de cohérence entre les horizons temporels du SDRIF-E et du Plan des mobilités est compréhensible, elle est cependant peu opérationnelle car le Plan des mobilités a vocation à être un document de plus court terme, qui doit être évalué au bout de 5 ans (Article L1214-8 du code des transports).

Les précédents plans de mobilité régional (le PDUIF et son prédécesseur) avaient tous un horizon temporel de 10 ans. L'échéance du PDUIF étant 2020, il était naturel de retenir l'année 2030 comme horizon de son successeur. Son élaboration s'est cependant trouvée retardée par la crise sanitaire du covid-19 et ses conséquences.

De façon générale, il est difficile de proposer des objectifs opérationnels pour des actions au-delà de 2030, notamment dans un cadre budgétaire très incertain pour les collectivités, qui sont les principales contributrices à la mise en œuvre d'un grand nombre des actions du Plan des mobilités, notamment toutes celles concernant la voirie et l'espace public.

Le SDRIF-E, pour sa part, a vocation à encadrer réglementairement le développement urbain qui se situe naturellement dans des dynamiques de long terme. Il est donc justifié que son horizon soit plus lointain.

Enfin, en dehors de l'Île-de-France, les plans de mobilité élaborés par les autorités organisatrices des mobilités ont des horizons de court ou moyen terme.

### **(1) L'Autorité environnementale recommande :**

- 1. d'affiner le bilan du PDUIF en réalisant les diagnostics nécessaires notamment sur la marche, les pôles d'échange et la logistique ;**
- 2. de détailler, pour chaque axe du plan, les freins liés à la mise en œuvre du PDUIF afin d'affiner la nouvelle stratégie et de préciser les objectifs opérationnels liés ;**
- 3. d'indiquer pour chaque action la gouvernance mise en place et les financements dédiés pour assurer la réussite de sa mise en œuvre**

### **Concernant le bilan du PDUIF**

Comme indiqué dans le Plan des mobilités et dans son rapport environnemental (voir en page 6), Île-de-France Mobilités a élaboré une évaluation approfondie du PDUIF, publiée dans un document en deux parties (une synthèse et une présentation détaillée de

l'évaluation) disponibles sur le site du Plan des mobilités en Île-de-France (rubrique « Le PDUIF » – sous-rubrique « Evaluation du PDUIF »). Ce document est mis à disposition dans le dossier d'enquête publique.

Le travail d'évaluation réalisé par Île-de-France Mobilités a été très approfondi et a valorisé l'ensemble des données disponibles.

Concernant la marche, la réalisation d'un diagnostic pour l'ensemble de la voirie urbaine en Île-de-France n'est pas réaliste étant donné l'ampleur du linéaire concerné (plus de 37 000 kilomètres de voirie départementale et communale en Île-de-France). Il revient aux EPCI et aux communes d'élaborer ces diagnostics, en particulier dans le cadre de la réalisation de plans d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) et de plans locaux de mobilité (PLM).

Concernant les pôles d'échanges multimodaux, l'évaluation du PDUIF dresse un état des lieux de l'avancement des projets de pôles et des équipements d'intermodalité de type parkings relais ou éco-stations bus (gares routières). Île-de-France Mobilités a établi des schémas directeurs précisant les actions à mener dans ces pôles, leur respect conditionnant les subventions d'Île-de-France Mobilités aux maîtres d'ouvrage. Ces documents (un guide d'aménagement des pôles et des schémas directeurs concernant les éco-stations bus (SDESB), le stationnement vélo en gares et stations (SDSV) et les parkings relais (SDPR)), très conséquents, sont régulièrement mis à jour par Île-de-France Mobilités et disponibles sur son site Internet grand public. Là aussi il est du ressort des maîtres d'ouvrage de réaliser les études de diagnostic puisqu'elles conduisent directement aux études des aménagements à réaliser.

Concernant la logistique, l'ensemble des données de diagnostic existantes ont été valorisées dans le cadre de l'évaluation du PDUIF. Un observatoire du fret et de la logistique à l'échelle francilienne (OFELIF) a été lancé en mars 2024, soit après la présentation du projet de plan au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Les connaissances acquises grâce à ce dispositif pourront être intégrées à l'évaluation en continu du Plan des mobilités. Par ailleurs, certaines collectivités réalisent également des diagnostics de la logistique sur leur territoire, qui n'ont pas vocation à être intégrés dans le Plan de mobilité régional.

### **Concernant les freins liés à la mise en œuvre du PDUIF**

Le chapeau introductif de chaque axe du plan d'action s'appuie sur le bilan de l'action passée et en particulier depuis l'approbation du PDUIF, et a pour but d'expliquer le choix des actions incluses dans le PDMIF par rapport à la stratégie retenue, en tenant compte précisément des freins identifiés dans le cadre de l'évaluation du PDUIF. Cette recommandation est donc déjà mise en œuvre dans le projet arrêté de Plan des mobilités.

### **Concernant la gouvernance et le financement des actions**

Les responsables de la mise en œuvre ainsi que leur rôle et les financeurs sont précisés pour chaque mesure du plan d'action du Plan des mobilités. Le projet arrêté s'applique également à être le plus précis possible avec des objectifs chiffrés au niveau des actions.

Le suivi des actions sera réalisé à l'échelle du Plan des mobilités dans son intégralité dans le cadre du comité de pilotage à mettre en place. De même, il n'est pas possible d'isoler des montants financiers par action ou par mesure du plan d'action car cela nécessite une connaissance des programmes d'actions précis de toutes les collectivités sur tous les territoires, ce qui n'est pas réalisable dans le cadre d'un plan d'échelle régional, ce d'autant plus dans le cadre incertain du financement des collectivités à court et moyen termes. En outre, un même dispositif de subvention (et donc une même enveloppe globale) peut alimenter plusieurs actions, il n'est donc pas possible de le répartir par action.

## **(2) L'Autorité environnementale recommande de proposer une planification des actions relatives à la conversion du parc automobile et détaillant la trajectoire**

### **permettant d'atteindre les objectifs fixés et d'évaluer leur contribution à la satisfaction des objectifs**

Concernant les bornes de recharge électrique, le Plan des mobilités fixe un objectif à l'échelle des EPCI mais il ne peut être plus précis car cette planification au sein des territoires relève des schémas directeurs des installations de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE), élaborés par les maîtres d'ouvrage des réseaux d'IRVE (syndicats d'énergie, EPCI ou communes, ainsi que la Métropole du Grand Paris). Comme indiqué dans l'action concernée en page 330 du Plan des mobilités (section « Avertissement et notice de lecture » de la page), l'objectif de 100 000 points de charge à horizon 2030 a précisément été calculé en réponse aux projections de véhicules électriques et hybrides rechargeables à cette date, grâce à une modélisation réalisée par Enedis. Le lien est donc direct entre l'objectif de points de charge et la projection de composition du parc.

La conversion technologique du parc automobile fait ainsi déjà l'objet de cibles à horizon 2030 dans le Plan des mobilités. Il n'est pas possible d'établir une trajectoire plus précise de conversion (par exemple annuelle) étant donnée l'importante variabilité des facteurs dont elle dépend : évolution de l'offre des constructeurs et du marché mondial, évolution des aides nationales, évolution des prix relatifs entre types de motorisation, etc.

Un suivi annuel de la composition du parc et du déploiement des IRVE sera réalisé et permettra d'alerter les différents acteurs en cas de constat d'une dérive potentielle pour l'atteinte de l'objectif fixé à horizon 2030.

Par ailleurs, il est indiqué dans le rapport environnemental (pages 165, 167 et 168) en quoi la conversion du parc contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Ainsi, l'évolution technologique du parc de véhicules routiers (changements de motorisation et efficacité énergétique) sous-tend, dans le scénario objectif du Plan des mobilités :

- Les deux tiers de la baisse d'émissions de gaz à effet de serre,
- 86% de la baisse des émissions d'oxydes d'azote,
- Les deux tiers de la baisse d'émissions de PM10,
- Les trois quarts de la baisse d'émissions de PM2,5.

Le reste étant attribué à la baisse du trafic routier.

### **(3) L'Autorité environnementale recommande d'établir un tableau comparatif des évolutions entre le PDUIF et le PDMIF sur chacun des enjeux pour la bonne information du public**

Le tableau ci-dessous permet de faire la correspondance entre les plans d'action du PDUIF et du projet de PDMIF, avec une explication des évolutions les plus importantes :

<b>Actions du PDUIF</b>	<b>Actions du Plan des mobilités</b>	<b>Evolution principale du Plan des mobilités par rapport au PDUIF</b>
1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture	/	Il est de la compétence du SDRIF-E de fixer les objectifs, les orientations et les prescriptions relatives à l'articulation entre l'aménagement du territoire et les déplacements, raison pour laquelle il n'a pas été reconduit d'axe spécifique au sujet dans le plan d'action du Plan des mobilités. Il a été privilégié une approche où les déclinaisons dans les documents d'urbanisme sont explicitées dans les fiches actions thématiques concernées. Ainsi, les actions pouvant faire l'objet d'une déclinaison en matière d'urbanisme sont identifiées dans le plan d'action (modalités de déclinaison précisées dans les fiches actions

		concernées) et un sous-chapitre de la partie « Stratégie » précise par thématique les actions à prendre en compte dans les documents d'urbanisme locaux et les modalités de cette déclinaison.
2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant	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	Fusion du traitement des modes ferrés (train, RER, métro) Séparation du traitement des situations perturbées et travaux en raison des enjeux spécifiques sur la période couverte par le Plan des mobilités
2.2 Un métro modernisé et étendu	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	
2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	Fusion du traitement des modes de surface : tramway, BHNS et bus
2.4 Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé	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 transport à la demande dans les territoires peu denses	Fusion du traitement des modes de surface tramway, BHNS et bus Séparation des cars express et du transport à la demande pour tenir compte de leurs spécificités et de la variété des territoires auxquels ils sont adaptés
/	1.9 Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs	Cette thématique n'était pas traitée dans le PDUIF mais était abordée dans la Feuille de route 2017-2020 par l'action « Accompagner le développement des véhicules autonomes »
2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée 6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	Intermodalité traitée dans un axe à part Ajout des pôles d'échanges multimodaux routiers, en lien avec le développement de la pratique du covoiturage et le soutien au déploiement de cars express
2.6 Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs	1.6 Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs 6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle	Séparation du traitement du sujet de l'information voyageur dans les transports collectifs et du sujet de l'information voyageur multimodale et du MaaS pour davantage de précision
2.7 Faciliter l'achat des titres de transport	1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne	La partie concernant la tarification des transports en commun est nouvelle, le sujet n'était pas traité dans le PDUIF
2.8 Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo	1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne	Idem 2.8
2.9 Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage	6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle 7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral 11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone	Il n'y a plus de fiche action dédiée aux taxis. En revanche leur problématique spécifique est prise en compte dans le cadre de la mobilité servicielle (inscription dans l'application Île-de-France Mobilités), dans l'action relative aux voies réservées, et dans la transition énergétique des véhicules.
/	1.7 Améliorer la sûreté dans les transports en commun	Le traitement de la sûreté dans les transports collectifs est nouveau dans le PDMIF.
3/4.1 Pacifier la voirie	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	Le PDMIF consacre un axe spécifique au partage de la voirie – Axe 8 « Mieux partager la voirie urbaine » (auparavant il s'agissait d'un « chapeau » aux défis par mode)

3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines	8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines	La liste des coupures majeures à résorber a été mise à jour.
3.1 Aménager la rue pour le piéton	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne	Outre le principe de planification spécifique en matière de mobilité piétonne, le Plan des mobilités propose une approche globale de celle-ci et son intégration dans toutes les politiques en lien avec la voirie et l'espace public.
4.1 Rendre la voirie cyclable	4.1 Développer les infrastructures cyclables	Mise à jour du réseau structurant d'échelle régionale et des réseaux des départements
4.2 Favoriser le stationnement des vélos	4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	Les prescriptions concernant le stationnement vélo dans les espaces privés et sur la voirie sont renforcées dans le projet de PDMIF par rapport au PDUIF.
4.3 Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics	4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	Le sujet des services vélo (Véligo etc.) est nouveau dans le Plan des mobilités par rapport au PDUIF.
5.1 Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière	7.2 Améliorer la sécurité routière (pour les voiries interurbaines ; l'action intègre également les observatoires traitant de la sécurité routière sur l'ensemble de la voirie) 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 (pour la partie urbaine)	L'objectif de sécurité routière quantitatif sur la période est similaire en pourcentage dans le PDUIF et le PDMIF, à savoir réduire de moitié le nombre de tués et le nombre de blessés hospitalisés sur les routes et dans les rues franciliennes sur la période concernée. Toutefois, le PDMIF s'inscrit dans la « Vision zéro » à plus long terme.
5.2 Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable	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	Un axe entier est dédié au stationnement dans le Plan des mobilités, contrairement au PDUIF. Le Plan des mobilités introduit une approche globale espace public/espace privé du stationnement. Les recommandations de réglementation du stationnement ont évolué pour tenir compte de l'évolution de la desserte en transports collectifs.
5.3 Encadrer le stationnement privé	9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale 9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé	Un axe entier est dédié au stationnement dans le Plan des mobilités, contrairement au PDUIF. Le Plan des mobilités introduit une approche globale espace public/espace privé du stationnement. Les normes de stationnement recommandées et prescrites dans les espaces privés ont évolué pour tenir compte de l'évolution de la desserte en transports collectifs.
5.4 Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion	7.1 Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale 7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier	Deux axes du PDMIF sont consacrés à la voirie, avec une approche résolument multimodale (et pas seulement comme support des déplacements voiture).
5.5 Encourager et développer la pratique du covoiturage	5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France	L'ouverture des voies réservées au covoiturage, la création de lignes de covoiturage et l'intégration du covoiturage dans l'application Île-de-France Mobilités ont été ajoutées dans le PDMIF.
5.6 Encourager l'autopartage	5.2 Renforcer les dispositifs d'autopartage	Le Plan des mobilités prévoit la mise à jour du label Autopartage d'Île-de-France Mobilités, qui n'existait pas au moment de l'approbation du PDUIF et n'y était pas prévu. Les modalités et moyens de développement de l'autopartage, en lien avec ce label, sont détaillés dans le plan.
6.1 Rendre la voirie accessible	3.2 Accélérer la mise accessibilité de la voirie en agglomération	Les nouvelles obligations de la LOM ont été intégrées (diagnostic d'accessibilité à 200 mètres d'arrêt de bus et des gares inscrits au schéma directeur d'accessibilité)

<b>6.2</b> Rendre les transports collectifs accessibles	3.1 Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie en agglomération	Introduction du sujet de la mise en accessibilité du métro historique
<b>7.1</b> Préserver et développer des sites à vocation logistique	10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique	Le nombre de sites logistiques multimodaux à préserver est passé de 133 dans le PDUIF à 202 dans le projet de Plan des mobilités.
<b>7.2</b> Favoriser l'usage de la voie d'eau	10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire	Les modes massifiés (fer et fleuve) ont été regroupés en raison des multiples interactions des enjeux liés à leur développement.
<b>7.3</b> Améliorer l'offre de transport ferroviaire	10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire	Les modes massifiés (fer et fleuve) ont été regroupés en raison de leurs multiples interactions des enjeux liés à leur développement
<b>7.4</b> Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison	10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines	Intégration de la prise en compte des poids lourds dans le partage de la voirie pour l'approvisionnement des centres de consommation et de production.
<b>7.5</b> Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises	10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises	Ajout de la cyclologistique et focus sur la question de l'avitaillement
<b>9.1</b> Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administration	14.3 Accompagner les entreprises et administration pour une mobilité plus durable de leurs employés	Le Plan des mobilités met l'accent sur les démarches inter-entreprises.
<b>9.2</b> Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires	14.2 Développer l'écomobilité scolaire	L'action du Plan des mobilités regroupe en une seule fiche l'ensemble des actions pour une mobilité plus durable des scolaires.
<b>9.3</b> Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité	6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle 14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables	L'approche de l'information multimodale a fortement évolué par rapport au PDUIF avec les possibilités offertes par le numérique (applications transport notamment) et le développement du concept de mobilité servicielle.
<b>ENV 1</b> Accompagner le développement de nouveaux véhicules	11.1 Développer le réseau 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	Le PDMIF développe fortement la partie consacrée à la transition énergétique des véhicules et à leur avitaillement, ce levier étant responsable d'une part importante de l'atteinte des objectifs GES
<b>ENV 2</b> Réduire les nuisances sonores liées aux transports	1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience ( <i>pour le mass transit ferroviaire</i> ) 7.5 Améliorer la performance environnementale du réseau routier ( <i>pour le réseau routier</i> )	Les actions du PDMIF dépassent la seule problématique des nuisances sonores et traitent d'autres impacts des infrastructures sur l'environnement, et notamment les sujets de résilience (face au changement climatique notamment).
/	12.1 Rendre plus inclusifs les services de mobilité 12.2 Définir une politique publique coordonnée dans le cadre de Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire	Un axe concernant la mobilité solidaire a été ajouté dans le projet de PDMIF par rapport au PDUIF.
/	13.1 Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux 13.2 Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables 13.3 Améliorer l'expérience voyageur des touristes	Un axe concernant la mobilité des touristes a été ajouté dans le projet de PDMIF par rapport au PDUIF.

**(4) L'Autorité environnementale recommande de détailler le contenu des contributions des différents acteurs à l'élaboration du plan, et notamment des usagers, ainsi que leur prise en compte dans les choix retenus**

Un rapport de synthèse de la concertation est inclus au dossier d'enquête publique et rend compte des étapes de la concertation préalable et de la façon dont elles ont été prises en compte durant l'élaboration du Plan des mobilités.

**(5) L'Autorité environnementale recommande d'établir clairement un scénario de référence sans PDMIF pour permettre d'évaluer les effets propres du PDMIF par rapport à l'existant, y compris le PDUIF.**

Il n'est pas pertinent d'établir un scénario de référence qui n'inclurait aucune des actions inscrites PDMIF pour plusieurs raisons :

- Sans PDMIF, de nombreuses actions inscrites seraient toutefois mises en œuvre. C'est en particulier le cas des projets de transports collectifs structurants. L'établissement d'un scénario sans ces derniers serait ainsi sans lien avec la réalité si le PDMIF n'était pas approuvé. Cela tient au fait que le plan constitue à la fois un cadre de référence pour les politiques de mobilité en Île-de-France et un agrégateur des décisions déjà prises par l'ensemble des acteurs des mobilités à l'horizon 2030.
- De nombreuses actions du PDMIF, comme relevé par la MRAe, relèvent de recommandations, ce qui tient au cadre juridique qui s'applique au document et à l'imbrication des compétences liées aux mobilités à l'échelle régionale. Aussi, il n'est pas possible d'affirmer que ces actions ne seraient pas mises en œuvre sans le PDMIF, ni dans quelle mesure l'existence du document a un impact sur le niveau de leur mise en œuvre.

Pour ces raisons, c'est la constitution d'un scénario de référence, dit « tendanciel », incluant les mesures dont la mise en œuvre est très probable, même sans approbation du plan, qui a été retenue. On y retrouve donc en particulier les projets de transports en commun structurants déjà décidés. Il s'agit ainsi bien d'un scénario de référence, mais qui tient compte des actions sur lesquelles le processus d'élaboration du PDMIF n'a pas eu d'impact.

**(6) L'Autorité environnementale recommande de démontrer la cohérence du PDMIF avec les textes et stratégies applicables de niveau national : loi d'orientation des mobilités, loi Climat et Résilience, plan national d'adaptation au changement climatique, etc. quand ils n'ont pas fait l'objet d'une déclinaison régionale ou que cette déclinaison est obsolète, et avec la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie en cours de révision.**

Le rapport environnemental du projet de PDMIF comprend une description détaillée de l'articulation du PDMIF avec les plans et programmes nationaux et régionaux, et notamment une section sur le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC – en page 39 du rapport environnemental), ainsi que sa déclinaison régionale, le plan régional d'adaptation au changement climatique (PRACC – en page 48 du rapport environnemental).

Le Plan des mobilités tient bien compte des évolutions apportées par la loi d'orientation des mobilités et la loi climat et résilience qui s'inscrivent dans le cadre d'un plan de mobilité régional :

- Le droit à la mobilité pour tous (Axe « Mobilité solidaire ») ;
- L'ouverture des données de mobilité (MaaS, créations d'observatoires thématiques au sein des territoires) ;

- Le développement du covoiturage ;
- Le triplement de la part modale du vélo ;
- La généralisation des arrêts à la demande pour les bus nocturnes (lignes Noctilien en Île-de-France) ;
- Le développement accéléré du réseau de bornes de recharge électrique (multiplication par 5,5 entre 2023 et 2030) ;
- L'évolution des obligations de taux de véhicules à faibles et à très faibles émissions dans le renouvellement annuel des flottes captives ;
- L'augmentation des parts modales des modes fluvial et ferroviaire pour le transport de marchandises ;
- Le développement des véhicules au biogaz, en particulier pour les poids lourds ;
- L'inscription des mobilités dans une trajectoire de neutralité carbone à horizon 2050.

Par ailleurs, le contexte juridique dans lequel s'inscrit l'élaboration du Plan des mobilités est rappelé de façon précise en pages 39 à 41 du plan.

Concernant la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE 3) et la nouvelle stratégie nationale bas carbone (SNBC 3), actuellement en phase de concertation, la cohérence des objectifs du PDMIF avec les objectifs nationaux a été appréciée par Île-de-France Mobilités. Les objectifs sont globalement alignés et une contribution a été soumise par Île-de-France Mobilités dans le cadre de la concertation afin de faire état des besoins d'adaptation des objectifs aux contextes territoriaux.

**(7) L'Autorité environnementale recommande :**

- 1. d'explicitier les limites et les biais du modèle utilisé et de le caler sur les résultats de la dernière édition disponible de l'enquête globale transport (2018) ;**
- 2. de justifier précisément la construction de l'hypothèse relative au taux de télétravail retenu au regard des dernières tendances constatées en la matière et évaluer la sensibilité des résultats à cette hypothèse ;**
- 3. de fiabiliser les données relatives au transport de marchandises ;**
- 4. de détailler l'ensemble des hypothèses retenues pour le scénario final (scénario 3) et les mettre en lien avec les objectifs fixés dans le programme d'actions, afin de mieux comprendre la trajectoire cible**

**Concernant les limites et les biais du modèle utilisé**

Les prévisions d'évolution des déplacements ont été réalisées avec le modèle ANTONIN 3 estimé avec l'Enquête Globale Transport (EGT) de 2010 et non avec les derniers résultats disponibles recueillis entre 2018 et 2020.

En effet, la méthodologie de l'EGT a évolué à partir de 2018 : il a été choisi de passer d'un recueil ponctuel tous les dix ans à un recueil continu sur le principe du recensement de la population de l'Insee. Or, la crise sanitaire engendrée par l'épidémie de Covid-19 a contraint Île-de-France Mobilités à arrêter l'enquête en mars 2020.

A date, les résultats de l'EGT 2018-2020 sont donc partiels. Ils se fondent sur l'enquête de 10 500 personnes réparties dans 4 800 ménages interrogés entre janvier 2018 et mars 2020. A titre de comparaison, l'EGT 2010 avait porté sur 43 000 personnes réparties dans 18 000 ménages. Par ailleurs, les enquêtes collectées depuis début 2023 ne sont pas encore en nombre suffisant pour en tirer des résultats.

Une réestimation du modèle ANTONIN sur la base des résultats des enquêtes réalisées de 2018 à 2020 est en cours. Cette nouvelle version du modèle n'était donc pas disponible au moment de la définition des objectifs du Plan des Mobilités. Toutefois, compte tenu du nombre limité d'enquêtes et des évolutions de la mobilité survenues après la crise sanitaire, cette nouvelle version ne constituera pas une mise à jour profonde du modèle mais uniquement un rebasage sur les grandes tendances observées dans l'EGT 2018-2020.

En revanche, les hypothèses prospectives qui sous-tendent les prévisions d'évolution des déplacements dans le Plan des mobilités, intègrent bien les dernières données disponibles notamment pour ce qui est de l'évolution des réseaux de transport ou du développement urbain.

De plus, bien que l'affectation des déplacements sur les différents réseaux de transport soit effectuée uniquement à l'heure de pointe du matin, la génération des déplacements eux-mêmes est réalisée à la journée. Ainsi, l'intégralité des motifs de déplacement sont bien modélisés dans des proportions qui correspondent à celles observées un jour de semaine. Ainsi, la part des déplacements domicile-travail dans le total des déplacements évolue bien conséquemment aux hypothèses prises sur le télétravail et aucun motif de déplacement n'est minimisé.

### **Concernant l'hypothèse retenue pour le télétravail**

La note de l'Institut Paris Region (IPR) à laquelle fait référence la MRAe<sup>1</sup> évalue le taux de télétravailleurs à plus de 43% des actifs, dont 80% télétravaillent 2 à 3 jours par semaine, soit une moyenne de 0,9 jour par semaine sur l'ensemble des actifs. Le scénario 3 du Plan des mobilités retient un taux de 28% d'actifs télétravailleurs, avec une moyenne de 2,3 jours de télétravail pour ces derniers. Ainsi, dans ce scénario, 72% des actifs ne télétravaillent pas du tout et le télétravail représente en moyenne sur l'ensemble des actifs 0,64 jour par semaine. Ainsi, contrairement à ce qui est indiqué dans l'avis de la MRAe, le scénario du PDMIF est substantiellement moins optimiste concernant le télétravail à l'horizon 2030 que ce qui est mesuré par l'IPR en 2022 et 2023.

L'hypothèse concernant le télétravail retenue dans le scénario objectif du Plan des mobilités explique 4 points de baisse de la circulation des voitures particulières et deux-roues motorisés, sur les 15 points totaux.

### **Concernant les données relatives au transport de marchandises**

Comme rappelé plus haut concernant les données relatives à la logistique et au transport de marchandises, l'état de l'art a été utilisé en termes de données existantes. Les travaux de l'OFELIF pourront permettre d'affiner la connaissance et la projection des flux régionaux.

### **Concernant les hypothèses retenues pour le scénario objectif du PDMIF**

Le tableau ci-dessous en fait la synthèse et les relie aux actions concernées du plan d'action du projet de PDMIF :

Paramètre		Hypothèse du scénario objectif du PDMIF	Axes/Actions du PDMIF associées
Population et emplois		Augmentation de 3% du nombre d'habitants et de 4% du nombre d'emplois entre 2020 et 2030 conformément aux projections de l'Institut Paris Region.	Sans objet
Transports collectifs	Réseau structurant	Se reporter à la liste présentée dans l'action ci-contre.	Action 1.1
	Réseau de bus	Intégration des projets de TCSP ainsi que des restructurations des réseaux de bus prévues en accompagnement de l'arrivée des nouvelles lignes du réseau structurant.	Actions 1.3 et 1.4
	Tarifs	Prix des abonnements au 1 <sup>er</sup> janvier 2023. Le modèle étant construit en euros constants, cela permet également de prendre en compte les évolutions tarifaires prévues à l'horizon 2030 sous réserve d'une évolution comparable à celle de	Action 1.8

<sup>1</sup> « Le télétravail appose sa marque sur le territoire », Note rapide de l'Institut Paris Region, juillet 2024.

		l'indice des prix. L'évolution des tarifs des titres occasionnels annoncée fin 2024 n'est pas prise en compte mais cela concerne une faible part des déplacements des Franciliens.	
Voiture	Projets routiers	Se reporter à la liste présentée dans l'action ci-contre.	Action 7.4
	Surface dédiée	Ce paramètre influe sur la possession globale de voitures par les Franciliens qui explique en partie le choix de mode de déplacement. Il évolue en fonction des projets routiers et des autres projets (bus et vélo notamment) qui diminuent la place dédiée à la voiture.	Action 8.1
	Périmètre à 30 km/h	Toutes les voies urbaines.	Action 8.2
	ZTL Paris Centre	Prise en compte.	Action 8.1
	Contraintes de stationnement	Conformément aux prescriptions et recommandations des actions ci-contre.	Actions 9.2 et 9.3
	Coût d'usage	Il évolue en fonction de la composition du parc automobile et suivant les hypothèses d'évolution des différentes composantes du coût d'usage de la voiture proposées par la DGITM dans la méthode d'évaluation des projets de transport.	Axe 11
Vélo		Triplement de la part modale du vélo par rapport à 2019.	Axe 4
Télétravail		28% des actifs télétravaillent en moyenne 2,3 jours par semaine.	Action 14.3

### **(8) L'Autorité environnementale recommande de renforcer la stratégie et le programme d'actions pour permettre d'atteindre les valeurs de référence de l'OMS pour les particules à horizon 2030**

Comme le rappelle l'OMS dans la rédaction de ses lignes directrices concernant la qualité de l'air, les nouvelles valeurs de référence ont vocation à être atteintes « de manière ultime et en temps opportun » dans les pays dans lesquels ces niveaux sont substantiellement dépassés, ce qui est le cas dans la région Île-de-France.

Compte tenu de la très forte ambition de ces valeurs de référence, l'Union européenne a retenu, pour sa future réglementation, des valeurs intermédiaires issues des lignes directrices de l'OMS. L'évaluation environnementale du PDMIF a apprécié l'atteinte de ces valeurs intermédiaires à 2030 dans les scénarios de référence et cible du PDMIF (voir en page 170 du rapport environnemental) et montre qu'elles ne sont pas atteintes mais que le scénario objectif du PDMIF permet de réduire substantiellement le nombre de personnes exposées.

### **(9) L'Autorité environnementale recommande de fournir les modélisations concernant les réductions des consommations d'énergie prévues par le plan à horizon 2030**

La modélisation réalisée par Airparif dans le cadre de l'évaluation environnementale du PDMIF inclut une évaluation de l'évolution de la consommation d'énergie des transports. Comme indiqué en page 164 du rapport environnemental, le scénario objectif aboutit à

une réduction des consommations d'énergie (carburants des moteurs thermiques) de -31 % contre -13 % dans le scénario de référence.

**(10) L'Autorité environnementale recommande d'indiquer si les objectifs proposés pour la logistique s'inscrivent dans la trajectoire nationale de report modal vers le ferroviaire et le fluvial, et les renforcer si nécessaire**

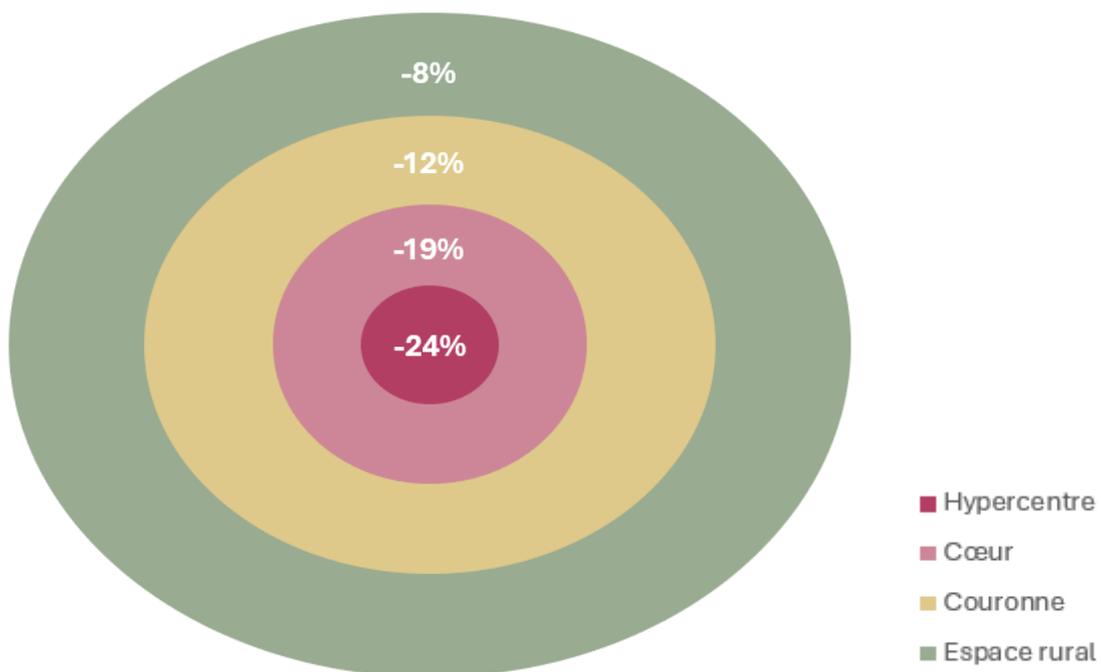
Comme indiqué dans les objectifs de la page 313 du PDMIF, l'objectif poursuivi est bien de doubler la part modale des modes massifiés (ferroviaire et fluvial) en échange interrégional (flux entrant et sortant de l'Île-de-France). La raison pour laquelle l'hypothèse pour le scénario objectif du PDMIF n'est pas exprimée en part modale tient au fait que la situation initiale (part modale actuelle au niveau régional des modes ferroviaire et fluvial) est mal connue. La part modale de la route est évaluée à environ 90%, aussi une baisse de 13% des flux routiers correspond bien à un doublement de la part des autres modes, c'est-à-dire les modes massifiés.

Les travaux de l'OFELIF devraient permettre davantage de précision sur ce point lors de l'évaluation en continu du PDMIF.

**(11) L'Autorité environnementale recommande de démontrer que le plan des mobilités d'Île-de-France constitue un véritable outil de report modal, s'inscrivant notamment dans l'objectif de la « région des vingt minutes » affiché par le futur Sdrif-E, ainsi que le cadre optimal d'un rééquilibrage territorial de l'accès aux transports permettant d'éviter l'écueil de l'étalement urbain**

Le scénario objectif du Plan des mobilités en Île-de-France résulte bien en une baisse du trafic routier sur l'ensemble du territoire francilien. Néanmoins, comme représenté par le schéma ci-dessous, cette baisse est plus modérée lorsqu'on s'éloigne de l'hypercentre (Paris et communes limitrophes), ce qui est cohérent avec la typologie des territoires concernés.

**Evolution du trafic routier (véh.km) par entité territoriale entre 2020 et le scénario objectif du PDMIF**



La question de l'équilibre du territoire et la lutte contre l'étalement urbain est traitée dans le SDRIF-E qui constitue le document *ad-hoc* à ce sujet. La trajectoire zéro artificialisation nette (ZAN) y a notamment été décrite et appliquée. Le Plan des mobilités se place dans le cadre fixé par ce document, avec pour objectif de répondre à la demande de mobilité des Franciliens en préservant l'environnement.

**(12) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans la future gouvernance du plan un collège d'usagers et de l'élargir aux gestionnaires d'infrastructures et de services de transports pour mieux appréhender les attentes et les besoins des usagers et réussir les évolutions de parts modales souhaitées**

Un collège de représentants d'usagers pourra en effet être associé au comité de suivi de la mise en œuvre de PDMIF. Il pourra s'agir de représentants d'associations d'usagers des transports en commun, du vélo et de la marche, des voitures et bornes de recharge électriques, de personnes à mobilité réduite et des associations environnementales.

Par ailleurs, un représentant des associations d'usagers siège de façon permanente au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Il est ainsi de fait associé à la prise de décision concernant toutes les politiques structurantes d'Île-de-France mobilités qui contribuent à l'atteinte des objectifs du plan.

**(13) L'Autorité environnementale recommande de proposer pour chaque action du plan des mesures déclinables à chaque échelon territorial et des indicateurs chiffrés reliés aux objectifs, assortis de valeurs initiales, de cibles, d'un calendrier de réalisation et d'actions correctives en cas d'écart aux objectifs**

En premier lieu, il convient de rappeler que le législateur a introduit une spécificité pour l'Île-de-France concernant la planification des mobilités (un plan de mobilité régional décliné et précisé par des plans locaux de mobilité) précisément en raison des particularités de la région, qui est constituée d'un continuum urbain dans l'agglomération centrale, d'autres centralités en grande couronne en forte interaction avec l'agglomération centrale et de zones rurales.

Aussi, le Plan des mobilités en Île-de-France tient un rôle de cadre et de mise en cohérence des politiques de mobilité pour assurer la cohésion nécessaire aux spécificités régionales (continuum urbain et fortes interactions des autres centralités avec l'agglomération centrale) et éviter un morcellement des stratégies, qui serait contraire à l'intérêt des Franciliens.

Néanmoins, la déclinaison précise au niveau local des mesures est bien du ressort des plans locaux de mobilité (PLM), élaborés par les intercommunalités en associant les communes, les départements, les gestionnaires d'infrastructures, les associations d'usagers des territoires, Île-de-France Mobilités, la Région et l'Etat.

Le projet de Plan des mobilités définit le cadre régional tout en laissant aux PLM le soin de préciser les actions en fonction des enjeux locaux grâce à plusieurs outils :

- Un volet socle d'actions/mesures du Plan des mobilités à décliner prioritairement dans les PLM. Les autres actions peuvent y être abordées mais ont davantage de sens au niveau régional. C'est en particulier le cas des transports en commun structurants.
- Pour chaque mesure à décliner, un encart spécifique « Déclinaison dans les PLM » a été introduit, précisant la méthode et les attendus de la déclinaison.

Une fois le plan approuvé, Île-de-France Mobilités proposera dans le cadre de son accompagnement de l'élaboration des PLM un guide méthodologique approfondissant le contenu de ces encarts. Ce guide intégrera en particulier des fiches-actions et des indicateurs types de suivi.

Enfin, les indicateurs listés dans le projet de Plan des mobilités (voir section 5.5.1 « Un suivi en continu » en pages 116) sont au nombre de 2 ou 3 par axe pour les indicateurs de suivi (davantage pour les transports collectifs) et sont parfois formulés de façon synthétique. On dénombre également une quinzaine d'indicateurs d'impact du plan (voir page 117). Des indicateurs plus précis de mise en œuvre pourront être définis pour le suivi du plan par mesure, directement liés aux objectifs quantitatifs fixés pour chaque action.

#### **(14) L'Autorité environnementale recommande de définir pour chaque action ou groupe d'actions concerné les conditions de sa déclinaison dans les documents d'urbanisme et les plans locaux de mobilité**

Ce travail est déjà réalisé grâce aux encarts « Déclinaison dans les SCoT/PLU » et « Déclinaison dans les PLM » figurant dans chaque fiche action concernée (cf. pour davantage de détail la réponse à la recommandation n°13).

Par ailleurs, un sous-chapitre entier de la partie « Stratégie » est dédié à la déclinaison du Plan des mobilités dans les plans locaux de mobilité, en termes de méthode et de contenu.

De même, un sous-chapitre entier de la partie « Stratégie » est dédié à la prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme (sous-chapitre 5.4) qui précise par thématique les actions à décliner et les conditions de cette déclinaison. Enfin, comme la loi le y oblige, les collectivités doivent procéder à une analyse de la compatibilité de leur SCoT ou leur PLU(i) avec les documents de rang supérieur au maximum tous les trois ans et délibérer sur leur maintien en vigueur ou leur mise en compatibilité. Par conséquent, ces collectivités auront trois ans après l'approbation du Plan des mobilités pour examiner leur document d'urbanisme local, vérifier sa compatibilité avec le PDMIF et le mettre en compatibilité si nécessaire.

#### **(15) L'Autorité environnementale recommande de décliner les budgets globaux annoncés pour l'ensemble des actions du plan en proposant un chiffrage et les financements mobilisables**

Les éléments relatifs au financement des actions du Plan des mobilités sont présentés dans le sous-chapitre 5.1. Ces éléments sont présentés de manière globale notamment pour les raisons suivantes :

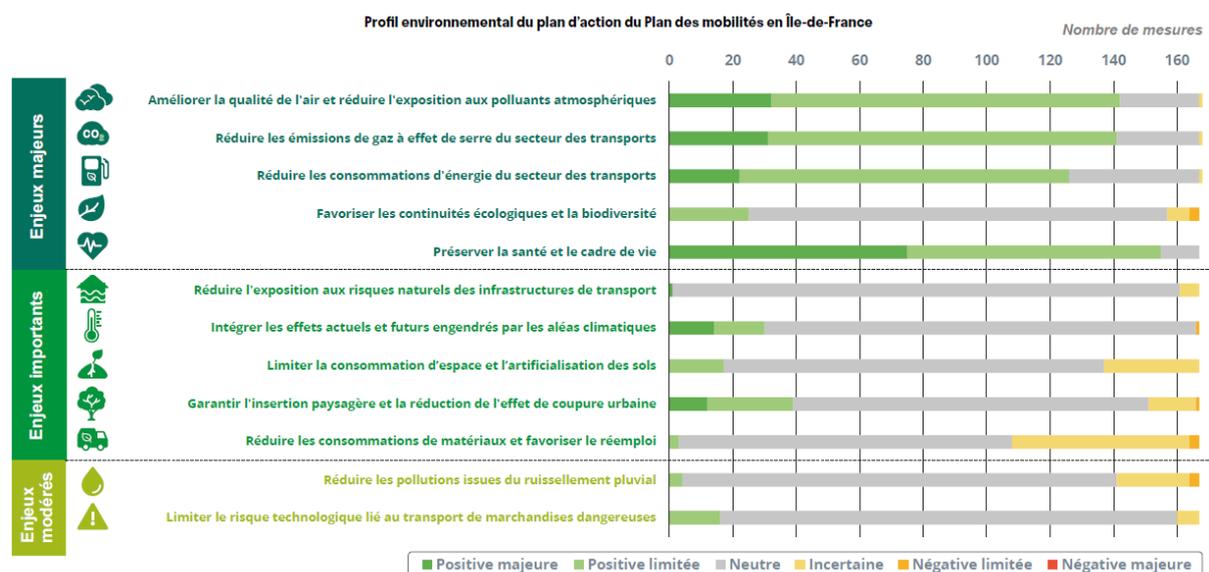
- Etant donnée la nature du document, qui constitue comme rappelé précédemment un cadre d'action et non une déclinaison précise des actions au niveau local, il n'est pas possible de proposer un chiffrage plus précis, excepté pour ce qui concerne les transports collectifs structurants et les subventions accordées par les acteurs régionaux (Région, Île-de-France Mobilités), ce qui est bien le cas dans le projet de plan proposé.
- Par essence, certains montants financiers globaux présentés dans le sous-chapitre 5.1 ne peuvent pas être ventilés entre les différentes actions. C'est en particulier le cas des dépenses des collectivités locales pour la voirie, qui recouvrent tous les aménagements réalisés qu'ils concernent la mobilité piétonne, la mise en accessibilité de l'espace public, les aménagements pour le vélo ou les bus par exemple. En outre, un même aménagement peut profiter à plusieurs modes. Des doubles comptes existent entre ces dépenses transversales et les politiques sectorielles.

- Plusieurs dépenses ne peuvent pas être isolées dans le budget général des collectivités locales : c'est le cas par exemple de dépenses de type promotion / animation / communication en faveur de modes alternatifs à la voiture. Il n'est donc absolument pas possible d'en évaluer le montant même à une échelle régionale.

À nouveau, les PLM sont le cadre adéquat pour préciser le financement des actions retenues au niveau local. Ce travail n'est pas envisageable à l'échelle régionale étant donnée la diversité des contributeurs financiers aux différentes actions.

### **(16) L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'évaluation environnementale du plan en évaluant les incidences de chacune des mesures prévues dans le cadre de chaque action**

L'évaluation des incidences du plan d'action a bien été réalisée au niveau des 167 mesures du plan, comme cela est illustré par le graphique présenté en page 179 du rapport environnemental. Néanmoins, il a été choisi de ne pas faire figurer ce bilan par mesure dans le rapport environnemental car il n'était pas possible de présenter de manière lisible (167 mesures croisées avec 12 enjeux environnementaux). Il a ainsi été fait le choix de synthétiser l'argumentaire concernant les incidences au niveau des actions. Cependant, la rédaction retenue permet de mettre en avant les mesures ayant des impacts particulièrement différents des autres au sein d'une même action lorsque cela est nécessaire.



### **(17) L'Autorité environnementale recommande de :**

- 1. retracer la démarche d'évaluation environnementale et notamment la démarche ERC ayant conduit aux choix et projets retenus dans le plan ;**
- 2. prévoir les dispositions permettant la préservation des zones humides avérées ;**
- 3. reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 pour démontrer l'absence d'incidence significative sur ces sites**

#### **Concernant la démarche d'évaluation environnementale et la démarche ERC**

La méthodologie globale d'évaluation environnementale est décrite dans l'introduction du rapport environnemental (sous-chapitre 2.2 à partir de la page 21 du rapport environnemental).

Concernant les projets de transports collectifs, tous ceux programmés à l'horizon 2030 ont été inclus : il n'y a donc pas eu à proprement parler de choix, étant donné qu'à l'horizon temporel du document, ne peuvent être mis en service des projets qui ne seraient pas déjà engagés. Les démarches ERC concernant chacun des projets sont traitées dans chacune des études d'impact les concernant. Ceci tient de nouveau au statut du Plan des mobilités en Île-de-France qui agrège et fixe le cadre à l'échelle régionale mais n'est pas un outil de prise de décision pour les grands projets d'infrastructure, décidés dans le Contrat de plan Etat-Région.

Concernant les autres actions, comme précisé dans le chapitre 6 du rapport environnemental « Justification des choix réalisés au regard des solutions de substitution », il a été nécessaire de pousser les leviers aux niveaux les plus ambitieux envisagés afin d'atteindre les objectifs environnementaux quantitatifs fixés. La démarche d'évaluation environnementale a ainsi permis, dans un premier temps, de fixer les objectifs pour les leviers de report modal et de transition énergétique des parcs de véhicules afin de respecter les engagements d'amélioration de la qualité de l'air et de baisse des émissions de gaz à effet de serre. Dans un second temps, pour chaque action, des mesures ERC ont bien été proposées et présentées dans le chapitre 9 du rapport environnemental présentant l'analyse des incidences des actions sur l'environnement. Les mesures ERC concernant les actions qui relèvent d'un cadre d'action à décliner localement sont par essence d'ordre générique et doivent être précisées pour chaque projet spécifique. Par exemple, pour l'aménagement ou la construction d'une nouvelle piste cyclable, il convient d'intégrer les enjeux de végétalisation dès la conception de l'infrastructure, de limiter l'artificialisation des sols induite etc. (voir pour plus de détail le rappel des mesures ERC par action en annexe du rapport environnemental), mesures qui trouvent leur sens uniquement en fonction du contexte local.

Par ailleurs, dans le cadre de la démarche d'analyse des incidences des actions sur les enjeux environnementaux, des orientations complémentaires permettant d'améliorer le bilan environnemental des actions ont été identifiées et intégrées au plan d'action. Elles sont rappelées dans des encadrés spécifiques dans le rapport environnemental.

### **Concernant la préservation des zones humides avérées**

En préambule, il convient de noter que la très grande majorité des mesures inscrites au Plan des mobilités en Île-de-France impactent des zones déjà urbanisées : réorganisation de systèmes de transport, requalification d'axes, réaménagements d'espaces publics, changements de comportements. Comme précisé plus haut, les projets d'infrastructures inscrits au plan font par ailleurs l'objet d'études d'impacts qui n'ont pas vocation à être reversées au rapport environnemental du Plan des mobilités.

Concernant les zones humides plus spécifiquement, il n'est pas pertinent d'aborder la problématique dans le cadre d'un plan de mobilité de niveau régional, les zones humides avérées étant nombreuses et les impacts de projets étant à étudier au niveau local.

### **Concernant les zones Natura 2000**

Un travail préalable d'identification des interactions entre les projets d'infrastructures linéaires inscrits au Plan des mobilités et les sites Natura 2000 franciliens a été réalisé. Comme indiqué par la carte présentée en page 196 du rapport environnemental, seules deux zones sur les 32 sites franciliens font l'objet d'une interaction.

Comme demandé par la MRAe dans son avis, l'analyse des incidences sur les zones Natura 2000 est bien fondée sur les études d'impact existantes. En effet, l'argumentaire quant aux impacts des projets sur ces zones est précisément extrait des études d'impact des projets de lignes 16 et 18 du Grand Paris Express qui ont démontré une incidence faible sur la ZPS Sites de Seine-Saint-Denis en phase travaux uniquement pour la première et une absence d'incidence pour la seconde.

**(18) L'Autorité environnementale recommande d'établir un bilan de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers liée à la réalisation des**

**projets prévus par le PDMIF et de déterminer la contribution apportée par le PDMIF aux objectifs nationaux de sobriété énergétique et de neutralité carbone.**

Afin de répondre à cette remarque de la MRAe, une analyse est en cours au sein de l'Institut Paris Région quant à la possibilité d'adapter la méthodologie utilisée dans le cadre de l'évaluation environnementale du SDRIF-E concernant l'évaluation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF) liées aux projets de transport. L'évaluation réalisée, si elle aboutit bien, sera intégrée à la version approuvée du rapport environnemental du Plan des mobilités en Île-de-France.

**(19) L'Autorité environnementale recommande de replacer plus largement l'évaluation environnementale du plan au sein d'une démarche intégrée à l'échelle de la région prenant en compte l'articulation entre organisation des mobilités et aménagements en lien avec le Sdrif-E récemment adopté et en cours d'approbation**

L'articulation entre l'urbanisme et l'organisation des mobilités relève du SDRIF-E, travail qui a bien été réalisé en définissant les contours de la « région des vingt minutes » et en définissant des centralités autour desquelles les mobilités doivent s'organiser. Le Plan des mobilités a une vocation de plus court terme (comme vu plus haut) et s'inscrit dans le cadre défini par le SDRIF-E.

**(20) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans l'évaluation environnementale du PDMIF sur la consommation des matériaux un indicateur de suivi relatifs aux émissions de gaz à effet de serre**

Ce travail pourra être réalisé pour les travaux concernant le Grand Paris Express pour lequel un bilan carbone annuel est réalisé. Comme le montre le bilan des émissions de gaz à effet de serre présenté dans le rapport environnemental, il constitue la source principale d'émissions de GES liées à la construction d'infrastructures sur la période.

**(21) L'Autorité environnementale recommande de rééquilibrer le programme d'actions en le renforçant notablement sur le volet du transport des marchandises et de la logistique et de préciser les objectifs de report modal vers le fret ferroviaire et fluvial visés par le plan**

De nombreuses actions concernant le fret et la logistique sont du ressort de l'Etat et de ses établissements (gestionnaires d'infrastructures notamment) et se trouvent donc décrites dans d'autres documents. Par ailleurs, l'élaboration du volet logistique du PDMIF a donné lieu à de nombreuses sollicitations de ces acteurs et l'ensemble des actions mentionnées par ces derniers à l'échelle régionale ont bien été inscrites au plan.

Au-delà de cette recommandation, la MRAe souligne que le « doublement de la part des modes massifiés (en tonnes.kilomètres) » ne serait pas relié dans le plan « à un objectif global de report modal vers le fret ferroviaire et fluvial ». il convient tout d'abord de rappeler que le terme « modes massifiés » désigne précisément le fret ferroviaire et le fret fluvial. Les parts modales initiales du fret ferroviaire et du fret fluvial ne sont pas connues au niveau régional, faute de données disponibles en tonnes.kilomètres, qui est l'unité de mesure des parts modales pour ce qui concerne le transport de marchandises (les données connues le sont en tonnes et ne peuvent se traduire directement en tonnes.kilomètres). Il est toutefois admis par les experts que la part modale du mode routier est de l'ordre de 90 %, comme cela a déjà été précisé dans la réponse à la recommandation n°10. Ainsi, l'atteinte de l'objectif de doublement de la part modale des modes massifiés pourra être

mesuré par l'évolution du trafic routier de transport de marchandises. Il est également à espérer que les données de parts modales soient disponibles à moyen terme.

**(22) L'Autorité environnementale recommande de renforcer l'opérationnalité des actions relatives au transport de marchandises pour garantir l'atteinte des objectifs fixés**

Comme rappelé en réponse à la recommandation n°21, l'élaboration du volet logistique du PDMIF a donné lieu à de nombreuses sollicitations des acteurs du fret et de la logistique et l'ensemble des actions mentionnées par ces derniers à l'échelle régionale à l'horizon 2030 ont été inscrites au plan.

**(23) L'Autorité environnementale recommande de compléter le programme d'actions sur la cyclo-logistique permettant d'exploiter pleinement son potentiel de développement**

La mesure concernant la cyclologistique inscrite au PDMIF a volontairement mis l'accent sur les deux enjeux qui ressortent comme les leviers d'actions les plus efficaces à mettre en œuvre par les acteurs publics, pour cette filière encore naissante : la mise à disposition de foncier, primordiale pour le développement des activités de manutention associées, et l'exemplarité de la sphère publique pour donner une dynamique à la filière via les appels d'offres.

Par ailleurs, il convient de rappeler que les mesures de développement du réseau cyclable et de pacification de la voirie contribuent directement à favoriser le développement de cette filière en permettant une cohabitation entre véhicules motorisés et vélos-cargos. De même, la mesure concernant le stationnement vélo sur voirie recommande l'installation d'arceaux pour vélo cargo, les besoins en stationnement de la cyclologistique étant par ailleurs faibles car les cyclologisticiens effectuent principalement des arrêts courts qui nécessitent simplement un accès bref au trottoir. Un renvoi vers ces mesures pourra être effectué dans la mesure concernant la cyclologistique pour davantage de clarté.

La question des infrastructures dédiées (pistes cyclables ou stationnement sécurisés spécifiques pour la cyclologistique) est apparue comme trop précoce lors de la concertation préalable auprès des collectivités et des autres acteurs de la logistique urbaine et n'a donc pas été abordée dans le plan d'action.

**(24) L'Autorité environnementale recommande de compléter le programme d'actions pour progresser vers l'objectif de rendre accessibles toutes les stations de métro à horizon 2030**

Concernant le métro historique, le projet de Plan des mobilités inclut pour le moment une mesure visant à rendre accessibles l'ensemble des stations aux handicaps sensoriels et cognitifs, et d'améliorer la mécanisation (escaliers mécaniques notamment). La mise en accessibilité aux personnes en fauteuil roulant a été étudiée pour la ligne 6. Le projet de Plan des mobilités s'appuie donc sur les suites de cette étude.

La proposition de la Présidente de la Région Île-de-France, Valérie Pécresse, concernant le « Métro pour tous », qui vise à définir un programme de mise en accessibilité d'une partie du réseau métro historique, est intervenue postérieurement à l'arrêt du Plan. Des compléments pourront être ajoutés à l'issue de l'enquête publique, en fonction de l'avancement des discussions entre financeurs potentiels (Région, Etat, Départements, Villes).

Les Assises du Métro pour tous organisées en septembre 2024 ont eu notamment pour objectifs de :

- faire s'engager les parties prenantes, notamment l'Etat et la Ville de Paris, sur une démarche partenariale et sur son financement ;
- installer le comité de suivi du programme métro pour tous, qui regroupe les acteurs concernés (Etat, Région, Île-de-France Mobilités, RATP, ville de Paris, Départements et autres villes limitrophes concernées) ;
- présenter un programme de travail et une méthode pour l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité du métro historique.

En tout état de cause, il n'est pas envisagé de rendre accessible la totalité des stations de métro, mais de prioriser une série de lignes / stations à aménager.

**(25) L'Autorité environnementale recommande de renforcer le programme d'actions sur la mise en accessibilité de la voirie en proposant, sur la base d'un état des lieux des plans de mise en accessibilité des mesures opérationnelles et chiffrées permettant de résorber le retard accumulé**

En l'état des connaissances, il n'est pas possible de réaliser un état des lieux des plans de mise en accessibilité de la voirie (PAVE). En effet, l'Etat, qui est garant de leur réalisation, n'en réalise pas d'inventaire. Il existe donc un réel manque de suivi sur ce point : un suivi statistique et un rappel de l'obligation réglementaire aux communes par l'Etat serait le bienvenu.

Il n'est par ailleurs pas possible pour le Plan des mobilités d'être davantage prescriptif concernant les aménagements de la voirie, étant donné son statut de document cadre qui doit être décliné localement. Le projet de plan rappelle donc les obligations réglementaires, qui doivent ensuite être déclinées dans les PLM et par les communes par la réalisation de PAVE.

**(26) L'Autorité environnementale recommande de :**

- 1. renforcer en les territorialisant les actions au niveau des pôles touristiques identifiés,**
- 2. compléter les actions relatives au tourisme sur la mise en accessibilité pour permettre à toutes les personnes moins mobiles d'utiliser le réseau de transports en commun et fournir des objectifs chiffrés de report modal vers les transports en commun et les modes actifs et sur l'amélioration de l'information, la signalétique, les services numériques et la billettique, en détaillant les actions concrètes permettant de les atteindre**

L'objectif de l'axe « Mobilité touristique » du plan d'action est de mettre l'accent sur la nécessaire prise en compte des sites touristiques pour la priorisation de l'action des autres axes (vélo, accessibilité, etc.). Les mesures de cet axe renvoient ainsi aux actions des axes concernés, qui sont opérationnelles. Comme rappelé à plusieurs reprises, il n'est pas possible de traiter chaque site touristique de manière différenciée dans le plan, cela relevant des PLM ou d'autres démarches de niveau local. Concernant l'amélioration de l'information, la signalétique, les services numériques et la billettique, les grands principes de la déclinaison pour les touristes sont bien présentés dans cet axe, et des renvois sont faits sur les fiches actions détaillées relatives à l'information voyageur et à la mobilité servicielle.

Il n'est en outre pas possible d'établir des objectifs de report modal concernant la mobilité touristique étant donné que cette dernière est peu connue : l'enquête globale transport (EGT) ne porte pas sur les touristes mais uniquement sur les déplacements des Franciliens, et les enquêtes existantes sont partielles.

**(27) L'Autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur la saturation des transports en commun, et proposer des objectifs opérationnels (niveaux de services cibles notamment) sur la régularité et la ponctualité des métros, RER et trains**

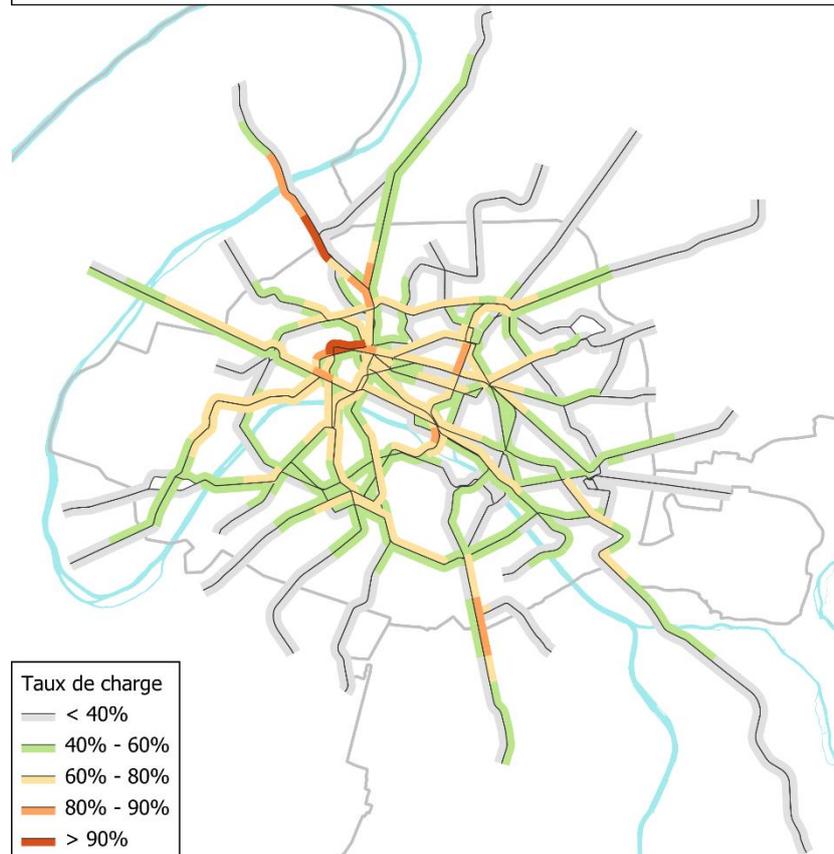
Les objectifs de régularité, de ponctualité et plus largement de qualité de service sont définis très précisément dans les contrats d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs et sont renégociés à chaque nouveau contrat (voir mesure 1.1.4 du projet de plan d'action). Il n'est pas du ressort du Plan des mobilités de fixer ces objectifs qui sont négociés avec les opérateurs. L'atteinte de ces objectifs repose notamment sur la mise en œuvre de plans d'action détaillés dans les schémas directeurs pour les RER. Le Plan des mobilités n'a pas vocation à intégrer ces documents, qui recensent très précisément pour chaque ligne concernée, de nombreuses actions sur l'ensemble des composantes de la ligne (matériel roulant, infrastructure, signalisation, etc.). A titre d'exemple, le schéma directeur du RER C approuvé en avril 2024 recense près d'une trentaine d'actions.

Le suivi continu de la qualité de service par rapport aux objectifs contractuels fixés par Île-de-France Mobilités est par ailleurs accessible à tous sur l'open data d'Île-de-France Mobilités, dans les bulletins de ponctualité disponibles sur le site internet d'Île-de-France Mobilités, ainsi que sur le site internet de l'Omnibus (Observatoire de la mobilité en Île-de-France).

Concernant la saturation des transports en commun, la situation est bien différente en 2024 de ce qu'elle a été à la fin des années 2010. En effet, l'essor du télétravail depuis la pandémie de Covid19 et la mise en service de projets structurants visant à désaturer le réseau (en particulier, le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen) ont fait disparaître la quasi-totalité des situations de saturation lorsque l'offre nominale de transport est réalisée.

La carte ci-dessous, réalisée à partir de données ne tenant pas compte des prolongements des lignes 11 à Rosny Bois Perrier et 14 à Orly/Pleyel, illustre pour le réseau de métro.

Taux de charge moyen sur le mardis et jeudis de l'hiver 2023 en heure de pointe du matin  
Source : Île-de-France Mobilités d'après données RATP (TJRF 2023 et comptages de charge)



Cette carte représente le taux de charge du réseau de métro en heure de pointe du matin par tronçon à l'hiver 2023, qui illustre la fréquentation rapportée à la capacité offerte. Les données de fréquentation sont issues d'enquêtes de la RATP redressées par des comptages et données de pesée. Le taux de charge est calculé en utilisant la capacité théorique du réseau, calculée à partir de l'offre théorique et non de l'offre effectivement réalisée. Cela ne tient donc pas compte des éventuelles perturbations. Les tronçons des lignes 13 et 9 au départ de St Lazare/St Augustin vers l'ouest ainsi que celui de la ligne 13 en amont de la porte de Clichy sont ceux qui présentent la plus forte saturation. Il convient de noter que la situation n'est pas systématiquement équivalente en heure de pointe du soir : ce sont les lignes 4, 8 et 9 dans le centre de Paris qui atteignent les plus forts taux de charge à cette période de la journée.

**(28) L'Autorité environnementale recommande d'exploiter les données de diagnostic relatives aux particules ultra-fines afin de définir une stratégie ambitieuse de réduction de l'exposition des populations à ces polluants**

Les éléments concernant la qualité de l'air dans le rapport environnemental ont été établis avec Airparif et sont conformes à l'état de l'art de ce qu'il est possible de mesurer ou d'interpréter actuellement. L'ensemble des données disponibles concernant les particules ultrafines, dont il faut rappeler qu'elles ne font pas à ce jour l'objet d'une réglementation, sont présentées dans l'état initial de l'environnement en page 73 du rapport environnemental.

Comme rappelé par Airparif, une meilleure connaissance des émissions des particules ultrafines du trafic routier et de ses facteurs d'influence est primordiale pour agir et diminuer les niveaux d'exposition. En effet, l'OMS précise dans ses lignes directrices

relatives à la qualité de l'air que « les informations disponibles sont insuffisantes pour établir des niveaux recommandés de qualité de l'air » concernant ces particules.

Il n'est ainsi pas possible en l'état de définir une stratégie concernant l'exposition des populations à ces polluants étant donné que les facteurs d'influence des concentrations observées sont mal connus et que les niveaux de concentration entraînant des risques pour la santé ne sont pas établis.

Si les données s'avéraient disponibles, l'évolution des concentrations de particules ultrafines mesurées pourrait cependant être ajouté au suivi environnemental du PDMIF.

**(29) L'Autorité environnementale recommande de :**

- 1. préciser les limites d'interprétation des résultats liés aux modélisations de bruit liés aux cartes stratégiques de bruit de 4<sup>ème</sup> échéance de la directive européenne sur le bruit ;**
- 2. reconsidérer la place du bruit dans les enjeux environnementaux, au regard des effets potentiels du PDMIF sur la réduction de l'exposition au bruit en lui consacrant un axe à la préservation de la santé des Franciliens et en objectivant des cibles d'exposition au bruit en fonction des valeurs retenues par l'Organisation mondiale de la santé pour définir les niveaux au-delà desquels le bruit a un effet néfaste sur la santé ;**
- 3. identifier à l'échelle du plan les secteurs prioritaires de réduction du bruit routier et ferroviaire et définir un calendrier de réduction**

**Concernant les limites d'interprétation des cartes stratégiques de bruit**

Depuis janvier 2019, les CBS doivent être produites en utilisant une méthode de calcul harmonisée : la méthode CNOSSOS-EU (Common NOise aSSessment methODS), pour le bruit des transports terrestres.

Ce changement de méthode pose la question de l'interprétation des tendances d'évolution obtenues entre les résultats des cartographies de 3<sup>ème</sup> et de 4<sup>ème</sup> échéance : là où, à méthodologie constante, il aurait été possible d'associer les évolutions à celles des facteurs physiques entrant en jeu dans le calcul des niveaux de bruit (et qui pourrait être considérés pour certaines comme le reflet d'actions mises en place sur le territoire d'étude pour lutter contre le bruit depuis l'échéance précédente), l'application de la méthode CNOSSOS-EU, par rapport à la méthode standard utilisée jusqu'en 2019 (NMPB 08 en France) a introduit plusieurs modifications majeures rendant les évolutions complexes à interpréter.

Les principaux éléments d'interprétation à retenir pour comparer les résultats des cartes stratégiques de bruit de 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> échéances au sein de la zone dense en Île-de-France, selon les sources de bruit sont les suivantes (éléments transmis par Bruitparif) :

**Bruit routier :**

Pour interpréter les évolutions, plusieurs facteurs doivent essentiellement être pris en considération :

1. La mise à jour des données de trafic et de caractéristiques des voies : l'évolution plutôt à la baisse globalement de la circulation routière, ainsi que la modernisation du parc circulant entre les échéances 3 et 4 conduisent à une légère diminution du bruit routier. Localement, les niveaux de bruit routier ont pu être revus à la baisse (cas de tronçons qui ont été réaménagés ou qui ont été dotés de revêtements de chaussée acoustiques) ou au contraire à la hausse à la suite de l'introduction de la prise en compte des chaussées pavées (c'est notamment le cas dans une bonne partie du 8<sup>ème</sup> arrondissement dans Paris).
2. Le changement introduit par la méthode CNOSSOS à partir de l'échéance 4 dans le calcul des expositions des populations. Pour les échéances précédentes, le niveau de bruit routier le plus élevé calculé autour d'un bâtiment était attribué à la totalité

des habitants de ce bâtiment, ce qui introduisait un effet majorant. Pour la 4ème échéance, cette méthode ne s'applique plus que pour l'habitat individuel. Pour les logements collectifs, la population est affectée aux niveaux d'exposition les 50% les plus élevés qui entourent le bâtiment, ce qui a tendance à diminuer les statistiques d'exposition par rapport à la troisième échéance.

3. L'urbanisation croissante à proximité d'axes routiers fortement circulés dans certains territoires, conduisant localement à une augmentation du nombre de personnes exposées au bruit routier.

### **Bruit ferroviaire :**

Pour interpréter les évolutions, plusieurs facteurs doivent être pris en considération :

1. La mise à jour du catalogue des données d'émissions ferroviaires dans le cadre de l'utilisation de la méthodologie CNOSSOS.
2. Les actions ayant eu un effet de réduction de l'exposition au bruit mises en œuvre localement (écrans anti-bruit notamment).
3. Le changement introduit par la méthode CNOSSOS à partir de l'échéance 4 dans le calcul des expositions des populations. Pour les échéances précédentes, le niveau de bruit ferré le plus élevé calculé autour d'un bâtiment était attribué à la totalité des habitants de ce bâtiment, ce qui introduisait un effet majorant. Pour la 4ème échéance, cette méthode ne s'applique plus que pour l'habitat individuel. Pour les logements collectifs, la population est affectée aux niveaux d'exposition les 50% les plus élevés qui entourent le bâtiment, ce qui a tendance à diminuer les statistiques d'exposition par rapport à la troisième échéance.

### **Concernant l'ajout d'un axe consacré à la santé dans le plan d'action**

L'ajout d'un tel axe ne semble pas judicieux au regard des très nombreuses interactions entre l'enjeu de santé publique et la grande majorité des axes inscrits au projet de PDMIF, comme le démontre l'analyse des incidences du plan d'action sur l'enjeu de santé publique dans le rapport environnemental (voir pages 198 à 205). L'amélioration de la santé publique constitue ainsi un objectif et une résultante d'un plan de mobilité et non un levier.

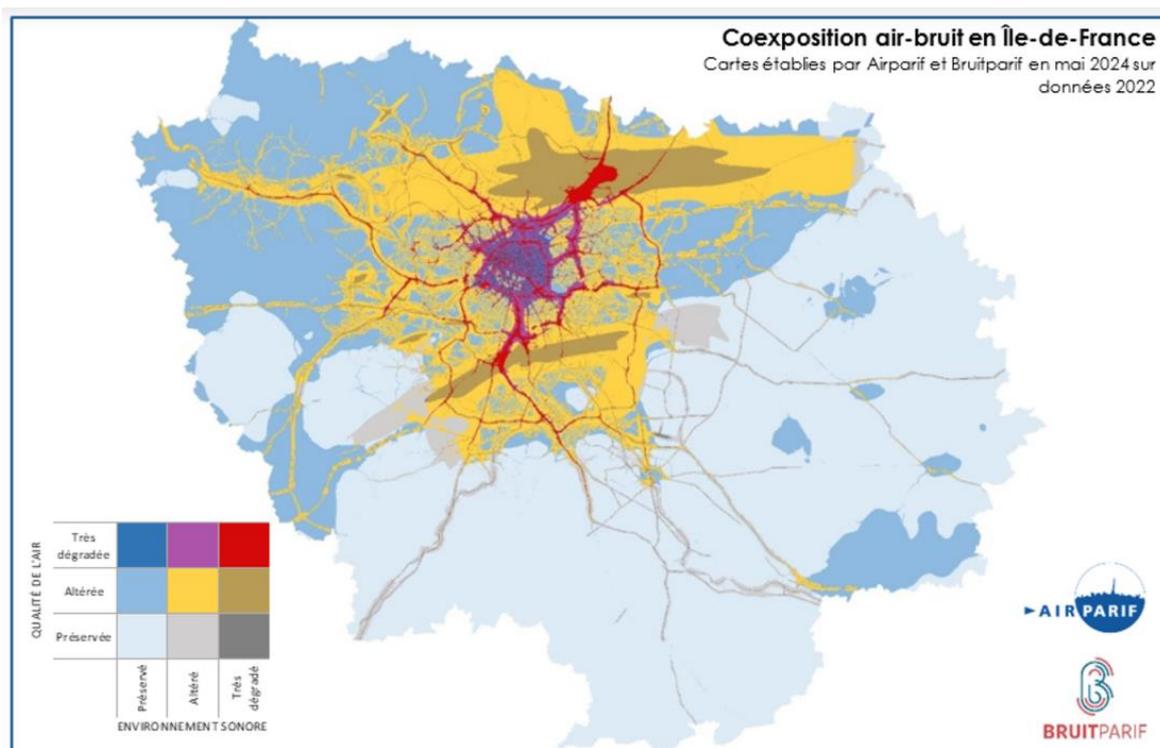
### **Concernant l'identification des secteurs prioritaires du bruit routier et ferroviaire et le calendrier de réalisation associé**

Comme précisé dans les objectifs de l'action 7.5, la Région Île-de-France s'est engagée à traiter à l'horizon 2035, 200 secteurs prioritaires du bruit routier et ferroviaire dans le cadre de son plan anti-bruit adopté en septembre 2024, dont 100 secteurs d'ici 2030. Ces secteurs ont été identifiés en partenariat avec Bruitparif.

Par ailleurs, les actions précises de résorption des bruits routiers et ferroviaires sont traitées dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE – voir mesures 1.1.8 et 7.5.1 du projet de plan d'action) qui sont établis par les Préfets de départements et les Départements pour ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires, et par les EPCI de plus de 100 000 habitants et la Métropole du Grand Paris pour ce qui concerne les agglomérations.

### **(2) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures renforcées pour réduire le bruit et la pollution de l'air dans les zones identifiées comme concentrant les inégalités environnementales de santé et la multi-exposition**

Une carte de co-exposition au bruit et à la pollution atmosphérique a été élaborée pour la première fois par Bruitparif et Airparif en mai 2024, soit après l'arrêt du plan par le Conseil régional d'Île-de-France. Elle pourra donc être ajoutée à la version approuvée du PDMIF ou de son rapport environnemental. Il faut noter que ces cartes incluent le bruit aérien, mode qui n'est pas traité par le PDMIF.



Néanmoins, ces cartes permettent de constater que les secteurs les plus exposés sont ceux qui sont les plus proches des axes routiers fréquentés. Aussi, l'ensemble des mesures qui contribuent à réduire le trafic routier (avec, pour rappel, un objectif de -15% entre 2019 et 2030), tendent à réduire ces inégalités. La Région Île-de-France a par ailleurs rappelé dans la présentation de son plan anti-bruit que les efforts de résorption du bruit au titre des 100 secteurs prioritaires seraient particulièrement concentrés sur les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine.

**(30) L'Autorité environnementale recommande de compléter et renforcer le programme d'actions par une stratégie permettant de combler les retards pris sur le développement et l'amélioration des conditions d'usage de la marche à l'échelle régionale**

Le plan propose déjà d'actionner tous les leviers disponibles pour développer la marche (pacification de la voirie, résorption des coupures urbaines, plans marche à l'échelle intercommunale, PAVE) et de placer le piéton au cœur des politiques de mobilité. Néanmoins, les réalités d'évolution démographique (notamment le vieillissement de la population) ne peuvent être contournées, elles entraînent mécaniquement une diminution de la mobilité individuelle à pied et donc une stagnation du nombre total de déplacements à pied malgré une légère augmentation du nombre total de déplacements. Le développement de stratégies concernant la marche est par ailleurs le plus pertinent à l'échelle locale.

Concernant la mise en accessibilité de la voirie, qui constitue un cadre propice à l'amélioration des conditions d'usage de la marche, comme indiqué en réponse à la recommandation 25, un rappel des obligations réglementaires et un meilleur suivi de leur mise en œuvre (en particulier les PAVE) apparaît nécessaire de la part de l'Etat.

**(31) L'Autorité environnementale recommande de planifier les aménagements du schéma cyclable d'ensemble prévu dans le plan (calendrier et jalons notamment) et de proposer une stratégie de développement opérationnelle pour la grande couronne**

Il est difficile de planifier à l'échelle régionale la réalisation des aménagements cyclables prévus par les différents maîtres d'ouvrage, compte tenu de leur multiplicité. Le réseau VIF Vélo Île-de-France, porté par la Région mais sans que cette dernière en soit le maître d'ouvrage, a pour horizon de réalisation 2030. Sa mise en œuvre repose sur les gestionnaires de voirie concernés (départements, communes notamment). Les schémas cyclables départementaux ont des horizons divers, plusieurs étant en cours de révision en 2024, notamment en grande couronne. Les liaisons cyclables d'échelle plus locale sont quant à elles programmées par les EPCI et les communes (qui sont *in fine* les maîtres d'ouvrage sur la voirie communale) dans le cadre de plans vélo et/ou de plans locaux de mobilité.

**(32) L'Autorité environnementale recommande de décliner les objectifs de développement des services vélos au sein des actions, en les assortissant elles-mêmes d'indicateurs**

Une action entière est dédiée aux services vélo (Véligo location mis en place par Île-de-France Mobilités, DSP vélos dans les territoires) et elle est assortie d'objectifs chiffrés dont les indicateurs de mise en œuvre seront suivis (voir action 4.3). Par ailleurs, d'autres actions renvoient vers cette action 4.3 lorsque cela est pertinent, notamment les actions concernant les pôles d'échanges multimodaux, le management de la mobilité ou la mutation technologique du parc de véhicules.

L'élaboration de cartes figurant les projets proposés de maisons du vélo et maisons mobiles n'est pas possible à ce stade, la détermination des emplacements étant en cours.

**(33) L'Autorité environnementale recommande de :**

- 1. décliner dans les actions l'objectif général de division par deux des tués et blessés graves pour la période 2025-2029 afin de garantir son atteinte à l'échéance du PDMIF ;**
- 2. planifier l'ensemble des actions et en particulier la résorption des coupures urbaines.**

**Concernant la déclinaison de l'objectif de sécurité routière dans les actions**

Comme précisé dans le rapport environnemental (voir en page 170), les impacts des actions sur la sécurité routière ne sont pas quantifiables avec les outils existants. Il convient de rappeler que, au-delà de l'action spécifiquement dédiée à la sécurité routière, l'ensemble des actions concourant à la baisse du trafic automobile (développement des transports en commun et des modes actifs) et à la pacification de la voirie ont des effets positifs sur cette dernière. Cela est décrit dans l'analyse des incidences sur l'enjeu de santé publique dans le rapport environnemental (voir pages 198 à 204) et dans l'évaluation du PDUIF qui a permis de démontrer que les accidents vélo et piétons étaient substantiellement moins graves dans les zones pacifiées.

**Concernant les coupures urbaines**

La planification de la résorption de ces coupures ne relève pas du Plan des mobilités, elle dépend des maîtres d'ouvrages en charge des infrastructures concernées et de la disponibilité de financements.

**(34) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude sur les co-bénéfices en termes de santé publique et de sécurité routière des aménagements publics pour les mobilités actives notamment sur les populations les plus vulnérables en définissant des priorités territoriales d'actions**

Si la réalisation d'une telle étude présente des intérêts certains, elle revêt un caractère très général, non spécifique à l'Île-de-France, et demanderait d'importantes ressources en

temps étant donné l'importance des informations à collecter et analyser. Elle ne peut donc être menée dans le cadre du Plan des mobilités qui a avant tout une visée opérationnelle.

En outre, il convient de rappeler que la thématique des liens entre l'environnement et la santé publique est traitée par ailleurs dans un plan dédié, le plan régional santé environnement (PRSE), dont l'élaboration est du ressort de l'Etat.

### **(35) L'Autorité environnementale recommande de présenter une démarche d'adaptation au changement climatique : vagues de chaleur et risques d'inondation**

Les mesures 1.1.6 et 7.5.2 sont dédiées à l'adaptation au changement climatique des infrastructures ferroviaires et routières. Concernant les infrastructures ferroviaires, une étude, lancée en 2024 par la Région Île-de-France dans le cadre de son Plan régional d'adaptation au changement climatique (PRACC - approuvé en 2022), vise à approfondir les connaissances des acteurs du transport francilien en matière de résilience des réseaux ferrés, à évaluer les risques et à éclairer la décision politique sur les actions à mettre en œuvre pour accompagner l'adaptation du réseau ferroviaire francilien. Elle pourra donc déboucher sur la définition d'une démarche et d'un plan d'action. Concernant les infrastructures routières, la mesure 7.5.2 recommande que leurs gestionnaires établissent et mettent en œuvre des plans d'adaptation au changement climatique, ces derniers n'existant pas à date.

### **(36) L'Autorité environnementale recommande de :**

- 1. territorialiser les objectifs généraux du plan, notamment en termes de report modal et de sécurité routière, pour garantir leur appropriation par les collectivités et permettre leur suivi ;**
- 2. renforcer le caractère prescriptif du plan en faisant évoluer les recommandations vers des prescriptions ;**
- 3. hiérarchiser les objectifs du plan en fonction des territoires**

#### **Concernant la territorialisation des objectifs généraux du plan**

Une nouvelle enquête globale transport (EGT) est en cours de réalisation depuis avril 2023. La collecte terminera en décembre 2027 et permettra d'avoir une connaissance de la mobilité tous modes des ménages franciliens à l'échelle des territoires dans une situation stabilisée suite à la crise sanitaire. Les premiers résultats exploitables seront disponibles dans le courant de l'année 2025 à un niveau départemental.

A partir de ces résultats, une première territorialisation par couronne (Paris, petite couronne et grande couronne) pourra être appliquée aux objectifs de parts modales du plan.

L'objectif de sécurité routière s'applique quant à lui à l'ensemble des territoires : la division par deux des tués et blessés graves doit être recherchée sur tout le territoire, quel que soit le niveau de départ, étant donné que le plan se place dans la trajectoire « Vision zéro ». Par ailleurs, l'imbrication forte avec les facteurs sociaux et comportementaux de la sécurité routière rend peu pertinent de fixer des objectifs territorialisés dans un plan dédié aux mobilités.

#### **Concernant le caractère prescriptif du plan**

La quasi-totalité des actions du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 sont formulées sous forme de recommandations. Le plan comporte toutefois cinq mesures prescriptives.

Quatre des cinq prescriptions du Plan des mobilités existaient déjà dans le PDUIF. Pour ces prescriptions, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030 les pérennise et les renforce en les adaptant le cas échéant :

- les normes de stationnement automobile plafond pour les bureaux à inscrire dans les PLU(i),
- les normes de stationnement minimales pour les vélos à inscrire dans les PLU(i),
- le nombre de places de stationnement vélo à réaliser sur l'espace public (voirie),
- la priorité aux tramways et aux lignes de bus dans la gestion des carrefours.

La seule prescription nouvelle concerne l'intégration de la résorption des points durs de circulation bus dans les aménagements de voirie.

Les prescriptions s'inscrivent dans un rapport de compatibilité entre les actes concernés et le plan, et non de conformité. La conformité supposerait un respect strict de la norme supérieure. Le rapport de compatibilité suppose que le document de rang inférieur respecte les options fondamentales et les objectifs essentiels du document supérieur.

Malgré cela, plusieurs collectivités s'opposent au caractère prescriptif de certaines actions du Plan des mobilités, comme cela apparaît dans les avis rendus en tant que personnes publiques associées (PPA). Ainsi, dans le cadre de l'élaboration du plan, Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France ont dû trouver un équilibre entre le niveau de prescription et le respect des prérogatives des différents niveaux de collectivités afin de garantir l'acceptabilité politique du plan et, *in fine*, sa mise en œuvre.

### **Concernant la hiérarchisation des objectifs du plan en fonction des territoires**

Le Plan des mobilités comporte une section dédiée à la déclinaison de la stratégie par territoire (sous-chapitre 4.2, voir pages 90 à 93 du Plan des mobilités), qui présente les priorités de mise en œuvre d'actions par typologie de territoire, selon les entités territoriales définies dans le SDRIF-E. Cette analyse est synthétisée dans un tableau qui liste l'ensemble des actions du plan d'action et présente leur niveau de priorité par type de territoire (voir pages 92-93).

Par ailleurs, la hiérarchisation des objectifs du plan ne paraît pas opportune car ils doivent tous être poursuivis en parallèle et tous les leviers recherchés pour leur atteinte.

### **(37) L'Autorité environnementale recommande d'inclure sur la base d'un diagnostic approfondi des territoires des dispositions visant les catégories de populations exclues ou éloignées des transports en commun ou de solutions alternatives à la voiture dans un objectif de réduction des inégalités d'accès à la mobilité et de corriger les situations de déficit**

Un axe entier du Plan des mobilités est consacré à la mobilité solidaire (axe 12), thématique nouvelle introduite par la loi d'orientation des mobilités (LOM), et présente de nombreuses mesures visant à réduire les inégalités d'accès à la mobilité.

L'identification des personnes situées à plus de deux kilomètres d'une gare qui pourraient avoir besoin d'une aide spécifique, comme suggéré par la MRAe, n'est pas réaliste à l'échelle de la région. Par ailleurs, la correction des situations de déficit est précisément le rôle des Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS), définis par la LOM, qui font l'objet de l'action 12.2. La concertation amont sur le Plan des mobilités a permis d'identifier le niveau départemental comme échelon pertinent pour réaliser ces plans et prévoit de définir un cadre régional pour leur élaboration. Île-de-France Mobilités prévoit de travailler à la définition de ce cadre en 2025.

### **(38) L'Autorité environnementale recommande de :**

- 1. recenser les dispositions en lien avec le PDMIF dans les plans locaux de mobilité existants ou en cours d'élaboration ;**
- 2. renforcer le PDMIF par davantage de prescriptions à décliner territorialement, notamment au sein des PLU/PLUi et des PLM lorsque la réglementation le prévoit,**
- 3. proposer des solutions alternatives, comme la mise à disposition d'ingénierie pour les territoires n'étant pas soumis à PLM obligatoire**

## **Concernant les dispositions en lien avec le PDMIF dans les plans locaux de mobilité**

Une évaluation du contenu des PLD / PLM approuvés a été réalisée dans le cadre de l'évaluation du PDUIF et a permis d'analyser le degré d'intégration et de mise en œuvre de chaque action du volet socle de ces plans (voir en page 273 de la partie 2 de l'évaluation du PDUIF).

## **Concernant les prescriptions à décliner territorialement au sein des PLU(i) et PLM**

Comme précisé dans la réponse à la recommandation n°36, l'inscription de prescriptions dans le PDMIF est mal acceptée par plusieurs collectivités responsables de la mise en œuvre de certaines des actions portées par le plan.

Cependant, toutes les mesures, qu'il s'agisse de recommandations ou de prescriptions, qui doivent faire l'objet d'une déclinaison dans les PLM ou les PLU(i) sont signalées par des pictogrammes et la façon dont elles doivent être déclinées dans les PLM est précisée dans un encart spécifique (voir exemple ci-dessous).

<p><b>MESURE 3.2.2</b>  <b>Élaborer et mettre en œuvre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE)</b></p> <p> 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.</p> <p>Les PAVE doivent être réalisés dans les meilleurs délais pour se mettre en conformité avec la loi. Les PAVE existants doivent être actualisés, pour intégrer notamment le diagnostic des cheminements autour des points d'arrêt de transports en</p>	<p>commun prioritaires définis dans le SD'AP rendu obligatoire par la LOM (<i>voir MESURE 3.2.3</i>).</p> <p>L'établissement des PAVE à l'échelle intercommunale permet d'assurer l'homogénéité, la cohérence et la continuité des aménagements entre communes, en particulier lorsque le tissu urbain est en tout ou partie continu entre communes. Cela requiert toutefois un transfert préalable de la compétence « Élaboration du PAVE » à l'EPCI. À défaut, l'élaboration d'un plan local de mobilité constitue un cadre pertinent pour faire un état des lieux des PAVE et plus généralement de l'état d'accessibilité de la voirie, sur l'ensemble des communes du territoire intercommunal et ce, quel que soit le territoire concerné.</p>	<p><b>RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :</b></p> <p>Gestionnaires de voirie : Communes, EPCI, Départements</p> <p><b>DÉCLINAISON DANS LES</b> </p> <ul style="list-style-type: none"><li>▸ Recenser les PAVE élaborés ou en cours d'élaboration, et leur niveau de réalisation</li><li>▸ Faire un état des lieux synthétique de l'état d'accessibilité de la voirie sur l'ensemble du territoire intercommunal, se basant notamment sur le bilan des PAVE, les travaux des commissions communales et inter-communales d'accessibilité, les travaux récents ayant permis la mise en accessibilité de la voirie et des arrêts de bus, les diagnostics d'accessibilité autour des arrêts de transport collectif...</li></ul>
--	---	--

## **Concernant les territoires non soumis obligatoirement à PLM**

La Région et Île-de-France Mobilités subventionnent l'élaboration des PLM afin qu'ils puissent être accompagnés par un bureau d'étude pour pallier le manque d'ingénierie, y compris lorsqu'il s'agit de territoires non obligatoirement soumis à la réalisation d'un PLM (communautés de communes).

Par ailleurs, comme précisé en réponse à la recommandation n°13, une fois le plan approuvé, Île-de-France Mobilités proposera dans le cadre de son accompagnement de l'élaboration des PLM un guide méthodologique approfondissant la déclinaison du PDMIF dans les PLM, y compris pour les communautés de communes. Ce guide proposera en particulier des fiches-actions et des indicateurs de suivi types.





