



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
de cadrage préalable en vue de la révision du plan des
déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) valant
élaboration du plan des mobilités en Île-de-France
dit « plan mobîdf »

N°MRAe ACPIF-2023-001
en date du 08/06/2023

Sommaire

Sommaire.....	2
Préambule.....	3
Synthèse.....	4
LISTE DES SIGLES.....	5
Cadrage préalable.....	6
1. Contexte de la demande.....	6
1.1. La demande de cadrage préalable.....	6
1.2. Le nouveau cadre législatif et réglementaire de l'élaboration du plan de déplacement à l'échelle régionale.....	6
1.3. Le contexte francilien.....	7
1.4. Les principales orientations du Sdrif-E présentées par l'exécutif régional le 3 avril 2023 et ses conséquences sur la mobilité.....	7
1.5. Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) en vigueur et son bilan.....	9
1.6. Les documents à disposition.....	11
2. Les questions posées par Île-de-France Mobilités.....	11
2.1. Articulation du plan mobîdf avec les autres plans et programme.....	11
2.2. Thématiques de l'analyse de l'état initial de l'environnement.....	14
2.3. Interaction des thématiques de l'état initial de l'environnement avec les mobilités.....	14
2.4. Pertinence des enjeux par rapport à la situation à venir du territoire concernant les mobilités.....	16
2.5. Hiérarchisation des enjeux.....	17
2.6. Analyse des incidences environnementales.....	19
2.7. Mode de suivi des propositions de mesures correctives.....	20
3. Points de vigilance signalés par l'Autorité environnementale.....	21
3.1. Au-delà de la modélisation, l'exigence d'une prospective comme cadre du débat public et exercice d'intelligence collective.....	21
3.2. Pour une gouvernance élargie et représentative des usagers.....	22
3.3. Quelques thématiques et enjeux requérant une attention renforcée.....	23

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

* * *

Conformément à l'article R.122-19 du code de l'environnement et sans préjudice de sa responsabilité quant à la qualité de l'évaluation environnementale, la personne publique chargée de l'élaboration ou de la modification d'un plan, schéma, programme ou document de planification peut consulter l'autorité environnementale sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans le rapport environnemental.

La MRAe a été saisie pour avis par Île-de-France Mobilités d'une demande de cadrage préalable en vue de la révision du plan des déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) valant l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France (plan mobîdf), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 3 mars 2023.

La MRAe s'est réunie le 8 juin 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis de cadrage préalable sur la révision du plan des déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) valant élaboration du plan des mobilités dit « plan mobîdf ».

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sylvie BANOUN et de Noël JOUTEUR, coordonnatrice et coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme mais sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans l'évaluation environnementale qui devra être menée par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'élaboration de son plan. Il vise à améliorer la conception du plan, à mieux y prendre en compte les enjeux environnementaux et sanitaires et apprécier ses incidences potentielles et à informer le public de ces enjeux. Le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de cadrage de l'autorité environnementale pour élaborer son plan et en réaliser l'évaluation environnementale.

¹ L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

Synthèse

La mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a été saisie par Île-de-France Mobilités d'une demande de cadrage préalable du rapport environnemental du futur « plan des mobilités en Île-de-France » (plan mobîdf) 2020-2030, destiné à succéder au plan de déplacements urbains 2010-2020 d'Île-de-France (PDUIF). Le dossier transmis à l'Autorité environnementale comprend notamment, à cette fin, les grands objectifs du plan et quelques éléments d'état initial issus de l'esquisse de l'évaluation environnementale du projet de schéma directeur environnemental de la région d'Île-de-France (Sdrif-E), également en cours de révision.

Bien qu'une articulation étroite soit nécessaire entre l'organisation des mobilités et l'aménagement de l'espace, le dossier ne présente pas précisément les éléments d'analyse et d'orientation d'ores et déjà connus du futur Sdrif-E, y compris en ce qui concerne la programmation d'infrastructures de transports, pour les replacer dans une démarche intégrée à l'échelle de la région.

Le dossier ne comporte pas non plus le bilan, même synthétique, du PDUIF, alors qu'une évaluation approfondie des résultats de celui-ci, remis dans la perspective des évolutions importantes du contexte législatif et réglementaire intervenues depuis son adoption en 2014, apparaît indispensable pour parvenir à une vision systémique à l'échelle du territoire et dessiner des perspectives cohérentes avec les enjeux affichés pour le futur Sdrif-E. De plus, l'Autorité environnementale observe qu'il est envisagé de recourir à une modélisation de la situation future des besoins en matière de mobilité, sur la base d'un modèle identifié comme ne rendant compte que partiellement de ces besoins et sans une analyse préalable et critique de la pertinence des paramètres retenus. Or, elle estime nécessaire d'envisager l'élaboration d'une vision prospective fondée sur des hypothèses démographiques, économiques, sociales et environnementales précisément territorialisées et issues d'un exercice d'intelligence collective représentatif de l'ensemble des acteurs et des usagers. Cette représentation plurielle, et notamment des usagers, doit également être prévue dans les instances de gouvernance et de suivi du futur plan.

Certains enjeux majeurs dans leurs incidences sur l'environnement et la santé, manifestement mal appréhendés dans le cadre du PDUIF et de sa mise en œuvre, doivent être pris en considération à leur juste mesure dans l'élaboration du nouveau plan mobîdf. C'est le cas en particulier de l'intermodalité à développer pour le transport de marchandise et les implantations logistiques ; c'est le cas également pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, ainsi que plus généralement aux piétons et aux cyclistes de l'ensemble des arrêts et des stations de transports en commun par la mise en place de cheminements continus, lisibles et sécurisés, condition première de leur utilisation, et donc du transfert modal. Une attention particulière devra être portée aux services proposés aux usagers des transports collectifs et à la qualité de ces derniers.

Plus généralement, Il appartiendra au futur plan mobîdf d'enclencher tous les leviers d'action de son champ de compétence et d'être suffisamment ambitieux pour inscrire les mobilités régionales dans la trajectoire des objectifs nationaux de réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, ainsi que de lutte contre l'insécurité routière et contre les inégalités environnementales et territoriales de santé. Dans la mesure où le plan mobîdf devra être décliné dans les documents d'urbanisme (Scot et PLU), ainsi que dans les plans locaux de mobilité, il est essentiel qu'il comprenne des objectifs opérationnels, précis et prescriptifs.

Ainsi, pour l'Autorité environnementale, les réflexions d'orientation du futur plan mobîdf et son évaluation environnementale devront faire l'objet d'une consultation du public sur la base d'hypothèses explicites et de solutions de substitution et de scénarios différenciés. Mettre l'utilisateur et ses attentes au cœur des préoccupations, organiser résolument l'intermodalité et inscrire l'ensemble du plan dans une optique d'absence d'artificialisation nette et de sobriété au service de la réduction des fractures environnementales, constitutives d'inégalités sociales, territoriales et de santé, devraient fonder le plan mobîdf.

LISTE DES SIGLES

IDFM : Île-de-France Mobilités
PCAET : plan climat-air-énergie territorial
PDUIF : plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PGRI : plan de gestion des risques d'inondation
PLM : plan local de mobilité
PLU : plan local d'urbanisme
PLUi : plan local d'urbanisme intercommunal
Pnacc : plan national d'adaptation au changement climatique
PNSE : plan national santé-environnement
Pracc : plan régional d'adaptation au changement climatique
Prepa : plan (national) de réduction des émissions de polluants atmosphériques
PRPGD : plan régional de prévention et de gestion des déchets
PRSE : plan régional santé-environnement
Sage : schéma d'aménagement et de gestion des eaux
Scot : schéma de cohérence territoriale
Sdage : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie (2022-2027)
Sdrif : schéma directeur de la région Île-de-France
SNBC : stratégie nationale bas carbone
SRC : schéma régional des carrières
SRCAE : schéma régional climat air énergie
SRCE : schéma régional de cohérence écologique
SRDEII : schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation
SRHH : schéma régional de l'habitat et de l'hébergement

Cadrage préalable

1. Contexte de la demande

1.1. La demande de cadrage préalable

Le cadrage préalable à la réalisation du rapport environnemental d'un plan, schéma, programme ou document de planification est rendu possible par l'article R. 122-19 du code de l'environnement. La révision du plan de déplacements urbains d'Île-de-France a été engagée le 25 mai 2022 par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités (IDFM), l'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France, chargée d'organiser et de développer le service public de transport et de coordonner l'ensemble des politiques liées à la mobilité à l'échelle de la région.

La mission régionale d'Autorité environnementale d'Île-de-France a été saisie d'une demande de cadrage préalable, conformément à l'article R. 104-19² du code de l'urbanisme. Le dossier transmis ne comprend pas le projet de révision du plan régional de déplacements urbains, dit « plan des mobilités en Île-de-France (2020-2030) » ou « plan mobîdf », mais seulement ses grandes orientations. Dès lors, les réponses apportées aux questions posées par le maître d'ouvrage dans la notice méthodologique, et qui sont reprises précisément en deuxième partie du cadrage, ne pourront être que générales.

Pour la bonne information du public, l'Autorité environnementale a estimé utile de faire précéder ses réponses par une présentation du territoire et du contexte général d'élaboration de ce plan. Cette présentation est issue de l'ensemble des documents transmis et d'éléments figurant sur le site d'accompagnement de la démarche d'élaboration ou publiés par ailleurs.

1.2. Le nouveau cadre législatif et réglementaire de l'élaboration du plan de déplacement à l'échelle régionale

Le contexte législatif et réglementaire dans lequel s'inscrit la révision du plan de déplacements urbains d'Île-de-France a profondément changé depuis l'élaboration du PDUIF et devrait trouver sa transcription dans cette révision. Ces évolutions sont issues notamment :

- de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, qui donne la priorité aux transports les moins polluants, encadre la planification en matière de qualité de l'air et réforme les règles de stationnement automobile (possibilité de fixer une norme plafond pour les opérations de construction liées à l'habitation et situées à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport guidé en site propre) et vélo (normes minimales) ;
- de la loi n°2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain ;
- de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- de la loi n°2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, qui, en favorisant le recyclage et le réemploi, devrait avoir des répercussions sur le transport de matériaux ;
- et de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, qui fixe un objectif d'absence d'artificialisation nette à l'horizon 2050.

Non seulement le dossier présenté à l'appui de la demande de cadrage préalable ne comporte pas le bilan de la mise en œuvre du PDUIF, mais il ne remet pas en perspective ses résultats au regard des conséquences découlant de ces évolutions du contexte législatif. Il conviendra donc d'exposer précisément ces évolutions et leurs conséquences et de les intégrer dans les enseignements à tirer du bilan du PDUIF lui-même pour la conception et les contenus du nouveau plan.

² « L'autorité environnementale (...) est consultée, en tant que de besoin, sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport. »

1.3. Le contexte francilien

L'Île-de-France est une « région-capitale » européenne, moteur économique national, avec 30 % de son produit intérieur brut (PIB). Sa croissance démographique et économique a été continue depuis la fin de la Seconde guerre mondiale. Elle représente environ 18,9 % de la population de la France métropolitaine sur seulement 2,2 % de sa superficie (12 011 km²), avec une densité très élevée de 1 017 hab./km². Le développement national et celui de la région se sont historiquement très fortement centrés sur Paris et le cœur de la métropole, comme le montre l'organisation radiale actuelle des différentes infrastructures de transport.

La création de la Métropole du Grand Paris, le projet de métro Grand Paris Express et le développement de projets d'aménagement nouveaux questionnent la poursuite de ce développement radial.

Les hypothèses démographiques qui sous-tendaient le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) de 2013 prévoient entre 800 000 et 1,8 million de nouveaux habitants en 2030, alors que la population francilienne est estimée au 1^{er} janvier 2022 à 12,4 millions d'habitants (source : Insee), soit 300 000 de plus qu'en 2012 en dix ans. La progression annuelle moyenne des cinq dernières années est de 0,4 %³ soit environ 46 500 habitants par an ; le solde naturel (+84 400 en moyenne) est le seul moteur de cette croissance, le solde migratoire étant déficitaire.

La révision concomitante de plusieurs plans et programmes régionaux — Sdrif⁴, schéma régional de cohérence écologique (SRCE)⁵, schéma régional climat, air, énergie (SRCAE)⁶, plan régional de prévention et de gestion des déchets, schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII)⁷ — constitue à la fois une difficulté de calendrier et une opportunité d'articulation des objectifs poursuivis par chacun de ces documents de planification.

L'enjeu que représentent les transports (43 millions de voyages par jour, 51 millions de visiteurs par an⁸) est accru par le modèle mono-centré, qui concentre pouvoir économique et emplois, alors même que population et habitat⁹ se dispersent. Les externalités associées sont multiples : consommation d'énergie, émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, bruit, temps de transport inflationnistes. Elles se traduisent également en inégalités environnementales qui ont un impact sur la santé publique en général : cadre de vie, inégalités sociales et territoriales au sein de la région la plus inégalitaire de France - un habitant de l'agglomération parisienne perdant au cours de son existence en moyenne huit mois de vie en bonne santé et les disparités en matière d'espérance de vie atteignent 2,6 ans entre les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis.

1.4. Les principales orientations du Sdrif-E présentées par l'exécutif régional le 3 avril 2023 et ses conséquences sur la mobilité

³ 0,5 % en moyenne annuelle de 2012 à 2017

⁴ La concertation préalable en vue de la révision du Sdrif, auquel va succéder un « schéma directeur d'Île-de-France environnemental » (Sdrif-E) à l'horizon 2040 a été engagée par la Région en avril 2023. Sa mise en révision a été décidée le 17 novembre 2021, et un avis de cadrage préalable a été rendu sur ce futur document et son évaluation environnementale le 23 février 2023 par la formation nationale d'autorité environnementale de l'IGEDD (Ae).

⁵ La révision du schéma régional de cohérence écologique d'octobre 2013, document de planification régional dédié à la préservation de la trame verte et bleue, est en cours depuis le 30 mars 2023 (son évaluation est achevée).

⁶ Le schéma régional climat air énergie, adopté en décembre 2012, est en cours d'évaluation ; il définit les grands objectifs et orientations en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise de la demande d'énergie, de développement des énergies renouvelables, de qualité de l'air et d'adaptation au changement climatique.

⁷ Adopté en mai 2022, le nouveau SRDEII 2022-2028 fixe les orientations en matière économique et vise notamment la mise en place de « territoires de projet ».

⁸ Source : note d'enjeux de l'État.

⁹ Les logements locatifs sociaux sont toutefois de concentrés de manière croissante en cœur de métropole où leur taux augmente sensiblement entre 2012 (25 %) et 2016 (27 %), tandis qu'il est de 2 % dans les bourgs, villages et hameaux et de 16 % dans les pôles de centralité de grande couronne.

Le 3 avril dernier, l'exécutif du Conseil régional d'Île-de-France a présenté ses orientations pour le Sdrif-E. De nombreux projets de développement des lignes de transport en commun sont ainsi confortés ou envisagés. La poursuite de la dynamique engagée avec la création du Grand Paris Express devrait donc se poursuivre particulièrement dans les secteurs desservis de la zone centrale (Paris et la première couronne). Le développement des transports collectifs, tel qu'il est envisagé, paraît plus réduit en deuxième couronne en termes de capacité d'emport alors qu'elle connaît pourtant un développement urbain continu, même s'il fait peu de place aux logements locatifs sociaux¹⁰.

De 2008 à 2019, le territoire de la Métropole du Grand Paris (MGP) a connu une progression de 249 850 logements quand le reste de l'Île-de-France (deuxième couronne) progressait de 266 834 logements. Dans le même temps, le nombre de logements vacants progressait de 67 354 unités sur le territoire de la MGP et de seulement 11 311 unités en deuxième couronne. Ce développement urbain en grande couronne, insuffisamment pris en compte dans les politiques de transport public, conduit dans le système multipolaire appelé à être renforcé par le Sdrif-E, à un usage quasi exclusif de la voiture individuelle pour les transports quotidiens qu'il s'agisse des trajets entre le domicile et le travail, de ceux qui visent à l'approvisionnement des ménages ou à leurs loisirs. D'un autre côté, il a été démontré que le renforcement des transports publics induit une urbanisation non seulement autour des arrêts mais également en mitage des espaces naturels et agricoles situés dans un certain rayon alentour, ce qui génère une consommation de ces espaces, un étalement urbain qui a tendance à se poursuivre et un trafic souvent routier supplémentaire.

Il appartiendra dès lors au plan modif, en étroite articulation avec le Sdrif-E, d'intégrer cette partie de l'Île-de-France (territoire régional composé de 27 centralités et 112 polarités d'après le document de présentation des objectifs à l'horizon 2040 du futur Sdrif-E¹¹) dans le système des transports publics francilien, lui permettant de relever l'ambition d'une « région des vingt minutes »¹² tout en y mettant en œuvre l'objectif d'absence d'artificialisation nette des sols et de production satisfaisante de logements locatifs sociaux.

Par ailleurs, alors que la loi d'orientation des mobilités de 2019 a ajouté à l'article L.123-1 du code de l'urbanisme l'obligation pour le Sdrif de statuer sur la localisation préférentielle des implantations logistiques, le document présenté par la Région ne montre pas d'exigences nouvelles quant à la desserte par des modes de transport décarbonés des grandes zones d'activités économiques, aujourd'hui très souvent accessibles uniquement par la route. Ainsi, les nouvelles implantations sont susceptibles de ne pas répondre aux exigences de la période en matière de transport de marchandises alors que, comme le rappelle la chambre de commerce et d'industrie (CCI), il est évalué à plus de 217 millions de tonnes par an dont plus de 200 millions de tonnes transportées par la route.

Toujours à propos de cet enjeu majeur que représente, pour les mobilités et l'organisation des territoires, le transport de marchandises en Île-de-France, le Conseil économique, social et environnemental régional (Ceser), dans sa contribution de mai 2023 à l'avant-projet du futur Sdrif-E, attire l'attention sur la « nécessité d'organiser la logistique urbaine » en termes d'organisation et de partage de la voirie entre ses différents usages. Il relève que cet objectif n'est pas évoqué dans les orientations du futur Sdrif-E, alors qu'il conditionne la vitesse et la fluidité, donc l'attractivité des transports en commun de surface, ainsi que l'efficacité d'une logistique au service des besoins quotidiens des Franciliens. Pour l'Autorité environnementale, ce point de vigilance rejoint celui qu'elle formule dans le cadre du présent avis s'agissant du futur plan modif, dont un volet essentiel devra porter sur une organisation des implantations et des flux logistiques fondée sur la sobriété d'usage des ressources et des émissions atmosphériques, sur la multimodalité et les principes de l'économie circulaire (*infra*, 3.3).

¹⁰ Les logements locatifs sociaux sont en effet concentrés de manière croissante en cœur de métropole où leur taux augmente sensiblement entre 2012 (25%) et 2016 (27%), tandis qu'il est de 2 % dans les bourgs, villages et hameaux et de 16 % dans les pôles de centralité de grande couronne.

¹¹ https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2023/04/SDRIF-E%20CP%20230327%20prepa_V59ML.pdf

¹² Selon l'expression du même document précité.

1.5. Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) en vigueur et son bilan

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, pour l'ensemble de la région¹³.

Le plan en vigueur (2010-2020), approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France, « visait un équilibre durable entre les besoins de déplacements d'une part, la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, équilibre traduit par des objectifs quantitatifs à atteindre durant la décennie »¹⁴. Il a fait l'objet d'une évaluation en continu dans le cadre des travaux de l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnif), d'un bilan à mi-parcours pour la période 2010-2015 et d'un bilan de sa mise en œuvre en 2021¹⁵. Cette évaluation a été utilisée comme diagnostic dans le cadre de l'élaboration du plan de déplacements urbains à l'horizon 2030, appelé à lui succéder (plan mobidf). Dans cette perspective, les éléments de la situation en 2021 ont été inclus quand ils étaient disponibles.

L'évaluation du PDUIF a porté sur :

- l'atteinte des objectifs environnementaux, et de sécurité routière, d'évolution de la mobilité : développer l'usage de véhicules urbains, plus sobres en matière de consommation d'énergie, de bruit et d'émission de polluants et réduire le bruit lié aux transports routier et ferroviaire, par l'utilisation de véhicules moins bruyants et le traitement des infrastructures ;
- l'avancement des actions en fin de décennie 2010-2020 (fin 2021 un quart était achevé, la moitié engagée, cf. figure 1) et leur impact sur les évolutions ;
- la gouvernance du plan.

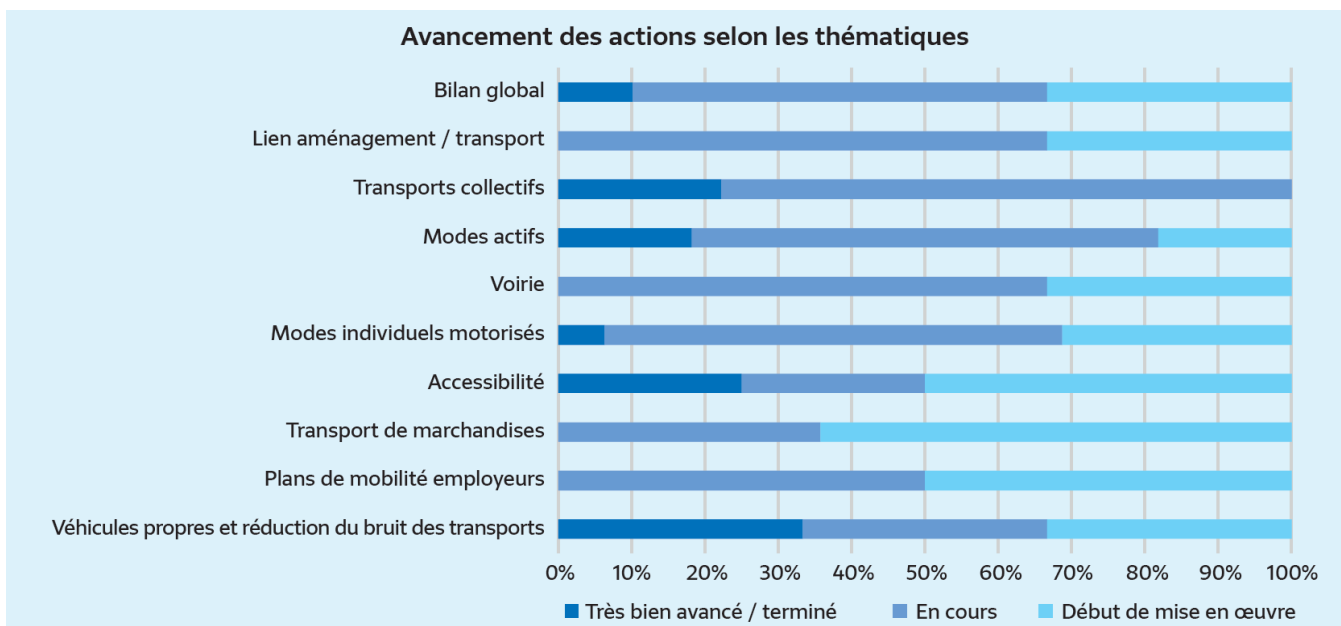


Figure 1 : Graphique d'avancement des actions du PDUIF à fin 2021
(source : Synthèse de l'évaluation du PDUIF 2010-2021, p. 74)

¹³ Article L. 1214-1 du code des transports : le plan « les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement ».

¹⁴ https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/ba238fbe-1e44-4d45-ab5a-ba9de5a26d94_01_Declaration_intention_Plan_mobidf.pdf

¹⁵ https://pduif.fr/IMG/pdf/evaluation_pduif_partie_1_synthese_2022_bd.pdf

La mise en œuvre des actions est davantage engagée en cœur de métropole et dans le centre de l'agglomération que dans les agglomérations des pôles de centralité et les bourgs, villages et hameaux.

Les principaux résultats constatés sont :

- l'augmentation de 12 % de l'usage des modes actifs par rapport à 2010 (l'objectif était de +10 %), malgré le retard pris sur la réalisation prévue d'infrastructures cyclables (1 900 km des 4 500 km de réseau cyclable structurant), et une offre encore insuffisante de stationnement vélo dans l'espace public et dans le bâti¹⁶ ;
- la réduction de l'usage de la voiture (-13 %), supérieure à l'objectif de deux points, surtout liée à la diminution des déplacements en grande couronne (tous modes confondus) ;
- la diminution significative de l'usage des transports collectifs (-8 %), alors que le PDUIF escomptait une progression de 20 % et que les seules actions achevées en totalité ont trait aux transports collectifs. Cette diminution est, selon le dossier, en lien avec l'évolution, accélérée depuis la crise sanitaire, des modes de travail à distance (télétravail, visio-conférence) et dans une moindre mesure avec un report vers le vélo à Paris et vers la voiture en grande couronne ; la fréquentation annuelle des transports collectifs avait augmenté de 12 % entre 2010 et fin 2019¹⁷ ;
- la réduction de 13 %, entre 2010 et 2018 selon Airparif, des émissions territoriales directes et indirectes¹⁸ de gaz à effet de serre du transport routier, principalement du fait de l'amélioration de la motorisation des véhicules, dont les consommations énergétiques unitaires ont tendance à diminuer ; l'ambition était de les réduire de 20 %¹⁹ ;
- une forte réduction des émissions des principaux polluants atmosphériques de 2010 à 2018 (-32 % pour les oxyde d'azote, -44 % pour les particules fines PM₁₀ et -54 % pour les PM_{2,5}), mais la persistance de dépassements importants des limites réglementaires dans les secteurs les plus exposés et des concentrations d'ozone en augmentation ;
- en matière de sécurité routière, une baisse de 24 % du nombre de tués et de blessés hospitalisés entre 2010 et 2020 ; le PDUIF escomptait une division par deux ;
- une mise en accessibilité des voiries et des transports en commun et le report modal dans le transport de marchandises, qui ont peu ou pas progressé, le dossier indique que ces domaines « *demandent une maîtrise technique plus importante* ».

Il appartiendra en conséquence au futur « plan mobîdf » d'enclencher tous les leviers d'action de son champ de compétence et d'être suffisamment ambitieux pour rattraper les retards et les insuffisances constatés dans cette évaluation de la mise en œuvre du PDUIF. Le plan mobîdf devra également inscrire le secteur des mobilités régionales dans la trajectoire des objectifs nationaux, notamment en matière de consommation énergétique, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, ainsi que de lutte contre l'insécurité routière et contre les inégalités environnementales et sociales, en particulier de mobilité.

¹⁶ Le bilan du PDUIF indique ainsi que les normes de stationnement vélo spécifiques du PDUIF par les PLU(i) sont peu respectées (notamment pour les établissements d'enseignement), et qu'il reste difficile de garer son vélo dans le bâti existant, en particulier dans les immeubles d'habitat.

¹⁷ Au-delà de l'effet de la pandémie, cette variation très rapide n'est pas expliquée dans le dossier (inconfort, baisse de l'offre, manque de fiabilité, dysfonctionnements...).

¹⁸ Prenant en compte la part amont d'utilisation de combustibles ou d'électricité

¹⁹ Il est précisé que l'offre de transports en commun s'est accrue de plus de 20 %, compte tenu de la réalisation de toutes les infrastructures prévues.

1.6. Les documents à disposition

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale comprend :

- une demande de cadrage préalable, datée de février 2023, et son annexe méthodologique²⁰ ;
- une note d'enjeux de l'État, datée de janvier 2023, et son courrier de transmission à la présidente de la Région, en sa qualité de présidente d'Île-de-France Mobilités ;
- une évaluation environnementale (datée de janvier 2023) du « plan de déplacement des mobilités en Île-de-France », version de travail ;
- une annexe à la délibération du conseil d'administration d'IDFM d'engagement de la révision du plan des mobilités en Île-de-France établissant les orientations.

La note d'enjeux de l'État reprend l'essentiel du bilan du PDUIF, sans le mettre en perspective. Elle s'appuie sur des perspectives de croissance élevées (+ 10,1 % de la population, +14,6 % des emplois et +2 % par an dans les transports en commun). Elle s'inscrit dans la perspective de la mise en service complète du Grand Paris Express, « nouveau transport en rocade, interconnecté aux aéroports et aux principaux pôles d'emplois, 68 nouvelles gares, dont 80 % en correspondance » et pose des questions dont le libellé semble orienter la réponse « *Peut-on considérer qu'à coût équivalent, la réalisation de plusieurs projets de bus légers de surface à haut niveau de service, plus agiles, présente une meilleure efficacité de service à l'usager que le prolongement d'une ou deux stations d'une seule ligne de transport lourd radial ?* »

La présentation de l'état initial de l'environnement est synthétique. C'est encore à ce stade un document de travail en version provisoire, assez éclairant, mais qui devra être complété sur certaines thématiques, telles que les nuisances sonores.

2. Les questions posées par Île-de-France Mobilités

2.1. Articulation du plan mobîdf avec les autres plans et programme

Question posée : *la liste de documents de planification pour lesquels l'articulation avec le plan des mobilités sera analysée apparaît-elle exhaustive ? Dans le cas contraire, est-il possible de communiquer à Île-de-France Mobilités la liste complémentaire des documents à prendre en compte ?*

Éléments présents dans le dossier : le dossier contient (Annexe méthodologique, p. 5) un schéma d'articulation du plan des mobilités en Île-de-France avec les autres plans et programmes aux différentes échelles (nationale, régionale et locale).

²⁰ Elle comprend, conformément à l'article R. 122-4 du code de l'environnement : une présentation succincte du projet et des procédures applicables, la liste des principaux enjeux environnementaux et des incidences pressenties, les questions à l'attention de l'Autorité environnementale.

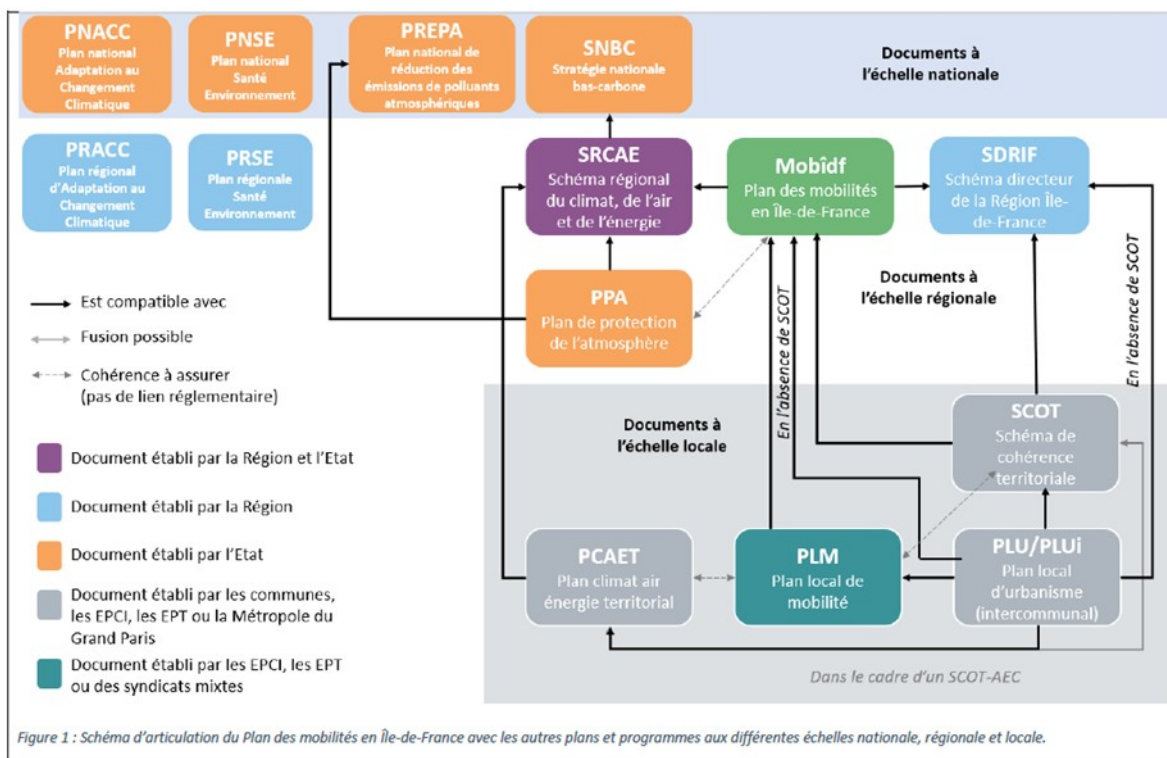


Figure 2 : Schéma des articulations entre le plan mobidif et les autres documents de planification d'Île-de-France
source : note méthodologique, p. 5

Réponse de l'Autorité environnementale : le plan des mobilités fixe des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que plusieurs objectifs transversaux et a des incidences sur plusieurs domaines : économie, cadre de vie, santé publique, biodiversité, notamment. Il doit, de ce fait, vérifier la cohérence de ses objectifs et orientations avec les autres plans et programmes existants.

Le schéma proposé place le plan mobidif à l'interface entre :

- certains documents de planification régionaux — Sdrif, SRCAE, plan de protection de l'atmosphère (PPA)²¹, établi par l'État -, qui peuvent décliner des plans et programmes nationaux — stratégie nationale bas carbone (SNBC), plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prepa) ;
- des documents infra-régionaux, dont les schémas de cohérence territoriale (Scot), les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) et les plans locaux d'urbanisme, à l'échelle des communes (PLU) ou intercommunaux (PLUi), et enfin les plans locaux de mobilité (PLM), qui doivent décliner le plan mobidif.

Le schéma fait apparaître d'autres documents régionaux — plan régional d'adaptation au changement climatique (Pracc), plan régional santé-environnement (PRSE) —, qui déclinent des plans nationaux — plan national d'adaptation au changement climatique (Pnacc), plan national santé environnement (PNSE) — mais avec lesquels le plan mobidif n'a pas de lien direct.

Pour autant, compte tenu de ses incidences économiques et d'aménagement du territoire, il devrait également, pour l'Autorité environnementale, être articulé avec :

- le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), notamment pour son volet de gestion, qui suppose des transports des déchets ;
- le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), pour prendre en compte l'existence des corridors et réservoirs de biodiversité ;
- la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, approuvée le 18 mars 2022, ainsi que la stratégie régionale fret et logistique 2022-2027 adoptée par la Région ;

²¹ Sur ce schéma des liens juridiques (page 5 de la demande de cadrage préalable), l'articulation entre le plan mobidif et le PPA, est définie par un lien de « cohérence à assurer », alors qu'il s'agit d'un rapport de compatibilité.

- le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH), adopté en décembre 2017, qui fixe pour six ans les objectifs de construction et de rénovation de logements et des structures d'hébergement, en vue d'articuler leur desserte ;
- le plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) qui vise à réduire les conséquences des inondations sur la vie et la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel, l'activité économique et les infrastructures, pour prévoir les mobilités en contexte dégradé ;
- le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII), adopté en mai 2022 pour la période 2022-2028, au regard des incidences des mobilités sur le développement économique (et inversement) ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage Seine-Normandie 2022-2027) notamment pour adapter la gestion des eaux de ruissellement lié aux infrastructures de transport²², ainsi que les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) ;
- voire le schéma régional des carrières, au regard des énormes besoins de transport des matériaux de construction.

Il importe donc que l'articulation du plan mobîdf avec l'ensemble de ces différents plans soit analysée, au-delà des seuls liens de compatibilité ou de cohérence prévus par la réglementation, et que surtout l'élaboration du nouveau plan puisse s'y appuyer et s'en enrichir de façon à coordonner au mieux le traitement des enjeux environnementaux qu'ils portent.

À titre d'illustration, l'articulation avec le PRPGD est d'autant plus nécessaire que le plan mobîdf entend « Réduire les consommations de matériaux et favoriser le réemploi dans le cadre des projets d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités et dans leur maintenance ». De même il doit, s'agissant du SRCE, non seulement prendre en compte les continuités écologiques et la biodiversité lors de la mise en place d'aménagements en faveur des mobilités et de leur fréquentation induite, notamment en cas de création de nouvelles infrastructures de transport ferroviaire ou routier, mais également contribuer à adapter les infrastructures existantes pour répondre au mieux aux enjeux et aux objectifs du SRCE.

En outre, comme il a été rappelé ci-dessus, le calendrier de révision de certains de ces plans et programmes interfère avec l'élaboration du plan mobîdf. L'Autorité environnementale invite le pétitionnaire à conduire ses travaux conjointement avec ceux des autres documents de planification territoriale.

Enfin, dans la mesure où le plan mobîdf devra être décliné dans les documents d'urbanisme (Scot et PLU), ainsi que dans les plans locaux de mobilité (obligatoires en tout état de cause pour Paris, la métropole du Grand Paris, les communautés d'agglomération et la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise), il est essentiel qu'il comprenne des objectifs opérationnels, précis et prescriptifs, notamment en matière de localisation des centres bus (maintenance, dépôt, etc.), de bornes de recharge des véhicules électriques, de stationnement automobile (obligations plafonds, mutualisation, tarification, etc.) et vélo (obligations planchers au moins réglementaires, facilitation des accès aux locaux, sécurisation des aménagements, etc.), de maillage des réseaux cyclables, de mise en accessibilité de la voirie, des espaces et des équipements publics aux personnes à mobilité réduite à l'occasion de tous les travaux de réaménagement, de création de trottoirs généreux, de signalétique précise des cheminements piétons d'accès aux gares et arrêts de transports publics, etc.

²² Le plan mobîdf a vocation à réduire les risques et pollutions liés au ruissellement pluvial et induits par les infrastructures de transport et leurs usagers, et à contribuer par là même au « bon état » de la ressource en eau et des milieux aquatiques.

2.2. Thématiques de l'analyse de l'état initial de l'environnement

Question posée : *la définition des thématiques semble-t-elle exhaustive ? Sinon, comment devrait-elle être complétée ? La liste de thématiques environnementales étudiées dans l'état initial de l'environnement couvre-t-elle de façon exhaustive les problématiques environnementales du territoire francilien ? Sinon, comment devrait-elle être complétée ?²³*

Éléments présents dans le dossier : sont indiquées (demande de cadrage p. 9) les onze thématiques dont le document prévoit qu'elles seront abordées dans l'évaluation environnementale du plan mobîdf :

- la qualité de l'air ;
- l'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ;
- les effets du changement climatique et l'adaptation ;
- les nuisances sonores ;
- la santé ;
- la biodiversité ;
- la gestion des risques naturels et technologiques ;
- l'aménagement et les sols et sous-sols ;
- le patrimoine bâti et paysager ;
- les ressources en eau ;
- les matériaux et les déchets.

Il est précisé que la séparation entre énergie et changement climatique ne figurait pas dans l'évaluation du PDUIF.

Ces thématiques sont ensuite déclinées et territorialisées dans une version provisoire de l'état initial de l'environnement joint au dossier (pièce « Évaluation environnementale »), qui s'appuie sur plusieurs documents ou études réalisés à l'échelon régional :

- l'état initial de l'environnement du Sdrif-E (Institut Paris Région, 2022) ;
- une étude intitulée « L'environnement en Île-de-France » (Institut Paris Région, 2022) ;
- une partie relative à la qualité de l'air, sur la base des données Airparif ;
- une partie relative au bruit, sur la base des données Bruitparif.

Réponse de l'Autorité environnementale : dans l'ensemble, les thématiques abordées dans l'état initial de l'environnement sont cohérentes avec les enjeux que doit aborder le plan. En revanche, les incidences du plan sur la consommation d'espace (elle n'apparaît qu'au travers des enjeux – p. 109 à 113) et les effets induits sur le développement économique, comme sur le cadre de vie, voire le logement, ne paraissent pas trouver leur place dans cette présentation.

La thématique « santé » recouvre un champ relativement large de sujets et est par ailleurs étroitement corrélée avec d'autres thématiques de la liste ci-dessus, dont certaines en participent directement : qualité de l'air, effets du changement climatique²⁴, « nuisances »²⁵ sonores, mobilités actives. Leur regroupement dans une thématique santé contribuerait à la lisibilité du document et permettrait de mieux rendre compte des interactions entre elles et de leurs effets cumulés, ainsi que d'approfondir l'approche systémique des inégalités environnementales de santé sur le territoire.

2.3. Interaction des thématiques de l'état initial de l'environnement avec les mobilités

²³ Ces deux questions ont été regroupées mais sont présentées séparément dans le dossier (p. 9 et 10)

²⁴ Tels que la contribution au phénomène d'îlots de chaleur urbains.

²⁵ Ce terme mériterait pour l'Autorité environnementale d'être remplacé par le terme « pollutions ».

Question posée : *les interactions entre les mobilités et les thématiques environnementales apparaissent-elles suffisamment détaillées ?*

Éléments présents dans le dossier : comme mentionné précédemment, le dossier contient une version provisoire de l'analyse de l'état initial de l'environnement, qui dresse le lien entre les thématiques environnementales et les mobilités²⁶. Dans ce document, les données relatives au bruit et à la biodiversité notamment, ne sont pas développées.

Réponse de l'Autorité environnementale : de manière générale et afin d'éviter une approche par thématiques en silo, dans laquelle les interactions entre elles sont difficiles à retracer, l'Autorité environnementale suggère d'aborder les aspects clés des politiques de mobilités de manière transversale. À titre d'exemple, la question du report modal doit être abordée au prisme de son incidence, positive ou négative, sur la qualité de l'air, les nuisances sonores, la santé, la biodiversité, l'aménagement des sols et sous-sols, le patrimoine, l'économie, la qualité du cadre de vie, l'efficacité énergétique, les émissions de gaz à effet de serre, etc.

L'impact des mobilités en termes d'émission de polluants atmosphériques et l'exposition des populations à ces pollutions constituent selon l'Autorité environnementale un enjeu majeur du plan mobidf ; le seul respect de la réglementation, au demeurant sans doute appelée à évoluer au plan européen, ne saurait suffire. En témoigne, s'il était besoin, la condamnation sous astreinte de l'État par le Conseil d'État pour défaut de respect des normes européennes en matière de qualité de l'air, notamment au titre des dépassements constatés dans plusieurs agglomérations, dont celle de Paris.

L'Autorité environnementale invite le maître d'ouvrage à prendre pour référence les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé qui reflètent l'état de la connaissance en matière d'impact sur la santé humaine²⁷. Il conviendra en particulier d'intégrer dans le volet qualité de l'air une analyse spécifique de l'impact du plan mobidf sur les émissions de polluants émergents, notamment les particules ultrafines (inférieures à 0,1 micron (µm) ou 100 nanomètres), dont la nocivité pour l'organisme humain et notamment des jeunes enfants est documentée²⁸. Il conviendra dans la même optique d'apprécier l'impact du plan mobidf en matière de nuisances sonores, compte tenu de l'importance des mobilités comme sources de bruit.

La vulnérabilité particulière de la ressource en eau dans la région nécessite une attention accrue à l'impact des mobilités et à l'appréciation des incidences du plan mobidf sur le respect des orientations du Sdage en matière de gestion des eaux pluviales et d'infiltration, s'agissant des voies de circulation et des surfaces de stationnement des véhicules motorisés : recueil des eaux de ruissellement de voiries et gestion intégrée des eaux pluviales visant à favoriser leur perméabilité. Ce volet sera utilement complété par une territorialisation fine des enjeux — périmètres de captage d'eau destinée à la consommation humaine, secteurs prioritaires au regard de leur exposition aux pollutions ou aux risques.

Enfin une analyse des problématiques liées au transport de marchandise et à la logistique, et à l'impact des implantations actuelles et anticipées et des activités associées est d'autant plus nécessaire que l'évaluation du PDUIF montre une prise en compte très insuffisante de cet enjeu à ce stade. Si ces résultats très en retrait sur les objectifs sont imputés à un défaut de compétence technique (le dossier indique que ce domaine « *demande une maîtrise technique plus importante* » pour proposer des solutions opérationnelles), il conviendrait d'y remédier sans attendre.

²⁶ La demande de cadrage cite les pages 20, 33, 43, 48, 63, 79, 98, 109, 116, 125, 132. Le document intitulé « *Évaluation environnementale du Plan de déplacement des mobilités [sic] en Île-de-France* » n'est toutefois pas paginé.

²⁷ <https://www.who.int/fr/news/item/22-09-2021-new-who-global-air-quality-guidelines-aim-to-save-millions-of-lives-from-air-pollution> en matière de qualité de l'air et https://cdn.who.int/media/docs/default-source/who-compendium-on-health-and-environment/who_compendium_noise_01042022.pdf?sfvrsn=bc371498 pour les préconisations en matière de bruit.

²⁸ Voir à ce sujet l'avis de l'Anses dans son rapport d'expertise collective de janvier 2023 : *Les particules de l'air ambiant extérieur*, <https://www.anses.fr/fr/system/files/VSR2019SA0198Ra.pdf>

2.4. Pertinence des enjeux par rapport à la situation à venir du territoire concernant les mobilités

Question posée : *les enjeux environnementaux identifiés apparaissent-ils pertinents au regard de la situation actuelle et à venir du territoire francilien et plus spécifiquement des mobilités ?*

Éléments présents dans le dossier : la demande de cadrage expose les enjeux environnementaux qui seront traités dans le plan mobidf (Figure 3).

Thématique environnementale	Enjeu environnemental traité dans le Plan mobidf
Qualité de l'air	Améliorer la qualité de l'air et réduire l'exposition des personnes à la pollution atmosphérique (réduction des émissions, des concentrations et de l'exposition)
Energie – Climat	Réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports
Energie – Climat	Réduire les consommations d'énergie du secteur des transports
Nuisances sonores	Réduire l'exposition de la population aux nuisances sonores issues du transport (route, fer)
Santé	Préserver la santé en réduisant l'exposition aux polluants atmosphériques, aux nuisances sonores et aux vagues de chaleur, et le stress lié aux déplacements, en développant l'activité physique (modes actifs) et en améliorant la sécurité routière
Aménagement – Ressources des sols et sous-sols	Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols dans les projets de construction d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités
Biodiversité	Prendre en compte les continuités écologiques et la biodiversité lors de la mise en place d'aménagements en faveur des mobilités et de leur fréquentation induite
Patrimoine bâti et paysager	Garantir l'insertion paysagère des infrastructures de transport et de stationnement et la réduction de l'effet de coupure urbaine
Ressources en eau	Réduire les pollutions issues du ruissellement pluvial et issues des projets d'infrastructures et de voiries
Gestion des risques	Prendre en compte les zones de risques naturels (inondations et risque souterrain) dans la construction des infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités
Gestion des risques	Limiter le risque technologique lié au transport de marchandises dangereuses ainsi que dans l'organisation des services de mobilités
Changement climatique - Adaptation	Garantir la continuité du service (et le confort) des transports collectifs lors d'aléas climatiques
Matériaux – déchets	Réduire les consommations de matériaux et favoriser le réemploi dans le cadre des projets d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités et dans leur maintenance

Figure 3 : Enjeux environnementaux que le maître d'ouvrage se propose de traiter dans le plan mobidf (Source : demande de cadrage préalable, p. 11)

Réponse de l'Autorité environnementale : sous réserve de la prise en compte dans l'analyse de l'état initial de l'environnement des éléments soulevés précédemment, de l'insertion d'une dimension de consommation d'espace et d'une thématique transversale liée à la contribution des mobilités à l'amélioration du cadre de vie bénéfique à la santé et la réduction des inégalités environnementales et territoriales en la matière, l'Autorité environnementale considère que les enjeux environnementaux et sanitaires identifiés sont globalement pertinents. Toutefois, elle fait observer que les formulations adoptées pour désigner ces enjeux les assimilent plutôt à des objectifs généraux qu'à des enjeux à proprement parler, au sens des « facteurs » listés par le III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement²⁹, et qu'ils s'apparentent largement aux énoncés retenus dans le dossier pour les « thématiques environnementales ».

²⁹ « La population et la santé humaine », « la biodiversité », « les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat », « les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage » et « l'interaction entre [ces] facteurs ».

Pour certains enjeux, tels que la biodiversité, l'eau ou les risques, la proposition limite implicitement l'appréciation des incidences à celles des nouveaux et futurs projets d'infrastructures de transport et d'aménagement en faveur des mobilités. Il faudrait pourtant estimer leur cumul avec les incidences des infrastructures et aménagements existants, qui pourront sans doute faire l'objet d'adaptations, voire être reconsidérés pour améliorer la prise en compte d'enjeux environnementaux et sanitaires (par exemple la suppression ou l'adaptation d'une voirie permettant de restaurer une continuité écologique, ou de réduire une source de pollutions importantes, l'apaisement ou le réaménagement de voiries existantes, etc.).

Par ailleurs, l'Autorité environnementale estime nécessaire d'élargir et rendre plus ambitieux l'enjeu lié à l'adaptation au changement climatique, qui se résume selon le dossier à « *garantir la continuité du service (et le confort) des transports collectifs lors d'aléas climatiques* ». Cette approche limite le champ d'action envisagé à la seule préparation aux événements extrêmes susceptibles d'affecter le fonctionnement des transports, alors que, comme indiqué dans l'analyse de l'état initial de l'environnement, le secteur des mobilités participe plus largement à la morphologie urbaine et en particulier au phénomène des îlots de chaleur urbains, voire constitue un inducteur d'urbanisation, voire de mitage.

Pour l'Autorité environnementale, la définition de l'enjeu d'adaptation aux effets du changement climatique appelle donc à prendre en compte l'ensemble des vulnérabilités créées ou aggravées par les systèmes de transport, afin de mieux définir des actions permettant de les réduire. Il est rappelé notamment que l'augmentation de la population en zone de risque, ou l'aggravation du risque pour des populations existantes n'est pas autorisée. Il conviendra donc de vérifier précisément la transparence hydraulique de tous les aménagements prévus, à la crue comme à la décrue, pour les adapter le cas échéant.

2.5. Hiérarchisation des enjeux

Question posée : *la méthodologie de hiérarchisation des enjeux environnementaux retenue convient-elle à l'Autorité environnementale ?*

Éléments présents dans le dossier : après l'identification d'enjeux environnementaux à partir de l'état initial de l'environnement, le dossier évalue chaque enjeu au regard de trois critères : la criticité³⁰, la tendance observée ou projetée de l'enjeu à terme et la capacité de levier du plan mobidf sur l'enjeu étudié.

« *Les points sont ensuite comptabilisés et permettent de hiérarchiser les enjeux en fonction du niveau global de chaque enjeu : ce dernier peut être modéré (total compris entre 3 et 5 points), important (total de 6 points) ou majeur (total de 7 points ou plus)* »(cf. figures 4 et 5). Le levier est considéré comme majeur quand le plan est le document de référence permettant une action sur l'enjeu.

³⁰ Entendu comme le degré d'importance de l'enjeu dans le cadre du plan des mobilités (MRAe).

Critère		Criticité	Tendance	Levier du Plan mobidf
		Niveau de criticité actuelle de l'enjeu en fonction de la responsabilité des mobilités, au regard de l'état initial, en distinguant la granularité de la criticité (globale ou localisée)		Tendance observée ou projetée de l'enjeu à terme, pour la partie dont les mobilités sont responsables
Notation	1 point	maîtrisée	à l'amélioration	modéré Le Plan a une action limitée et indirecte sur l'enjeu
	2 points	modérée	stable	important Le Plan peut agir sur l'enjeu mais n'est pas le document de référence en la matière
	3 points	forte	à la dégradation ou inconnue, par manque de donnée	majeur Le Plan est le document de référence sur l'enjeu

Figure 4 : Méthode de classification des enjeux environnementaux (Source : demande de cadrage préalable, p. 12)

Enjeu environnemental	Degré d'importance dans l'EES du PDUIF	Degré d'importance dans l'EES du Plan mobidf
Qualité de l'air	Majeur	Majeur
Gaz à effet de serre	Majeur	Majeur
Energie	Majeur	Majeur
Nuisances sonores	Complémentaire	Majeur
Biodiversité	Complémentaire	Majeur
Climat et adaptation	<i>Non identifié</i>	Majeur
Risque d'inondation	Complémentaire	Majeur
Santé	Majeur	Majeur
Aménagement – Ressources du sol	Complémentaire	Important
Patrimoine et paysage	Complémentaire	Important
Matériaux et déchets	Complémentaire	Important
Ressources en eau	Complémentaire	Modéré
Risques technologiques	Complémentaire	Modéré

Figure 5 : Hiérarchisation comparée des enjeux environnementaux du PDUIF et du projet de plan mobidf (Source : demande de cadrage préalable, p. 15)

Réponse de l'Autorité environnementale : la méthodologie d'évaluation des enjeux environnementaux apparaît proportionnée et adaptée à l'ampleur de l'évaluation environnementale du plan mobidf. Toutefois, il en résulte que la grande majorité des enjeux est qualifiée de majeurs, ce qui nuit à la hiérarchisation. En outre, comme précédemment relevé, la séparation de l'enjeu de santé d'avec celui des nuisances sonores et de la qualité de l'air ne contribue ni à leur lisibilité, ni à leur traitement pertinent. L'enjeu de consommation d'espace n'apparaît pas et ne peut se réduire à l'enjeu retenu, dans la liste, d'aménagement et de consommation de ressources du sol, sans doute sous-évalué au regard de l'effet induit par la réalisation d'infrastructures de transports sur l'urbanisation.

De même, l'insuffisante prise en compte des problématiques de fret et de logistique, qui devrait, selon les orientations du Sdrif-E, s'inscrire dans la perspective du report modal et de multimodalité, aboutit de fait à accroître les implantations logistiques et à les associer au seul mode routier. La présentation croisée de l'état initial, de la tendance actuelle et projetée pour chaque thématique et de l'effet de levier du plan devrait au contraire permettre d'apprécier de manière plus fine l'importance de chaque enjeu quantitativement et qualitativement et sa place dans la hiérarchisation finale retenue dans le dossier.

Par ailleurs, certains aspects paraissent discutables. Ainsi, le dossier considère la tendance d'évolution en matière de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers comme en amélioration. Indépendamment du fait que l'instrument de mesure néglige le morcellement des surfaces boisées inférieures à 2 500 ha, cette appréciation est à nuancer. Si le rythme de la consommation tend effectivement à ralentir en Île-de-France, cette dynamique cache des grandes disparités entre les territoires³¹. En outre, les données d'analyse précise de la qualité agro-écologique des sols concernés par cette consommation d'espaces manquent encore pour qu'il soit permis d'apprécier avec certitude ses impacts qualitatifs, et donc d'établir une qualification pertinente de la tendance générale.

Les infrastructures nécessaires aux mobilités pouvant être très consommatrices d'espaces, il conviendra de ne pas minimiser cet enjeu, classé comme « important » dans le dossier parce que celui-ci ne prend pas en compte l'impact indirect sur l'aménagement du territoire (urbanisation, mitage..). Cette thématique est par ailleurs étroitement liée à l'enjeu de préservation de la biodiversité pris en compte par l'objectif d'absence d'artificialisation nette d'ici à 2050 fixé par la loi climat et résilience du 22 août 2021. De même l'appréciation de la consommation énergétique devra prendre en compte la construction des infrastructures de transport et des véhicules motorisés.

Enfin, le document présenté à ce stade ne décrit pas les conséquences opérationnelles, notamment en termes de choix stratégiques et de moyens à répartir, qu'entraîne cette hiérarchisation des enjeux.

2.6. Analyse des incidences environnementales

Question posée : *la méthodologie d'analyse des incidences environnementales retenue convient-elle ? L'auto-évaluation environnementale a-t-elle des recommandations particulières pour l'analyse de certains enjeux ?*

Éléments présents dans le dossier : il est prévu d'évaluer les incidences sur les différentes composantes environnementales à deux niveaux :

- une évaluation globale des effets cumulés du plan par enjeu environnemental, s'appuyant donc notamment sur l'évaluation des impacts du scénario de mobilité retenu ;
- une évaluation des effets de chaque action du plan sur chaque enjeu environnemental.

L'objectif affiché par le maître d'ouvrage est de répertorier l'ensemble des effets notables probables associés aux actions affectant chaque enjeu, par rapport à une absence de mise en œuvre du plan mobîdf. Le niveau de précision de cette analyse dépendra du niveau d'incidence probable du plan (du point de vue général et pour chaque action) sur chaque enjeu environnemental et des données disponibles. L'évaluation des incidences probables des actions sur chaque enjeu est réalisée en fonction de leur intensité (positive, neutre, négative ou incertaine), de leur relation à l'enjeu (directe ou indirecte), de leur durée (permanente ou temporaire) et de leur horizon d'apparition (apprécié par rapport au terme de la mise en œuvre des actions prévues dans le plan).

³¹ Parmi les indicateurs caractérisant cette consommation, figure par exemple le nombre de m² consommés par nouvel habitant accueilli ; elle est très disparate entre la petite et la grande couronne francilienne (498 m² par habitant supplémentaire dans les Yvelines pour 16 m² dans les Hauts-de-Seine pour la période 2011 - 2016).
Source : https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/la_consommation_des_espaces_naturels_agricoles_et_forestier_en_idf.pdf

Réponse de l'Autorité environnementale : la méthode d'évaluation proposée est cohérente. En revanche, le tableau présenté (p. 30) d'exemples de mesures « éviter – réduire – compenser » (ERC) susceptibles d'être proposées dans le cadre du plan mobidf, pose des problèmes de cohérence. Par exemple, les mesures correctives envisagées à l'action « Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage de modes alternatifs à la voiture » consistent à : « Éviter de localiser les secteurs d'habitat et d'équipements pouvant accueillir des personnes sensibles à la pollution atmosphérique à proximité des nouvelles infrastructures routières » et « Renforcer l'isolation des façades aux abords des voies à caractère urbain ». Or, ces mesures ne visent pas le développement des modes alternatifs de déplacement, ni même la réduction du trafic automobile, mais des mesures de réduction minimales des nuisances générées par ce trafic, qui est d'ailleurs supposé en augmentation du fait de « nouvelles infrastructures routières ». En outre, l'une de ces deux mesures au moins (obligation d'isolation en façade) correspond au simple respect de la réglementation.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale observe que la consommation d'espace et l'artificialisation résultant de la mise en place le cas échéant d'une nouvelle offre de transports publics en site propre pourraient avoir des conséquences en termes de biodiversité et de ruissellement, mais qu'aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est mentionnée à cet égard.

Il conviendra donc de réétudier les mesures ERC en vue de les adapter aux incidences potentielles identifiées, de vérifier à travers des valeurs cibles que leur mise en œuvre produira des effets mesurables et de prévoir à défaut des mesures correctives (cf ci-après).

2.7. Mode de suivi des propositions de mesures correctives

Question posée : le mode de suivi des propositions de mesures correctrices convient-il à l'Autorité environnementale ?

Éléments présents dans le dossier : « l'ensemble des propositions de mesures correctrices (mesures ERC) proposées sera repris, en précisant pour chacune la décision retenue. Cet historique permet d'une part à Île-de-France Mobilités de justifier leurs choix et d'autre part à l'Autorité environnementale de construire son avis en disposant de l'ensemble des informations ».

Mesure complémentaire environnementale proposée au cours de l'EES
Orientation intégrée dans le PPA action 1A : Le positionnement du PPA dans la mise en œuvre de l'action est un rôle de suivi et d'évaluation des actions sur l'amélioration de la qualité de l'air. Modifier le titre de la fiche action 1A : « Evaluer la mise en œuvre des actions du PDU sur la qualité de l'air ».
Orientations complémentaires : Détailler le calcul ayant permis d'obtenir une réduction de 10% des émissions sur le territoire du PPA. Préciser le pourcentage de réduction par polluant. Actualiser les fiches-action dès que l'évaluation des effets des actions du PDU aura été réalisée.

Figure 6: Exemple de mesure de suivi succédant à une mesure ERC

Réponse de l'Autorité environnementale : le mode de suivi des propositions de mesures correctives doit être accompagné d'échéances à court, moyen et long terme (annuel, quinquennal, décennal) de façon à permettre une gestion adaptative des mesures et de s'assurer de l'efficacité et de la pérennité de leurs effets. Ce dispositif de suivi doit être accompagné par des références, valeurs initiales et valeurs cibles permettant de réaliser cette gestion et de rendre compte de l'atteinte des objectifs. Il nécessite en outre d'être assorti de toutes les précisions utiles sur les sources de données, les moyens mobilisés et les modalités de suivi, ainsi que la gouvernance associée.

L'Autorité environnementale ne peut se prononcer sur le dispositif de suivi prévu, au vu de la présentation très succincte et peu explicite qui en est proposée dans la demande de cadrage, mais il semble que le dispositif présenté relève davantage de l'objectif de « traçabilité », terme employé par le maître d'ouvrage, visant à établir un historique des mesures ERC, que d'un dispositif de suivi et d'évaluation en continu qui devrait accompagner une démarche d'évaluation environnementale.

3. Points de vigilance signalés par l'Autorité environnementale

Plusieurs points, qui ne figurent pas dans les questions posées par le maître d'ouvrage, devraient, selon l'Autorité environnementale, faire l'objet d'une attention particulière. Cet exposé, qui n'est pas exhaustif, a vocation à proposer quelques éclairages complémentaires des réponses apportées aux questions du maître d'ouvrage.

3.1. Au-delà de la modélisation, l'exigence d'une prospective comme cadre du débat public et exercice d'intelligence collective

Conformément au mandat du conseil d'administration d'IDFM pour l'élaboration du plan mobîdf, il est prévu d'« établir une vision prospective des besoins de mobilité à l'horizon 2030 », qui correspond à la date d'échéance du plan. Cet exercice de prospective est décrit (p. 8 de la demande de cadrage) comme un travail de modélisation de l'évolution des mobilités via le modèle Antonin reposant sur les données de l'enquête globale transport de 2010, destinée à être actualisée par la suite sur la base d'une nouvelle version attendue du modèle, intégrant les données beaucoup plus récentes recueillies avant et pendant la crise sanitaire (2018/2020). Cette modélisation devrait selon le dossier s'appuyer également sur des projections de population et d'emplois, les évolutions prévisibles du parc de véhicules et les projets de transports collectifs, ainsi que sur des entretiens avec les acteurs référents dans le domaine du transport de marchandises³².

Il devrait en résulter un scénario de mobilité à horizon 2030, permettant d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et correspondant à la mise en œuvre de l'ensemble des actions du futur plan mobîdf.

■ Attention à porter à l'actualisation des données et du modèle

Le calage du modèle sur une « enquête générale transports » obsolète, alors même que l'édition 2018 est disponible et que les évolutions sont très significatives et mal anticipées, peut conduire à une orientation du plan inadaptée.

■ Présenter des solutions de substitution raisonnables et les mettre en débat

La présentation semble n'envisager qu'un seul scénario répondant aux objectifs du plan. Il est rappelé que le code de l'environnement prescrit de présenter les solutions de substitution raisonnables permettant de satisfaire l'objectif auquel répond le plan. Il conviendra de ne pas omettre cet aspect, qui peut conduire à examiner plusieurs scénarios d'évolution et suppose d'avoir établi en amont un « scénario de référence » (sans mise en place du plan mobîdf) robuste, prenant en compte l'ensemble des dispositions applicables issues des lois, règlements et documents de planification, pour apprécier et mettre en évidence l'apport spécifique du plan mobîdf – en insistant sur les évolutions de contexte législatif et réglementaire qui ont conduit à faire évoluer le plan mobîdf. Il serait utile de mettre en débat public ces solutions de substitution pour faire émerger des points de convergence ou des orientations différentes.

³² Les principaux utilisateurs du transport routier de marchandises n'apparaissent pas dans la liste des acteurs. Il sera judicieux de les associer.

■ Des précisions nécessaires sur la dynamique de l'étude prospective

En outre, il importerait d'apporter des précisions sur le phasage envisagé de cette étude prospective et sur son articulation exacte avec le calendrier d'élaboration puis d'adoption du projet de plan. En effet, la nature et la finalité de cette étude, présentée à la fois comme un préalable à l'élaboration du plan et comme une conséquence de celui-ci, à travers le scénario de mobilité qu'elle a vocation à définir, n'apparaissent pas clairement. Il est nécessaire de préciser son rôle dans la dynamique d'élaboration du plan, notamment par la mobilisation des acteurs qu'elle implique (Région, services de l'État, Institut Paris Région, Airparif, Enedis, etc.), en lien éventuellement avec la gouvernance mise en place autour du projet. Il serait sans doute utile de spécifier le périmètre de ce exercice de prospective et son mode d'élaboration et de concertation, pour lui conférer une dimension d'intelligence collective et l'inscrire dans une volonté politique plus affirmée.

■ Un modèle décrit comme très partiel

L'ensemble des déplacements est retranscrit dans des matrices « origine destination ». Cependant, pour apprécier ceux d'entre eux qui sont effectués sur les réseaux de transport routiers ou collectifs, le modèle s'intéresse aux seules matrices « origine destination » de l'heure de pointe du matin (7h30-9h30). Cette restriction conduit à rendre invisibles les déplacements effectués en dehors de cet horaire, et donc à négliger les effets induits par la fréquence, le cadencement et l'amplitude des transports collectifs sur le choix modal. Ce paramétrage du modèle induit un biais manifeste. Il conviendra de compléter le modèle par des études au moins qualitatives relatives aux comportements induits par la disponibilité de l'offre. En outre, cette restriction aboutit de fait à sous-estimer sans doute les déplacements qui ne relèvent pas des déplacements pendulaires entre le domicile et le travail, qui ne constituent qu'un quart des déplacements. Il en résulte une attention insuffisante portée à la desserte, le cas échéant en modes actifs, de pôles générateurs de déplacements pourtant identifiés, tels les centres commerciaux de grande couronne.

Par ailleurs, il conviendrait de comparer les modèles de déplacement (Antonin, Modus, Heaven, etc.) utilisés par les différents partenaires pour apprécier leur degré de convergence quant à la tendance de mobilité à l'horizon 2030, au-delà de la prospective en termes de mobilité des personnes et de la composition du parc, pour appréhender l'évolution du transport de marchandise et de la logistique, dont les enjeux semblent insuffisamment pris en considération à ce stade.

3.2. Pour une gouvernance élargie et représentative des usagers

La demande de cadrage (annexe A, p. 33) liste les membres pressentis d'un « comité scientifique environnemental », constitué d'institutionnels et d'organismes experts. Cette gouvernance ne fait pas de place aux utilisateurs ou usagers, qu'ils soient individus, associations ou entreprises, ni aux acteurs des transports (transporteurs routiers, carriers, logisticiens, etc.). La pertinence de ce choix pose question, selon l'Autorité environnementale, qui estime pour le moins qu'un comité des utilisateurs et usagers, associé à toutes les étapes d'élaboration du plan mobidf, devrait être institué en parallèle et participer pleinement à la gouvernance et au suivi du plan mobidf. L'absence des usagers conduit à ne pas expliquer la baisse de fréquentation des transports collectifs, à ne pas répondre à leurs besoins et leurs attentes et à sous-estimer l'importance des services de transport dans le choix modal. À titre d'illustration, le fait de négliger les plus de 50 millions de touristes annuels conduit à mettre en place des supports de transport (« Navigo Easy », « Navigo Liberté », etc.) qui interdisent d'utiliser le RER ou le train en dehors de Paris (pour aller à Versailles ou à Disneyland), ce qui constitue une dégradation par rapport aux formules précédentes et nuit à l'intermodalité. En outre, cela interdit de réfléchir avec les représentants des principaux concernés, à des démarches d'incitation au report modal (« nudge »).

Les exigences actuelles de la transition écologique et énergétique supposent des changements de comportements des Franciliens, et des politiques publiques qui y incitent et les accompagnent. Examiner comment évoluent ces comportements et analyser les leviers susceptibles de les faire évoluer de manière adéquate sont donc des étapes essentielles pour contribuer à la réussite du futur plan mobidf. Une même méthode d'analyse appliquée dans le cadre du bilan de l'actuel PDUIF aurait permis de comprendre une partie de ses succès.

3.3. Quelques thématiques et enjeux requérant une attention renforcée

■ La logistique et le transport de marchandises

Au regard de l'importance des implantations logistiques et du transport de marchandises dans la région, et des incidences associées, il est nécessaire d'y consacrer un diagnostic spécifique et approfondi, ainsi qu'une étude du potentiel d'action en faveur d'un développement du secteur fondé sur la sobriété d'usage des ressources, la multimodalité et l'économie circulaire. Cette thématique devra faire l'objet d'un volet majeur du futur plan mobîdf, en articulation avec les orientations nationales et régionales en la matière, et dont l'élaboration gagnera à associer tous les acteurs concernés, y compris ceux des carrières, des ports, de la grande distribution et du commerce de proximité et des consommateurs. L'Autorité environnementale publiera prochainement un fascicule sur la question de la logistique ainsi qu'une lettre d'information.

■ Santé publique et cadre de vie : réduire à la source les inégalités territoriales, sociales et environnementales

La population exposée à au moins trois nuisances et pollutions (points noirs environnementaux)³³ est concentrée sur une part faible du territoire régional (2 %) mais représente 13 % de la population en 2017 comme en 2012 selon l'Institut Paris Région (IPR). De plus, près de 10 % des Franciliens résident dans des environnements dépourvus d'aménités vertes. Bien que le niveau de vie médian régional y soit le plus élevé de France avec 23 860 euros annuels³⁴, l'Île-de-France est la région la plus inégalitaire avec près d'un Francilien sur cinq exposé à la pauvreté en 2018 et ces inégalités sociales se doublent d'inégalités environnementales, les ménages les plus modestes étant globalement davantage représentés dans les environnements multi-exposés et carencés en aménités.

Selon l'Observatoire régional de la santé, les six facteurs environnementaux ayant un effet négatif sur la santé contribuent à des hauteurs très variables à la dégradation de l'état de santé des populations exposées : 32,5 % concernent la qualité de l'air, 27,9 % le bruit des transports, 22,3 % la présence de sites industriels (auxquels s'ajoute la pollution des sols d'origine industrielle, à hauteur de 1,6 %), 15,6 % un cadre de vie défavorable (sur-densification, absence ou éloignement des aménités...) ³⁵. Ces données devront être mises en avant et trouver une traduction opérationnelle dans les priorités du plan mobîdf.

En effet, ces inégalités environnementales ont des effets documentés de dégradation de la santé. Ainsi, selon BruitParif, 15 % de la population de la métropole francilienne vivent dans une zone où le bruit excède les valeurs limites réglementaires, plus de 1,3 million de Franciliens sont toujours surexposés au dioxyde d'azote en moyenne annuelle, et 100 000 aux particules fines (principalement du fait du trafic routier). En outre, la faible qualité des espaces publics, la congestion routière, la pollution de l'air et le bruit contribuent à la perte relative d'attractivité de la région que traduisent les évolutions démographiques récentes.

Le mandat du conseil d'administration d'IDFM indique, s'agissant des émissions de dioxyde d'azote et de particules (PM_{2,5} et PM₁₀), que « le plan des mobilités en Île-de-France devra quantifier les objectifs de réduction, entre 2020 et 2030, des émissions de ces polluants, qui seront nécessaires pour atteindre les seuils réglementaires, à proportion de la responsabilité des déplacements qui rentrent dans le champ du plan (hors transport aérien notamment) ».

³³ L'observatoire régional de santé d'Île-de-France a publié avec l'IAU (devenu IPR) un rapport sur les inégalités environnementales dans la région dans lequel sont identifiés les secteurs qui cumulent deux ou plusieurs nuisances environnementales parmi la pollution de l'air, le bruit, la pollution des sols, la pollution de l'eau distribuée et la présence d'installations d'élimination des déchets.

³⁴ Le potentiel fiscal est un indicateur de richesse qui permet d'apprécier les ressources fiscales libres d'emploi que peut mobiliser une commune de manière objective.

³⁵ La qualité des eaux de consommation constitue le sixième facteur identifié, mais sa part en tant que facteur de dégradation de la santé est estimée nulle en Île-de-France. En effet, ces indicateurs permettent de mesurer des inégalités, donc des écarts entre territoires. La qualité de l'eau potable n'est pas considérée comme discriminante dans la région.

Comme il a été exposé précédemment, le respect des valeurs réglementaires pour les polluants précités n'est pas suffisant selon l'Autorité environnementale, et les objectifs de réduction visés devront inclure d'autres polluants, notamment les particules ultrafines, en particulier dans les secteurs géographiques caractérisés par une multi-exposition aux nuisances environnementales, exposés à des dépassements récurrents des seuils de concentration et carencés en espaces verts. Des études approfondies d'évaluation des gains de santé publique susceptibles d'être engrangés par des aménagements publics favorisant les mobilités actives, s'appuyant par exemple sur l'outil Health Economic Assessment Tool élaboré par l'Organisation mondiale de la santé, devront être conduites en association avec l'Observatoire régional de la santé d'Île-de-France pour déterminer les priorités territoriales à retenir au sein du plan mobidf, avec une attention particulière à porter en la matière aux quartiers dans lesquels se concentrent des populations en situation de précarité, spécifiquement davantage atteintes de pathologies chroniques (diabète, obésité, etc.).

L'aménagement des espaces publics et du cadre de vie pour y permettre plus aisément des déplacements non motorisés emporte également des conséquences bénéfiques en matière de sécurité routière et de santé publique : l'apaisement des vitesses, avec une limitation à 30 km/h dans toutes les zones urbanisées améliore notablement l'angle de vision, réduit les distances d'arrêt, ce qui prévient les accidents, et la violence des chocs (et donc leur gravité) quand ils ont lieu. Au surplus, la réduction des vitesses pratiquées se traduit par une diminution importante de l'énergie consommée (facteur du carré de la vitesse) et du bruit émis, tout en rendant moins avantageux le déplacement automobile. Ces co-bénéfices devraient faire l'objet d'une étude précise dans l'évaluation environnementale du plan mobidf, en vue d'accentuer les orientations du plan dans ce domaine.

■ La contribution des mobilités à un « métabolisme » régional et urbain plus économe

En cohérence avec l'évaluation environnementale du Sdrif-E, celle du futur plan mobidf devrait intégrer l'ensemble des flux générés par sa mise en œuvre, y compris s'agissant des projets d'infrastructures ou d'aménagements prévisibles, dans une démarche d'analyse du cycle de vie : flux des matériaux nécessaires pour leur réalisation, flux des déchets en résultant, ainsi qu'émissions de polluants et de gaz à effet de serre associées.

En effet, même si un certain nombre de ces projets ont fait l'objet de décisions antérieures au plan mobidf, celui-ci ne faisant donc qu'en dresser le constat, et même si par ailleurs la comptabilité carbone prévue dans le cadre de la SNBC n'impute pas au secteur des transports le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la construction des infrastructures de transport, mais à celui du bâtiment et travaux publics (BTP), il apparaît important à l'Autorité environnementale que l'évaluation environnementale du plan mobidf soit l'occasion d'une présentation d'ensemble, au besoin synthétique, reprenant des éléments d'études d'impact disponibles, de l'ensemble des retombées en termes de coûts environnementaux associés aux déplacements à l'échelle régionale et sur la période considérée. Outre sa valeur pédagogique, une telle présentation contribuerait également à mettre en évidence la dimension systémique des mobilités et de leurs externalités.

Cette dimension systémique des mobilités, à laquelle le présent avis de cadrage s'est déjà référé notamment à propos des enjeux de santé publique et d'adaptation au changement climatique, devra également être mise en exergue dans le cadre d'une réflexion sur la part que devront prendre les choix de mobilité à retenir dans l'émergence d'une économie de la sobriété et de la proximité, en lien là encore avec un des axes à privilégier du futur Sdrif-E.

Délibéré en séance le 08/06/2023

Siégeaient :

Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,

Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.