



# Lettre d'information

## Les mobilités pour améliorer la vie, la santé et l'environnement des Franciliens

Parce qu'elle cristallise des enjeux tant environnementaux, qu'économiques, sociaux, sanitaires et politiques pour lesquels elle fait intervenir espace, temps et financements, la mobilité est à la fois un sujet de politique publique mais aussi une nécessité quotidienne, associée à un préjugé de dynamisme et d'activité.

Les enjeux liés à la mobilité sont :

**Environnementaux** : émissions de gaz à effet de serre (le secteur des transports est responsable d'un quart de nos émissions et il s'agit du seul secteur dont les émissions sont en croissance) ; consommation d'énergies fossiles, notamment d'hydrocarbures ; pollution de l'air : émissions d'oxydes d'azote, de particules... ; consommation d'espace et imperméabilisation des sols par le stationnement, la voirie...

**Économiques** : jusqu'au XIXe siècle, on a lié croissance de l'activité économique et mobilité des personnes et des biens. Le coût d'un véhicule automobile individuel est toujours sous-estimé (achat, assurance, entretien, stationnement, carburant, amortissement...) et se double des coûts de l'étalement urbain et de ceux de la création et l'entretien des voiries, des nuisances sonores (les transports en génèrent plus de 80 %) et de l'insécurité routière.

**Sociaux** : les différences dans l'accès au marché du travail, aux services essentiels et aux activités sont une source d'inégalités entre groupes sociaux. Les difficultés de mobilité accentuent la pauvreté, l'exclusion sociale et la vulnérabilité individuelle ainsi que l'accès à la nourriture, aux soins... dans certains pays, à l'eau.

**Sanitaires** : l'état de santé est un frein à la mobilité mais le défaut de mobilité est à la source de problèmes sanitaires : sédentarité, insuffisante activité physique, (insuffisance respiratoire, décès prématurés) et son cortège d'affections chroniques (diabète, cancer du côlon ou du sein, etc.).

**Politiques** : (au-delà du passage des frontières) : le financement des infrastructures et de l'aménagement des espaces publics mobilise des fonds et nécessite donc des arbitrages ; la mobilité est un champ privilégié d'intervention de la puissance publique : lois, taxes, incitations, dérogations, aménagements, règles plus ou moins contraignantes sur la consommation d'espace, la construction ou l'urbanisme (versement transport, stationnement...)

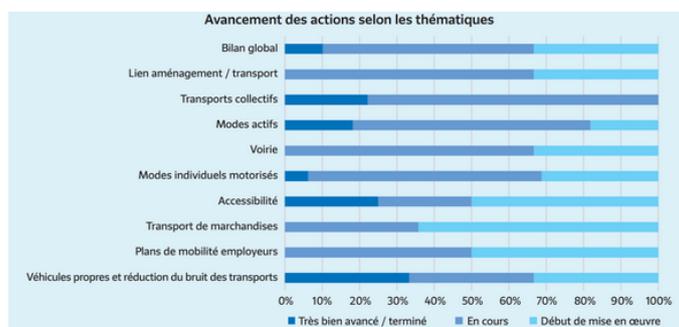
## Quels leviers pour améliorer les mobilités ?

La densité francilienne n'est pas uniforme et la concentration des habitants et des emplois conduit à un nombre de déplacements qui donne le tournis : 42 millions de déplacements quotidiens. Pourtant l'enjeu de la mobilité est rarement correctement traité dans les dossiers sur lesquels la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) donne un avis.

C'est dans les plans et programmes que l'on peut retrouver les orientations relatives à l'aménagement du territoire et à l'organisation de ses mobilités. De ce fait, les collectivités qui les adoptent doivent être en mesure d'identifier les enjeux principaux relatifs aux mobilités. Plus un plan sera prescriptif, plus il sera susceptible de contraindre l'opérateur dans le cadre de la réalisation de son projet. L'Autorité environnementale d'Île-de-France a été en mesure d'évaluer plusieurs plans et programmes relatifs à la question des mobilités.

À travers ses avis sur les projets, l'Autorité environnementale d'Île-de-France a pu constater l'existence de lacunes assez importantes en matière de déplacements. En effet, les opérateurs ont tendance à adopter un point de vue centré sur l'automobile et les seuls déplacements entre le domicile et le travail et à mettre de côté l'analyse du potentiel de leur projet sur des questions telles que les stationnements et les mobilités collectives et actives.

Il convient d'analyser dans quelle mesure les plans, programmes et les projets pourraient améliorer leur intégration des problématiques liées aux mobilités.



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



## Les plans et programmes peinent à traduire des objectifs pourtant cohérents

### Île-de-France : un territoire particulier doté d'outils permettant d'engager une politique vertueuse en matière de mobilité

La densité exceptionnellement élevée de la région Île-de-France (1 017 habitants par kilomètre carré), engendre un volume de déplacements quotidiens considérable, comme mentionné précédemment. Seulement, ces déplacements, surtout quand ils sont pendulaires, en raison des activités économiques et culturelles, sont très souvent en liaison avec Paris. Cela entraîne un développement radial des mobilités. Cette configuration génère des trajets longs et fatigants pour les usagers tout en entravant un développement homogène du territoire.

L'aménagement du territoire francilien a des implications majeures sur les enjeux de mobilité dans la région. Avec ses 27 centralités et 112 polarités, telles que présentées dans le document définissant les objectifs à l'horizon 2040 du futur Schéma directeur de la région Île-de-France dit environnemental (Sdrif-E), le territoire régional est caractérisé par une complexité et une diversité urbaine importantes. Cette complexité se traduit dans les déplacements des habitants, et ces deux problématiques ne peuvent être traitées séparément.

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) portant sur la période 2010-2020 a été élaboré par Île-de-France Mobilités et approuvé en 2014. L'Observatoire de la mobilité en Île-de-France a réalisé une évaluation du PDUIF et a pu constater que la région a pris du retard sur la quasi-totalité de ses objectifs.

Le PDUIF arrivant à sa fin, la région a dû le renouveler. A cette occasion, le PDUIF a été renommé et est devenu « plan des mobilités en Île-de-France 2030 », qui a fait l'objet d'un cadrage préalable par la MRAe[1]. Dans ce cadrage préalable, l'Autorité environnementale constate que la région n'a pas intégré l'analyse du PDUIF, ce qui limite la prise en compte des points à améliorer pour le nouveau plan. Dans la même logique, elle a tendance à vouloir limiter l'appréciation des incidences aux nouveaux et futurs projets d'infrastructures de transport et d'aménagement, sans chercher à prendre en compte l'impact cumulé avec les infrastructures existantes.

Photo : livreur sur les quais de Seine à Paris

*Exemple de recommandation de l'Autorité environnementale : L'Autorité environnementale recommande de quantifier l'augmentation du trafic induite par le projet et l'ensemble des projets alentours, en explicitant la méthode retenue, et de caractériser précisément les incidences cumulées en termes de déplacements (projet de réaménagement du complexe immobilier de l'Aquaboulevard Paris 15e (75) - avis du 6 juillet 2023)*

[1] 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 mobidif » du 8 juin 2023

## La prise en compte des mobilités dans les PLM, les PLU, et les PLUi

Tout comme le PDUIF, les plans locaux de déplacements ont changé de nom. Désormais, les EPCI et les communes doivent réaliser des plans de mobilité (PLM). L'Autorité environnementale d'Île-de-France a pu en évaluer plusieurs, que ce soit dans le cadre d'avis (Marne-la-Vallée [2], Plaine Commune [3]) ou dans des décisions au cas par cas, qui ont conduit à chaque fois à une décision de soumission à évaluation environnementale (Rambouillet[4], Plaine commune[5] et Est ensemble [6]).

Les PLM organisent les déplacements sur l'ensemble du territoire de la commune ou de l'EPCI. Ils précisent et détaillent les orientations prévues par le PDUIF, et à ce titre, sont censés donner des réponses aux enjeux environnementaux et sanitaires principaux. L'Autorité environnementale rappelle à ce titre que la création de nouvelles infrastructures routières, susceptible d'avoir un coût environnemental élevé, n'assure pas une réduction significative de la congestion, compte tenu de « l'appel d'air » induit.

Les PLU et PLUi sont également concernés par les problématiques liées aux mobilités. En effet, l'article L. 151-5 du code de l'urbanisme prévoit que le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU définit « les orientations générales concernant [...] les transports et les déplacements ». On retrouve également ces questions traitées dans des OAP thématiques, qu'elles visent directement les mobilités (OAP « Mobilités » du PLUi Grand Paris Grand Est) ou indirectement (OAP « Espace public » et « Liens métropolitains » du PLU dit bioclimatique de Paris).

Le PLUi peut même tenir lieu de PLM sous certaines conditions (alinéa 2 de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme).

[2] [Avis délibéré sur le projet de plan local de mobilité \(PLM\) à l'occasion de son élaboration Marne-la-Vallée \(77\) du 11 mai 2023](#)

[3] [Avis délibéré sur la révision du plan local de mobilité \(PLM\) de l'EPT Plaine Commune du 28 février 2024](#)

[4] [Décision délibérée portant obligation de réaliser une évaluation environnementale du projet de plan local des mobilités de Rambouillet Territoires \(78\) du 12 mai 2022](#)

[5] [Décision portant obligation de réaliser une évaluation environnementale de la révision du plan local des mobilités de Est Ensemble \(93\), après examen au cas par cas](#)

[6] [Décision portant obligation de réaliser une évaluation environnementale de la révision du plan local des mobilités de Est Ensemble \(93\), après examen au cas par cas du 15 juin 2023](#)

## La faible prise en compte des mobilités dans les projets

### Favoriser le plus possible la transition vers les transports sobres, notamment quand une offre de mobilité collective existe

La focalisation sur le système automobile (effet réseau – cohérent, maillé, sécurisé et continu, effet club – contexte accueillant, qui donne des « privilèges », effet apprentissage – règles, effet services – réparation, entretien, stations-services) a abouti à un contexte dans lequel les mobilités alternatives sont présentées comme résiduelles : on parle de circulation « générale » pour dire circulation automobile, de stationnement pour dire stationnement automobile, etc. Cela conduit également à ne présenter dans le diagnostic que les déplacements pendulaires entre le domicile et le travail, bien qu'ils ne représentent qu'un quart de l'ensemble des déplacements selon les études mobilité de l'Insee et que par définition ils concernent les seuls actifs. Ce biais transparaît dans les études d'impact des dossiers reçus par l'Autorité environnementale.

Les projets prennent le plus souvent insuffisamment en compte les déplacements non motorisés, au-delà de pétitions de principe très fréquentes, le développement des mobilités dites « douces » apparaissant comme la réponse à la saturation des axes, à la pollution de l'air, aux nuisances sonores, etc. sans que des objectifs et des moyens concrets soient déclinés pour y parvenir. Il est à noter que l'évolution des motorisations est régulièrement prise en compte dans les simulations pour montrer une amélioration de la situation avec projet alors que l'électrification du parc n'est pas imputable au projet et donc participe de la situation de référence (sans projet). Il convient en outre de rester très prudent sur les évolutions liées au changement de motorisation. Le territoire de la Métropole du Grand Paris ne comptait en 2023 et pour l'ensemble des motorisations alternatives au pétrole que 5 % de véhicules. Les projections établissent un taux de seulement 15 % en 2035.



Cheminement pour les mobilités actives réalisé par l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre (ici à Savigny-sur-Orge).

Ce biais se traduit également dans le cadre de la modélisation des circulations une fois le projet réalisé. Selon Philippe Gasser, ingénieur transports et urbaniste invité par la MRAe d'Île-de-France dans le cadre d'une réunion hebdomadaire, « le problème est que, cet outil ayant d'abord été pensé pour la voiture, il est difficilement applicable aux transports en commun [...] à la place, il faut appliquer la notion de trafic induit, qui implique une évaporation de celui-ci lorsque ses possibilités disparaissent. »

### La desserte en transports en commun et le confort d'accès aux stations

La desserte en transports en commun est souvent peu ou mal décrite dans les études d'impact. Ce défaut reflète la priorité accordée à la voiture individuelle.

En effet, l'amplitude horaire des transports en commun, leur fréquence et leur capacité d'emport sont rarement indiqués ; les modalités d'accès aux stations à pied et plus encore pour les personnes encombrées ou à mobilité réduite (poussettes, fauteuil roulant, bagages, etc.) et le confort des cheminements (largeur des trottoirs au regard des flux, abris protégeant des intempéries, sièges, etc.) sont rarement exposés dans les dossiers.

La desserte des zones d'activités commerciales par des modes alternatifs à la voiture individuelle est rarement mentionnée dans les études d'impact. Des sites sont réputés très bien desservis alors qu'ils ne bénéficient que d'une desserte routière et que la fréquence des mobilités collectives est faible, ce qui induit un désavantage pour les populations ne possédant pas de voiture individuelle.



### Mobilités actives : chaîne de déplacement, confort, continuité et sécurité des itinéraires

Les opérateurs doivent examiner les répercussions de leur projet non seulement sur les déplacements à destination et au départ de celui-ci, mais également dans un périmètre élargi. En ce qui concerne les modes de déplacement actifs, il est essentiel de situer le projet dans la « chaîne de déplacement ».

L'impact des projets sur la sécurité routière n'est que rarement évoqué. Tout projet d'aménagement urbain devrait intégrer une évaluation approfondie de l'impact sur la sécurité routière et inclure des mesures visant à réduire les risques pour tous les usagers de la route, y compris les piétons, les cyclistes et les conducteurs.

La sécurité est indissociable du sentiment de bien-être dans un contexte urbain. Favoriser une mobilité urbaine plus sûre et inclusive suppose de privilégier une approche axée sur la baisse de la vitesse et la coexistence des différentes formes de déplacement, plutôt que des modalités de spécialisation des espaces.

La prise en compte par le maître d'ouvrage des cheminements destinés aux piétons est souvent faible dans le plan masse. Par exemple, certaines formes de résidentialisation conduisent à des ensembles fermés supposant un détour pour les piétons. De même, l'aménagement des espaces publics pour y favoriser le jeu (marquage d'animation, mobilier, etc.) ou le séjour (bancs, abris, etc.) n'est le plus souvent pas prévu, même quand il apparaît parfois dans les plans de masse. De plus, la mise en place de zones à trafic limité ou à circulation restreinte, l'apaisement des vitesses et la réduction de la largeur des voiries ne sont que rarement envisagés, alors qu'ils participent de la mise en place d'un contexte favorable à l'utilisation des mobilités actives.

Tout comme pour les transports collectifs, les mobilités actives sont peu évoquées pour les aménagements de zones d'activité (implantations logistiques ou commerciales, artisanales, etc.) L'organisation du plan de masse et des parcelles privilégie le plus souvent une desserte et des accès (limités) principalement conçus pour l'automobile. Un maillage plus fin (avec des intervalles d'au plus 50 à 100 m) et des trajets directs (par exemple : sans devoir contourner des giratoires) sont rarement prévus à destination des modes actifs.

De manière générale, l'effort que l'on constate dans les centres urbains pour les aménagements en faveur du report modal ne se retrouve guère dans les situations périurbaines ou rurales là où, pourtant, la marge de progression des déplacements piétons et vélos est la plus importante.

Photo du haut, aménagements à Vincennes avec des espaces non artificialisés pour le stationnement des vélos et une voie partagée  
Photo du bas, aménagement d'une piste cyclable sur une ancienne départementale avenue Gabriel Péri à Montreuil, juillet 2023.

#### Exemple de recommandation :

L'Autorité environnementale recommande de fournir les conditions globales d'incitation à l'usage du vélo (stationnement, sécurisation des trajets, etc.) au niveau de la cité-jardin en les restituant dans la chaîne des déplacements quotidiens des habitants.(projet d'aménagement de la cité-jardin à Châtenay-Malabry (92) - avis du 28 février 2024)

## Le stationnement : un levier pour limiter l'impact environnemental des mobilités

Le stationnement automobile dans les logements est souvent prévu au plafond des prescriptions des documents d'urbanisme tandis que le stationnement vélo est fixé au plancher des règles applicables sans que cette quantification soit le résultat d'une stratégie de mobilité et d'objectifs de part modales. Pourtant, on sait que la limitation du stationnement automobile dissuade le recours à ce mode de transport et que la mise à disposition de places de stationnement pour les vélos, sécurisées et aisément accessibles, est une incitation à leur usage. À ce titre, l'Autorité environnementale recommande de prévoir, pour une disposition du stationnement optimisée, une moyenne de deux mètres carrés par place (dégagement inclus), d'éviter de situer ces stationnements en étage ou en sous-sol et de limiter le nombre de portes à ouvrir pour y accéder.

Le stationnement automobile est systématiquement prévu dans les espaces publics tandis que le stationnement vélo n'est précisé qu'en lien avec certains pôles générateurs de déplacement pour lesquels il est prescrit (tels les gares ou les établissements accueillant du public).

Par ailleurs, les ouvrages et aménagements destinés au stationnement automobile ont un impact environnemental important : en surface, ils sont très consommateurs d'espace (qu'ils artificialisent et imperméabilisent en tout ou partie) et ils participent à la banalisation des paysages ; en sous-sol, ils nécessitent la construction d'infrastructures en béton très consommatrices en ressources (et à fort impact en termes de bilan carbone) et dotées d'un faible potentiel de mutation. Si les parkings silos (en superstructures) démontables ou transformables constituent souvent un « moindre mal », la limitation du nombre de places de stationnement automobile, prévue dans le cadre d'une stratégie de report modale, reste la solution la plus efficace pour réduire l'impact environnemental.

### Exemple de recommandation :

*L'Autorité environnementale recommande de préciser et renforcer les engagements en faveur du vélo, notamment en augmentant le nombre d'emplacements prévus, en améliorant les conditions de leur accessibilité (en rez-de-chaussée plutôt qu'en sous-sol) et en prévoyant d'ores et déjà le stationnement de surface. (projet de ZAC Sud Chantieraines (92) – avis du 19 janvier 2023)*



Photo : espace de stationnement des vélos boulevard Morland (Paris 4e)

## La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France

Les autorités environnementales sont des collèges d'experts indépendants des maîtres d'ouvrage et des autorités décisionnaires. La loi répartit les compétences de trois types d'autorités environnementales. Pour l'Île-de-France, l'autorité environnementale rendant le plus grand nombre d'avis (environ 200 par an) est la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe). Elle rend également de nombreuses décisions sur des plans et programmes (également 200 par an), des PLU notamment.

La MRAe est composée de neuf membres : cinq sont membres de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), placée auprès du ministre chargé de la transition écologique, et quatre sont extérieurs au ministère (une architecte-urbaniste, un architecte-ingénieur, un professeur d'urbanisme et de paysage, un écologue). Ils sont épaulés par deux assistantes et seize agents de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) placés sous l'autorité du président de la MRAe.

Les décisions et les avis de l'Autorité environnementale sont pour l'essentiel rendus deux mois après le dépôt du dossier (trois mois pour les avis sur les plans et programmes). Débattus et délibérés entre les membres tous les mercredis, ils sont mis en ligne dans les heures qui suivent leur adoption et transmis au demandeur et aux autorités décisionnaires ainsi qu'au maire de la commune lorsqu'il n'est pas le demandeur.

Les avis et décisions de la MRAe sont consultables via le lien suivant : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/ile-de-france-r20.html>

Pour écrire à l'Autorité environnementale, l'adresse est : [mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr)

crédit photos : MRAe IdF

**MRAe**

Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE