



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 25 mai 2022

Délibération n° 20220525-071

ÉVALUATION DU PDUIF ET MISE EN RÉVISION EN VUE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE- FRANCE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36, ainsi que ses articles L.1214-1 à L.1214-38, R.1214-1 à R.1214-3 et R.1214-7 à R.1214-12 relatifs aux plans de mobilité ;
- VU** l'article 16 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités portant création des plans de mobilité, destinés à remplacer les plans de déplacements urbains, et revu leur contenu, et qui a rendu obligatoire l'élaboration de plans locaux de mobilité pour les EPCI franciliens hors communautés de communes ;
- VU** les articles 103 à 141 de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, comportant plusieurs mesures visant à inciter au report modal, décarboner les transports et améliorer le transport de marchandises ;
- VU** l'ordonnance n°2020-745 du 17 juin 2020 relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes applicable aux documents d'urbanisme, qui a notamment modifié le rapport de compatibilité entre les plans locaux d'urbanisme et le plan de mobilité d'Île-de-France ;
- VU** la délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 du Conseil régional d'Île-de-France ayant approuvé le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;
- VU** la délibération n° 2017/612 du 3 octobre 2017 ayant validé la feuille de route 2017-2020 du PDUIF ;
- VU** la délibération n° CR 2021-067 du 17 novembre 2021 du Conseil régional d'Île-de-France engageant la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et l'élaboration du SDRIF-E ;
- VU** le rapport n° 20220525-071 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

CONSIDÉRANT que le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014 avait pour horizon l'année 2020, dont Île-de-France Mobilités a engagé l'évaluation en 2019 conformément à l'obligation réglementaire de l'évaluer au bout de cinq ans et de décider, le cas échéant, de sa révision, se traduisant par l'élaboration d'un nouveau plan de mobilité d'Île-de-France, dénommé ci-après « plan des

mobilités en Île-de-France ».

Cette évaluation a mis en exergue la nécessité de revoir les objectifs de mobilité et le contenu des actions au regard des évolutions du contexte démographique et économique, technologique et réglementaire. En effet, le premier objectif du plan des mobilités en Île-de-France est d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ;

CONSIDÉRANT que les enjeux environnementaux et de santé liés à la mobilité restent extrêmement prégnants en Île-de-France, qu'il s'agisse des émissions de gaz à effet de serre, des émissions de polluants, des nuisances sonores ou de la sécurité routière.

En effet, l'accélération du changement climatique, mise en exergue dans les travaux du GIEC, confirme l'urgence à agir dès maintenant pour réduire très fortement les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale conformément à l'Accord de Paris dans le cadre de la COP 21. Dans ce cadre, la France a pris sa part en déclinant les objectifs du Pacte vert européen dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), qui fixe notamment une réduction de 25 % des émissions du transport en 2030 par rapport à 2020 et un objectif « ZEN », zéro émission nette, de gaz à effet de serre à horizon 2050.

Par ailleurs, la qualité de l'air est un enjeu majeur en Île-de-France, les niveaux de concentrations de polluants étant encore bien souvent trop élevés et la part de la population soumise à des dépassements trop importante. A cet égard, l'Etat français a été condamné par la Cour de justice de l'Union européenne d'une part et par le Conseil d'Etat d'autre part, pour ne pas avoir pris les mesures adaptées pour ramener les concentrations de polluants en dessous des seuils réglementaires dans plusieurs agglomérations françaises, dont la Métropole du Grand Paris. En conséquence, l'Etat a décidé de mettre en révision le Plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France.

Enfin, plus d'un million de Franciliens sont encore exposés à des niveaux de bruit routier dépassant les valeurs limites réglementaires en journée, et plus de 330 000 Franciliens la nuit. Par ailleurs, le bilan en termes de sécurité routière en Île-de-France reste mitigé, puisqu'on a dénombré 3 420 tués et plus de 49 000 blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France entre 2010 et 2020, la situation des usagers les plus vulnérables ne s'étant pas améliorée sur la décennie ;

CONSIDÉRANT que l'étalement urbain est encore trop important en Île-de-France même si les efforts déployés par la Région Île-de-France depuis 2016 pour renaturer et végétaliser le cadre de vie des Franciliens a permis de réduire l'artificialisation nette annuelle.

Par ailleurs, il existe un lien fort entre l'aménagement du territoire régional, l'organisation de la ville et de l'espace public d'une part, et les pratiques de mobilité d'autre part. Ainsi, la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France a été engagée avec l'élaboration d'un SDRIF-E plaçant les enjeux environnementaux au cœur du nouveau projet spatial régional, pour faire de l'Île-de-France une région ZEN (zéro émission nette), ZAN (zéro artificialisation nette) et circulaire (zéro ressource nette) ;

CONSIDÉRANT que les enjeux de mobilité sont particulièrement importants pour le développement économique et le rayonnement national et international de l'Île-de-France, région de plus de 12 millions d'habitants.

De plus, la mobilité constitue une préoccupation majeure des Franciliens, en ce qu'elle influe sur leur qualité de vie compte-tenu du temps passé à se déplacer quotidiennement, et constitue une part non négligeable de leur budget.

La mobilité est un droit pour tous, et le plan des mobilités doit viser à assurer ce droit dans tous les territoires de la région et pour tous les Franciliens y compris ceux qui sont en situation de mobilité réduite ou de handicap ;

CONSIDÉRANT que la crise sanitaire a modifié de façon durable les pratiques de mobilité, avec en particulier l'essor du télétravail ;

CONSIDÉRANT que l'évolution des technologies et l'innovation ont fait et feront émerger des nouvelles offres de mobilité privées ou publiques pour faire face aux enjeux précédemment cités ;

CONSIDÉRANT que la logistique est une activité indispensable à la vie économique de l'Île-de-France et à la satisfaction des besoins de consommation de ses habitants, mais que le transport de marchandises et les livraisons en ville, assurés à 90 % par la route, sont aussi sources d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution, de bruit et de congestion routière, et que, par conséquent, une circulation des marchandises décarbonée, fluide, et efficace doit être encouragée ;

CONSIDÉRANT les plans d'actions ambitieux mis en place par Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France pour développer les transports collectifs, le vélo et plus généralement les alternatives à la voiture utilisée individuellement, et pour inciter à l'utilisation des véhicules plus propres.

De leur côté, les collectivités locales ont également mis en œuvre des actions en faveur d'une mobilité plus durable, il s'agit d'en renforcer la dynamique et de mieux les coordonner pour accélérer le changement des pratiques de mobilité. Il s'agit également de tirer parti de l'opportunité fournie par l'évolution du schéma intercommunal : l'ensemble du territoire de l'Île-de-France est désormais couvert par des EPCI qui ont l'obligation ou la possibilité d'établir des plans locaux de mobilité qui viennent préciser le plan des mobilités en Île-de-France à l'échelle locale ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : prend acte de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 ;

ARTICLE 2 : décide la mise en révision du PDUIF en vue de l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France 2030, selon les éléments de cadrage présentés en annexe.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE