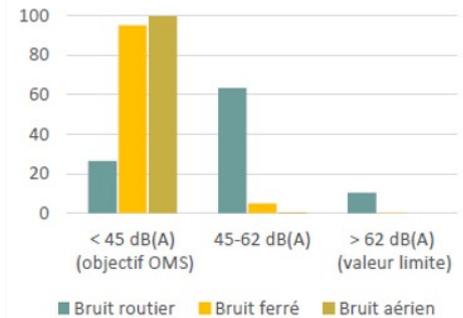
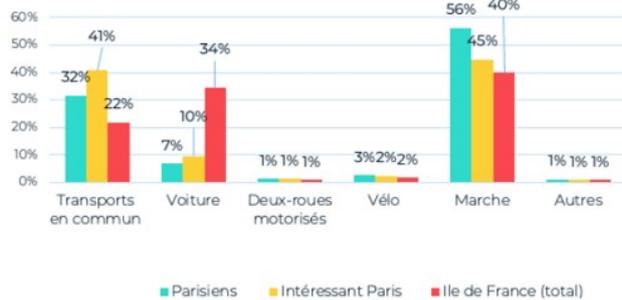




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de plan local de mobilité (PLM)
de Paris (75)**

**N°MRAe APPIF-2025-020
du 15/01/2025**



	Situation de référence	Horizon court terme	Scénario PLM Paris
	2020	2026	2030
	310 000 déplacements quotidiens*	x2 +300 000	x3 +620 000
	648 veh.km/h**	500 à 520 veh.km/h**	385 à 430 veh.km/h**
	19 % des veh.km/h***	24% des veh.km/h	28% à 34% des veh.km/h

Aide à la lecture

En 2030, le PLM vise un triplement du nombre de déplacements réalisés à vélo, ce qui correspond à 620 000 déplacements supplémentaires réalisés à vélo.

En 2030, le trafic routier dans Paris intramuros pourrait être réduit entre 385 et 430 veh.km/h selon l'évolution du taux de remplissage des véhicules et le report modal engagé pour les flux logistiques.

Les flux de PL et VUL pourraient représenter environ 30% du trafic routier dans Paris intramuros en 2030.

© DVD - Apur

* Source : EGT2020 - Île-de-France Mobilités - OMNIL - DRIEAT

** Veh.km/h entre 7h et 21h ramenés au km d'axe orienté dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté - Moyenne des mois de janvier, février, juin, juillet, août, septembre et octobre 2020 - Source : Bilan des déplacements en 2020 à Paris - Observatoire parisien des mobilités

*** Veh.km/h entre 7h et 21h ramenés au km d'axe orienté dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté - Moyenne des mois de janvier, février, juin, juillet, août, septembre et octobre 2020 - Source : Ville de Paris - Composition du trafic Paris intra-muros et Maréchaux - Enquête réalisée du 15 au 17 novembre 2022 entre 7h et 21h

En haut à gauche : parts modales des déplacements des Parisiens, des déplacements intéressant Paris et des déplacements à l'échelle de l'Île-de-France

En haut à droite : part de la population parisienne exposée à un bruit excessif - valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé à gauche

Scénario retenu : situation en 2020, évolution souhaitée à l'horizon 2026 et à l'horizon 2030

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de plan local de mobilité (PLM) de Paris (75) et sur son rapport environnemental, daté du 3 octobre 2024, qui rend compte de son évaluation environnementale.

Le PLM vise à poursuivre et accélérer les dynamiques de mobilité que connaît le territoire parisien depuis plusieurs années, suite à des politiques très volontaristes de réduction de l'usage de la voiture et de la place qui lui est attribuée dans l'espace public, de développement des modes actifs de déplacement (marche et vélo), de diminution du trafic routier associée à une amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement sonore, etc. Il s'inscrit dans un « écosystème » de politiques publiques locales et de documents stratégiques qui interviennent dans le champ des mobilités et qu'il a vocation à fédérer.

Faisant l'analyse qu'il ne peut avoir d'influence que sur les déplacements intéressant Paris, qu'ils soient internes à la ville, ou en lien avec la petite et la grande couronne, et que son action est plus efficace sur ceux qui sont inférieurs à dix kilomètres dès lors qu'ils sont dans le domaine de pertinence des déplacements à vélo, il établit un diagnostic précis sur ce segment et concentre les actions sur le développement du vélo, pour lequel la marge de progression est encore importante.

Il est construit autour de quatre enjeux principaux, autour desquels s'articulent 18 objectifs stratégiques déclinés en 63 mesures :

- « des mobilités décarbonées ;
- une mobilité plus sobre ;
- une ville inclusive et accessible à toutes et à tous ;
- une ville où la santé des habitants et des visiteurs est préservée ».

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent :

- la santé humaine et ses liens avec la mobilité en termes de nuisances (qualité de l'air, bruit) ;
- la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la qualité des espaces publics, les milieux naturels et le cadre de vie.

Le diagnostic présenté est la synthèse de références bibliographiques sourcées. Le scénario sur lequel se fonde la stratégie aurait sans doute dû être réévalué à la lumière des évolutions constatées en 2023, nettement plus rapides qu'escomptées. Les mesures prévues par le programme d'actions ne sont pour la plupart pas territorialisées, ce qui ne permet pas d'apprécier finement les effets du plan local de mobilité sur l'environnement et la santé humaine à l'échelle de chacun des quartiers, alors que l'objectif est précisément d'améliorer en priorité la santé des populations les plus vulnérables.

Document intégrateur de plusieurs politiques et stratégies, le plan gagnerait à présenter pour chaque action des objectifs quantifiés et territorialisés permettant d'en évaluer la portée prescriptive et les effets aux deux horizons 2026 et 2030, en décrivant concrètement leurs modalités de mise en œuvre. Il est par ailleurs attendu une présentation de solutions de substitution raisonnables répondant aux objectifs retenus, au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine. L'évaluation des effets propres du plan et des politiques de la collectivité et ceux des politiques à conduire sur les plans régional ou national devrait être retracée clairement dans le rapport environnemental pour mettre en évidence pour chaque thématique la contribution spécifique du plan local de mobilité.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles précède l'avis détaillé.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet de plan local de mobilité.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet de plan local de mobilité de Paris.....	7
1.2. Le territoire parisien et ses mobilités.....	8
1.3. Modalités d'association du public en amont du projet de plan local de mobilité.....	10
1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	11
2. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.1. Le dossier du projet de plan local de mobilité (PLM).....	11
2.2. L'analyse des incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine.....	15
2.3. Articulation avec les documents de planification existants.....	16
2.4. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	18
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	19
3.1. Santé humaine et mobilités.....	19
3.2. Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre.....	24
3.3. Qualité des espaces publics, milieux naturels et cadre de vie.....	25
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	25
ANNEXE.....	27
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	28

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 ces directives un avis de l'autorité environnementale² vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la Ville de Paris (75) pour rendre un avis sur son projet de plan local de mobilité (PLM) et sur son rapport environnemental daté du 3 octobre 2024.

Relevant a priori d'un examen au cas par cas en application des dispositions de l'[article R.122-17 du code de l'environnement](#), le projet de plan local de mobilité a fait l'objet d'une évaluation environnementale et d'une saisine, pour avis, de la MRAe d'Île-de-France, à l'initiative de la Ville de Paris.

Cette saisine étant conforme à l'[article R. 122-17 IV du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 25 octobre 2024. Conformément au premier alinéa du IV de l'[article R. 122-21 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions de l'[article R. 122-21 II du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 3 décembre 2024. Sa réponse du 18 décembre 2024 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 15 janvier 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plan local de mobilité (PLM) de Paris.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sylvie BANOUN, 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.

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).

2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement).

Il est rappelé que pour tous les plans ou programmes soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou programme. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou programme et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son plan ou programme. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'adopter ou non le plan ou programme.

Sigles utilisés

EGT	Enquête globale transport
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EPT	Établissement public territorial
ERC	Séquence « éviter, réduire, compenser »
GES	Gaz à effet de serre
IdFM	Île-de-France Mobilités
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
Lden	Niveau de bruit moyen pondéré sur 24 h en corrigeant le bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.
Ln	Niveau de bruit moyen pendant la nuit (de 22 h à 6 h).
Lom	Loi d'orientation des mobilités
MRAe	Mission régionale d'autorité environnementale
Mos	Mode d'occupation du sol
NO₂	Dioxyde d'azote
NO_x	Oxydes d'azote
OMS	Organisation mondiale de la santé
ORS	Observatoire régional de santé d'Île-de-France
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PDMIF	Plan de mobilité de la région Île-de-France
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PLM	Plan local de mobilité
PLU	Plan local d'urbanisme
PM_{2,5}	Particules de diamètre inférieur à 2,5 µm
PM₁₀	Particules de diamètre inférieur à 10 µm
PPSE	Plan parisien santé environnement
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
Srcae	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
ZFE-m	Zone à faibles émissions métropolitaine

Avis détaillé

1. Présentation du projet de plan local de mobilité

1.1. Contexte et présentation du projet de plan local de mobilité de Paris

■ Contexte

Les plans de mobilité sont des documents régis par les articles L.1214-1 à L.1214-38 du code des transports, qui se substituent aux plans de déplacements urbains³. Ils fixent des objectifs et encadrent la mobilité des personnes et des biens à l'échelle d'un territoire. En Île-de-France, la loi prévoit que l'organisation des mobilités intervient sur le plan régional et est déclinée et précisée sur le plan local (syndicats mixtes, intercommunalités et en l'espèce la Ville de Paris⁴).

Le plan de mobilité de la région Île-de-France (PDMIF), pour la période 2020-2030, a été arrêté par le conseil régional le 27 mars 2024, en vue d'une approbation envisagée en 2025 pour se substituer aux plans de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), portant sur la période 2010-2020, en vigueur depuis 2014. Élaboré par Île-de-France Mobilités (IdFM), il a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale⁵ en novembre 2024.

■ Le projet de plan local de mobilité (PLM) de Paris

Le processus d'élaboration du PLM de Paris a été engagé par délibération du conseil de Paris le 8 juin 2023, le projet ayant été arrêté le 8 février 2024.

Le PLM s'inscrit dans la continuité des politiques volontaristes conduites par la municipalité en matière de mobilité et vise à les accélérer ou les accentuer en se fixant deux horizons, le court terme (2026) et le moyen terme (2030), calé sur le PDMIF. inscrit au sein de l'« écosystème » des nombreux plans et stratégies portés par la Ville de Paris et la Région, il a vocation à les fédérer : plan vélo 2021-2026, plan piéton 2023-2030, stratégie logistique urbaine 2022-2026, code de la rue, stratégie de la réforme du stationnement, plan parisien santé environnement (PPSE), etc. L'articulation avec le PDMIF, analysée, n'est pas déclinée précisément, ce qui devrait être complété.

Le projet de PLM s'articule autour de quatre enjeux identifiés comme prioritaires :

- « des mobilités décarbonées ;
- une mobilité plus sobre ;
- une ville inclusive et accessible à toutes et à tous ;
- une ville où la santé des habitants et des visiteurs est préservée. »

Les enjeux sont déclinés en 18 objectifs stratégiques (et 18 fiches-actions correspondantes) et de 63 mesures.

■ La soumission à évaluation environnementale

A priori le plan local de mobilité de Paris relève d'un examen au cas par cas en application des dispositions de [l'article R. 122-17 du code de l'environnement](#). La Ville de Paris a toutefois fait le choix de réaliser une évaluation environnementale du projet de PLM, et de saisir l'Autorité environnementale pour avis.

3 En application de la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019

4 La loi d'orientation des mobilités a rendu obligatoire en Île-de-France l'élaboration de plans locaux de mobilité (PLM) à compter de janvier 2021 pour la Ville de Paris et les EPCI, à l'exception des communautés de communes.

5 [Avis n° MRAe APPIF-2024-133 du 27/11/2024 sur le projet de plan des mobilités de la région d'Île-de-France.](#)

1.2. Le territoire parisien et ses mobilités

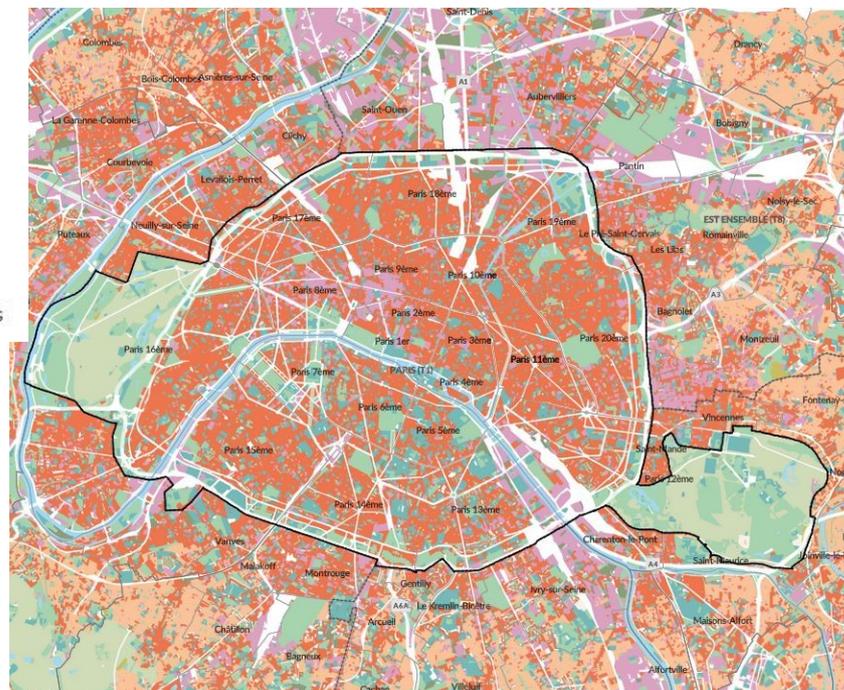
■ Le territoire de Paris

Depuis le 1^{er} janvier 2019⁶, la Ville de Paris est à la fois une commune et un département. Le territoire (environ 105,4 km²), accueille 2 133 111 habitants et environ 1,9 millions emplois (Insee⁷ 2021). Avec onze établissements publics territoriaux, Paris constitue la Métropole du Grand Paris (MGP), créée le 1^{er} janvier 2016⁸, qui comprend 130 communes. Il concentre un tiers des emplois franciliens (diagnostic, p. 13), notamment ceux des cadres, et présente une attractivité qui lui vaut une présence réelle de 3,6 millions d'équivalents temps plein qui viennent y travailler, mais aussi consommer ou flâner⁹.

Presque entièrement urbanisé, à l'exception des bois de Boulogne et de Vincennes, et artificialisé à hauteur de 90 % de sa surface (Mos¹⁰ 2021), le territoire parisien présente une forte densité bâtie, ainsi qu'une importante densité humaine. Il est de ce fait particulièrement exposé aux conséquences du changement climatique, notamment l'augmentation des températures et de la durée des épisodes de canicule, comme aux phénomènes de ruissellement consécutifs à des pluies torrentielles. Par ailleurs, concentrant des infrastructures de transport (routières et ferroviaires¹¹) et situé à proximité d'un trafic aérien important (108 millions de passagers en 2019), le territoire est particulièrement affecté par une pollution de l'air et un bruit élevés, qui justifient des politiques restrictives de l'automobile individuelle.



Figure 1: Carte du mode d'occupation des sols (Mos) 2021 (source : Institut Paris Région)



- 6 La Ville de Paris a été créée par fusion de la commune et du département de Paris par l'article 1^{er} de la loi n°2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain, dont les dispositions ont été codifiées aux articles L. 2512-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.
- 7 Institut national de la statistique et des études économiques.
- 8 Suite à l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite loi Maptam) en 2014 et de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite NOTRe) en 2015.
- 9 Lévy, J., Coldefy, J., Piantoni, S., & François, J. (2023, May 27). Who Lives Where? Counting, Locating, and Observing France's Real Inhabitants. <https://doi.org/10.31235/osf.io/mbhz>
- 10 Inventaire numérique du mode d'occupation du sol de l'Île-de-France.
- 11 211 millions de voyageurs par an pour la seule gare du Nord

La segmentation est-ouest y est marquée, tant en termes de revenus et de catégories socio-professionnelles des habitants, que de destinations du bâti (logements/emplois) et de fonctions urbaines. Après une stagnation et une croissance modérée jusqu'en 2010, une baisse de la population parisienne a été observée à un rythme moyen de 12 400 habitants perdus par an entre 2014 et 2020 (diagnostic, p. 15) ; en 2021, la ville retrouve le nombre d'habitants qu'elle comptait en 1999. Plusieurs facteurs y contribuent, notamment un solde migratoire négatif et la diminution de la taille moyenne des ménages.

■ Les mobilités à Paris

Accueillant quotidiennement plus d'un million d'actifs qui n'y résident pas (60 % des emplois sont occupés par des actifs non résidents), 269 000 élèves et étudiants ainsi que 80 000 touristes, le territoire parisien concentre les flux régionaux de déplacements de personnes et de marchandises. D'après l'enquête globale transport (EGT) réalisée en 2020, sur les 41,5 millions de déplacements franciliens de personnes quotidiens, 12,6 millions de déplacements intéressent le territoire parisien (soit 30 % environ des déplacements, pour environ 0,9 % de la surface) : 8,45 millions dans Paris, 3 millions entre Paris et la petite couronne (PC), 1,19 millions entre Paris et la grande couronne (GC). L'organisation radiale du réseau régional de transports, notamment de transports en commun, les accentue. Les flux logistiques ne sont pas en reste : plus d'un million de mouvements de livraison hebdomadaires, dont 90 % par voie routière (diagnostic, p. 27), les colis représentant 18 % du trafic parisien.

Les parts modales des déplacements intéressant Paris (les déplacements internes à Paris en représentant 67 %) sont spécifiques (source EGT 2020), y compris par rapport à la région.

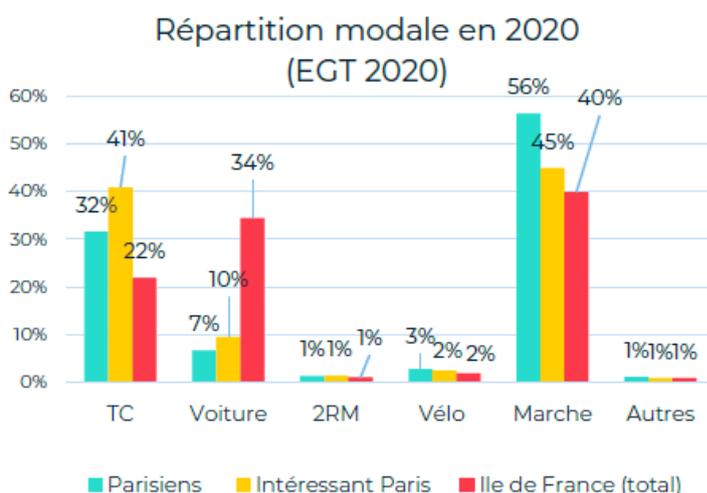


Figure 2: Parts modales des déplacements intra muros, intéressant Paris et franciliens - source : partie 1 diagnostic, p. 11

à noter que la part de la marche (de l'ordre de 25 % à l'échelle nationale), est très élevée dans la région, notamment en lien avec Paris, et que celle des transports en commun est significativement plus élevée dans les déplacements intéressant Paris qu'au plan régional.

Celle de la marche est exceptionnelle, même pour des villes européennes, et celle des transports en commun (et par conséquent en inversé, celle de la voiture individuelle) reflètent des politiques d'incitation à l'usage des transports en commun et de désincitation à l'usage de la voiture individuelle. L'EGT 2020 ne met pas en évidence la très forte croissance de la part modale du vélo, détaillée ci-dessous pour la période plus récente, notamment pour le segment des déplacements de moins de dix kilomètres. L'excellente desserte en transports en commun (diagnostic, p. 24) : réseau de métro très dense, 65 lignes de bus (1 400 points d'arrêt) et cinq « traverses » - lignes de bus



Figure 3 : Carte du réseau cyclable structurant (source : bilan des déplacements en 2023 à Paris, Observatoire parisien des mobilités)

de proximité à faible capacité et fréquence régulière, tramway (134,6 millions de voyageurs en 2023) qui assure une liaison en rocade de presque 30 km (il manque un tronçon entre la porte Dauphine et le pont du Garigliano – 3,6 km) et le RER utilisé intra muros comme un transport de proximité.

La Ville de Paris conduit depuis plusieurs années des politiques de développement des modes actifs et de rééquilibrage de l'espace public en leur faveur – entre 2020 et 2022 : 126 « rues aux écoles », desservant 230 établissements scolaires, 1,9 ha de trottoirs supplémentaires, un linéaire d'itinéraires cyclables passé de 293 km en 2004 à 1 507 km en 2023 (Bilan des déplacements en 2023 à Paris, p. 18). Dans le même temps, le nombre de places de stationnement automobile sur l'espace public a été réduit¹² et le linéaire d'aires piétonnes augmenté¹³. Mais la circulation routière continue d'occuper la majorité des espaces publics, alors qu'elle ne représente que 11 % des déplacements et qu'elle continue de décroître. En 20 ans, entre 2002¹⁴ et 2023, appréciée en véhicules.kilomètres par heure, la circulation routière dans Paris hors boulevard périphérique a décliné de 50,7 % et baissé de 18,7 % sur le boulevard périphérique (diagnostic, p. 3). Cette diminution de la circulation routière s'est accompagnée d'une amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement sonore parisiens, qui restent toutefois des enjeux sanitaires majeurs pour le territoire.

Ces changements des mobilités parisiennes (avec une part d'autopartage¹⁵, de vélo en libre service¹⁶ et de transports publics particuliers de personnes¹⁷), dont la dynamique a été accélérée par la crise sanitaire en 2020, s'observent sur les parts modales des déplacements à Paris postérieures à l'EGT 2020. D'après l'enquête mobilité réalisée par l'Institut Paris Région (IPR) en 2023, l'usage du vélo et des transports en commun a continué d'augmenter, au détriment de celui de la voiture et de la marche (cf figure 4). Pour l'ensemble des déplacements intéressant Paris, la part modale des transports en commun atteint 47 %, celle de la marche 32 % (et jusque 53 % pour les déplacements internes à Paris), et celle du vélo 11 % (14 % pour les liaisons entre Paris et la petite couronne – PC). Cette enquête met également en avant la différenciation de la hiérarchie des modes de déplacements en fonction du lieu de résidence des Franciliens se déplaçant à Paris (Paris, petite couronne - PC ou grande couronne - GC).



Figure 4: Parts modales des déplacements des Franciliens en lien avec Paris en 2023 (source : bilan des déplacements en 2023 à Paris, Observatoire parisien des mobilités)

1.3. Modalités d'association du public en amont du projet de plan local de mobilité

Le dossier mentionne la tenue d'une réunion en phase d'élaboration du PLM, le 11 juillet 2023, à laquelle les acteurs institutionnels listés à l'article L. 1214-31 du code des transports étaient conviés (rapport environnemental, p. 180). Il est également fait état d'un courrier invitant 45 territoires limitrophes à Paris à contribuer sur

12 Passant de 134 213 en 2017 à 122 557 en 2023 (Bilan des déplacements en 2023 à Paris, p. 5).

13 Passé de 87,2 km en 2022 à 89,5 km en 2023 (Bilan des déplacements en 2023 à Paris, p. 5).

14 1 187 en 2002, 546 en 2023.

15 2 800 véhicules légers et 300 utilitaires

16 13,8 millions de locations en 2023 pour les vélos en libre-service sans station et 44,7 pour les Vélib

17 200 000 déplacements par jour

le projet de PLM. Aucun élément n'est avancé cependant quant à la prise en compte des potentiels retours et contributions des acteurs sollicités. De plus, le public ne semble pas avoir été associé à l'élaboration du PLM.

(1) L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter les contributions des acteurs sollicités et leurs modalités de prise en compte ;
- préciser les modalités éventuelles d'association du public, la prise en compte des retours, ou le cas échéant, le calendrier de consultation prévu.

1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- la santé humaine et ses liens avec la mobilité en termes de nuisances (qualité de l'air, bruit) ;
- la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la qualité des espaces publics, les milieux naturels et le cadre de vie.

2. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Le dossier du projet de PLM de Paris transmis est composé de quatre documents : un diagnostic, la synthèse du projet de PLM, le scénario prospectif à horizon 2030 et les fiches-actions.

Il comporte un rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale menée, ainsi qu'un résumé non technique de ce dernier, présenté dans un document spécifique afin d'en faciliter l'appréhension par le grand public.

2.1. Le dossier du projet de plan local de mobilité (PLM)

■ Le diagnostic

Le diagnostic présente les caractéristiques principales des mobilités parisiennes, essentiellement à partir des données de l'EGT 2020 et de celles produites par la Ville de Paris, publiées annuellement. Pourtant illustré, il ne comporte pas de carte des réseaux, des caractéristiques du territoire ou des flux, alors même qu'ils sont décrits comme spatialement orientés et présentant des disparités¹⁸, ce qui ne facilite pas la compréhension spatiale des enjeux de mobilités. Il ne comporte pas non plus d'analyse des fonctionnements et dynamiques, alors même que l'efficacité de certaines politiques y apparaît en creux¹⁹.

Même si le bilan est sans doute prématuré, il aurait été utile d'apprécier si la diminution moyenne de la vitesse de circulation (indiquée à - 4,2 km/h en moyenne) était également hétérogène en fonction des limitations de vitesse (ville à 30 km/h, ou axes à 50 km/h, zones de rencontre, etc.).

Les grands principes d'organisation des déplacements (de personnes et de marchandises) sur le territoire parisien et avec les territoires environnants, les fragilités et enjeux que présentent les réseaux existants, sont décrits de façon assez générale. La source et les flux de déplacements, ainsi que leurs conditions, selon les

18 Par exemple, le diagnostic évoque brièvement une pratique de la marche et un usage de la voiture différenciés entre les différents arrondissements de Paris (diagnostic, p. 39).

19 Ainsi (diagnostic p. 48), il est indiqué que les effets de diminution du trafic automobile sont contrastés selon que les évolutions s'accompagnent d'un aménagement de voirie visant à réduire la place de l'automobile : le trafic automobile a ainsi baissé de 53 % et 50 % sur les axes Saint-Marcel - Port-Royal - Montparnasse et Saint-Michel - Sébastopol - Strasbourg mais seulement de 6 % sur les quais rive droite en l'absence d'aménagements.

modes, ne sont pas analysés en fonction des coupures²⁰ et points durs identifiés, dont la résorption devrait faire l'objet d'un exposé et d'un suivi spécifique.

Ce caractère trop général du diagnostic est regrettable, alors même que certaines données collectées par le réseau instrumenté²¹ sont sans doute produites par l'Observatoire parisien des mobilités qui publie annuellement un bilan des déplacements à Paris.

(2) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir le diagnostic par une analyse détaillée, spatialisée et cartographiée des déplacements (de personnes et de marchandises) en fonction des caractéristiques des réseaux et des usages et de fonctionnement, pour mettre en évidence les conséquences des disparités du territoire parisien.

■ **La stratégie**

La stratégie du projet de PLM s'inscrit dans la continuité des politiques volontaristes de restriction des déplacements automobiles et de développement des mobilités actives. Il part du diagnostic que l'action du PLM peut être efficace sur les déplacements inférieurs à dix kilomètres, puisqu'ils pourraient être effectués à vélo, et que le transfert vers les transports en commun de déplacements effectués en véhicule individuel en lien avec la grande couronne relève de politiques de déplacement à une autre échelle que celle de Paris et sont de la compétence d'Île-de-France Mobilités (IDFM). Le plan se concentre donc sur le développement du vélo et affiche une ambition sur l'aménagement des voiries pour faciliter la circulation des bus qu'il conditionne implicitement à une délégation de la part d'IDFM. Dès lors il fixe des objectifs à court terme (2026) et à moyen terme (2030) en cohérence avec cette analyse et établit un scénario prospectif en conséquence (cf figure 5) :

- une augmentation du nombre de déplacements quotidiens en vélo, dans le périmètre de la MGP, avec un doublement en 2026 et un triplement en 2030 par rapport à 2020 ;
- une diminution du trafic total des véhicules motorisés (y compris à vocation logistique), passant de 658 veh.km/h²² en 2020 à 500-520 veh.km/h en 2026 (entre 11 et 14 % de baisse) et 385-430 veh.km/h en 2030 (soit entre 35 et 41 % de baisse) ;
- une augmentation consécutive de la part que représentent les flux logistiques dans le trafic routier (exprimé en veh.km/h), de 19 % en 2020 à 24 % en 2026 et 28 à 34 % en 2030.

	Situation de référence	Horizon court terme	Scénario PLM Paris
	2020	2026	2030
	2020	2026	2030
	310 000 déplacements quotidiens*	x2 +300 000	x3 +620 000
	648 veh.km/h**	500 à 520 veh.km/h**	385 à 430 veh.km/h**
	19 % des veh.km/h***	24% des veh.km/h	28% à 34% des veh.km/h

Figure 5: Grands objectifs chiffrés à horizons 2026 et 2030 que vise le PLM de Paris. (source : diagnostic, p. 3)

De façon intéressante, le principal objectif porte sur la baisse du trafic motorisé en véhicules.kilomètres, dès lors que c'est la valeur pertinente pour apprécier l'impact sanitaire du trafic motorisé - en termes d'émissions de particules et d'oxydes d'azote comme en termes de bruit, au moins pour les facteurs qui relèvent de la compétence de la Ville de Paris. (Le trafic aérien ou ferroviaire n'est en effet pas dans le champ du PLM, sauf pour la composante faible du transfert vers le rail ou la voie d'eau du trafic de marchandises intéressant Paris).

Par conséquent, le PLM vise un croisement des parts modales du vélo et des véhicules particuliers (VL) motorisés pour les déplacements intéressant Paris au sein de la MGP à l'horizon 2026, autour de 10 % chacune (elles sont respectivement de 5 % et 16 % en 2020) (scénario, p. 3). On observe que le croisement des courbes est intervenu bien avant la date anticipée de 2026 pour les déplacements internes à Paris et les déplacements

20 Le PDUIF et le PDMIF en identifient trois sur le territoire parisien : porte de Montreuil, Passerelle de Charentonneau et Bercy-Charenton.

21 210 km d'axes équipés de capteurs soit 359 km de linéaire orienté pour le réseau routier, ainsi que 111,5 km de réseau vélo instrumenté (d'après le bilan des déplacements à Paris en 2023)

22 Indicateur suivi par l'Observatoire parisien des mobilités qui correspond au nombre de véhicules par kilomètre d'axe orienté sur le réseau instrumenté dans Paris intra-muros, et pas heure entre 7h et 21h.

entre Paris et la petite couronne, probablement par suite de l'accumulation des restrictions de circulation automobile qui accompagnaient la préparation des Jeux olympiques et paralympiques Paris 2024.

En 2030, les 620 000 déplacements en vélos supplémentaires réalisés quotidiennement représenteraient dans ce scénario une part modale de 13 % des déplacements intéressant Paris au sein de la MGP. Ces objectifs, qui semblaient sans doute très ambitieux au moment de la réalisation du diagnostic, devraient pouvoir être réévalués à la hausse compte tenu des évolutions. Au moins, il serait utile que le plan indique les modalités prévues pour consolider ces évolutions et éviter un retour en arrière comparable à celui qui est intervenu pour l'utilisation des transports en commun à l'occasion de la crise sanitaire de la Covid 19.

L'atteinte des objectifs suppose :

- le report vers l'usage du vélo de 45 % des déplacements de moins de 10 km réalisés en VL et de 5 % de ceux réalisés en TC, qui est de la compétence de la Ville,
- le report vers les transports en commun d'une partie des trajets de plus de 10 km actuellement réalisés en VL, qui n'est pas de sa compétence,
- l'augmentation du taux de remplissage moyen des véhicules pour atteindre 1,3-1,4 personne/véhicule (contre 1,21 actuellement), qui n'est que partiellement de la compétence communale,
- le report modal des flux logistiques d'approvisionnement vers les transports fluvial et ferroviaire, ainsi que vers la cyclo-logistique pour les flux « *du dernier kilomètre* », qui n'est également que partiellement de la compétence communale.

Les fourchettes indiquées dans les objectifs paraissent distinguer la contribution propre du PLM (fourchette basse) et l'effet cumulé potentiel avec une politique régionale allant dans le même sens (fourchette haute).

Cet enchevêtrement des compétences, certes bien expliqué dans le document, rend indispensables les coopérations entre les différents niveaux, même pour les seuls déplacements intéressant Paris.

En outre, ses interactions avec les enjeux sanitaires, pourtant exposées d'emblée dans le document, la diminution de la circulation motorisée individuelle emportant des bénéfices sanitaires en termes de qualité de l'air et de bruit comme en termes de réduction de l'insuffisante activité physique, ne paraissent plus immédiates.

(3) L'Autorité environnementale recommande d'exposer plus clairement les éléments de stratégie qui sont du ressort du plan local de mobilité et ceux qui relèvent du plan régional de mobilité et de faire le lien entre les résultats attendus en termes de mobilité et leurs effets sanitaires et de qualité de vie pour les résidents et « habitants » temporaires de Paris.

■ Les actions

La stratégie du projet de PLM de Paris est déclinée en 18 fiches-actions, dont les objectifs poursuivis à horizon 2030 et la portée géographique d'intervention sont précisés. Elles comportent 63 mesures qui font apparaître les financeurs, le responsable, le coût estimatif et le calendrier de mise en œuvre.

La plupart des mesures prévues constituent cependant des orientations générales (« *poursuivre le travail* [...] », « *favoriser* [...] », « *encourager* [...] », etc.). Certaines mesures présentent un caractère plus opérationnel, mais se limitent à reprendre des objectifs chiffrés de plans ou stratégies existants, sans détailler leurs modalités précises (localisation, caractéristiques, moyens mobilisés)²³. En général le programme d'actions n'est pas territorialisé par la définition de zones d'intervention prioritaires tenant compte des disparités du territoire (en termes d'environnement urbain, de caractéristiques démographiques, ou d'usage des mobilités), même si les indicateurs sont souvent pertinents ; ainsi pour les rues aux enfants, l'indicateur porte sur le nombre d'établissements

23 Par exemple : création de 300 « *Rues aux enfants* » et d'une zone piétonne par arrondissement à horizon 2026 (fiche-actions n°5, mesure 2, p. 24), création de 180 km de pistes cyclables à horizon 2026 et de 30 000 places de stationnement vélo en arceaux sur l'espace public (fiche-actions n°7, mesure 1, p. 32), création de 25 périmètres de localisation dans le plan local d'urbanisme pour des stations d'avitaillement alternatif (Fiche-action n°10, mesure 2, p. 48), création de 1 000 places de livraison sanctuarisées (Fiche-actions n°13, mesure 3, p. 63).

scolaires concernés ; il pourrait aussi viser un nombre d'élèves ou une part des élèves, tous les élèves n'étant pas scolarisés dans des établissements concernés par une rue aux enfants.

Les effets attendus de la mise en œuvre des mesures ne sont pas appréciés quantitativement et leur contribution à l'atteinte des objectifs chiffrés fixés par la stratégie du PLM n'est pas explicitée par un degré (faible, moyenne, forte). Il en est de même pour la contribution aux objectifs du futur PDMIF ou du futur schéma directeur régional d'Île-de-France dit environnemental. Le rapport environnemental présente une analyse, sous forme de notation, de la contribution des actions (p. 201) et de chaque mesure (annexe D, p. 231) à trois grands objectifs portés par le PLM (« l'évolution de la logistique », « le renforcement de la pratique du vélo », « réduire le trafic »). Toutefois, cette analyse générale ne permet pas d'apprécier si le PLM contribuera à renforcer les stratégies sectorielles, par exemple dans le cadre d'un calendrier de mise à niveau des infrastructures cyclables devenues obsolètes alors qu'elles sont très fréquentées (aménagements à hauteur de trottoir par exemple sur le boulevard Magenta ou le boulevard Diderot), sécurisation des traversées piétonnes de la porte de Montreuil, calendrier de réalisation des stationnements vélos sécurisés sur voie publique à proximité des logements qui ne disposent pas de locaux vélos aménagés, calendrier des stationnements et cheminements destinés aux personnes à mobilité réduite, etc. Aucun objectif chiffré d'équipement en bornes de recharge pour véhicules électriques ne figure aux deux horizons considérés.

Certaines fiches-actions présentent une stratégie : ainsi la mesure 1 relative à la marchabilité et l'accessibilité des espaces publics : établissement d'un référentiel de largeurs minimales de cheminement piéton, recensement des trottoirs inférieurs à 1,40 m de large, audit des trottoirs inférieurs à 2 m de large en vue de leur élargissement, l'objectif étant à la fois de végétaliser, d'augmenter l'offre d'assises et de mobilier et de prévoir un espace de circulation sans obstacle d'1,80 m de large. Mais il n'est pas fixé d'objectif de résorption, en pourcentage annuel de l'action pour remédier aux trottoirs les plus étroits, etc.

De même, l'objectif tout à fait important de sécurité routière, au-delà de la baisse générale des vitesses qui est évidemment le facteur le plus important, de tendre vers la vision zéro (zéro accident de piéton mortel ou grave) est détaillé en termes d'actions, mais pas d'objectifs de réalisation. Il n'est en outre pas certain que la fiche-action aille au-delà du plan piéton sur les financements duquel elle repose. Enfin, l'observatoire de la marche, prévu par la mesure 4, ne correspond pas à l'observatoire de l'accidentalité qui serait nécessaire pour faire précisément l'analyse des points noirs et y remédier.

Compte tenu de l'existence de capacités de stationnement automobiles dans les locaux privés très excédentaires²⁴ au regard du taux de motorisation des ménages (35 %) - diagnostic p. 48, le PLM pourrait utilement prévoir un plafond de réalisation de stationnements automobiles dans les nouveaux programmes (par exemple de l'ordre de 0,3 véhicule par logement ou 70 m² de surface de bureaux) en même temps qu'un plancher pour la réalisation de stationnements vélos, en faisant porter les restrictions particulièrement dans les zones où l'utilisation de la voiture individuelle est plus élevée.

Les fiches-actions présentées ne remplissent ainsi pas complètement leur rôle de déclinaison opérationnelle de la stratégie portée par le document dont les mesures concourent à atteindre les objectifs chiffrés fixés.

Un dispositif de suivi est défini, avec une liste d'indicateurs adossés à chaque fiche-action. Mais il ne reprend pas précisément la valeur initiale de référence avec sa date et ses modalités de recueil et ne fournit pas de calendrier assorti de valeurs cibles et de mesures correctives en cas d'écart aux objectifs.

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter les fiches-actions pour en faire des outils pleinement opérationnels, avec des priorités territorialisées, un calendrier de réalisation et des objectifs en termes de proportion des points à résoudre ;
- évaluer la contribution de chaque action à la satisfaction des objectifs du plan local de mobilité à l'horizon

24 On recense 808 000 places de stationnement automobile à Paris ; 17 % sont en voirie, 83 % en ouvrage. 65 % des places sont des parkings privés (526 000 places), 18 % sont en parkings publics souterrains. Plus des deux tiers des places de stationnement automobile privées sont inoccupées – source enquête réalisée par l'Observatoire des déplacements entre 2005 et 2019 par Indigo et publiée en 2021. Le nombre de places en voirie ayant diminué mais le taux de motorisation ayant également décliné, la part du stationnement privé inoccupé a crû.

2026 et à l'horizon 2030 ;

- préciser le dispositif de suivi de chaque action, avec des indicateurs dotés de valeurs initiales datées, de valeurs cibles, d'un calendrier et de mesures correctives en cas d'écart aux objectifs.

L'essentiel des mesures prévues, en l'occurrence les plus précises, étant repris des différents plans et stratégies sectoriels existants, la plus-value du projet de PLM n'est pas documentée précisément par rapport aux politiques déjà engagées²⁵, que ce soit en termes d'analyse des mobilités parisiennes, que d'actions mises en œuvre.

2.2. L'analyse des incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine

L'évaluation des incidences qu'engendrerait la mise en œuvre du PLM est réalisée à l'aide d'une matrice multi-critères, avec un système de notation (Rapport environnemental – annexe E, p. 233-252).

Les sept enjeux principaux identifiés par l'analyse de l'état initial ont été croisés avec les mesures du programme d'actions, selon la nature de l'impact (positif ou négatif) et son intensité (de l'« absence d'impact » à « impact fort »). Le « profil environnemental » des actions, c'est-à-dire l'effet sur chacun des enjeux de l'ensemble du programme d'actions, ainsi que les incidences cumulées pour chaque action, sont présentés sous forme graphique (cf. figures 6 et 7).

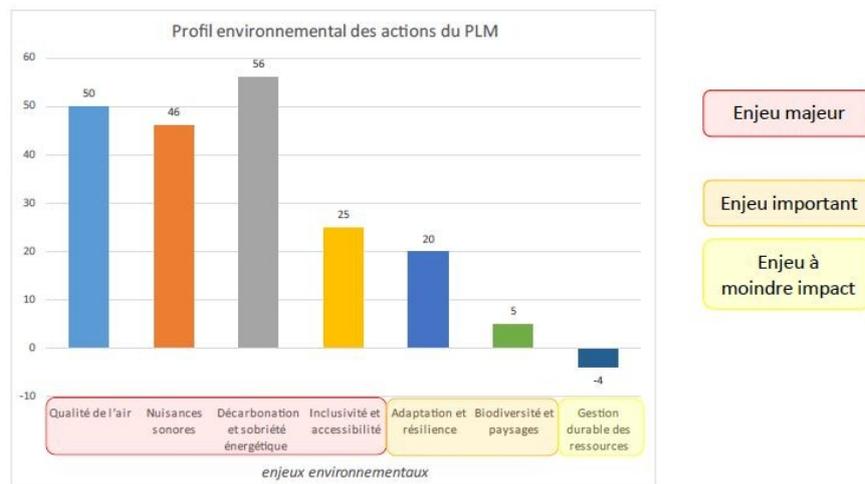


Figure 6 : Profil environnemental des actions du PLM
(source : rapport environnemental, p. 207)

Douze des 63 mesures du programme d'actions sont identifiées comme sources d'« incidences négatives potentielles » sur l'environnement ou la santé humaine (rapport environnemental, p. 215). Les points d'alerte ou de vigilance à avoir, en termes d'incidences potentielles, sont bien identifiés. Toutefois, l'évaluation des incidences est principalement qualitative et n'est pas territorialisée. L'impact négatif principal attendu est lié aux travaux d'aménagement, qui se traduisent par des chantiers dont la gestion n'est pas toujours optimisée et peut s'étaler sur des temps longs.

Vingt-deux mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) des incidences potentielles des douze mesures identifiées sont définies et présentées dans un tableau synthétique (rapport environnemental, p. 211-222).

25 « Le PLM est un plan stratégique à destination des services de la Ville et du grand public. Ce document n'a pas vocation à se substituer à l'ensemble des plans sectoriels existants qu'il recouvre, mais vise à proposer une vision politique et stratégique de la politique de mobilité à Paris servant de référence à la fois pour les services de la Ville et vis-à-vis du grand public. » (Rapport environnemental, p. 5).

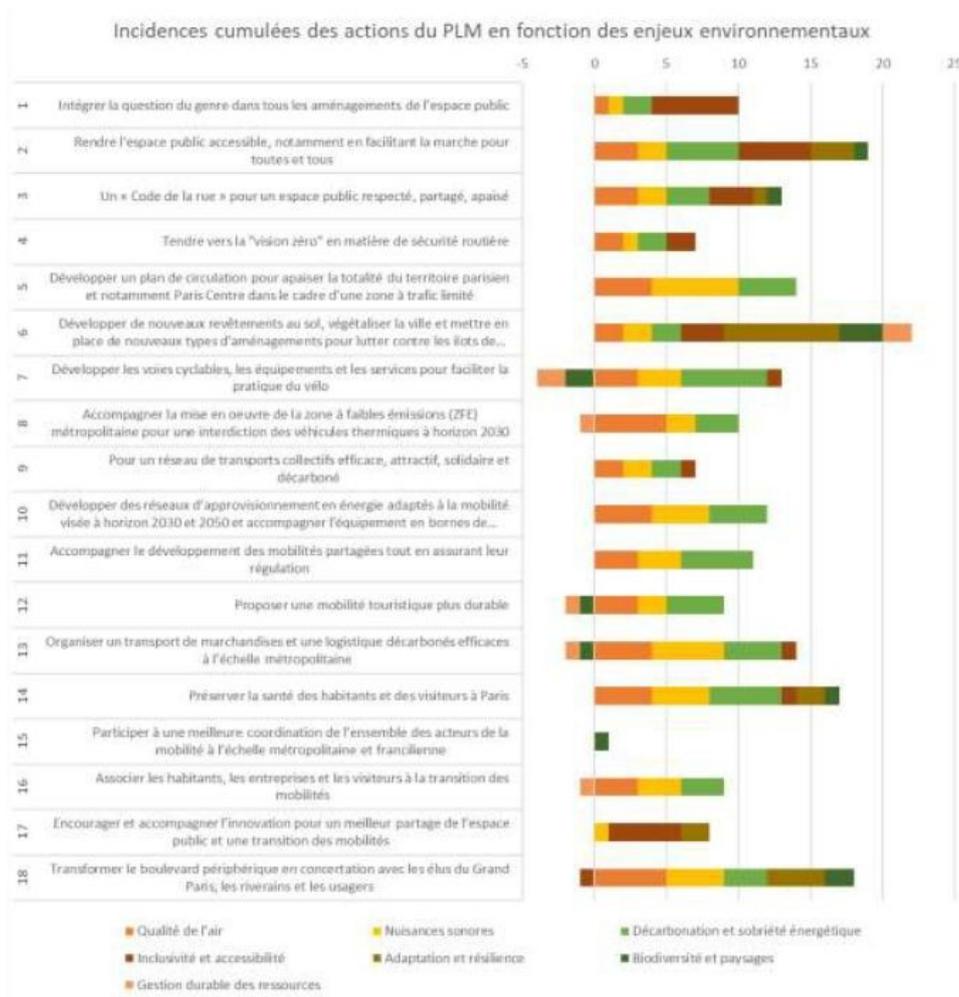


Figure 7: Effets cumulés de chaque action du PLM en fonction des enjeux environnementaux (source : rapport environnemental, p. 213)

Le dossier ne met pas directement en lien les résultats de l'analyse matricielle des incidences et ces mesures qui paraissent pour certaines de portée générale, comme la conduite des chantiers. Le programme d'actions qui en découle n'est ainsi pas suffisamment précis.

(5) L'Autorité environnementale recommande :

- d'évaluer plus finement, sur la base d'une analyse territorialisée plus approfondie de l'état initial et d'un programme d'actions plus précis, les incidences potentielles de la mise en œuvre des mesures par le PLM sur l'environnement et la santé, détaillées par secteurs ;
- de définir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, à l'échelle de ces secteurs pour garantir l'absence d'impact résiduel négatif sur l'environnement et la santé humaine.

2.3. Articulation avec les documents de planification existants

Le rapport environnemental présente les différents documents de planifications de rang supérieur, notamment leurs objectifs et actions, dont le PLM de Paris doit tenir compte (p. 21-43). Il fait également état des dispositions des documents de planification parisiens et des très nombreux plans ou stratégies ayant un lien avec les

mobilités portés par la Ville de Paris²⁶. Une partie spécifique est également dédiée (p. 44-51) à la présentation de la façon dont le programme d'actions du PLM s'articule avec les objectifs et orientations portés par :

- le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé le 19 juin 2014 ;
- le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif-E) adopté le 11 septembre 2024 et en cours d'approbation ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) d'Île-de-France approuvé le 23 novembre 2012 ;
- le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris approuvé le 13 juillet 2023 ;
- le plan climat-air-énergie (PCAET) de la Ville de Paris adopté le 20 novembre 2024 ;
- le plan local d'urbanisme (PLU) dit bioclimatique de la Ville de Paris adopté le 20 novembre 2024 ;
- le rapport environnemental présentant les orientations principales (p. 24-25) du projet de plan des mobilités de la région d'Île-de-France (PDMIF) arrêté le 27 mars 2024 et l'articulation du projet de PLM avec ses orientations.

Le rapport environnemental présente des tableaux synthétiques de correspondances entre les intitulés des axes, objectifs, mesures, prescriptions ou orientations de ces différents documents de planification et ceux de ses différentes actions sans décliner les quelques prescriptions et mesures plus précises, notamment chiffrées²⁷, que ces documents de planification contiennent. L'absence de déclinaison précise ne permet pas d'appréhender l'articulation du projet de PLM avec le volet prescriptif des différents documents de planification. Concernant le PLU qui doit décliner les mesures du PLM relevant de son champ de compétences, le rapport environnemental ne traite que des orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD), alors que le programme d'actions du PLM comporte des mesures, relevant du PLU²⁸, dont il conviendrait de préciser la déclinaison.

(6) L'Autorité environnementale recommande :

- d'explicitier la manière dont le projet de plan local de mobilité de Paris mettra en œuvre les prescriptions des différents documents de planification dont le projet de plan des mobilités de la région d'Île-de-France arrêté le 27 mars 2024 ;
- de présenter la déclinaison des mesures prévues du programme d'actions du projet de plan local des mobilités dans le plan local d'urbanisme dit bioclimatique adopté le 20 novembre 2024.

Le projet de PLM s'intègre dans un « écosystème » d'un grand nombre de plans et stratégies portés par la Ville de Paris et ayant trait avec les mobilités, dont il se veut « fédérateur » (rapport environnemental, p. 179). Le rapport environnemental et le PLM font bien référence de façon récurrente à ces documents, mais

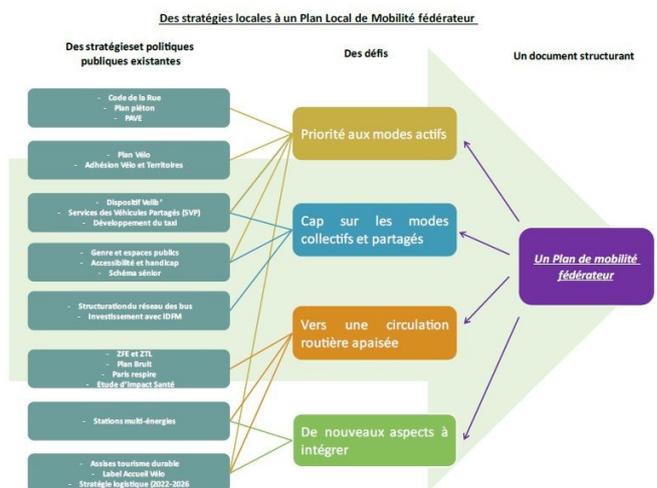


Figure 8: Schéma des différentes stratégies et politiques publiques locales que le PLM fédère (source : rapport environnemental, p.179)

26 Plan parisien santé environnement (PPSE), Stratégie résilience de Paris, Stratégie de réforme du stationnement, Stratégie parisienne Handicap, inclusion et accessibilité universelle (2022-2026), Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public (2012), Guides et référentiels genre et espace public (2021), Schéma Seniors à Paris (2022-2026), Paris, ville phare de l'inclusion et de la diversité LGBTQI+ (2017), Plan vélo 2021-2026, Stratégie globale Paris piéton, Stratégie logistique urbaine, Rapport de la mission d'Information et d'évaluation (MIE) pour l'avenir du boulevard périphérique, Code de la rue.

27 Par exemple : nombre de points de recharge électriques, « points durs » sur les lignes de transport en commun, sites logistiques à préserver, etc.

28 Par exemple, la mesure 2 de la fiche-actions n°10 prévoit de « créer 25 périmètres de localisation dans le plan local d'urbanisme sur des parcelles privées (anciennes stations-services) pour créer des stations d'avitaillement alternatif ». Le dossier ne présente pas comment cette mesure est transcrite dans le PLU ni où sont localisés ces périmètres.

aucune analyse de la manière dont le PLM vient s'articuler avec eux n'est présentée. Selon l'Autorité environnementale, bien que ces différents plans et stratégies soient adoptés à l'initiative de la Ville de Paris et n'aient pas de valeur réglementaire, le dossier devrait comporter un développement présentant de manière explicite et claire comment le projet de PLM s'articule avec les orientations et les objectifs de cet « écosystème » de documents de planification ou de programmation, dont de nombreuses mesures et objectifs chiffrés du programme d'actions sont repris.

(7) L'Autorité environnementale recommande de présenter de façon synthétique et claire l'articulation du projet de PLM, notamment celle de son programme d'actions, avec les différents documents de planification ou de programmation et stratégies existants auxquels se rattachent les enjeux relevant du PLM.

2.4. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Dans une partie dédiée (« XXIII. Solutions de substitutions raisonnables, le récit stratégique », p. 168-190), le rapport environnemental fait état du « récit stratégique » ayant abouti au projet de PLM retenu. Le cadre dans lequel il s'inscrit, en termes d'enjeux du territoire parisien et de politiques publiques portées par la Ville de Paris, est rappelé et la méthodologie avec laquelle le scénario retenu a été élaboré est présentée. La trajectoire de ce scénario a été définie par « *back casting* »²⁹, à partir d'objectifs chiffrés fixés à horizon 2030. Ses effets, en matières d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques, ont été comparés au scénario tendanciel (correspondant à celui du PCAET de Paris 2024-2030). Un autre scénario, majorant, résultant de la mise en œuvre du PLM accompagnée d'un report modal du secteur logistique et d'une augmentation du taux d'occupation moyen des véhicules individuels encore plus importants a été également défini.

Ces scénarios ne constituent pas des solutions de substitution au projet de PLM au sens du code de l'environnement. Bien que le rapport environnemental fasse état de la manière dont le PLM a été construit, aucun autre scénario ni programme d'actions alternatifs ne semblent avoir été étudiés pour répondre aux objectifs poursuivis – piétonisation générale de la ville par exemple, ou mise en place d'une zone de rencontre³⁰ à l'échelle de chacun des secteurs, ou à l'échelle de la cité.

Par ailleurs, le développement du rapport environnemental consacré à la « justification du projet de PLM au regard des enjeux environnementaux » (p. 191-198) présente une évaluation de l'effet de la mise en œuvre du plan sur différents enjeux³¹ à partir de questions évaluatives. Le dossier conclut ainsi à une bonne prise en compte de ces enjeux par le PLM, qui permet une amélioration de la situation initiale. Cette approche, intéressante, ne répond pas à la nécessité de justifier des différents choix retenus dans le projet de PLM eu égard à leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, en comparaison avec les solutions alternatives étudiées.

29 Définition d'un futur souhaité puis réflexion à rebours pour déterminer les étapes et points de passage nécessaires pour y parvenir.

30 Article R. 110-2 du code de la route, source : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000045650507 espace de voirie partagé entre tous les utilisateurs et dans lequel le piéton, prioritaire sur tous les autres modes de déplacement, circule sur la chaussée. La vitesse pratiquée ne peut dépasser 20 km/h. À titre d'illustration, la partie de la ville d'Avignon située à l'intérieur des remparts est une zone de rencontre.

31 La qualité de l'air, les nuisances sonores, les émissions de GES et consommations d'énergie, le bien-être et la santé des habitants, l'adaptation au changement climatique, la préservation du cadre naturel et des paysages, la gestion des ressources.

Synthèse des résultats		Scénario 2026			Scénario 2030		
		Déplacements intéressants Paris	Interne à Paris	Paris <-> petite couronne	Déplacements intéressants Paris	Interne à Paris	Paris <-> petite couronne et grande couronne
Situation initiale	Déplacement Vélo <10 km	311889	214 726	96 430	311889	214 726	97 163
	Déplacement voiture <10km	740 633	312 265	428 368			
	Déplacement voiture et 2RM <10km				964 998	451 863	513 135
	Nombre déplacement TC <10km				3 667 428	2 217 856	1 449 571
Paramètres utilisés pour les hypothèses	% des déplacements voiture vers le vélo	40%	50%	33%			
	Soit nombre de déplacements voiture <10km reportés sur le vélo	-297 878	-156 133	-141 746			
	% des déplacements voiture et 2RM vers le vélo				45%	54%	37%
	Soit nombre de déplacements voiture et 2RM <10km reportés sur le vélo				-433 267	-243 406	-189 861
	% des déplacements TC vers le vélo				5%	5%	5%
	Nombre déplacement TC <10km reportés sur le vélo				-183 371	-110 893	-72 479
Total	Evolution des déplacements en vélo	multiplier par 2	multiplier par 1,7	multiplier par 2,5	Multiplier par 3	Multiplier par 2,7	Multiplier par 3,7
	Part modale	10%	12%	8%	13%	19%	9%
	Baisse du trafic global par rapport à 2015	-38%			-47%		
	Avec covoiturage et report modal de la logistique			-47% à -53%			

Figure 9: Présentation des scénarios - source : EE p. 185

(8) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables au projet de PLM élaboré, notamment en termes de scénario et d'actions, et de justifier les choix retenus au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

Le plan local de mobilité (PLM) doit satisfaire les besoins de mobilité des personnes et des biens en préservant l'environnement, la santé humaine et la qualité du cadre de vie. Les objectifs des actions portées apparaissent vertueux : baisse des émissions de GES et de polluants atmosphériques, amélioration de la qualité de l'air, réduction de la consommation d'énergie, diminution des nuisances sonores. Toutefois, comme évoqué précédemment (partie 2.2.), l'analyse des incidences du projet de PLM sur les différentes thématiques environnementales est insuffisamment approfondie et elle n'est pas territorialisée, ce qui résulte d'un programme d'actions dont les mesures ne sont, à l'exception de celles qui portent sur le boulevard périphérique, pas localisées, ce qui ne permet pas d'apprécier correctement leurs effets sur l'environnement et la santé humaine.

3.1. Santé humaine et mobilités

La mobilité est, selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), un « déterminant de santé » des individus et des populations :

- les transports routiers sont associés à des nuisances (bruit, qualité de l'air dégradée, accidentalité) susceptibles d'affecter durablement la santé et le bien-être : risque de maladies cardio-vasculaires (air et bruit) et respiratoires (air), asthme (air), irritations oculaires (air), perturbations du sommeil (bruit), retard des apprentissages chez les enfants (bruit) ;
- au contraire, la marche et le vélo participent à l'amélioration de la condition physique et du bien-être et contribuent au développement des capacités et à l'autonomie³² des individus, notamment dans un contexte de grande précarité sociale³³;

32 En sociologie « capacitation » par référence à « empowerment ».

- les transports en commun jouent un rôle essentiel vis-à-vis de l'accessibilité aux emplois, aux lieux de formation, aux services, aux loisirs et aux contacts sociaux mais des temps de transport excessifs ou des conditions de transport dégradées (transports saturés) nuisent à la santé : fatigue et qualité du sommeil dégradée, stress et anxiété...³⁴

■ Qualité de l'air

Les habitants et usagers de Paris sont exposés à de fortes nuisances liées aux mobilités affectant leur qualité de vie, en particulier les pollutions atmosphériques liées au trafic routier. Les infrastructures routières supportant un important trafic, notamment le boulevard périphérique, sont sources d'émission de polluants atmosphériques : dioxyde d'azote (NO₂) et particules fines (PM_{2,5}³⁵ et PM₁₀³⁶) notamment.

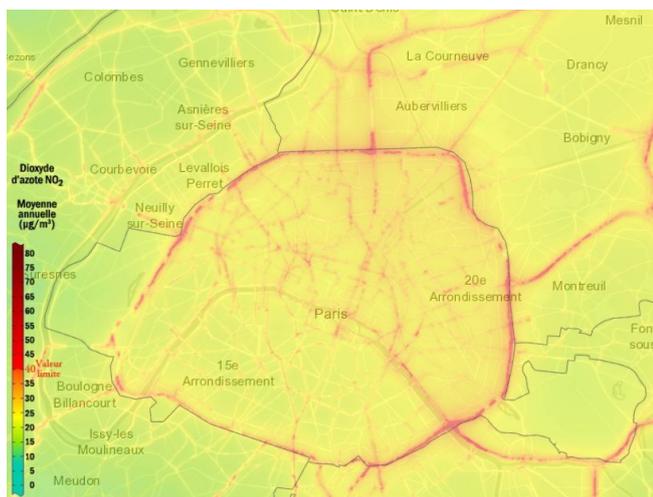


Figure 10: Carte de la concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote à Paris (source : Airparif, 2023)

L'OMS définit des niveaux au-dessus desquels sont documentés des effets néfastes pour la santé (2021) et qui constituent la référence en matière de santé humaine : 10 µg/m³ pour le NO₂, 15 µg/m³ pour les particules PM₁₀ et 5 µg/m³ pour les particules PM_{2,5}. Bien que la diminution massive du trafic routier et l'amélioration technique des véhicules aient permis une amélioration significative de la qualité de l'air depuis 2007³⁷, les cartes de concentration moyenne en polluants atmosphériques produites par Airparif pour l'année 2023 montrent qu'elles dépassent ces valeurs de référence sur l'ensemble du territoire parisien. Les habitants de Paris, et encore plus ceux résidant à proximité d'axes routiers importants, sont exposés à une qualité de l'air dégradée.

Le projet de PLM vise à réduire les émissions de polluants atmosphériques d'origine routière, avec des mesures du programme d'actions portant sur :

- la réduction du trafic automobile sur tout le territoire, et notamment la transformation du boulevard périphérique en boulevard urbain ;
- le renouvellement du parc automobile par des véhicules moins polluants ;
- le développement des modes de déplacement actifs ou partagés.

33 https://www.researchgate.net/profile/Patrick-Rerat/publication/327426998_Le_velo_comme_outil_d'empowerment_Les_impacts_des_cours_de_velo_pour_adultes_sur_les_pratiques_socio-spatiales/links/5b8edb6392851c6b7ec00fc9/Le-velo-comme-outil-dempowerment-Les-impacts-des-cours-de-velo-pour-adultes-sur-les-pratiques-socio-spatiales.pdf?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIiwicGF0aW9uIj19

34 Voir notamment : Antoine Pelissolo, professeur de psychiatrie, Inserm, Université Paris-Est Créteil Val de Marne (UPEC), « Stress in the city : quand les transports en commun usent la santé » - : <https://theconversation.com/stress-in-the-city-quand-les-transports-en-commun-usent-la-sante-94283>
Voir également une étude sud-coréenne récente, révélant un lien éventuel entre des temps de trajets longs et des risques de dépression. Journal of Transport & Health, vol.34, janvier 2024 : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140523001676?via=ihub>

35 Particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres.

36 Particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres.

37 « Entre 2012 et 2022, les niveaux de NO₂ en situation de proximité au trafic routier ont baissé de plus de 45 %. En situation de fond (loin du trafic), les concentrations moyennes annuelles de NO₂ ont diminué de près de 40 %. » (Rapport environnemental, p. 59).

Emissions de NOx selon les scénarios (tonnes)

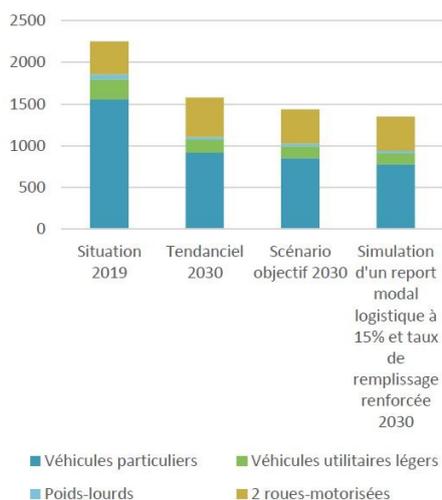


Figure 11 : Modélisations des émissions annuelles en oxydes d'azote du secteur routier à horizon 2030 selon différents scénarios (source : rapport environnemental, p. 188). La part des émissions des deux-roues motorisés est très supérieure à leur part modale.

Les émissions de polluants atmosphériques (NOx³⁸, PM_{2,5} et PM₁₀) sur le territoire ont été modélisées à horizon 2030, avec ou sans mise en œuvre du scénario porté par le projet de PLM (rapport environnemental, p. 188-190). En fonction du polluant concerné et du scénario retenu (mise en œuvre du PLM avec ou sans report modal logistique et augmentation du taux de remplissage des véhicules renforcés), le PLM permettrait une diminution des émissions comprise entre 6 % et 10 % en comparaison avec le scénario tendanciel.

Bien qu'il fasse état d'une diminution, modérée, des émissions de polluants, le dossier ne modélise pas l'évolution de la pollution de l'air sur le territoire parisien après la mise en œuvre du plan de mobilité. Il met seulement en évidence une amélioration générale de 40 % des émissions d'oxydes d'azote en 2030 par rapport à 2019, et une diminution plus faible pour les particules (62 à 71 t plutôt que 78 t (tendanciel) de PM_{2,5} ; entre 109 et 116 t au lieu de 127 t pour les PM₁₀. Mais il n'est pas possible d'évaluer l'amélioration permise en termes d'exposition de la population au regard des valeurs de références recommandées par l'OMS en termes de population exposée. Par ailleurs, hormis pour les zones aux alentours du boulevard périphérique, il n'y a pas de mesures ciblées sur les secteurs dont la qualité de l'air est la plus dégradée. Des mesures générales de restriction des deux-roues motorisés thermiques seraient également justifiées au regard de la part qu'ils prennent dans les émissions d'oxydes d'azote.

(9) L'Autorité environnementale recommande de modéliser les effets localisés de la mise en œuvre du plan local de mobilité sur les concentrations en polluants atmosphériques et d'évaluer son incidence sur la qualité de l'air à laquelle est exposée la population et de prévoir des mesures de restriction de la circulation des deux-roues motorisés thermiques au regard de leur part d'émissions d'oxydes d'azote.

■ Nuisances sonores

De façon analogue avec la qualité de l'air, le secteur du transport routier dégrade significativement l'environnement sonore de Paris. Bien que le dossier mette en avant l'importante baisse de l'exposition des habitants aux nuisances sonores entre 2017 et 2021 (rapport environnemental, p. 92), les cartes de bruit stratégiques produites par Bruitparif montrent pour l'année 2022 des niveaux de bruit qui restent élevés de jour comme de nuit, le long des axes principaux de circulation routière.

38 Oxydes d'azote.



Figure 12 : Niveaux sonores moyens d'origine routière sur 24h sur le territoire parisien d'après la carte de bruit stratégique produite par Bruitparif (source : Bruitparif)



Figure 13 : Niveaux sonores moyens d'origine routière de nuit sur le territoire parisien d'après la carte de bruit stratégique produite par Bruitparif (source : Bruitparif)

L'OMS a défini des valeurs au-dessus desquelles sont établis des effets néfastes pour la santé. Pour le bruit routier, ces valeurs sont de 53 dB(A) L_{den}^{39} et de 45 dB(A) L_n^{40} , et pour le bruit ferroviaire 54 dB(A) L_{den} et 44 dB(A) L_n . En prenant en considération ces valeurs de référence pour le bruit routier, seuls 27 % des Parisiens bénéficient d'un environnement sonore qui n'affecte pas leur santé (rapport environnemental, p. 92). La réduction de l'exposition de la population au bruit représente donc un enjeu sanitaire majeur.

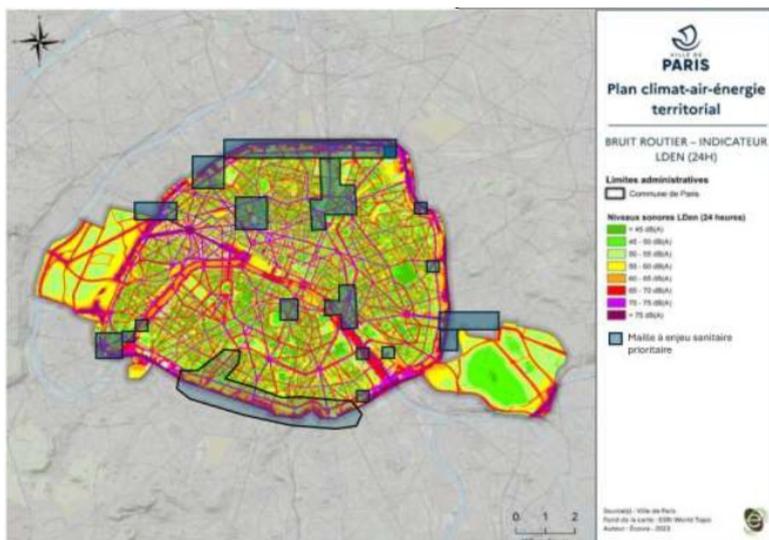


Figure 14: Bruit routier en journée (indicateur L_{den}) et mailles à enjeu sanitaire prioritaire - source EE p. 97

Le PLM ambitionne de réduire les nuisances sonores et de « *baisser le niveau sonore de 2 décibels dans tout Paris à l'horizon 2026* » (fiche-actions n°5, mesure 3). La plupart des mesures visant à réduire la pollution atmosphérique sont également de nature à améliorer l'environnement sonore, en tendant vers une réduction de la circulation routière, la réduction des vitesses pratiquées, l'utilisation d'un parc automobile moins bruyant et un recours aux modes actifs de déplacements plus important. La mesure 3 de la fiche-actions n°5, spécifique au bruit, prévoit de multiplier les contrôles du bruit des véhicules motorisés et de développer « *la mise en place de revêtements urbains phoniques à l'occasion des réfections des revêtements de chaussées* » (Fiches-actions, p. 25) et la

mise en place de la zone à trafic limité dans le centre de Paris, qui est particulièrement bruyant.

Malgré un programme d'actions intégrant cet enjeu et comportant des mesures qui visent à réduire le bruit d'origine routière à Paris, les incidences de la mise en œuvre du PLM sur les niveaux sonores moyens ne sont pas modélisées. Son impact précis sur l'exposition des Parisiens au bruit ne peut donc pas être évalué et la contribution qu'apporte chacune des mesures proposées n'est pas appréciée.

39 Niveau de bruit moyen pondéré sur 24 h en corrigeant le bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

40 Niveau de bruit moyen pondéré pendant la nuit (de 22 h à 6 h).

(10) L'Autorité environnementale recommande de :

- modéliser les effets attendus des actions du PLM en faveur d'une réduction de l'exposition des populations au bruit, par référence à l'état initial et au scénario sans PLM (situation de référence), afin d'évaluer ses incidences et pouvoir définir des mesures complémentaires le cas échéant ;
- apprécier la contribution à la réduction du bruit de chacune des mesures du PLM, notamment dans les secteurs les plus exposés dans lesquels ils excèdent nettement les valeurs retenues par l'OMS pour caractériser l'effet néfaste du bruit sur la santé.

■ **Multi-exposition et inégalités environnementales de santé**

Le territoire parisien comprend de nombreux secteurs multi-exposés aux nuisances environnementales, et notamment à la pollution de l'air et au bruit des transports. De surcroît, les populations vulnérables (précaires, âgées, etc.) y sont souvent sur-représentées et exposées de ce fait à des inégalités socio-environnementales de santé. Cet enjeu est bien identifié par le rapport environnemental qui s'appuie sur les données, et notamment les cartes, produites par l'observatoire régional de santé d'Île-de-France (ORS). Il indique ainsi que « 4 % de la population de la Ville de Paris, notamment dans le Nord-Est parisien, présente une forte multi-exposition avec une vulnérabilité légèrement supérieure à la moyenne régionale. » (Rapport environnemental, p. 105).

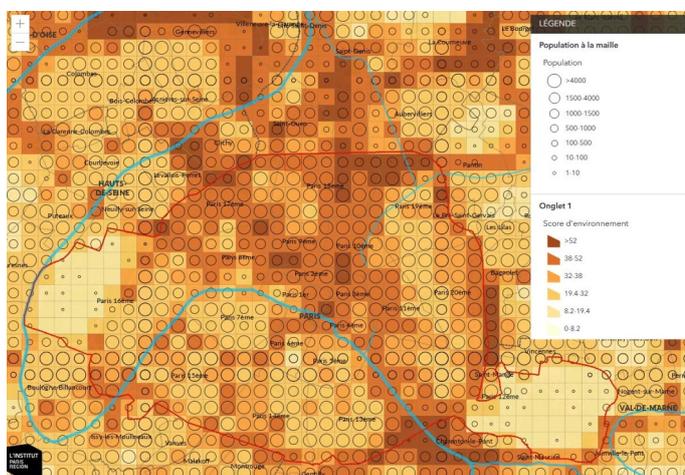


Figure 15: Carte du "score environnement" caractérisant la multi-exposition environnementale (source : Observatoire régional de la santé d'Île-de-France)

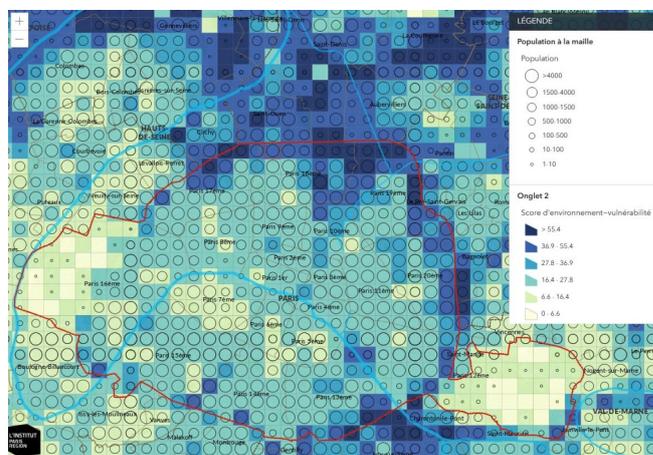


Figure 16 : Carte du score "environnement-vulnérabilité" croisant le cumul d'expositions environnementales avec la vulnérabilité de la population exposée (source : Observatoire régional de santé d'Île-de-France)

L'ensemble des mesures vise à réduire l'exposition générale au bruit, à la pollution de l'air et l'insuffisance des mobilités actives. Toutefois, la réduction plus spécifique du bruit ferroviaire, par exemple aux alentours de la gare du Nord n'est pas du ressort de la commune, ni du PLM. Compte tenu de la localisation des incidences, l'aménagement du boulevard périphérique en boulevard urbain serait la mesure permettant de contribuer de la manière la plus forte à la réduction de la multi-exposition et aux inégalités socio-environnementales de santé à proximité. Si elle était pérennisée, la réduction de la vitesse à 50 km/h constituerait une première étape en ce sens.

(11) L'Autorité environnementale recommande d'enrichir le programme d'actions du PLM de mesures visant à réduire spécifiquement la circulation routière et la vitesse dans les secteurs de multi-exposition des populations vulnérables d'un point de vue socio-économique.

■ **Mobilités actives et santé**

Une pratique accrue de la marche et du vélo est associée à un meilleur état de santé de la population. En reprenant notamment des mesures prévues par le Plan vélo et le Plan marche existants, le programme d'actions du PLM vise à améliorer les conditions de pratique de ces modes de déplacements en développant le maillage

cyclable du territoire et sa marchabilité. Il prévoit notamment, avec la mesure 1 de la fiche-actions n°2 d'« améliorer la marchabilité des trottoirs et [de] tendre vers une ville 100 % accessible » : réalisation d'opérations d'élargissement des trottoirs, définition d'un nouveau référentiel des largeurs minimales de cheminement piéton, réalisation d'audit de tous les trottoirs de moins de deux mètres de large (fiches-actions, p. 8).

(12) L'Autorité environnementale recommande de caractériser dans le diagnostic la marchabilité et la cyclabilité du territoire parisien.

3.2. Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre

En 2019, le secteur des transports routiers représentait 12 % des consommations énergétiques du territoire parisien, après une baisse observée de 27 % entre 2015 et 2019 (rapport environnemental, p. 69 et 70). Les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur représentaient environ 15 % des émissions totales du territoire en 2021, après une baisse de 60 % depuis 2004 (rapport environnemental, p. 76). Ces évolutions sont notamment corrélées à la forte diminution du trafic routier à Paris ces dernières années.

En continuant de favoriser la réduction du trafic motorisé, avec un report vers d'autres modes de déplacement (actifs ou transports en commun), le projet de PLM de Paris vise à poursuivre cette diminution des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur du transport routier. Cette diminution doit s'accompagner d'une transition du parc de véhicules circulant à Paris, vers des véhicules moins émetteurs et moins consommateurs d'énergie, ainsi que le développement d'une logistique plus durable (mesures de la fiche-actions n°13). Le dossier considère ainsi que des « effets positifs importants » sont attendus en termes de transition énergétique et de décarbonation du secteur du transport routier, avec « 42 des 63 mesures du PLM [qui] traitent positivement ce sujet » (rapport environnemental, p. 207).

Les effets du scénario du projet de PLM sur les émissions de GES du territoire parisien à horizon 2030 ont été modélisés (rapport environnemental, p. 186-187), et montrent une diminution comprise entre 33 % et 37 % par rapport aux émissions de 2020. Ce qui correspond à une baisse supplémentaire de 3 % à 7 %, par rapport au scénario tendanciel (- 30 %).

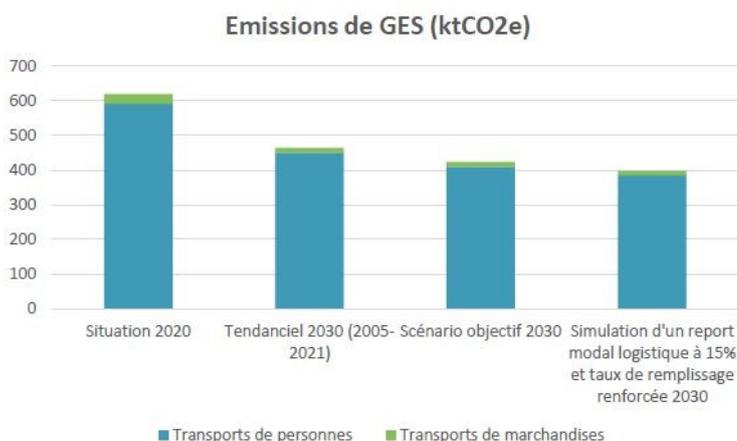


Figure 17: Modélisation des effets du PLM sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur routier à Paris (source : Rapport environnemental, p.187)

Cette trajectoire s'inscrit dans celle fixée par le PCAET de Paris, mais la contribution des différentes mesures prévues n'est pas évaluée pour identifier celles dont l'impact est mineur et celles dont l'effet est significatif. Les émissions du secteur sont appréhendées de manière indifférenciée, sans distinguer les différents types de transport routier et l'efficacité inégale des mesures prévues.

Par ailleurs, l'évaluation par le dossier des effets de la mise en œuvre du programme d'actions du plan de mobilité sur les consommations énergétiques est une baisse de 12 % (EE p. 73), 82 % des consommations énergétiques du transport routier étant issues du déplacement de voyageurs (individuels à 90 %), 18 % pour les marchandises.

(13) L'Autorité environnementale recommande d'analyser plus finement les effets de la mise œuvre du PLM sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports routiers, en évaluant séparément la contribution des différentes mesures prévues.

3.3. Qualité des espaces publics, milieux naturels et cadre de vie

Le programme d'actions du projet de PLM met en avant une volonté de renforcer la biodiversité parisienne, avec notamment d'importants objectifs de végétalisation affichés dans la mesure 1 de la fiche-action n°6 : création de trois « forêts urbaines » avec plus de 1 000 nouveaux arbres, 23 opérations de végétalisation des grands axes (plus de 600 arbres, de 1,3 ha végétalisés et de 1,5 ha désimperméabilisés), végétalisation des places réaménagées (plus de 120 arbres et de 4 000 m² végétalisés), poursuite de la végétalisation dans le cadre des démarches « Embellir votre quartier » et « Rues aux enfants » (Fiches-actions, p. 28).

Le rapport environnemental identifie ainsi, dans le « profil environnemental », neuf mesures du PLM ayant des incidences positives sur la biodiversité. Dans le même temps, sont identifiées cinq mesures pouvant engendrer des incidences négatives : la fragmentation de continuités ou la destruction d'habitats dues à des projets d'aménagement (infrastructures cyclables, stationnements vélo, sites logistiques, etc.), une atteinte de la trame noire à cause de l'éclairage des parkings ou stations vélos, voire des cheminements piétons ou vélo pour permettre aux femmes de se sentir davantage en sécurité la nuit dans les espaces publics, un impact sur la biodiversité aquatique lié au développement de la mobilité touristique sur la Seine et les canaux, etc.

Bien que les objectifs repris par le projet de PLM en termes de végétalisation du territoire soient ambitieux, l'absence de définition précise des aménagements prévus par les mesures du programme d'actions et de leur localisation ne permettent pas l'analyse de leurs incidences sur les milieux naturels et plus largement sur le cadre de vie. L'étude approfondie de ces incidences sera réalisée à l'échelle de chaque projet avant leur réalisation, mais il appartient au PLM de préciser sa portée en termes d'aménagements et d'infrastructures à réaliser, d'en évaluer le plus finement possible les incidences, et de définir des mesures ERC adaptées.

(14) L'Autorité environnementale recommande, sur la base de la nature et de la localisation précises des aménagements prévus par les mesures du programme d'actions, de caractériser les incidences de la mise en œuvre du projet de PLM sur les milieux naturels et plus largement sur le cadre de vie et de définir des mesures ERC adaptées en conséquence.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

Pour l'information complète du public, la MRAe invite l'autorité compétente à joindre au dossier de consultation du public un mémoire en réponse au présent avis. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment la personne publique responsable de l'élaboration du plan local de mobilité (PLM) de Paris envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article L.122-9 du code de l'environnement, « lorsque le plan ou le programme a été adopté, l'autorité qui l'a arrêté en informe (...) l'autorité environnementale. Elle met à [sa] disposition les informations suivantes :

- 1° Le plan ou le programme ;
- 2° Une déclaration résumant :
 - la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé ;
 - les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
 - les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du programme.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 15/01/2025

Siégeaient :

Éric ALONZO, Isabelle AMAGLIO-TERISSE, Isabelle BACHELIER-VELLA, Sylvie BANOUN,
Denis BONNELLE, Ruth MARQUES, Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, *président*,

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter les contributions des acteurs sollicités et leurs modalités de prise en compte ; - préciser les modalités éventuelles d'association du public, la prise en compte des retours, ou le cas échéant, le calendrier de consultation prévu.....11
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir le diagnostic par une analyse détaillée, spatialisée et cartographiée des déplacements (de personnes et de marchandises) en fonction des caractéristiques des réseaux et des usages et de fonctionnement, pour mettre en évidence les conséquences des disparités du territoire parisien.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'exposer plus clairement les éléments de stratégie qui sont du ressort du plan local de mobilité et ceux qui relèvent du plan régional de mobilité et de faire le lien entre les résultats attendus en termes de mobilité et leurs effets sanitaires et de qualité de vie pour les résidents et « habitants » temporaires de Paris.....13
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter les fiches-actions pour en faire des outils pleinement opérationnels, avec des priorités territorialisées, un calendrier de réalisation et des objectifs en termes de proportion des points à résoudre ; - évaluer la contribution de chaque action à la satisfaction des objectifs du plan local de mobilité à l'horizon 2026 et à l'horizon 2030 ; - préciser le dispositif de suivi de chaque action, avec des indicateurs dotés de valeurs initiales datées, de valeurs cibles, d'un calendrier et de mesures correctives en cas d'écart aux objectifs.....14
- (5) L'Autorité environnementale recommande : - d'évaluer plus finement, sur la base d'une analyse territorialisée plus approfondie de l'état initial et d'un programme d'actions plus précis, les incidences potentielles de la mise en œuvre des mesures par le PLM sur l'environnement et la santé, détaillées par secteurs ; - de définir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, à l'échelle de ces secteurs pour garantir l'absence d'impact résiduel négatif sur l'environnement et la santé humaine.....16
- (6) L'Autorité environnementale recommande : - d'explicitier la manière dont le projet de plan local de mobilité de Paris mettra en œuvre les prescriptions des différents documents de planification dont le projet de plan des mobilités de la région d'Île-de-France arrêté le 27 mars 2024 ; - de présenter la déclinaison des mesures prévues du programme d'actions du projet de plan local des mobilités dans le plan local d'urbanisme dit bioclimatique adopté le 20 novembre 2024.....17
- (7) L'Autorité environnementale recommande de présenter de façon synthétique et claire l'articulation du projet de PLM, notamment celle de son programme d'actions, avec les différents documents de planification ou de programmation et stratégies existants auxquels se rattachent les enjeux relevant du PLM.....18
- (8) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables au projet de PLM élaboré, notamment en termes de scénario et d'actions, et de justifier les choix retenus au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.....19
- (9) L'Autorité environnementale recommande de modéliser les effets localisés de la mise en œuvre du plan local de mobilité sur les concentrations en polluants atmosphériques et d'évaluer son inci-

dence sur la qualité de l'air à laquelle est exposée la population et de prévoir des mesures de restriction de la circulation des deux-roues motorisés thermiques au regard de leur part d'émissions d'oxydes d'azote.....	21
(10) L'Autorité environnementale recommande de : - modéliser les effets attendus des actions du PLM en faveur d'une réduction de l'exposition des populations au bruit, par référence à l'état initial et au scénario sans PLM (situation de référence), afin d'évaluer ses incidences et pouvoir définir des mesures complémentaires le cas échéant ; - apprécier la contribution à la réduction du bruit de chacune des mesures du PLM, notamment dans les secteurs les plus exposés dans lesquels ils excèdent nettement les valeurs retenues par l'OMS pour caractériser l'effet néfaste du bruit sur la santé.....	23
(11) L'Autorité environnementale recommande d'enrichir le programme d'actions du PLM de mesures visant à réduire spécifiquement la circulation routière et la vitesse dans les secteurs de multi-exposition des populations vulnérables d'un point de vue socio-économique.....	23
(12) L'Autorité environnementale recommande de caractériser dans le diagnostic la marchabilité et la cyclabilité du territoire parisien.....	24
(13) L'Autorité environnementale recommande d'analyser plus finement les effets de la mise œuvre du PLM sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports routiers, en évaluant séparément la contribution des différentes mesures prévues.....	24
(14) L'Autorité environnementale recommande , sur la base de la nature et de la localisation précises des aménagements prévus par les mesures du programme d'actions, de caractériser les incidences de la mise en œuvre du projet de PLM sur les milieux naturels et plus largement sur le cadre de vie et de définir des mesures ERC adaptées en conséquence.....	25