

**Contribution d'Île-de-France Mobilités  
à la concertation relative à la SNBC 3 et à la PPE 3**

**Île-de-France Mobilités**

Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France. Elle imagine, organise et finance les transports pour tous les Franciliens. En Île-de-France, les voyageurs peuvent emprunter les 1 500 lignes de bus, 14 lignes de métro, 14 lignes de tramway et 13 lignes de train et RER qui irriguent la région. Île-de-France Mobilités passe des contrats avec des opérateurs de transport qui sont responsables du bon fonctionnement des lignes qui leurs sont confiées et de l'atteinte des niveaux de qualité de service qui leurs sont fixés.

## **Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 : un document régional pour placer les mobilités franciliennes sur la trajectoire zéro carbone**

Le Plan des mobilités en Île-de-France, en cours d'élaboration, fixera jusqu'à 2030 les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional pour l'ensemble des modes de déplacements. Il vise à répondre aux besoins des Franciliens tout en plaçant la mobilité en Île-de-France sur la voie de la neutralité carbone. Ce futur plan, arrêté par la Région Île-de-France le 27 mars 2024, fera l'objet d'une enquête publique en 2025. Il succèdera au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France en vigueur.

Ce document structurant implique tous les acteurs de la mobilité pour sa mise en œuvre : Île-de-France Mobilités, les collectivités territoriales, les opérateurs de transport de voyageurs et de marchandises et les associations d'usagers. Au total, 120 organismes se sont exprimés pour son élaboration.

Ambitieux sur le plan environnemental, le Plan des mobilités en Île-de-France vise à l'horizon 2030 :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements de 26 % par rapport à 2019,
- La baisse des concentrations de polluants sous les valeurs réglementaires,
- L'amélioration de la sécurité routière et la réduction de moitié des tués et blessés graves dans des accidents de la circulation.

Pour y parvenir, le Plan des mobilités en Île-de-France encouragera l'évolution des usages et des habitudes des Franciliens en matière de déplacements. Il prévoit notamment :

- La baisse de 15 % des déplacements en voiture et en 2 roues motorisés,
- L'augmentation de 15 % de la fréquentation des transports collectifs par rapport à la période en sortie de crise sanitaire et la poursuite de la dynamique de l'utilisation des transports en commun par le plus grand nombre,
- Le triplement de la part des déplacements à vélo d'ici à 2030,
- L'augmentation de la part de véhicules électriques dans les parcs de véhicules routiers franciliens (pour atteindre 20% des voitures, 25% des véhicules utilitaires légers et 8% des poids lourds) et de la part des poids lourds roulant au biogaz (20%) à l'horizon 2030,
- L'encouragement du covoiturage, notamment dans les territoires peu denses et faiblement desservis par les transports collectifs,
- La lutte contre l'étalement des entrepôts logistiques pour contribuer à une baisse des distances parcourues par les camions,
- Le report de flux routiers de marchandises vers les modes plus respectueux de l'environnement (ferroviaire et fluvial) et vers la cyclogistique pour le dernier maillon de la chaîne logistique.

## **Les orientations du Plan des mobilités en Île-de-France sont alignées avec celles de la SNBC 3 mais les objectifs quantitatifs de cette dernière devraient tenir compte du contexte spécifique de l'Île-de-France**

Les objectifs du Plan des mobilités sont dans l'ensemble alignés avec la trajectoire retenue dans le projet de SNBC 3.

On note par exemple une répartition similaire des facteurs conduisant à la baisse des émissions de gaz à effet de serre dues à la mobilité des personnes et des biens :

- L'impact des changements de comportement porte environ un tiers de la baisse : report modal vers les transports collectifs pour les personnes et vers le ferroviaire et le fluvial pour les marchandises et développement d'une mobilité plus sobre notamment sous l'impact du télétravail ;
- Les facteurs énergétiques directement liés à l'évolution des véhicules portent environ les deux tiers de la baisse grâce à l'efficacité et à la transition énergétique des véhicules routiers.

Toutefois, l'objectif de baisse des émissions de GES entre 2019 et 2030, porté par le Plan des mobilités en Île-de-France, est inférieur de quelques points (26% contre 31%) à celui qui ressort de la trajectoire retenue pour la SNBC 3 à l'échelle nationale.

La région Île-de-France est la plus vertueuse à l'échelle nationale en termes d'émissions de gaz à effet de serre par habitant (3,4t contre 4,6t au niveau national en 2017), y compris en ce qui concerne les transports (environ 1,1t par habitant contre 1,9t au niveau national en 2017, soit presque deux fois moins, source : Haut Conseil pour le Climat).

Pour parvenir à atteindre l'objectif de -26% d'émissions de GES dans le Plan des mobilités en Île-de-France, il est déjà nécessaire de pousser l'ensemble des leviers d'action à un niveau d'ambition important. Cela implique en particulier :

- Une croissance exceptionnelle du réseau de transports collectifs, tout particulièrement avec la mise en œuvre de Grand Paris Express considérée dans son entièreté à horizon 2030 (68 nouvelles gares, 200 km de voies correspondant presque à un doublement du linéaire de métro existant en Île-de-France) ;
- Un très fort développement du réseau cyclable, notamment avec la mise en œuvre du Réseau vélo Île-de-France (VIF) financé par la Région et du Vélopolitain financé par la Métropole du Grand Paris, complétés des plans vélos des départements franciliens ;
- Une pacification de la voirie généralisée en zone urbaine pour favoriser les modes actifs en les rendant plus sûrs ;
- Un report modal du fret vers les modes massifiés (ferroviaire et fluvial) conforme aux engagements nationaux (dont en particulier le doublement de la part modale du fret ferroviaire) ;
- Un développement très accéléré de la cyclologistique ;
- Une accélération très significative de la transition énergétique des parcs de véhicules routiers en comparaison des tendances actuelles.

Ainsi, l'ambition du projet de SNBC 3 en termes de réduction d'émissions de gaz à effet de serre paraît très élevée au regard de l'impact des actions du Plan des mobilités en Île-de-France.

Il serait souhaitable que la diminution d'émissions de GES portée par la SNBC3 soit modulée selon les régions et plus limitée pour l'Île-de-France où une part importante de progrès ont déjà été réalisés au cours des décennies passées.

Il en va de même de l'objectif affiché de croissance de 25% du trafic des transports en commun affiché dans le projet de SNBC 3, qui ne saurait être appliqué sans nuance à l'Île-de-France au sein de laquelle la part modale des transports collectifs dans le cœur d'agglomération est déjà bien plus importante que dans les autres agglomérations françaises (de l'ordre de 27% en moyenne à Paris et en petite couronne francilienne, soit sensiblement supérieur aux ordres de grandeur dans les agglomérations de Marseille (10%), Lyon (19%), Lille (11%) ou encore Toulouse (13%), source : CEREMA).

Concernant le covoiturage, le taux retenu à l'horizon 2030 par la SNBC 3 ne convient pas au cas de l'Île-de-France, le taux de remplissage des véhicules y étant actuellement plus bas qu'au niveau national (1,29 en Île-de-France contre 1,43 au niveau national). Cette différence tient au niveau d'urbanisation de la région, plus élevé, et à la part importante de l'usage des transports en commun pour certains motifs de déplacements qui sont réalisés en voiture individuelle ailleurs (déplacements pour les loisirs ou les achats notamment).

De façon générale, il serait donc souhaitable que les objectifs quantitatifs de la SNBC 3 sur le volet transport soient régionalisés ou bien que des possibilités de modulation pour leur application régionale soient indiquées explicitement dans le document.

### **La transition énergétique des bus et cars franciliens : un équilibre dans le cadre d'une économie circulaire**

La trajectoire pour le secteur des transports du projet de SNBC 3 prévoit un taux de 90% de bus électriques et de 30% de cars électriques à horizon 2030.

Île-de-France Mobilités souhaite rappeler son engagement à atteindre une flotte de bus et cars 100% propres à horizon 2030. Néanmoins, le ratio retenu en termes énergétiques est celui de 30% électrique et 70% biogaz.

Le choix d'un mix davantage orienté vers le biogaz tient à plusieurs arguments en sa faveur. Avec une production et une utilisation locales, le BioGNV offre de vrais avantages pour le territoire sur lequel il est développé :

- Autonomie : technologie éprouvée depuis plus de 20 ans, soit bien plus longtemps que la technologie électrique, elle offre la même autonomie que le diesel et permet de couvrir des services périurbains et interurbains à fort kilométrage et à grande amplitude horaire.
- Maîtrise des coûts et rapidité de déploiement en font une technologie répondant aux impératifs d'accélération de la transition énergétique.
- Neutralité technologique puisque le biogaz est une énergie non fossile dont la production consomme peu d'énergie et dont la ressource est renouvelable à l'infini.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et amélioration de la qualité de l'air : le biogaz permet une réduction de 80 % des émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à un véhicule diesel de même génération et de 90 % des émissions de particules.
- Génération d'emplois : la filière gaz vert permet de créer 4 000 emplois non délocalisables dès aujourd'hui et 53 000 à horizon 2030, uniquement sur l'exploitation et la maintenance. Il s'agit ainsi d'une production qui tend vers l'indépendance énergétique du pays.
- Participation à l'économie circulaire : grâce à la production et l'utilisation locales, l'utilisation du biogaz pour les transports collectifs place les collectivités au cœur de l'économie circulaire, qui l'utilisent pour leurs transports et la collecte des déchets, tout en offrant des débouchés à forte valeur ajoutée au secteur agricole.

Dans le cadre de sa transition énergétique, Île-de-France Mobilités a massivement investi dans la conversion de centres opérationnels bus à cette énergie : 700 M€ pour 65 centres convertis au biogaz à date, contre 500 M€ pour 12 centres convertis à l'électrique. Il conviendrait donc que la SNBC 3 tienne compte des avantages du biogaz pour l'exploitation d'une flotte de bus et cars et des investissements déjà consentis par certaines collectivités en faveur du développement de cette énergie.

## **Conclusion**

- Île-de-France Mobilités porte une ambition forte de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle se traduit notamment dans le projet de Plan des mobilités en Île-de-France et dans sa politique de transition du parc bus.
- Concernant la trajectoire globale, les objectifs quantitatifs du projet de SNBC 3 pourraient être territorialisés pour mieux tenir compte des contextes locaux et du niveau actuel d'émissions de gaz à effet de serre de chacun des territoires. En particulier, la part modale importante des transports en commun dans le cœur d'agglomération francilien amène à relativiser les possibilités de développement de ce mode comparativement aux autres agglomérations françaises.
- Ainsi, il conviendrait de territorialiser les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité, de croissance de l'usage des transports collectifs et de taux d'occupation des voitures. En l'état, les objectifs proposés ne sont pas cohérents avec la situation observée actuellement en Île-de-France.
- La transition énergétique de la flotte de bus et cars franciliens est davantage orientée vers le biogaz que vers l'électrique, au contraire de la trajectoire proposée dans le projet de SNBC 3. Pourtant, les atouts de cette énergie pour l'exploitation de flottes de bus et cars et pour le développement de l'économie circulaire du territoire sont nombreux. Île-de-France Mobilités demande donc de rehausser cet objectif pour tenir compte des intérêts comparatifs du biogaz et des investissements déjà consentis par certaines collectivités pour la transition énergétique des transports collectifs routiers.