



Impacts attendus sur la qualité de l'air du plan des mobilités

EN ÎLE-DE-FRANCE 2030

GLOSSAIRE

Généralités :

Emissions : rejets de polluants dans l'atmosphère liés à différentes sources telles que les transports (routier, aérien, fluviale, ferré), le résidentiel tertiaire (production de chauffage et d'eau chaude sanitaire), l'industrie...

Concentrations : les concentrations de polluants qui caractérisent la qualité de l'air respiré, s'expriment le plus souvent en microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) ; elles sont notamment très influencées par la proximité des sources polluantes.

Normes :

Valeur limite actuelle (VL) : niveau fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint (directive 2008/50/CE)

Valeur limite 2030 (VL 2030) : valeurs UE réglementaires limites en 2030 publiées par la commission européenne en novembre 2024 (directive 2024/288)

Recommandations OMS : Plus bas niveau d'exposition pour lequel des effets nocifs sur la santé ont été constatés

Polluants :

GES : Gaz à effet de serre

NO_x : Oxydes d'azote

NO₂ : Dioxyde d'azote

PM₁₀ : Particules de diamètre inférieur à 10 μm

PM_{2.5} : Particules de diamètre inférieur à 2.5 μm

Organismes :

IDFM : Île-de-France Mobilités

Scénarios :

Scénario « avec Plan des Mobilités » ou PDM : Scénario du Plan des Mobilités en Île-de-France

Scénario « tendanciel » : Scénario intermédiaire défini par IDFM

Autres acronymes :

PDM : Plan des Mobilités en Île-de-France

SRCAE : Schéma régional climat air énergie

SNBC : Stratégie nationale bas carbone

PPA : Plan de protection de l'atmosphère

PPE : Programmation pluriannuelle de l'énergie

IDF : Île-de-France

SOMMAIRE

GLOSSAIRE	2
SOMMAIRE	3
INTRODUCTION	4
1. PRÉSENTATION DU PROJET DE PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE	6
2. MÉTHODE D'ÉVALUATION ET HYPOTHÈSES RETENUES DES SCÉNARIOS ÉVALUÉS	9
2.1. MÉTHODE D'ÉVALUATION DES ACTIONS DU PROJET DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE....	9
2.2. HYPOTHÈSES RETENUES DES SCÉNARIOS ÉVALUÉS	9
2.2.1. Situation de référence - année 2020 hors COVID-19.....	10
2.2.2. Scénarios prospectifs 2030	11
3. IMPACT DES SCÉNARIOS ÉVALUÉS SUR LES ÉMISSIONS DU TRAFIC ROUTIER..	12
3.2. GAINS D'ÉMISSIONS TOUS TYPES DE VÉHICULES CONFONDUS	12
3.3. INFLUENCE DE LA COMPOSITION DU PARC ET DU VOLUME DE TRAFIC SUR LES ÉMISSIONS	14
3.4. GAINS D'ÉMISSIONS PAR TYPES DE VÉHICULES	15
4. IMPACTS DES SCÉNARIOS ÉVALUÉS SUR L'EXPOSITION DES FRANCILIENS .	15
4.2. Situation en 2023.....	16
4.3. Concentrations à horizon 2030 et exposition de la population avec les scénarios mobilités « avec Plan des Mobilités » et « tendanciel »	18
CONCLUSION.....	22
ANNEXES.....	23
ANNEXE 1 : HYPOTHÈSES DE L'INVENTAIRE PROSPECTIF TENDANCIEL D'AIRPARIF 2030	23

Introduction

Malgré une amélioration conséquente de la qualité de l'air en Île-de-France depuis plusieurs années, en 2023, 5 000 franciliens restent exposés à des concentrations de polluants de l'air dépassant la valeur limite réglementaire actuelle pour le dioxyde d'azote (NO₂). Des dépassements réguliers ont notamment conduit à la condamnation de la France par la Cour de justice de l'Union Européenne et par le Conseil d'État. Dans ce cadre, le trafic routier, contributeur majeur aux émissions d'oxydes d'azote, constitue un important levier pour limiter l'impact de la pollution atmosphérique. C'est également un contributeur essentiel aux émissions de gaz à effet de serre de la région (31% des émissions) avec des travaux engagés dans le cadre des COP régionales qui visent à définir des leviers d'actions pour atteindre les objectifs nationaux du plan France Nation Verte (21/10/22) pour réduire de 55% les émissions nationales de gaz à effet de serre (GES) en 2030 et à protéger la biodiversité. Au niveau national, les directives, objectifs et orientations sont notamment fixés par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et par le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA).

Le Plan des Mobilités en Île-de-France¹ est un document de planification fixant le cadre des politiques de mobilité à horizon 2030 sur la région Île-de-France. Élaboré par Île-de-France Mobilités, il succède au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France 2010-2020. Obligatoire sur la région Île-de-France, le code des transports précise ses modalités, contenus et objectifs. Le Plan des Mobilités en Île-de-France fixe ainsi, pour l'ensemble des modes de déplacements, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional.

Les objectifs environnementaux du Plan des Mobilités en Île-de-France doivent notamment viser « à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique et à la lutte contre la pollution de l'air » (article L1214-1 du code des transports).

Ainsi, les **objectifs définis dans le Plan des Mobilités en Île-de-France** sont les suivants :

- La **réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux déplacements : - 25 % à - 30 % entre 2020 et 2030**, conformément à la trajectoire de la Stratégie nationale bas carbone
- La **réduction des émissions de polluants atmosphériques pour respecter en concentrations les valeurs limites réglementaires actuellement en vigueur** (directive 2008/50/CE)

Pour répondre à ses objectifs, le projet de plan des Mobilités en Île-de-France propose quatorze axes s'articulant autour des thématiques suivantes :

- Les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle
- Les infrastructures au travers du partage de la voirie et de l'espace public
- Des stratégies d'action sur le transport de marchandises
- Les évolutions du parc de véhicules
- Les changements de comportements, individuels et collectifs

¹ Le Plan des Mobilités en Île-de-France est disponible ici : <https://plan-des-mobilites-idf.fr/>

Dans ce cadre, Airparif, observatoire agréé pour la surveillance et l'information sur la qualité de l'air en Ile-de-France, **a évalué l'impact en émissions (polluants atmosphériques et GES) et en concentrations (polluants atmosphériques) du projet de Plan des Mobilités en Île-de-France, à échéance du plan soit en 2030**, en vérifiant si ce dernier permet de respecter les objectifs fixés.

Ce rapport détaille les hypothèses structurantes utilisées pour la réalisation de ces travaux, la méthodologie ainsi que les résultats.

L'évaluation a priori de l'impact du Plan des Mobilités a été faite sur la base de données fournies par Île-de-France Mobilités (IDFM) sur le trafic routier à l'horizon 2030. Ces évaluations de trafic découlent directement des actions prévues par le Plan Des Mobilités en Île-de-France.

Avant d'aboutir au scénario final du projet du Plan des Mobilités, plusieurs autres scénarios intermédiaires ont été évalués, à horizon 2030, en émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre par Airparif. Ces évaluations ont permis à Île-de-France Mobilités de dimensionner les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité, guidant la construction du plan d'action du scénario « avec Plan Des Mobilités » finalement retenu.

Ce rapport présente les hypothèses et résultats des scénarios suivants :

- Le **scénario « avec Plans Des Mobilités » du projet de Plan des Mobilités en Île-de-France 2030**
- Un **scénario « tendanciel », correspondant à la situation en 2030 sans les actions supplémentaires du projet du Plan des Mobilités en Île-de-France 2030**

L'impact attendu sur les émissions a été évalué en comparant les scénarios prospectifs horizon 2030 à la situation de référence, c'est-à-dire l'année 2020 telle qu'elle aurait été sans épidémie de COVID-19. L'impact attendu sur la qualité de l'air respirée par les Franciliens des différents scénarios mobilités à horizon 2030 a été mis au regard des différentes valeurs réglementaires actuelles et futures (valeurs limites actuelles, valeurs limites 2030 et recommandations OMS).

1. Présentation du projet de Plan des Mobilités en Île-de-France

D'un point de vue réglementaire, le Plan des Mobilités doit notamment être compatible le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE). Il doit également assurer une cohérence avec le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) et suivre les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), de la Programmations pluriannuelles de l'énergie (PPE) ainsi que prendre en compte les trajectoires fixées par le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA).

Le projet du Plan des Mobilités en Île-de-France est composé de quatorze axes déclinés en 46 actions sur l'ensemble de la région.

Ces mesures s'articulent autour de 6 enjeux principaux² :

- Le développement des modes de transport de personnes et de marchandises les plus vertueux sur le plan environnemental ;
- La baisse de l'usage de la voiture individuelle ;
- La réduction des distances parcourues par les véhicules routiers de transports de marchandises ;
- La transformation des usages de la rue et de la route ;
- Le développement de l'accessibilité et de l'inclusivité des services de mobilité ;
- La transition énergétique des véhicules routiers.

Les mesures et actions du projet du Plan des Mobilités en Île-de-France sont présentées dans le tableau 1.

Axes	Actions
Mesure 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs	1.1. Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience 1.2. Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de mass transit 1.3. Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance 1.4. Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie 1.5. Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses 1.6. Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs 1.7. Améliorer la sûreté dans les transports en commun 1.8. Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne

² https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/2024-04/Plan_Mobilit%C3%A9s_5_PDMIF_Rapport%20environnemental.pdf

	1.9. Suivre les expérimentations de véhicules autonomes collectifs ou partagés
Mesure 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	2.1. Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
Mesure 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements	3.1. Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération 3.2. Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs
Mesure 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	4.1. Développer les infrastructures cyclables 4.2. Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo 4.3. Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
Mesure 5 : Développer les usages partagés de la voiture	5.1. Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France 5.2. Renforcer les dispositifs d'autopartage
Mesure 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	6.1. Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée 6.2. Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers 6.3. Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle
Mesure 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	7.1. Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable 7.2. Améliorer la sécurité routière 7.3. Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral 7.4. Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier 7.5. Améliorer la performance environnementale du réseau routier
Mesure 8 : Mieux partager la voirie urbaine	8.1. Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain 8.2. Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
Mesure 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	9.1. Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales dans une approche intercommunale 9.2. Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable 9.3. Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé
Mesure 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable	10.1. Améliorer la performance de l'armature logistique 10.2. Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire 10.3. Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines 10.4. Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises
Mesure 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs	11.1. Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques

de véhicules	11.2. Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds 11.3. Développer la mobilité hydrogène bas carbone 11.4. Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules
Mesure 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire	12.1. Rendre plus inclusifs les services de mobilité 12.2. Définir une politique publique coordonnée dans le cadre de Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire
Mesure 13 : Agir en faveur de la mobilité touristique durable	13.1. Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien 13.2. Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables 13.3. Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs
Mesure 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	14.1. Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés 14.2. Développer l'écomobilité scolaire 14.3. Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables

Tableau 1 : Liste des axes et actions du projet du Plan des Mobilités en Île-de-France

En termes d'objectifs quantitatifs, le projet du Plan des Mobilités en Île-de-France vise à l'échelle régionale³ :

- Une diminution des déplacements en modes individuels motorisés de l'ordre de 15 % entre 2019 et 2030 ; cette baisse sera notamment permise par le télétravail et par le report modal engendré par l'évolution de l'offre de transports collectifs,
- Une croissance de 2 % du nombre de déplacements en transports collectifs entre 2019 (situation de référence avant la crise sanitaire) et 2030 ; compte tenu de la baisse de fréquentation des transports collectifs occasionnée par la crise sanitaire, cet objectif correspond à une augmentation de l'ordre de 15 % entre 2023 et 2030
- Un fort développement de l'usage du vélo avec un triplement du nombre de déplacements effectués avec ce mode entre 2019 et 2030
- Un maintien de la marche en tant que mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens à l'horizon 2030

En 2021 en Île-de-France, **le transport routier est le premier contributeur aux émissions de NO_x**⁴ (47%, principalement par le trafic diesel) et **contribue à hauteur de 16% aux émissions de PM₁₀ et de PM_{2.5}**, (particules principalement émises par l'abrasion des routes, pneus et freins). Les **émissions de GES (Scope 1+2) du transport routier (34% en 2021)** sont, elles, directement liées à la consommation de carburant.

Les **mesures du projet du Plan des Mobilités en Île-de-France décrites ci-dessus visent à diminuer les émissions, et ainsi lutter contre la pollution atmosphérique liées au trafic routier.**

³ https://mobidf.cdn.prismic.io/mobidf/ZkYguSol0Zci9NqO_1.Plandesmobilit%C3%A9sen%C3%8Ele-de-France2030.pdf

⁴ Inventaire AIR-CLIMAT-ENERGIE – Bilan IDF - Année 2021, Airparif 2024

2. Méthode d'évaluation et hypothèses retenues des scénarios évalués

2.1. Méthode d'évaluation des actions du projet du Plan des Mobilités en Île-de-France

L'évaluation a priori de l'impact du projet du Plan des Mobilités en Île-de-France a été réalisée sur l'ensemble du plan, dont les effets en termes de volume de trafic et de parc technologique ont été traduits par Île-de-France Mobilité. Il n'est pas possible de dissocier l'effet spécifique de chacune des actions prises en compte, l'impact du plan sur le trafic ayant été modélisé par Île-de-France Mobilité globalement.

Lors de la phase de construction du PDM, l'impact sur les émissions de polluants atmosphériques, celles de gaz à effet de serre (GES) et sur les concentrations dans l'air de plusieurs scénarios a été évalué par Airparif. Ces travaux ont permis à Île-de-France mobilité de choisir le scénario final du projet du Plan des Mobilités en Île-de-France permettant au mieux le respect des objectifs, en termes de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques.

Les résultats de deux scénarios à horizon sont présentés dans ce rapport :

- Le **scénario « avec Plans Des Mobilités »** retenu dans le projet du Plan des Mobilités en Île-de-France 2030
- Le **scénario « tendanciel » 2030** défini par Île-de-France Mobilités, scénario le plus probable sans les mesures supplémentaires du Plan des Mobilités

Les **informations relatives au trafic routier, calculées et/ou fournies par Île de France Mobilité** (objectifs sur le parc technologique de véhicules et volumes de trafic) **ont été croisées avec les facteurs d'émissions** (facteurs d'émissions moyens, par type de véhicule, carburant et Crit'air calculés par d'Airparif à partir des facteurs d'émissions COPERT et des projections du scénario tendanciel national du CITEPA⁵) afin de calculer les émissions routières prospectives à horizon 2030 sur le territoire francilien pour les différents scénarios. À partir de ces émissions, les concentrations annuelles de polluants ont été estimées à cet horizon, auxquelles ont été associées les indicateurs de population exposée aux différents seuils.

Les hypothèses structurantes des deux scénarios évalués, ainsi que celles de la situation de référence, sont présentées dans les parties suivantes.

2.2. Hypothèses retenues des scénarios évalués

Dans un scénario mobilité, le trafic routier est caractérisé par deux éléments principaux, à savoir :

- Un **volume de trafic annuel**, c'est-à-dire la distance parcourue cumulée par tous les véhicules circulant sur le territoire de la région sur une année donnée, selon le type de

⁵ Inventaire 2030 – Airparif 2023

véhicules (véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers, deux-roues motorisés, transports en commun et poids-lourds) ;

- Un **parc technologique de véhicules** qui permet de répartir le volume de trafic parcouru par catégorie de véhicules (type de véhicule, motorisation, classification crit'air ou norme euro...).

2.2.1. Situation de référence - année 2020 hors COVID-19

Les scénarios modélisés à horizon 2030 sont comparés à la situation de référence, soit une année 2020 hors COVID-19. En effet, les objectifs à horizon 2030 définis dans le projet de Plan des Mobilités en Île-de-France sont définis par rapport à l'année 2020. Compte tenu de la situation particulière de l'année 2020, liée aux restrictions de déplacements pendant la pandémie de COVID-19, une situation « normale » 2020 a été reconstruite.

Volume de trafic

Pour obtenir un volume de trafic pour l'année 2020 hors COVID-19, les hypothèses suivantes ont été appliquées :

- Pour les **véhicules particuliers et les deux roues motorisés, Île-de-France Mobilités a modélisé** (modèle ANTONIN), **le volume de trafic annuel concernant les déplacements individuels des franciliens dans la situation 2020 hors COVID-19, ainsi que son évolution par rapport à l'année 2018**, selon 14 zones géographiques présentée sur la Figure 1. Les coefficients d'évolution ont ensuite été appliqués au volume de trafic 2018 de l'inventaire d'Airparif⁶.

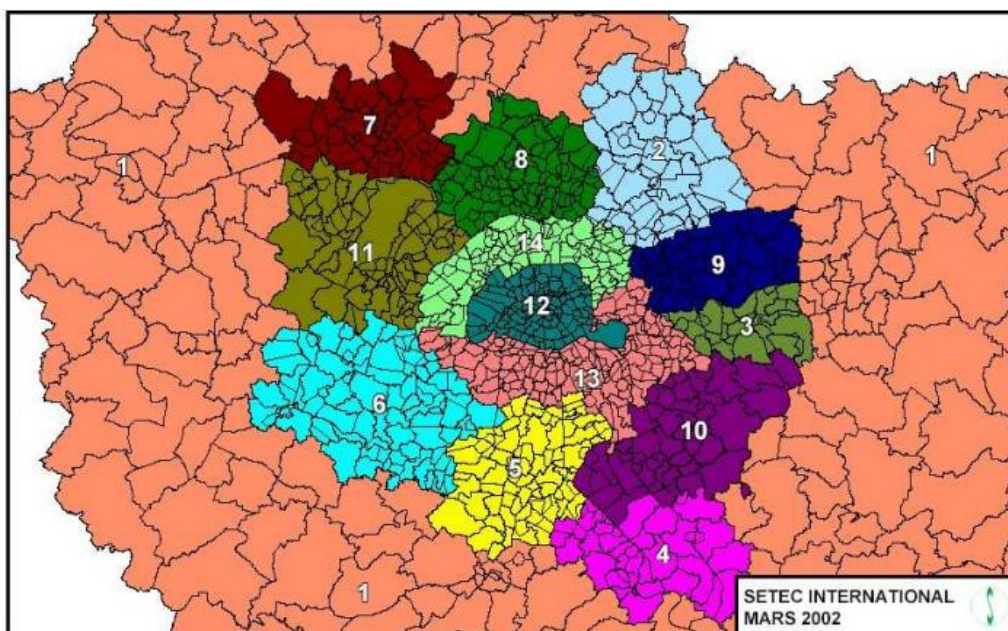


Figure 1 : Découpage de la région Île-de-France en 14 zones géographiques

- Pour les **transports en commun**, le volume de trafic annuel est considéré constant entre 2018 et 2020 hors COVID-19 ;

⁶ Année 2018, inventaire 2030 – Airparif 2023

- Pour les **véhicules utilitaires** et les **poids-lourds**, le volume de trafic est calculé à partir d'une interpolation linéaire entre les volumes de trafic des années 2018 et 2025 de l'inventaire d'Airparif⁷

Parc technologique de véhicules

Le parc technologique de véhicules de la situation de référence (année 2020) a été extrait des projections annuelles de parcs technologiques réalisées pour la dernière version de l'inventaire d'Airparif⁸ pour les années 2005 à 2025, intégrant les dernières données disponibles, à savoir l'enquête plaque 2019 parisienne et les dernières projections du CITEPA.

2.2.2. Scénarios prospectifs 2030

Chaque scénario prospectif 2030 est défini par plusieurs paramètres en lien avec le trafic routier :

- Une **évolution du volume de trafic** par type de véhicules et par zone géographique par rapport à l'état de référence 2020 hors COVID-19
- Des **objectifs en termes de motorisation du parc technologique de véhicules** par types de véhicules

Ces paramètres, transmis à Airparif par Île-de-France Mobilités, sont des données d'entrée nécessaires au calcul des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, puis au calcul des concentrations de polluants atmosphériques qui en découlent.

Volume de trafic

Pour les **véhicules particuliers** et les **deux-roues motorisés**, l'évolution du volume de trafic est fournie pour les heures de pointe du matin d'un jour ouvré et d'un jour de week-end selon les 14 zones géographiques (modèle ANTONIN version d'Île-de-France Mobilités). Des coefficients, différents pour chaque scénario, fournis par Île-de-France Mobilités, permettent de passer du volume de trafic des heures de pointe du matin au volume de trafic journalier. Des coefficients, produits par Airparif à partir de données des boucles de comptage franciliennes, permettent de reconstituer ensuite un volume de trafic hebdomadaire puis annuel.

Pour les **transports en commun** (bus et cars), **véhicules utilitaires légers et les poids-lourds**, l'évolution du volume de trafic est fournie à l'échelle annuelle pour l'ensemble de la région par Île-de-France Mobilités pour chaque scénario.

La baisse du volume de trafic sur l'ensemble de l'Île-de-France entre 2020 et 2030 tous types de véhicules confondus est de 5.4 % pour le scénario « tendanciel » et de 12.9 % pour le scénario « avec Plan des Mobilités » (pondération par la distance parcourue par les cinq grands types de véhicules).

La baisse du volume de trafic sur l'ensemble de l'Île-de-France entre 2020 et 2030 (pondération par la distance parcourue pour chaque type de véhicules dans les 14 zones géographiques) est présentée dans le tableau 2 ci-dessous.

⁷ Inventaire 2030 – Airparif 2023

⁸ Inventaire 2019 – Airparif 2022

Type de véhicules	Scénario « tendanciel »	Scénario « avec Plan des Mobilités »
Véhicules particuliers	- 7.9 %	- 15.7 %
Deux-roues motorisés	- 8.5 %	- 17.1 %
Transports en commun	Constant	+ 11.1 %
Véhicules utilitaires	+ 2.9 %	- 6 %
Poids-lourds	+ 2.3 %	- 0.5 %

Tableau 2 : Baisse du volume de trafic sur l'Île-de-France entre 2020 hors COVID-19 et 2030 par type de véhicules pour le scénario « tendanciel » et pour le Scénario « avec Plan des Mobilités »

Les baisses du volume de trafic, différenciées par zones géographiques pour les VP et 2R, sont plus importantes au cœur de l'agglomération parisienne (Paris et petite couronne) que sur le reste de l'Île-de-France.

Parc technologique de véhicules

Le parc technologique de véhicules 2030 est construit à partir du **parc technologique 2030 construit par Airparif⁹**, illustrant le renouvellement naturel du parc de véhicules à partir de la situation réelle 2019 (ZFE-m avec interdiction des véhicules Crit'Air 4 et plus anciens à l'intérieur du périmètre défini par l'A86 en conditions réelles observées via l'enquête plaque 2019).

Il est ajusté pour intégrer les **objectifs fixés par Île-de-France Mobilités** concernant les **parts des motorisations électriques, hybrides rechargeables, GNV et hydrogène** dans les véhicules immatriculés dans la région à horizon 2030, par types de véhicules pour le scénario « tendanciel » et pour le scénario « avec Plan des Mobilités ».

3. Impact des scénarios évalués sur les émissions du trafic routier

Cette partie présente les résultats en émissions des scénarios « tendanciel » et « avec Plan des Mobilités » à horizon 2030. Les évolutions par rapport aux émissions de référence 2020 hors COVID-19 sont présentées.

3.2. Gains d'émissions tous types de véhicules confondus

Le Tableau 3 présente les baisses d'émissions tous types de véhicules confondus à horizon 2030 pour chaque polluant considéré ainsi que les émissions de gaz à effet de serre directes (scope 1). Il présente également la différence en pourcentage entre le scénario « tendanciel » et « avec Plan des Mobilités ».

⁹ Inventaire 2030 – Airparif 2023

Emissions (Tous types de véhicules)	NO _x (t/an)	PM ₁₀ (t/an)	PM _{2.5} (t/an)	GES (scope 1) (kt eq.CO2/an)
Emissions 2020 hors covid 2019	28 137	2 374	1 509	11 231
Emissions 2030 tendanciel	17 164	1 908	1 076	10 149
Emissions 2030 "avec Plan des Mobilités"	12 852	1 759	984	8 347
2030 tendanciel / 2020 hors covid 2019	-39%	-20%	-29%	-10%
2030 "avec Plan des Mobilités" / 2020 hors covid 2019	-54%	-26%	-35%	-26%
2030 "avec Plan des Mobilités" / 2030 tendanciel	-25%	-8%	-9%	-18%

Tableau 3 : Emissions (NO_x, PM₁₀, PM_{2.5}, GES (scope 1)) tous véhicules confondus du trafic routier pour le scénario de référence (2020 hors COVID-19) et les scénarios « tendanciel » et « avec Plan des Mobilités » à horizon 2030

Par rapport à l'année de référence 2020 hors COVID-19, les émissions de **NO_x** diminueraient de 54% dans le scénario « avec Plan des Mobilités » et de 39% avec le scénario « tendanciel ». **Les actions du projet du Plan des mobilités permettraient une baisse supplémentaire de 25% des émissions de NO_x en 2030 par rapport au scénario « tendanciel ».**

Par rapport à l'année de référence 2020 hors COVID-19, les émissions de **PM₁₀** diminueraient de 26% dans le scénario « avec Plan des Mobilités » et de 20% avec le scénario « tendanciel ». **Les actions du projet du Plan des Mobilités permettraient une baisse supplémentaire de 8% des émissions de PM₁₀ en 2030 par rapport au scénario « tendanciel ».**

Par rapport à l'année de référence 2020 hors COVID-19, les émissions de **PM_{2.5}** diminueraient de 35% dans le scénario « avec Plan des Mobilités » et de 29% avec le scénario « tendanciel ». **Les actions du projet du Plan des mobilités permettraient une baisse supplémentaire de 9% des émissions de PM_{2.5} en 2030 par rapport au scénario « tendanciel ».**

Les émissions de NO_x sont celles qui ont la baisse la plus importante en 2030 (-54% en 2030 scénario « avec Plan des Mobilités » par rapport à l'année de référence), suivi des PM_{2.5} puis des PM₁₀. Cette baisse plus faible des particules s'explique par la forte part de l'abrasion des routes, freins et pneus dans les émissions, l'abrasion étant moins susceptible d'évoluer aussi fortement avec les évolutions de motorisation.

Par rapport à l'année de référence 2020 hors COVID-19, les émissions de **GES (scope 1)** diminueraient de 26% dans le scénario « avec Plan des Mobilités » et de 10% avec le scénario « tendanciel ». **Les actions du projet du Plan des Mobilités permettraient une baisse supplémentaire de 18% des émissions de GES (scope 1) en 2030 par rapport au scénario « tendanciel ».**

L'objectif de 25% à 30% de baisse des émissions de GES du trafic routier par rapport à l'année de référence en 2020 du projet de plan des Mobilités d'Île-de-France Mobilités serait ainsi respecté dans le scénario « avec Plan des Mobilités ».

La baisse « tendancielle » n'est en revanche pas suffisante. Il est à noter que ce premier résultat a ainsi permis à Île-de-France Mobilités de choisir un scénario final et de construire les objectifs de Mobilités associés aux 46 actions.

3.3. Influence de la composition du parc et du volume de trafic sur les émissions

Le Tableau 4 permet d'étudier l'influence du parc technologique et du volume de trafic sur les émissions.

Plusieurs scénarios ont été étudiés : **la baisse des émissions due à la baisse du volume de trafic uniquement (i.e. le parc technologique est constant entre 2020 hors COVID-19 et 2030) et la baisse des émissions due au parc technologique uniquement (i.e. le volume de trafic est constant entre 2020 COVID-19 et 2030)** du scénario « avec Plan de Mobilité », par rapport à l'année de référence 2020 hors COVID-19.

Paramètre étudié	Comparaison	Emissions de NOx	Emissions de PM ₁₀	Emissions de PM _{2.5}	Emissions de GES (scope 1)	Volume de trafic
Référence (scénario Plan des Mobilités)	Évolution 2030 avec Plan des Mobilités / 2020 hors COVID-19	-54%	-26%	-35%	-26%	-13%
Influence du volume de trafic	Évolution 2030 parc 2020 fixé / 2020 hors COVID-19	-8%	-10%	-10%	-9%	-13%
Influence du parc technologique	Évolution 2030 trafic 2020 fixé / 2020 hors COVID-19	-50%	-18%	-27%	-18%	0%

Tableau 4 : Variation des émissions (NOx, PM₁₀, PM_{2.5}, GES (scope 1)) entre 2020 hors covid 2019 et le scénario « avec Plan des Mobilités » et influence du volume de trafic et du parc technologique

L'impact de l'évolution du parc technologique est plus important que celui lié aux baisses de trafic prévues entre 2020 et 2030.

Pour les **émissions de NOx**, l'impact de l'évolution du parc technologique est plus important que pour les autres polluants, et représente environ 85 % des gains globaux (contre 2/3 pour les autres polluants).

L'évolution du parc technologique, notamment l'évolution du ratio véhicules particuliers Diesel / véhicules particuliers essence, influe directement sur les émissions d'oxydes d'azote, puisqu'un véhicule particulier Diesel Crit'Air 3 (achat neuf entre 2006 et 2010) émet en moyenne 3 fois plus de NOx qu'un véhicule essence de même norme Euro (achat neuf entre 2001 et 2010). L'impact sur les particules PM₁₀ et PM_{2.5} est moindre, les émissions liées à l'abrasion n'étant pas impactées par les évolutions technologiques dans l'état des connaissances actuelles, seule la partie émissions à l'échappement contribue à la baisse des émissions liées aux évolutions technologiques des véhicules.

La baisse du volume de trafic en 2030 scénario « avec Plan des Mobilités » par rapport à l'année de référence 2020 permet expliquer environ **1/3 des gains en émissions de PM₁₀, PM_{2.5} et GES**. Les 2/3 restant sont attribuables à l'évolution du parc technologique.

3.4. Gains d'émissions par types de véhicules

La Figure 2 permet de comparer les émissions par types de véhicules dans le scénario « avec plan des Mobilités » à horizon 2030.

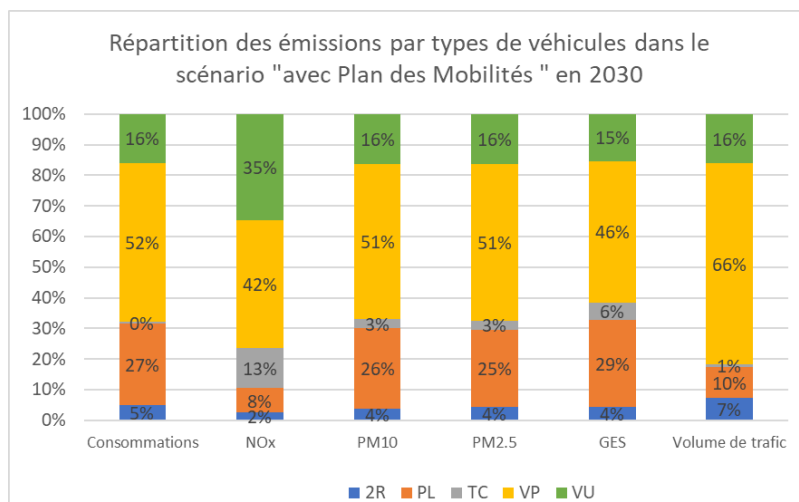


Figure 2 : Répartition des émissions par types de véhicules dans le scénario « avec Plan des Mobilités » en 2030

La contribution des différentes catégories de véhicules émissions ne sont pas directement proportionnelles à leur contribution dans le trafic.

Bien que ne représentant que **10 % du volume de trafic**, les poids lourds sont responsables d'environ **1/3 des consommations, des émissions de particules et des émissions de GES.**

Les transports en commun ne représentent que 1 % du volume du trafic mais sont responsables de 13% des émissions de NO_x.

Les VUL représentent 16 % du volume roulant et émettent par ailleurs 35 % des NO_x.

Les VP représentent 66 % du volume de trafic et émettent près de la moitié des émissions : 51 % des particules et moins de la moitié des NO_x et GES.

4. Impacts des scénarios évalués sur l'exposition des franciliens

À partir des émissions de polluants atmosphériques calculées pour le trafic routier, et des émissions de l'inventaire prospectif tendanciel 2030 d'Airparif pour les autres secteurs (transport ferroviaire et fluvial, résidentiel, tertiaire, branche énergie, Industrie, traitement des déchets, chantier, plateformes aéroportuaires, agriculture, émissions naturelles), Airparif a estimé les concentrations de 3 polluants : le NO₂, les PM₁₀ et les PM_{2.5} sur l'Île-de-France à l'horizon 2030. Les hypothèses pour les secteurs hors trafic routier sont développées en Annexe 1.

Ce travail a été réalisé avec un outil spécifique de modélisation statistique développé par Airparif. Celui-ci permet de calculer la baisse de concentrations liée à une baisse d'émissions. Il a été construit à partir des résultats des modèles déterministes opérationnels d'Airparif calés sur les observations du réseau de mesure. Il permet l'évaluation de scénarios d'atténuation des émissions.

sur la qualité de l'air. Ce modèle est construit pour des évaluations prospectives pour une météorologie « normale » et ne préjuge pas de conditions météorologiques annuelles qui pourraient être différentes ou atypiques, du fait par exemple du changement climatique, en 2030. Les résultats sont uniquement disponibles en moyenne annuelle. Le respect de seuils journaliers réglementaires ne peut pas être évaluée par cette méthodologie.

Les cartographies des concentrations des différents polluants ont permis de calculer la population exposée selon différents seuils.

Trois seuils ont été étudiés :

- Les **valeurs limites réglementaires** en vigueur (directive 2008/50/CE) mais qui ne seront plus applicables en 2030 ;
- Les **valeurs limites 2030, plus strictes**, qui correspondent à la réglementation applicable en 2030 (directive 2024/288) ;
- Les **recommandations de l'OMS** qui correspondent aux lignes directrices relatives à la qualité de l'air et à la santé de l'organisation mondiale de la santé , publiées en septembre 2021.

Le respect ou non des seuils définis est qualifié comme suit :

- **Le seuil défini est respecté dans deux situations :**
 - o **Pas de dépassement :** les niveaux respectent le seuil dans toutes les zones d'habitation du territoire et donc pour tous les habitants ;
 - o **Dépassement peu probable :** les niveaux ne respectent pas le seuil dans toutes les zones d'habitation du territoire, mais la population exposée au dépassement est faible au regard des incertitudes des évaluations prospectives (<1000 habitants exposés sur l'ensemble du territoire).
- **Le seuil est non respecté dans la situation suivante :**
 - o **Dépassement :** les niveaux ne respectent pas le seuil pour au moins 1000 habitants sur l'ensemble du territoire.

4.2. Situation en 2023

NO₂

La figure 3 illustre les teneurs moyennes annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) en Île-de-France en 2023.

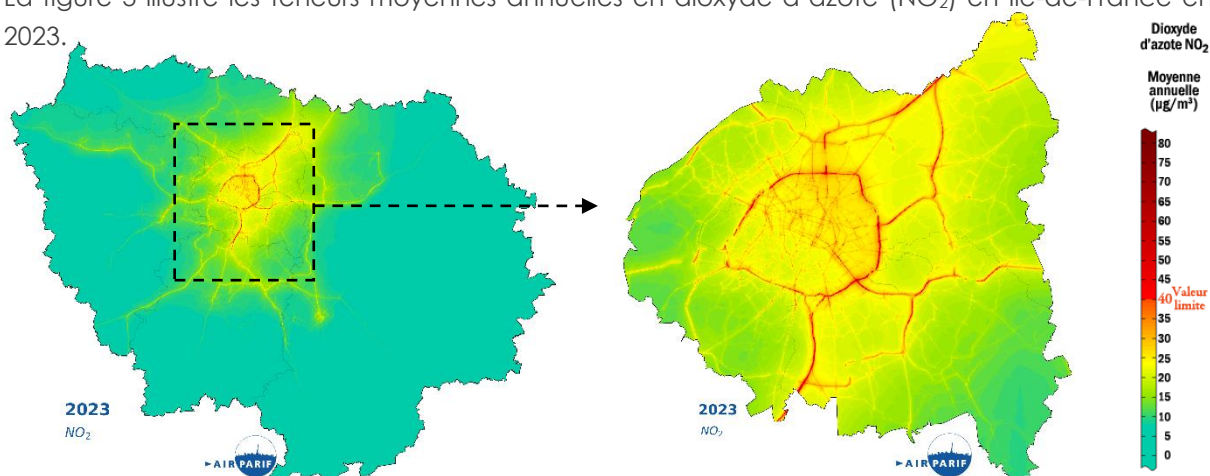


Figure 3 : concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) en 2023 en Île-de-France, avec un zoom sur Paris et la petite couronne parisienne

Les concentrations en NO₂ les plus importantes sont relevées dans l'agglomération parisienne et au voisinage des grands axes de circulation (autoroutes, routes nationales et importantes voies départementales). Les niveaux de fond décroissent rapidement en s'éloignant du centre de l'agglomération. En zone rurale, ils sont 3 à 4 fois plus faibles que dans Paris. La valeur limite annuelle (40 µg/m³ en moyenne) est largement respectée en situation de fond.

D'un point de vue réglementaire, en 2023, environ 5 000 Franciliens sont exposés à un air dépassant la valeur limite annuelle actuelle. Ils résident exclusivement dans la Métropole du Grand Paris. Cependant, c'est aussi dans la zone agglomérée que les améliorations sont les plus importantes. De plus, en 2023, 4,5 millions d'habitants d'Île-de-France, quasi exclusivement dans la Métropole du Grand Paris, respirent un air dont les concentrations en NO₂ ne respectent pas la nouvelle valeur limite réglementaire.

PM₁₀

La figure 4 illustre les teneurs moyennes annuelles en particules PM₁₀ en Île-de-France en 2023.

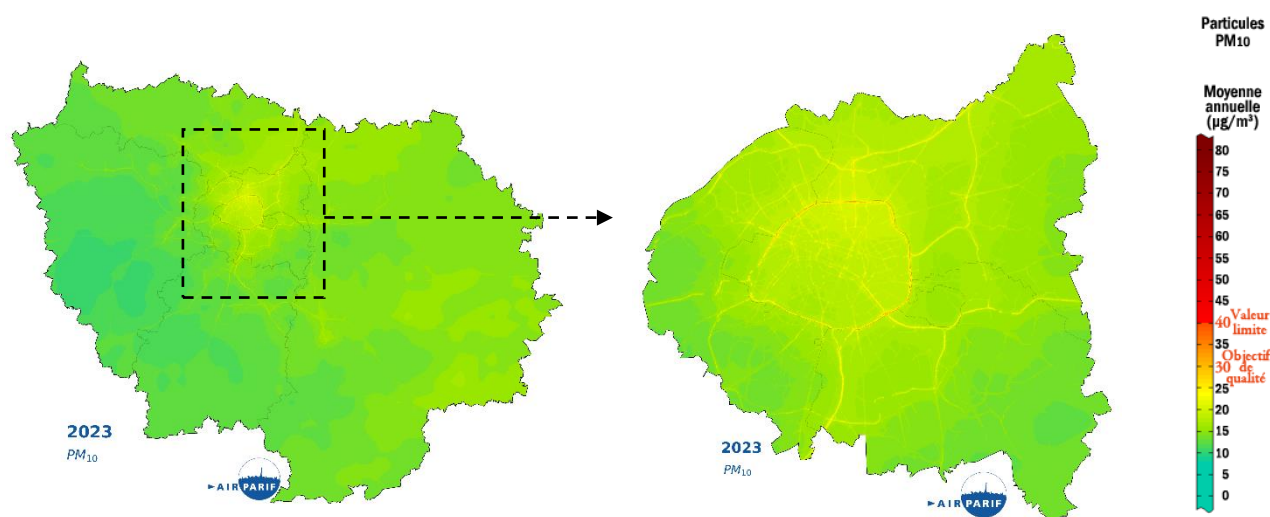


Figure 4 : concentrations moyennes annuelles de particules PM₁₀ en Île-de-France et zoom sur Paris et la petite couronne parisienne en 2023

Les concentrations moyennes de PM₁₀ sont plus élevées au voisinage des principaux axes routiers parisiens et régionaux où elles peuvent être jusqu'à deux fois supérieures à ceux relevés en situation de fond.

Les niveaux de fond moyens en PM₁₀ enregistrés au sein de la zone sensible francilienne restent globalement homogènes, avec cependant des concentrations légèrement plus fortes relevées dans le nord. Une légère décroissance est observée entre le cœur dense de l'agglomération et la périphérie de l'Île-de-France. La variabilité des PM₁₀ est moins importante que celle du NO₂ en raison d'une plus grande diversité des sources de ce polluant.

En 2023, au regard de la réglementation en vigueur, aucun Francilien n'est exposé à un dépassement de la valeur limite. Toutefois, plus de 6.5 millions de Franciliens, soit environ 55 % de la population régionale, sont toujours exposés à un air qui ne respecte pas les recommandations annuelles de l'OMS. Les zones les plus densément peuplées de chaque département sont concernées par ces dépassements.

La figure 5 illustre les teneurs moyennes annuelles en particules PM_{2.5} en Île-de-France en 2023.

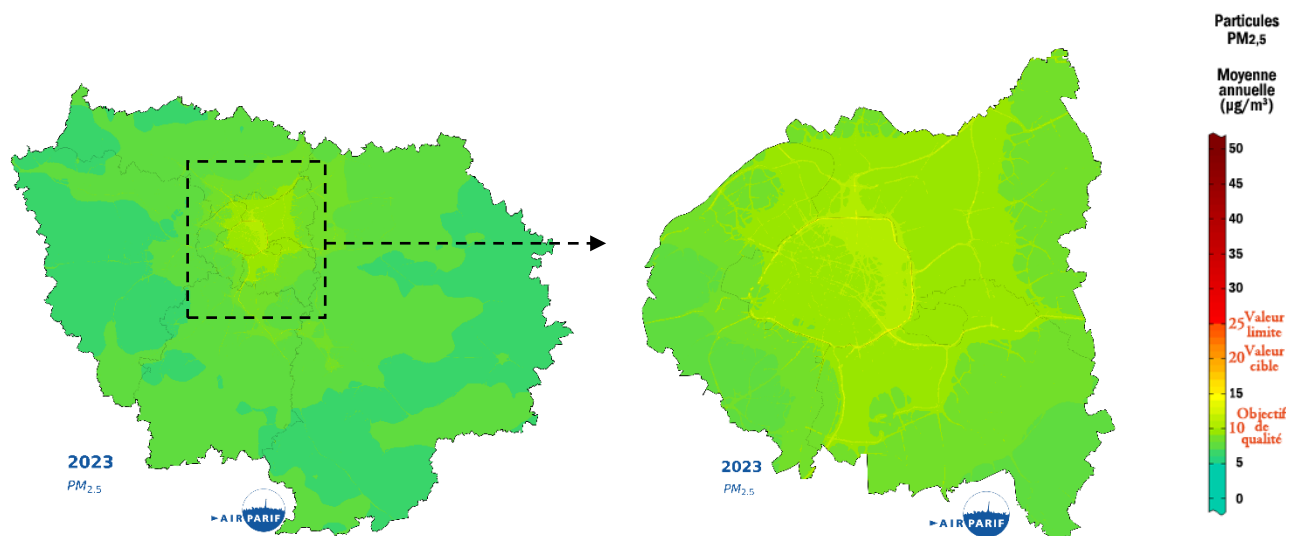


Figure 5 : concentrations moyennes annuelles de particules fines PM_{2.5} en 2023 en Île-de-France et zoom sur Paris et la petite couronne parisienne

Comme depuis plusieurs années maintenant, **la valeur limite annuelle en vigueur en PM_{2.5} est respectée en Île-de-France en 2023. En revanche, les recommandations annuelles et journalières de l'OMS sont dépassées sur la totalité de la région Île-de-France en 2023.**

4.3. Concentrations à horizon 2030 et exposition de la population avec les scénarios mobilités « avec Plan des Mobilités » et « tendanciel »

Les cartes de la Figure 6, 7 et 8 illustrent les concentrations moyennes annuelles prospectives en NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5} respectivement modélisées pour les scénarios « avec Plan des Mobilités » et « tendanciel » à horizon 2030, prenant en compte l'impact des scénarios mobilités.

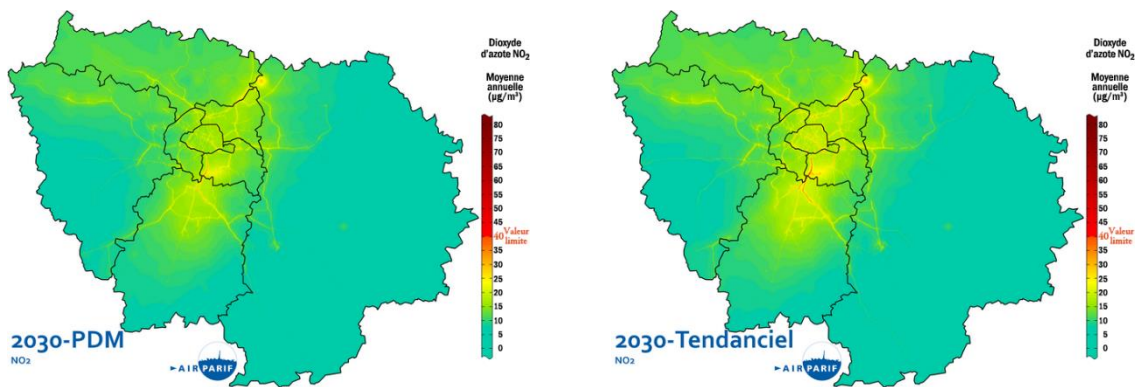


Figure 6 : Cartes prospectives de concentrations (NO_2) en 2030 avec le scénario « tendanciel » et le scénario « avec Plan des Mobilités » (2030-PDM)

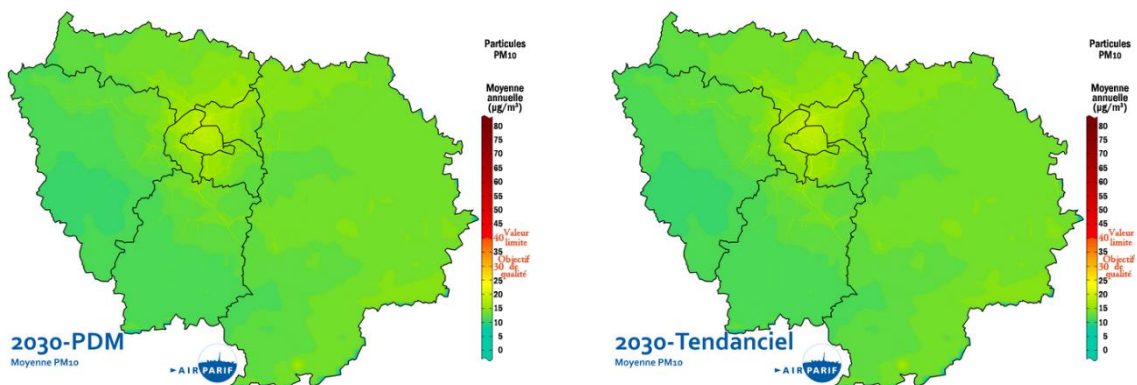


Figure 7 : Cartes prospectives de concentrations (PM_{10}) en 2030 avec le scénario « tendanciel » et avec le scénario « avec Plan des Mobilités » (2030-PDM)

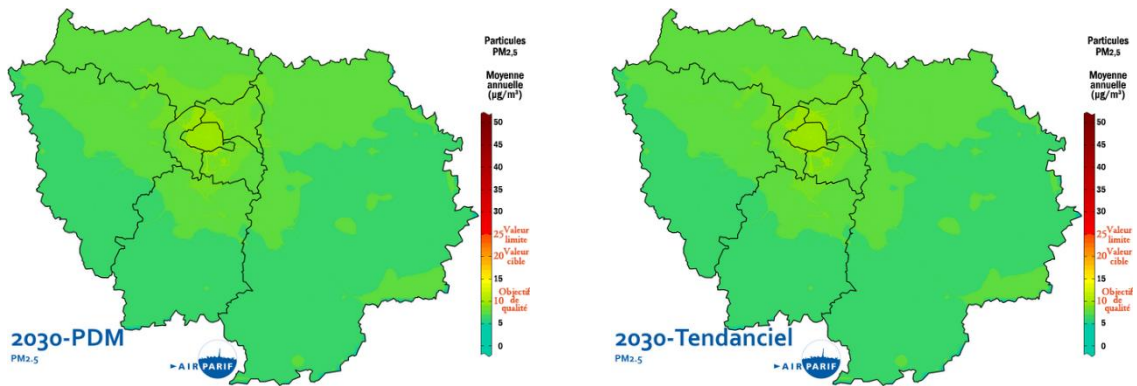


Figure 8 : Cartes prospectives de concentrations ($\text{PM}_{2.5}$) en 2030 avec le scénario « tendanciel » et avec le scénario « avec Plan des Mobilités » (2030-PDM)

Les cartographies des concentrations permettent de calculer la population exposée selon les différents seuils étudiés, à savoir les valeurs limites réglementaires actuelles, les valeurs limites 2030 et les recommandations de l'OMS. Le tableau ci-dessous (tableau 5) présente les résultats pour l'Île-de-France. Le gain de population avec « Plan des Mobilités /tendanciel » correspond au nombre d'habitants exposés en moins en 2030 dans le scénario « avec Plan des Mobilités » par rapport au scénario « tendanciel ».

Île-de-France		Scénario « tendanciel » 2030	Scénario « avec Plan des Mobilités » 2030	Gain avec Plan des Mobilités/tendanciel
Polluants	Seuil	Nombre d'habitants exposés Conclusion sur le dépassement		Nombre d'habitants exposés en moins
NO ₂	Valeur limite en 2023 : 40 µg/m ³	<1000 VL respectée (Dépassement peu probable)	<1000 VL respectée (Dépassement peu probable)	-
NO ₂	Valeur limite 2030 : 20 µg/m ³	900 000 Seuil dépassé	200 000 Seuil dépassé	700 000
NO ₂	Recommandation OMS : 10 µg/m ³	10 600 000 Seuil dépassé	10 100 000 Seuil dépassé	500 000
PM ₁₀	Valeur limite en 2023 : 40 µg/m ³	0 VL respectée	0 VL respectée	-
PM ₁₀	Valeur limite 2030 : 20 µg/m ³	40 000 Seuil dépassé	20 000 Seuil dépassé	20 000
PM ₁₀	Recommandation OMS : 15 µg/m ³	5 000 000 Seuil dépassé	4 800 000 Seuil dépassé	200 000
PM _{2,5}	Valeur limite en 2023 : 20 µg/m ³	0 VL respectée	0 VL respectée	-
PM _{2,5}	Valeur limite 2030 : 10 µg/m ³	50 000 Seuil dépassé	20 000 Seuil dépassé	30 000
PM _{2,5}	Recommandation OMS : 5 µg/m ³	11 900 000 Seuil dépassé	11 900 000 Seuil dépassé	0

Tableau 5 : Population potentiellement exposée à des niveaux de pollution supérieurs aux différents seuils pour les deux scénarios « tendanciel » et « avec Plan des Mobilités » en 2030

Tout comme dans la situation actuelle, les concentrations de NO₂ sont plus importantes à proximité des axes routiers et dans le centre de l'agglomération ; elles décroissent avec leur éloignement. Néanmoins, à proximité immédiate des axes routiers majeurs, les diminutions de concentration sont plus marquées entre le scénario du projet du Plan des Mobilités qu'avec le scénario « tendanciel », notamment à proximité de l'A6 et de l'A1.

Tout comme la situation actuelle, les niveaux de fond moyens en particules PM₁₀ en 2030 resteraient plus forts au cœur de l'agglomération et à proximité des axes routiers. Pour les PM_{2,5}, les concentrations moyennes resteraient globalement homogènes. En 2030, les différences de concentrations de particules PM₁₀ et PM_{2,5} diminueraient moins que celles modélisées pour le NO₂, étant donné la plus faible contribution du trafic routier aux émissions de particules.

Globalement, pour les trois polluants considérés, la valeur limite applicable à cette date et les recommandations de l'OMS seraient dépassées mais les évaluations mettent en évidence un bénéfice de la mise en place du Plan des Mobilités, qui limiterait le nombre de franciliens exposés à des niveaux au-delà de ces deux seuils. La valeur limite actuelle serait quant à elle respectée.

En ce qui concerne les indicateurs de population exposée, pour le NO₂, la valeur limite actuelle (40 µg/m³) serait respectée avec les deux scénarios en 2030. La valeur limite 2030 de la nouvelle

directive ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) serait dépassée en 2030 mais le scénario « avec Plan des Mobilités » permettrait d'exposer 700 000 personnes de moins qu'avec la situation tendancielle (soit 79% du nombre d'habitants initialement exposés). Une grande majorité de la population resterait exposée à des valeurs dépassant la recommandation OMS ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$), et ce dans les 2 scénarios. Le scénario « avec Plan des Mobilités » permettrait à 500 000 personnes de plus d'habiter dans une zone respectant la recommandation de l'OMS.

Pour les PM_{10} , tout comme en 2023, la valeur limite actuelle ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) serait respectée dans les deux scénarios. Néanmoins, le seuil de la valeur limite 2030 ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) serait dépassé dans les deux scénarios. Les actions du projet de Plan des Mobilités engendrent cependant une baisse supplémentaire, avec 20 000 personnes exposées en moins à la valeur limite 2030. De même, le seuil de la recommandation de l'OMS ($15 \mu\text{g}/\text{m}^3$) serait également dépassé, mais l'impact du scénario « avec Plan des Mobilités » permettrait un gain 200 000 personnes non exposées à des dépassements de ce seuil.

Pour les $\text{PM}_{2.5}$, tout comme en 2023, la valeur limite actuelle ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) serait respectée. La mise en œuvre du Plan des Mobilités actuellement en projet, permettrait à 30 000 personnes de plus que dans le « tendanciel » d'habiter dans une zone respectant la valeur limite 2030 ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$). La recommandation de l'OMS ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) serait dépassée pour 11,9 millions de franciliens en 2030 pour les deux scénarios.

Conclusion

Dans le cadre de l'évaluation du Plan des Mobilités en Île-de-France, **Airparif a évalué que la mise en œuvre des actions du projet de Plan des Mobilités en Île-de-France, traduites en scénario mobilité par Île-de-France Mobilité, permettrait de respecter les objectifs définis dans le Plan des Mobilités en Île-de-France.**

En effet, l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, fixé dans la stratégie nationale bas carbone (entre -25 % et -30 % d'émissions de GES liés au transport routier par rapport à 2020), serait respecté, avec une baisse évaluée à 26% entre 2030 et 2020 contrairement à la situation « tendancielle » qui ne permettrait pas de respecter cet objectif.

Les valeurs limites réglementaires actuelles relatives aux concentrations moyennes annuelles de polluants atmosphériques seraient également respectées à l'horizon 2030 dans les deux scénarios pour le dioxyde d'azote présentant actuellement encore des dépassements. Elles sont déjà respectées pour les particules PM₁₀ et PM_{2.5}. **En revanche, les valeurs limites annuelles plus strictes, applicables 2030 ne seraient pas respectées, tout comme les recommandations de l'OMS. Mais les actions du projet de Plan des Mobilités en Île-de-France permettraient une diminution des niveaux de pollution plus importante que la seule baisse « tendancielle » et de ce fait de limiter le nombre de personnes exposées à des niveaux de pollution supérieurs à ces seuils (respectivement un gain pour 700 000 personnes pour le NO₂, 20 000 personnes pour les PM₁₀ et 30 000 pour les PM_{2.5})**

Annexes

Annexe 1 : Hypothèses de l'inventaire prospectif tendanciel d'Airparif 2030

Les inventaires tendanciels prospectifs à l'horizon 2025 et 2030 permettent d'évaluer l'évolution des émissions « fil de l'eau » sur le territoire national.

En l'absence d'éléments prospectifs régionaux, ces inventaires fil de l'eau sont basés sur le scénario national dit « avec mesures existantes » - AME 2021 en 2025 et 2030 du CITEPA¹⁰.

Dans ce cas, les évolutions nationales des consommations d'énergie ont été appliquées et les facteurs d'émissions nationaux prospectifs ont été utilisés pour déduire les émissions régionales 2025 et 2030 des secteurs d'activité concernés.

En revanche, pour les secteurs sur lesquels existent des données locales, celles-ci ont été prises en compte.

- Concernant le trafic routier, les hypothèses d'évolution du parc technologique et du volume de trafic ont été fournies par Ile-de-France Mobilités.
- Concernant les émissions du transport aérien, ADP a fourni le nombre de mouvements et le parc d'avions à l'horizon 2025. En revanche, les temps de roulage sont considérés comme identique à l'inventaire 2018 faute d'information d'ADP. De même, les facteurs d'émissions des aéronefs ont été identiques à 2018.
Pour les APU/GPU, les temps de fonctionnement des APU pris en compte sont ceux issus de l'étude ACNUSA. Ils traduisent une baisse dans le temps de fonctionnement des APU suite à la mesure du précédent PPA (mesure AE1).
Pour les engins de piste, les émissions sont calculées à partir d'un parc d'engins dépendant du nombre de mouvements aériens. Le parc d'engins prospectif a été calé sur le nombre de mouvements prospectifs fourni par ADP.
- Concernant le secteur industriel, les émissions prospectives des grands sites industriels déclarant dans le registre annuel des polluants GERP sont laissées identiques à celles prises en compte dans le PPA 2020. Pour les autres sites industriels, les émissions prospectives sont calculées en appliquant les scénarios nationaux AME 2021 du CITEPA sur les consommations d'énergie et les facteurs d'émissions.
- Pour le secteur résidentiel, les consommations d'énergie prospectives sont établies à partir du bilan prospectif régional de l'énergie (par secteur et source d'énergie) fourni par le Conseil Régional d'Ile-de-France. Ces consommations d'énergie sont corrigées avec le scénario national AME 2021 du CITEPA.

¹⁰ (AME 2021, scénario « AME » prenant en compte toutes les mesures effectivement adoptées)

S'agissant du parc de chauffage au bois, un taux de renouvellement de 10 000 équipements non performants par an est utilisé. Concernant le recul de l'usage des foyers ouverts, les deux enquêtes régionales bois ont été utilisées.

Enfin, pour le secteur agricole et les émissions naturelles, il a été fait le choix du statut quo (émissions 2025 = émissions 2030 = émissions 2018), faute d'éléments prospectifs régionaux.

Hypothèses 2025 et 2030 résumées

Hypothèses 2025 et 2030	Scénario tendanciel à horizon 2025 et 2030
Hypothèses générales	Hypothèses nationales du scénario dit « avec mesures existantes » AME 2021 du CITEPA à horizon 2025 et 2030 : prise en compte de toutes les mesures effectivement adoptées ou exécutées jusqu'au 31.12.2019
Hypothèses transversales	Projection population, emplois et construction de logements - INSEE et Institut Paris Région 2018
	Facteurs d'émissions de polluants atmosphériques 2025 et 2030 - CITEPA AME 202
	Facteurs d'émissions de gaz à effet de serre 2018 - CITEPA et ADEME
Chauffage au bois	Renouvellement tendanciel des équipements de chauffage au bois (10 000 équipements non performants par an) - hypothèse DRIEAT, et extrapolation du recul de l'usage des foyers ouverts
Trafic routier	Hypothèses d'évolution du parc technologique et du volume de trafic fournies par IDF-m
Industrie	Pour les grands sites industriels déclarant dans le registre annuel des polluants GEREP - PPA IDF 2020 en vigueur
	Pour les autres sites industriels : scénario national - CITEPA AME 2021
Plateformes aéroportuaires	Nombre de mouvements et parc d'avions prospectifs (hypothèse pré-covid) - ADP
	Temps de fonctionnement des APU - étude ACNUSA
Résidentiel et tertiaire	Scénario national - CITEPA AME 2021
Agriculture et émissions naturelles	Statut quo par rapport à 2018, faute d'éléments prospectifs régionaux