

## **Ce qui a changé dans la SDMP à la suite de la concertation préalable et des consultations menées en 2024**

Dans le cadre de l'élaboration de la PPE 3 et de la SDMP 3, une concertation du public a été organisée, sous l'égide de la Commission nationale du débat public, en novembre et décembre 2024. Par ailleurs, des consultations formelles ont été organisées sur les projets de documents. Les avis suivants ont été recueillis :

- de l'Autorité environnementale ;
- du Conseil national de la transition écologique ;
- du Conseil supérieur de l'énergie ;
- du Comité du système de distribution publique d'électricité ;
- du Haut conseil pour le climat.

Le présent document résume les modifications apportées à la SDMP 3 suite à ce processus.

### **Les principales modifications apportées depuis novembre 2024**

L'articulation entre la SDMP 3 et les feuilles de route de décarbonation sectorielles pour le maritime et l'aérien, prises en application de l'article 301 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, a été établie.

En réponse au soutien exprimé par les instances de concertation au vélo, la poursuite du plan national sur les mobilités actives a été réaffirmée et les premiers résultats obtenus explicités, notamment l'augmentation de 60 % des aménagements cyclables et des kilomètres parcourus.

Sur demande des instances de concertation de renforcer la partie relative au fret fluvial, les atouts de ce mode ont été détaillés et des éléments sur le contrat d'objectifs et de performances de Voies navigables de France ont été ajoutés.

Concernant les publics en situation de précarité, et notamment les publics jeunes, il est précisé que les universités et lieux d'études peuvent également se saisir des plans de mobilité, prévus pour les employeurs, en y incluant l'ensemble des mobilités liées à leur activité et donc y compris celles des étudiants pour améliorer la desserte des universités et lieux d'étude.

Par ailleurs, certaines décisions prises depuis novembre 2024 impactent la SDMP 3. Aussi, le document a fait l'objet d'une actualisation pour rendre compte de l'avancement des travaux effectués sur la fin d'année 2024 des politiques publiques de mobilités concernant notamment les services express régionaux métropolitains, le titre unique, les soutiens à l'électrification des véhicules ou l'autopartage. En particulier, l'adoption de plusieurs fiches d'opérations standardisées CEE prévues dans le précédent projet de SDMP 3 rendent obsolètes certaines mesures. De même, la loi de finances pour 2025 prévoit plusieurs dispositions affectant un certain nombre de mesures présentes dans le précédent projet de SDMP 3 (malus CO2, malus poids, taxe incitative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions, suramortissement pour les véhicules lourds, avantage en nature...) qui ont donc été modifiées en conséquence.

## Ce qui a changé dans la SDMP – Mars 2025

Enfin, d'autres modifications ont été proposées, notamment : mise à jour de la partie sur l'attractivité de l'emploi et les évolutions des filières économiques ; mentions à la réglementation relative à l'obligation d'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise lors du transport, disposant que tout opérateur fournissant une prestation de transport doit transmettre à son client la donnée des gaz à effet de serre émis, ce qui permet de renforcer le soutien aux filières de transport françaises ; ajout d'une nouvelle mesure sur la stratégie industrielle de production de batteries françaises ; mention de la poursuite des projets de modernisation et de développement du réseau ferroviaire portés par l'Etat.