

# Généralisation de la limitation de vitesse à **30km/h** sur Paris



**RÉPONSES DE LA VILLE DE PARIS  
AUX AVIS ET OBSERVATIONS SOUMIS  
LORS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE**



# SOMMAIRE

Retrouvez toutes les réponses aux propositions de mesures relatives aux domaines suivants :

<b>1/ MOYENS DE TRANSPORT</b> .....	<b>p. 5</b>
<b>A.</b> Mesures en faveur des vélos.....	p. 6
<b>B.</b> Mesures en faveur des piétons.....	p. 9
<b>C.</b> Mesures en faveur des transports en commun.....	p. 13
<b>D.</b> Divers – mobilités actives.....	p. 15
<b>E.</b> Restrictions de l'utilisation de la voiture individuelle.....	p. 19
<b>2/ AMÉNAGEMENTS URBAINS</b> .....	<b>p. 21</b>
<b>3/ GESTION DU TRAFIC / VITESSE /</b> <b>STATUT RÉGLEMENTAIRE</b> .....	<b>p. 23</b>
<b>4/ STATIONNEMENT</b> .....	<b>p. 27</b>
<b>5/ CONTRÔLES</b> .....	<b>p. 31</b>
<b>6/ ACCOMPAGNEMENT PAR LA COMMUNICATION</b> .....	<b>p. 35</b>





Proposition de mesures  
relatives aux moyens  
de transport



## 1

## Augmenter la taille du réseau cyclable et sécuriser les portions existantes

Augmenter la taille du réseau cyclable et sécuriser les portions existantes

Fin 2019, environ 1 000 km d'aménagements étaient opérationnels à Paris, dont plus de 300 km de pistes. À l'issue du premier confinement, ce sont plus de 50km de pistes provisoires qui ont été créés pour permettre un usage facilité du vélo et limiter les véhicules particuliers.

**La cartographie de ces pistes est disponible sur les liens suivants :**

- ▶ <https://opendata.paris.fr/explore/dataset/deconfinement-pistes-cyclables-temporaires/information/?disjunctive.type&disjunctive.statut&disjunctive.complement>
- ▶ <https://www.paris.fr/pages/deplacements-les-mesures-de-la-ville-pour-le-deconfinement-7788>

Ces pistes seront pérennisées et même développées grâce à un nouveau réseau d'environ 130km, permettant d'atteindre ainsi 180km de pistes supplémentaires au cours de la mandature. Un plan ambitieux de mesures en faveur du vélo sera prochainement proposé en ce sens au vote du conseil de Paris.

**L'ensemble des voies cyclables existantes est consultable sur le lien suivant :**

- ▶ <https://opendata.paris.fr/explore/dataset/reseau-cyclable/>

## 2

## Généraliser les doubles-sens cyclables

Notre objectif est d'assurer une ville 100% cyclable ; pour se faire, les double sens cyclables seront généralisés sur l'ensemble du territoire. A ce jour, le potentiel à créer est de près de 390km qui viendront donc compléter les doubles sens déjà réalisés (environ 450km)



## 3

**Installer davantage de garages à vélo**

**Toutes les données sont disponibles sur le site :** <https://www.paris.fr/pages/test-stationner-son-velo-7525>.

La mise en place d'une offre cohérente et sécurisée est une condition essentielle au développement de l'usage du vélo dans Paris. Des offres de stationnement ont été déployées, en complément des aménagements de linéaires dédiés

Deux types d'offres sont proposés : stationnement libre en voirie et stationnement sécurisé dans des infrastructures dédiées. L'espace public ne pouvant absorber tous les besoins à la matière, la Ville encourage également la création de stationnement chez les bailleurs et dans les copropriétés, en octroyant des aides financières (50 % du montant des travaux jusqu'à 2 000 €HT).

**Les offres actuelles ou à développer dans l'espace public mais aussi bâti sont les suivantes :**

▶ **sur voirie :**

En complément des aménagements d'itinéraires cyclables, de nombreux emplacements vélos ont été installés sur l'espace public, en visant les lieux attractifs et en veillant à mailler tout le territoire. Dans le cadre du programme d'aménagement des Zones 30, nous installons dorénavant une zone de stationnement vélo en amont de chaque passage piéton.

Le nombre de places vélo proposées sur la voie publique est évalué en février 2020 à 46 292 places. L'offre a ainsi bénéficié d'une croissance de 34 % en 5 ans (pour mémoire nombre de places en 2014 : 30 633). L'objectif initial de 10 000 nouvelles places du Plan Vélo 2015 – 2020 a été atteint et dépassé

▶ **Vélostations**

**Les données correspondantes sont disponibles sur le lien suivant :**

<https://www.paris.fr/pages/1400-places-pour-garer-mon-velo-en-securite-a-paris-7453>

Les vélostations sont des parcs de stationnement sécurisés dédiés exclusivement aux vélos, accessibles 24h/24, 7j/7. Elles sont situées principalement à proximité des pôles d'intermodalité et notamment des gares.

**3 stations Véligo**, gérées par la SNCF et cofinancées par la région Ile-de France sont, en service. Elles sont situées gare Montparnasse, gare de l'Est et gare Rosa Parks.

**2 vélostations** sont pilotées et exploitées par la Ville de Paris :

- ▶ Gare de Lyon-Van Gogh, mise en service début mars 2020 offrant 198 places sécurisées dont 32 pour VAE (étude en cours pour permettre de proposer 1000 places), et
- ▶ Vélostation Maine-Montparnasse mise en service en 2020 et offrant 375 places 24h/24, surveillées et sécurisées via un système de vidéosurveillance ainsi que des rondes régulières



### Mise en place de 50 abris vélos sécurisés

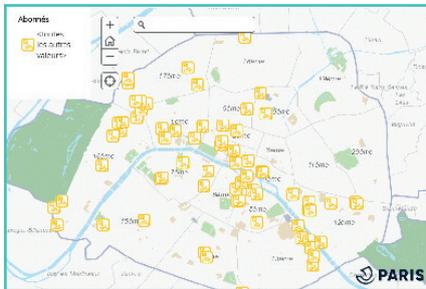
Les abris vélos sécurisés est un nouveau service de la Ville de Paris. Vous souhaitez stationner votre vélo près de chez vous, en toute sécurité, mais vous ne disposez pas de local à votre domicile ? Ces abris sont faits pour vous ! 50 abris seront déployés progressivement dans tous les arrondissements d'ici le mois de septembre. Ils offrent chacun 6 places vélos (vélos mécaniques, électriques et vélos avec siège porte-bébé) et sont accessibles via un abonnement annuel de 75 euros.

[JE M'INSCRIS AU SERVICE](#)



Image : extrait présentation paris.fr

### Dans les parcs concédés de la Ville



Répartition des parcs offrant du stationnement cyclable

47 parcs concédés de la Ville proposent des places vélos dans des espaces sécurisés pour un nombre total de place de 786 places. Ce chiffre est susceptible d'évoluer à la hausse avec l'augmentation de la demande. . Depuis décembre 2020, la Mairie de Paris impose contractuellement aux gestionnaires de parcs de stationnement concédés l'impossibilité de refuser un abonnement de stationnement vélo.

**Dans les copropriétés et bureaux :** à développer et accompagner (aide de la Ville déjà existante à l'installation d'abris vélos dans les copropriétés).

**Dans les immeubles de logements de la Ville :** Paris Habitat, RIVP, ...



Si la marche a longtemps été insuffisamment prise en compte dans son rôle de liant et son efficacité dans la chaîne de déplacement, elle est désormais considérée comme un mode de déplacement à part entière. Ainsi, la multiplication des politiques visant à la favoriser et à redonner une juste place aux piétons démontre le fort intérêt des collectivités désormais pour ces enjeux à l'échelle internationale.

**Les réponses aux propositions 4 à 10 sont traitées globalement ci-dessous :**

- 4 Poser des plateaux piétons**
- 5 Élargir les trottoirs**  
**Récupérer les espaces pour des extensions de trottoirs**
- 6 Réduire l'occupation des trottoirs par les terrasses**
- 7 Limiter la circulation dans les quartiers d'habitation**  
**pour rendre la rue aux enfants**
- 8 Densifier le réseau de zones de rencontre et d'aires piétonnes**
- 9 Développer les trames vertes et bleues**
- 10 Développer la végétalisation, notamment**  
**sur les espaces pris à la voiture**

À la fois économique, fiable, durable, efficace, bénéfique pour l'environnement et la santé (recommandations de l'OMS), la marche est également un vecteur d'ancrage local et d'interaction sociale. Développer ce mode de déplacement peut également permettre de désengorger les transports en commun.

Paris est globalement perçue comme une ville agréable (64 %) voire très agréable (14 %) pour marcher. La marche représente 66 % des déplacements intra-muros.

Les Parisiens sont de grands marcheurs et effectuent entre 2,1 et 2,9 déplacements à pied par jour pour une durée moyenne de 14 minutes 45. La densité parisienne, la topologie du territoire et les courtes distances favorisent l'accessibilité des lieux attractifs - emplois, services, commerces, lieux touristiques.

À Paris, l'objectif premier n'est ainsi pas tant d'augmenter la part modale que d'améliorer les conditions des déplacements à pied et d'offrir des rues plus agréables à vivre. Il s'agit de porter un nouveau regard sur l'espace public pour repenser la ville du point de vue du piéton.

La sécurité routière est également un enjeu important, les piétons étant les usagers les plus fragiles de l'espace public après les 2RM et les vélos (24 % des accidents et 23 % des victimes en 2018, avec une surreprésentation des personnes âgées – 63 % des piétons tués). L'espace public parisien est particulièrement sollicité, avec une multiplicité d'usages et de mobiliers, le rendant complexe et générant une cohabitation des modes parfois difficile.



### Les leviers d'action

Pour encourager la marche et conforter la place des piétons, la Ville de Paris a adopté en janvier 2017 la Stratégie Paris piéton. Issue du budget participatif 2015 Paris aux piétons, plébiscité par les votants, et d'un travail multi partenarial durant toute l'année 2016, elle se structure en cinq grands chantiers :

1. **faciliter les continuités piétonnes et de nouveaux partages de la voirie ;**
2. **favoriser la diversité des usages de la rue ;**
3. **élever les standards de confort et de sécurité des espaces publics ;**
4. **repenser l'orientation des piétons dans la ville ;**
5. **conforter la culture piétonne, valoriser la marche.**

Le projet Paris aux piétons a permis de financer dans tous les arrondissements des opérations émanant de ces cinq chantiers à hauteur de 8 millions d'euros. De nombreux projets locaux proposés au budget participatif ont également contribué à la mise en œuvre de cette stratégie dans les arrondissements.

Le PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics) est un autre document structurant de l'action municipale : il précise les aménagements et mesures visant à rendre la voirie et les espaces publics accessibles aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

### Les réalisations en faveur des piétons ces dernières années sont nombreuses :

- ▶ Reconquête d'espaces dévolus aux déplacements motorisés et résorption des coupures : grandes places, berges de Seine et promenades (Broussais, Césaria Evora...), franchissements du périphérique (passerelles du Cambodge (14e) et du Millénaire (19e)), place Pouchet (17e)
- ▶ Élargissements de trottoirs nombreux dans le cadre de l'ensemble des aménagements (+ 10 ha depuis 2014)
- ▶ Piétonisations pérennes
- ▶ Développement massif d'aires piétonnes et zones de rencontre , notamment dans le cadre du développement des « rues aux écoles » ( piétonisation de 57 nouvelles rues aux écoles réalisée depuis le 1er septembre 2020)
- ▶ Piétonisations provisoires
- ▶ Développement des secteurs Paris respire, piétonisation des Champs Élysées un dimanche par mois, organisation de la journée sans voiture une fois par an
- ▶ Aménagements dédiés aux traversées (refuges, traversées plus larges, suppression du stationnement pour améliorer la covisibilité au niveau des passages piétons, ...),
- ▶ Contrôle du respect des règles de circulation et verbalisation de la circulation sur trottoirs par la DPSP
- ▶ Mise en place de nouveaux plans de quartier avec indication des temps de marche sur les cartes des abris-voyageurs
- ▶ Mesures spécifiques à destination des personnes à mobilité réduite et notamment malvoyantes avec la mise en place de dispositifs d'aide au guidage sur les places (fil d'ariane) et en traversées des passages piétons
- ▶ Diversification des usages
- ▶ Développement des espaces urbains sportifs (mise en place d'agrès sur le domaine public)
- ▶ Interventions artistiques, mises en lumière, pour agrémenter certains espaces



## Végétalisation

Favoriser les déplacements à pieds implique également de rendre agréable les cheminements piétons, par l'infrastructure et également la végétalisation. Là encore, plusieurs leviers d'actions existent pour améliorer le cadre de vie. Elles répondent en partie aux propositions 9 et 10, qui demandent le développement de trames vertes et bleues ainsi que plus de végétalisation notamment sur les espaces pris à la voiture.

Le « **permis de végétaliser** » est un dispositif en place depuis juin 2015, qui permet à chaque citoyen majeur (à titre individuel ou collectif) de disposer d'un site (sur un trottoir, ou sur une place...) dans l'espace public pour jardiner

**Exemples de projets :** fleurir les pieds des arbres, installer des jardinières au sol ou à des potelets et barrières, jardiner en pleine terre dans des fosses de plantation (suppression du revêtement du trottoir à l'emplacement du projet) ...

**Lien vers Paris.fr :** <https://www.paris.fr/pages/un-permis-pour-vegetaliser-paris-2689>

## La rue « végétale »

Dans les rues végétales, la circulation automobile est absente ou apaisée, afin de donner la priorité aux piétons et aux mobilités actives.

**Les aménagements possibles sont, en fonction des contraintes techniques et des configurations géométriques :**

- ▶ Plantation d'arbres ;
- ▶ mise en place de pavés à joints engazonnés (« laisser pousser l'herbe entre les pavés ») ;
- ▶ végétalisation partielle des trottoirs par la création de « stries enherbées » dans l'asphalte ;
- ▶ découpe superficielle du trottoir en pied d'immeuble pour créer une bande de terre le long des façades ;
- ▶ création de murs végétalisés de plantes grimpances ;
- ▶ mise en place de bacs de plantation en bois.

## Voies ainsi aménagées :

- ▶ rue Borda (3<sup>e</sup>) depuis octobre 2019
- ▶ rue de Sully (4<sup>e</sup>) depuis mars 2019
- ▶ passage des Patriarches (5<sup>e</sup>) depuis septembre 2020
- ▶ rue Corvetto (8<sup>e</sup>) depuis mars 2019
- ▶ rue Pierre Haret (9<sup>e</sup>) depuis janvier 2019
- ▶ rue Gustave Goublier (10<sup>e</sup>) depuis mai 2018
- ▶ rue Lacharrière (11<sup>e</sup>) depuis août 2020
- ▶ rue de Cîteaux (12<sup>e</sup>) depuis janvier 2016
- ▶ rue de Vimoutiers (13<sup>e</sup>) depuis juin 2020
- ▶ rue Léon Séché (15<sup>e</sup>) depuis janvier 2016
- ▶ rue Montcalm (18<sup>e</sup>) depuis avril 2019
- ▶ rue Georges Thill (19<sup>e</sup>) depuis avril 2019
- ▶ rue du Retrait (20<sup>e</sup>) depuis avril 2018



**Lien vers Paris.fr :** <https://www.paris.fr/pages/les-rues-vegetales-2990>

Réduire l'occupation des terrasses sur trottoir par développement des aires piétonnes et occupation du stationnement à de nouveaux usages



**Aménagement post-déconfinement**  
(juin 2020)

**Crédit :** Christophe Belin, Mairie de Paris

### Projets à venir :

**Des quartiers piétons seront créés dans tous les arrondissements,** avec une circulation motorisée limitée aux personnes à mobilité réduite, aux riverains, aux bus, aux taxis, aux véhicules d'urgence et aux artisans. Le centre de Paris sera également fermé au trafic de transit, y compris la rue de Rivoli ».

### Les objectifs du projet sont les suivants :

- ▶ Limiter fortement le trafic de transit des véhicules motorisés 4R et 2/3 R dans l'arrondissement Paris Centre.
- ▶ Utiliser la baisse estimée du trafic d'un tiers (données 2016) pour redistribuer l'espace public au profit de la végétalisation, de la promotion des mobilités bas-carbone (piétons, vélos, TC) qui conserveront la faculté de transiter dans le périmètre, ainsi que d'une amélioration de la qualité de séjour.
- ▶ Décourager le recours au véhicule motorisé individuel pour des trajets de transit parisien/métropolitain par l'allongement des temps de parcours.



Avec 316 millions de voyages par an, le bus représente les deux tiers de la fréquentation de surface à Paris dont 4 % pour le réseau de nuit Noctilien et le tiers restant pour le tramway.

## Quelques chiffres :

- ▶ 1 500 bus à Paris (parmi les 4 500 bus de la RATP et les 9 500 en tout pour ÎdFM sur la région)
- ▶ 60 lignes
- ▶ 316 millions de voyages par an
- ▶ Une majorité de déplacements de proximité (< à 3 km)

Île-de-France Mobilités est la seule entité compétente pour faire varier l'offre.

## 11

### Construire des couloirs de bus express

Un travail régulier est en cours entre Île-de-France Mobilités / Ville de Paris / RATP et la Préfecture de Police pour optimiser le réseau existant; il s'agit notamment de la création de couloirs de bus, leur protection sur certains sites, l'amélioration du fonctionnement de certains carrefours (micro régulation permettant de donner la priorité aux bus), ainsi que d'actions de verbalisation notamment au travers du développement de la vidéo verbalisation.

Des projets sont en cours pour étudier la mise en place de lignes à haut niveau de service sur le territoire parisien (par exemple entre Charenton et Paris), mais ils nécessitent encore à ce stade des études et une concertation complémentaires avant d'être finalisés.

La mise en place de chaque projet d'aménagement parisien est par ailleurs l'occasion d'une réflexion quant à l'amélioration du réseau de bus.

## 12

### Augmenter l'offre de transports en commun

Sous l'impulsion de la Ville de Paris, l'offre de transports a été considérablement augmentée en 2019 avec la mise en place d'un vaste projet de restructuration de l'ensemble du réseau bus. L'objectif était de mieux adapter le réseau à la ville actuelle : une meilleure desserte des quartiers périphériques, et des liens avec la banlieue. Le réseau qui datait de l'après-guerre a été restructuré en coordination avec Île-de-France Mobilités, la RATP et la préfecture de police :

**Ainsi, après 3 années de projet et concertation avec les Parisiens et les habitants des communes limitrophes, le nouveau réseau a été mis en service le 20 avril 2019 :**

- ▶ 5 nouvelles lignes ont été créées pour desservir les quartiers périphériques et relier les bois et les territoires limitrophes ;
- ▶ 50 lignes de bus modifiées ;
- ▶ 15 km de couloirs bus créés et 180 point d'arrêt aménagés ;
- ▶ 110 bus et 700 conducteurs supplémentaires ;
- ▶ 40 M€ en fonctionnement annuel et 15 M€ de travaux de voirie.

Un observatoire du fonctionnement des bus parisiens a par ailleurs été créé afin de mesurer la bonne adéquation de ce nouveau réseau bus, et d'assurer la remontée de potentiels sujets.



13

### **Améliorer les transports en commun, notamment pour les trajets Paris-Banlieue**

Pour ce qui concerne les trajets Paris banlieue, lors de la restructuration, des extensions dans les deux sens, vers et depuis la banlieue ont été mises en place (par exemple la ligne 70 a été prolongée jusqu'à Suresnes ou la ligne 215 de la Porte de Montreuil à gare d'Austerlitz créée).

La plupart des grands projets d'urbanisme (Porte de la chapelle, Porte d'Orléans, Porte de la Villette, ...) intègrent les sujets relatifs aux interfaces de transports en commun Paris Banlieue.

À terme, le prolongements de la ligne tramway T3b de la porte d'Asnières (17e) à la porte Dauphine (16e) et l'aménagement de la ligne de bus en site propre TZen5, avenue de France (13e) qui doit relier le 13e arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi, en une trentaine de minutes permettront une meilleure desserte de certaines communes limitrophes.

Chacun des 2 000 abris bus parisiens a par ailleurs été renouvelé en 2015-2016 par la Ville de Paris ; ils sont désormais plus visibles de loin grâce à un mat affichant lignes et temps d'attente. L'accessibilité des arrêts a notablement été améliorée, et va continuer de l'être pour permettre la pleine accessibilité des personnes à mobilité réduite sur les points d'arrêt.



14

### **Multiplier les initiatives et interventions ponctuelles qui mettent en avant les mobilités alternatives : journée sans voiture, circulation alternée, Paris Respire, etc.**

Depuis plusieurs années, la Ville de Paris a fait le choix de multiplier les lieux et les moments d'apaisement dans la Ville : De quelques zones le dimanche au début de l'opération Paris Respire, les opérations sans voiture se sont multipliées : il existe au moins une zone Paris Respire par arrondissement chaque weekend, une très large zone Champs-Élysées et Paris Centre prend place une fois par mois, et évidemment la journée sans voiture une fois par an qui inclut dorénavant l'ensemble de Paris hors périphérique et bois. Une réflexion est actuellement en cours sur l'augmentation des fréquences pour le secteur des Champs Élysées ainsi que pour le centre de Paris

15

### **Exiger pour les nouvelles mobilités des plaques d'immatriculations, clignotants, casques, assurances, et vignette Crit'Air en fonction de la puissance de la batterie**

L'identification des nouveaux engins de déplacement personnel constitue un véritable enjeu pour leur verbalisation, notamment pour le stationnement gênant sur trottoir.

Une demande en date du 16 septembre 2019 a été faite en ce sens aux services de l'Etat sans qu'une réponse favorable nous soit parvenue à ce jour.

Dans l'attente de ces modifications du ressort de l'Etat, la Mairie de Paris utilise toutes les possibilités réglementaires pour faire cesser les incivilités (circulation et stationnement) liées à ce nouveau type de mobilité.

16

### **Utiliser des véhicules publics – par exemple, pour le ramassage des ordures – moins polluants**

La politique de diminution et de décarbonation du parc automobile municipal est engagée depuis maintenant de nombreuses années, menant à réduire nettement l'émission des gaz à effet de serre (33,4% entre 2004 et 2019).

Entre 2008 et 2019, sur l'ensemble du parc de la Ville, intégrant les poids-lourds et les deux-roues motorisés, la réduction du nombre de véhicules est de 12,3 % en comptant la création des services nouveaux et 23,3% sans ces créations.

Le programme de rationalisation s'accompagne aussi de formations des agents à l'éco-conduite afin de diminuer la consommation de carburants. Tous les conducteurs professionnels de poids lourds et de bennes, ainsi que les abonnés à l'auto-partage ont été formés.



En 2012, la Ville disposait de 6% de véhicules électriques et hybrides dans son parc. Fin 2019, le taux est de 32 % pour les berlines et citadines.

La décarbonation du parc se poursuit afin de participer à l'amélioration de la qualité de l'air en ville. Fin 2012, la Ville de Paris disposait encore de 36% de citadines et berlines diesel dans son parc. Depuis le 1er janvier 2015, il n'y a plus aucune motorisation diesel dans ces deux catégories de véhicules ainsi que pour les fourgonnettes.

Concernant plus particulièrement le service de ramassage des ordures, La Ville de Paris s'est résolument engagée dans une politique de réduction de la pollution et du bruit que ce ramassage génère. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de renforcement de la propreté et conformément à l'objectif municipal de sortie de la motorisation thermique, la Direction de la Propreté et de l'Eau s'équipe de nouveaux engins de nettoyage propres, électriques ou à essence.

En 2021, l'intégralité des poids lourds utilisés sur Paris fonctionneront au GNV. Des essais sont en cours pour le transfert du parc d'engins de nettoyage des trottoirs majoritairement essence vers la technologie électrique.

## 17 Augmenter l'offre de mobilités alternatives à la voiture (micromobilités notamment)

La mobilité partagée a toute sa place dans un Paris qui ambitionne de regagner de l'espace dédié aujourd'hui au stationnement de véhicules individuels. La Loi LOM de 2019 apporte des avancées aux collectivités afin d'accompagner au mieux les nouvelles mobilités.

Dans cet environnement où la présence des acteurs privés augmente, un équilibre pour la Ville entre « accompagnement » et « laissez-faire » doit être défini au cas par cas.

### Les principaux objectifs sont les suivants :

- ▶ Améliorer la qualité de l'air et viser la neutralité carbone 2050
- ▶ Faciliter la transition vers les motorisations basse émission. Renforcer la part modale des mobilités actives.
- ▶ Limiter l'encombrement de l'espace public
- ▶ Assurer la sécurité des déplacements des usagers des différents modes, et notamment les piétons
- ▶ Contribuer à dé-motoriser les ménages.

La plupart de ces modes partagés en trace directe (c'est-à-dire d'un point A vers un point B) aident ainsi à désengorger les transports en commun et donnent une alternative plus agréable, rapide et/ou confortable aux trajets urbains courts. Elles permettent d'attirer des nouveaux usagers aux modes partagés du fait de leur caractère innovant.

Des offres de mobilité partagée sont en développement à Paris quel que soit le mode depuis 12 ans<sup>[1]</sup> avec 1 véhicule partagé pour 285 parisiens en 2007 et 1 véhicule partagé pour 35 parisiens (total de 60 000 véhicules) en 2019.

La ville de Paris est toutefois attentive à ne pas surcharger l'espace public de nouveaux engins de micro-mobilité qui seraient majoritairement utilisés à la place de trajets réalisés à pied pour de très courtes distances.



### Les actions de la Ville :

#### Développer des alternatives aux trajets ponctuels nécessitant une voiture individuelle : autopartage en boucle

**Le label : « Autopartage, label Paris »** voté au Conseil de Paris en février 2007 permet à la Ville d'attribuer des avantages aux opérateurs labélisés : réduction du tarif de stationnement dans les parcs publics, réservation d'espaces pour les stations sur voirie et communication institutionnelle. En juin 2008, 3 opérateurs d'autopartage se partageaient près de 70 places.

**VULE partagés :** Entre 2017 et 2019, une expérimentation d'un système d'autopartage en boucle de véhicules utilitaires légers électriques (VULE) pour répondre aux besoins des professionnels a été lancée.

**Mobilib' :** En 2019 déploiement de près de 1500 places dédiées à la mobilité partagée 500 places pour des motorisations thermiques/hybrides et 1000 places, sur des anciennes stations Autolib' (dont 280 places Mobilib' utilitaire), pour des motorisations électriques/hybrides rechargeables

#### Élargir l'offre pour les déplacements réguliers à l'échelle de la Ville (dont domicile-travail) :

**Vélib' phase 1 2007-2017:** Au moment de son lancement, Vélib' était un modèle unique en Europe par la densité de son maillage et par sa taille, soit 18 000 vélos, 1625 stations, dont 295 en petite couronne; le coût de l'abonnement étaient inférieur à 40€ par an. Il s'agissait de la première offre de transport collectif partagé à Paris permettant malgré tout un déplacement individualisé. En 2014 : une opération spécifique a été mise à destination des enfants, P'tit vélib', opération reconduite en 2015.

En 2018, Vélib' une phase 2 s'est déployée, avec 20 000 Velib' dont 30% VAE (vélo à assistance électrique) à l'échelle métropolitaine.

**Carte de stationnement « Autopartage Paris » :** cette offre de stationnement a été mise en place en 2018 suite à la fin du service Autolib'. Elle est à destination des opérateurs d'offres en autopartage sans stations dédiées. Environ 1500 véhicules sont déployés en 2019.

#### Taxis/VT :

Les taxis participent pleinement à l'offre de transports en commun à Paris. La Ville de Paris a lancé en 2014 l'application « Paris Taxis » afin de mettre en relation les clients et les taxis en station. En 2016, la mise en open data des données de disponibilités des véhicules a permis à l'application d'évoluer pour que les clients puissent également héler un taxi autour d'eux. Toutefois, l'inscription des taxis libres à l'open data n'étant pas obligatoire, peu de taxis disponibles sont visibles sur l'application, rendant cette dernière peu attractive. Paris Taxis va prochainement pouvoir monter en puissance, grâce au caractère obligatoire des données de disponibilités des véhicules. De nouvelles bornes d'appel taxis ont de plus été installées et pourront à nouveau être contactées via un numéro unique..

#### Favoriser un écosystème favorable au développement régulé de mobilités douces

L'arrivée massive des opérateurs de free floating à Paris, et dans d'autres grandes métropoles, a pris de court les collectivités qui étaient dépourvues de cadre administratif permettant un développement serein de cette nouvelle activité.



Aussi, dès 2016, la Ville de Paris a travaillé avec les opérateurs de vélos et scooters afin d'accompagner l'arrivée de leurs flottes, une charte de bonne conduite a été signée en juin 2018, puis une autre en 2019 avec les opérateurs de trottinettes. Le dispositif réglementaire a été complété avec la création d'une redevance ainsi que l'interdiction pour les trottinettes de rouler et stationner sur les trottoirs et l'obligation de se garer sur les emplacements 2RM et payant.

Au printemps 2020, suite à un appel à candidatures, la Ville de Paris a sélectionné 3 opérateurs de trottinettes. La flotte présente sur le territoire est dorénavant limitée à 15000 engins, 5000 par opérateur sélectionné selon des critères incluant entre autre des éléments sur la sécurité des usagers et la responsabilité environnementale. 2500 zones de stationnement de 6 places chacune pour les trottinettes électriques ont de plus été créées pour faciliter leur insertion dans l'espace public.

### **Les actions à venir :**

#### **Des véhicules utilitaires disponibles dans le cadre du dispositif Mobilib'**

La Ville de Paris a lancé en 2019 un appel à candidature pour attribuer 280 places de stationnement en voirie dédiées à l'autopartage en boucle pour des véhicules utilitaires propres.

Cette nouvelle offre vise à répondre aux besoins professionnels en matière de logistique urbaine, notamment ceux des commerçants et des artisans, mais ces véhicules pourront également être utilisés par des particuliers (pour des déménagements par exemple). Les motorisations des véhicules seront électriques ou hybrides rechargeables, avec un déploiement prévu par les opérateurs dès le deuxième semestre 2020.

#### **Régulation du freefloating**

Pour pacifier les usages et ainsi offrir un espace public mieux partagé et plus apaisé, la régulation des activités des acteurs de mobilité de freefloating opérant à Paris sera étendu à tous les modes, dans le cadre plus général d'un « code de la rue » détaillant les règles d'usage et de partage de l'espace public.

#### **Voie réservée au covoiturage**

La mise en place de voies réservées au covoiturage sera examinée, notamment dans le cadre des aménagements prévus sur le boulevard périphérique.

#### **Pass unique**

Sera porté également auprès d'Ile de France Mobilités (dFM), le projet de création d'un pass unique pour les usager·e·s des transports en commun et des transports partagés tels que Vélib, les services d'autopartage, etc. Ces évolutions sont nécessaires pour entrer dans une nouvelle ère de l'intermodalité.



### 18

#### *limiter le gabarit des voitures individuelles*

Les leviers d'incitation à la réduction des gabarits des voitures automobiles sont pour la plupart du ressort de l'Etat.

Des réflexions sont toutefois en cours au niveau municipal pour adapter, comme le permet la loi d'orientation mobilité, le tarif du stationnement en fonction de certains critères environnementaux, dont l'encombrement.

### 19

#### *Instaurer des péages à l'entrée de Paris*

Il n'est pas envisagé la mise en place d'outils de restriction de l'utilisation de la voiture individuelle de type sanction financière comme peut l'être le péage urbain.

La politique municipale menée encourage en revanche, par tous les moyens (aménagement de voirie, modifications du plan de circulation, aides financières diverses, ...) la transition de la voiture individuelle vers des moyens de transport collectifs (bus, covoiturage), alternatifs (autopartage,...) , actifs (marche ou vélo) ou moins polluants (véhicules électriques).





# 2

Propositions de mesures  
sur les aménagements  
urbains



20

**Repenser les coutures urbaines : trottoirs bas, chicanes, écluses, resserrements, trottoirs traversants, revêtement granuleux et de couleur**

21

**Supprimer certains ralentisseurs**

22

**Ajouter des ralentisseurs (de préférence sous forme de plateaux surélevés ou « coussins berlinois »)**

#### Réponses aux propositions 20 à 22 :

Les aménagements de voirie réalisés sur Paris intègrent l'ensemble des outils faisant partie des règles de l'art explicitées notamment dans l'ensemble des ouvrages du centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

Les ralentisseurs de type dos d'âne sont un outil permettant physiquement une limitation de vitesse et sont utilisés sur certains sites sensibles (écoles,..) lorsque des excès de vitesse sont trop fréquemment constatés.

L'utilisation des coussins dits « berlinois » constituent une alternative aux ralentisseurs de type dos d'âne, en permettant aux transports en commun ou aux vélos de ne pas voir leur vitesse et/ou leur confort impacté. L'inconvénient de ce type de dispositif est qu'il ne ralentit pas les deux roues motorisés. Sa mise en place est donc à considérer en fonction des sites.

23

**Supprimer certains ralentisseurs**

La Ville de Paris a sélectionné dans le cadre d'un appel à projet Européen, parmi des revêtements anti bruit et anti Ilot de Chaleur, une gamme de produits qui sont devenus la référence des revêtements parisiens. Ce sont ces revêtements qui sont mis en œuvre lors des opérations de renouvellements des couches de roulement.

24

**Supprimer certains ralentisseurs**

La Ville de Paris fixe dans ses prescriptions techniques sur l'adhérence des revêtements neufs des valeurs très supérieures aux recommandations fixées par l'Etat. De plus, historiquement le profil transversal des chaussées parisiennes est parabolique, limitant ainsi les lames d'eau sur chaussée. En dehors des épisodes de très forte pluviométrie ou de gel et dans le respect de la limitation de vitesse, les revêtements de la voirie parisienne offrent de bonnes valeurs d'adhérence.

25

**Déporter les installations ferroviaires hors de Paris, tout en conservant une desserte complémentaire locale vers les anciennes gares centrales (comme Tours -St Pierre des Corps par exemple)**

La proposition dépasse largement le cadre de la limitation à 30km/h dans Paris.

# 3

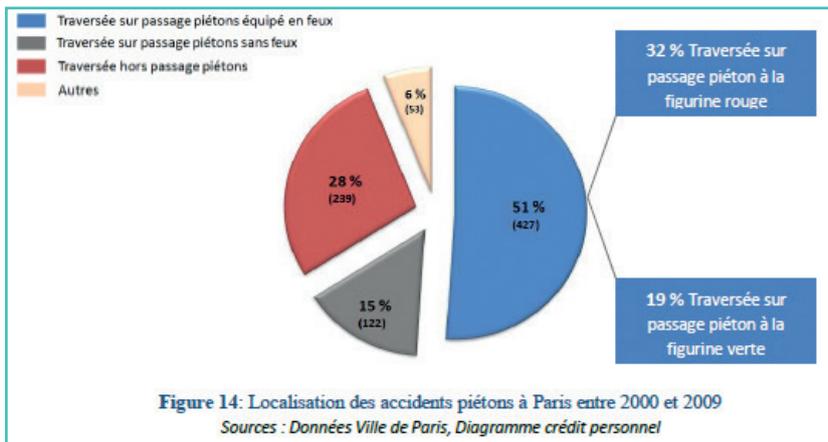
Propositions de  
mesures sur la gestion  
trafic / vitesse / statut  
réglementaire

## 26

## Supprimer/réduire les feux tricolores et la signalisation

Suite à un constat d'une accidentalité spécifique liée à la présence de feux (cf. fig ci-dessous), et dans le cadre de la stratégie « Paris Piéton » une expérimentation a été menée courant 2018 pour déposer les installations de 6 carrefours à feux sur le 14eme arrondissement dans le quartier Plaisance/Pernety/Château.

<https://mairie14.paris.fr/pages/experimentation-de-carrefours-sans-feux-le-point-sur-les-mesures-d-accompagnement-11274>



À la suite de cette expérimentation aux conclusions globalement positives (baisse significative de la pollution de l'air, pas d'augmentations de vitesse constatées, sentiment de sécurité accru en dehors des personnes mal voyantes), il a été décidé d'éteindre

définitivement les feux concernés et de mener un travail spécifique avec les personnes malvoyantes dans le cadre d'un groupe de travail dédié.

En raison de la problématique spécifique de la traversée des carrefours par les personnes mal voyantes, une réflexion plus globale doit être engagée avant de procéder à d'autres opérations de ce type sur le territoire parisien.

## 27

## Implanter un réseau de voirie à sens unique en tête-bêche (en sens unique dans deux sens différents d'un bout à l'autre de la rue) pour éviter que les automobilistes les utilisent comme des axes principaux.

La mise en tête-bêche est un des outils permettant de limiter et réguler le trafic automobile. Il permet de casser les grands itinéraires de transit des automobiles. Cependant, elle doit s'accompagner des aménagements et signalisations nécessaires pour permettre la continuité des itinéraires des transports collectifs (bus), des taxis et des vélos. Cette mesure appliquée récemment sur l'axe Alésia de part et d'autre de la place Hélène et Victor Basch a permis d'apaiser grandement le secteur en limitant les flux automobiles sources de bruit et de pollution, en améliorant la sensation de sécurité des cyclistes empruntant cette voie et en améliorant les temps de parcours des bus. Il faut cependant être vigilant sur les allongements des parcours des riverains et accompagner en conséquence cette mesure.

28

### **Supprimer/réduire les feux tricolores et la signalisation**

La mise en impasse de certaines rues ne peut s'appliquer qu'à des voies n'assurant qu'une desserte très locale. Son organisation impose de mettre en œuvre un aménagement permettant d'effectuer un demi-tour en toute sécurité. Il faut également être vigilant pour les activités des services publics, comme par exemple la collecte des ordures ménagères qui peut être rendue plus complexe.

L'augmentation des manœuvres, notamment des marche arrière peut également être à l'origine de problèmes de sécurité par rapport aux piétons notamment.

29

### **Recadencer les feux tricolores (onde verte)**

Le réseau urbain intramuros dispose de plus de 200 ondes vertes établies sur certains axes. Historiquement ; ces ondes vertes ont été mises en place à l'époque où on cherchait à maximiser les débits automobiles (axes rouges interdits à l'arrêt, sens uniques comportant plusieurs files, ondes vertes de pente 40 km/h...). Aujourd'hui, elles constituent un outil de modération de la vitesse pour imposer un cadencement de la circulation cohérent avec la limitation à 30 km/h (réglage de la pente à 30 km/h) et même jusqu'à 20 km/h pour les aménagements où le vélo est très majoritaire.

30

### **Instaurer la limite de vitesse à 30km/h sur les petites rues mais pas partout (maintenir une vitesse d'au moins 50 km/h sur les grands axes)**

Afin de répondre aux observations relatives à la modulation de la mesure en fonction du type de voie (pour rappel, 50% d'avis favorables (50%) à une diminution de vitesse à 30km/h, dont 31% pour une mesure généralisée, et 19% pour une mesure circonstanciée en fonction du type d'axes), il sera établi une hiérarchisation du réseau en maintenant la vitesse à 50km/h sur les voies pour lesquelles, de par leurs caractéristiques et leur environnement, la fonction circulation motorisée reste prépondérante par rapport à la vie locale. Cette hiérarchisation sera définie en concertation avec l'ensemble des partenaires institutionnels.

31

### **Fixer la limite à 20km/h plutôt que 30km/h, sur l'ensemble du territoire intramuros**

La limitation à 20km/h est mise en place réglementairement sur l'ensemble des zones de rencontre.

Il n'est en revanche pas envisagé à cette étape une généralisation d'une telle limitation de vitesse à l'ensemble du territoire parisien.

32

### Baisser la vitesse sur le périphérique plutôt que dans le centre

Dans le cadre du rapport de la Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur le devenir du périphérique parisien remis à la Maire de Paris le 28 mai, 40 mesures sont préconisées pour transformer cette autoroute urbaine en boulevard urbain d'ici 2024, avec notamment :

- ▶ Création d'une voie réservée pour les transports en commun, le covoiturage, et les véhicules de secours : actuellement, le taux d'occupation des véhicules sur le périphérique est très faible, environ 1,1 passager par véhicule. Il faut donc actionner tous les leviers possibles pour inciter aux transports en commun, au covoiturage et ainsi réduire le nombre de véhicules.
- ▶ Abaissement de la vitesse à 50 km/h, afin d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic

33

### Supprimer le régime de priorité à droite ou, du moins, le repenser profondément

En accord avec les recommandations du CEREMA (cf. extrait ci-dessous), le régime généralisé de la priorité à droite (hors feux) constitue un des outils d'aménagement de zones apaisées.

#### Extrait publication CEREMA :

*Retour vers un régime général par priorité à droite.*

*La priorité à droite est une des règles de base du Code de la Route. Ce principe s'est effacé avec le temps pour donner du confort aux conducteurs de véhicules motorisés en leur donnant la priorité et ainsi en leur évitant toute incertitude en intersection.*

*Le rétablissement de la priorité à droite s'inscrit dans une démarche de consolidation de la ville apaisée. Il rentre dans le cadre d'une stratégie d'apaisement des vitesses visant à améliorer la cohabitation et la sécurité sur l'espace public.*

*La priorité à droite participe à la simplification de la hiérarchisation des voies. Elle a l'avantage de ne pas trop favoriser une voie par rapport à une autre, elle suppose un traitement équivalent des voies concernées et une absence de déséquilibre notable des flux. Cela oblige alors le conducteur à réduire sa vitesse et à faire preuve d'une grande vigilance.*

34

### Investir dans des voies rapides plus efficaces (en souterrain, par exemple)

La stratégie suivie est d'améliorer la qualité de l'espace public et de ne pas mettre en place de « voies rapides » inadaptées à un contexte urbain apaisé.

Il n'est par ailleurs pas envisagé à ce stade le développement très coûteux d'infrastructures souterraines viaires supplémentaires.

A teal circle containing the white number 4, centered on the page.

Propositions de mesures  
sur le stationnement



### 35 *Mettre les parkings en souterrain*

La Ville est propriétaire de 125 ouvrages en souterrain, faisant l'objet pour leur exploitation, d'une délégation de service public. L'offre est ainsi constituée de 65 917 places de stationnement réservées aux véhicules légers, 3 564 places aux 2 roues (motos, vélos et deux roues électriques) et 80 places aux autocars.

En raison d'équilibres économiques souvent difficiles à obtenir (coûts de construction très élevés), il n'est pas envisagé à ce jour la création de nouveaux parcs. En revanche, le stationnement étant un des leviers de la politique des déplacements, il importe qu'il puisse répondre aux attentes des différentes catégories d'usagers.

Dans cette perspective, la Mairie de Paris a fait évoluer, depuis le début des années 2000, les dispositions de ces contrats de délégation de service public, via renouvellements et/ou avenants en y inscrivant un certain nombre de dispositions afin de :

- ▶ faciliter le stationnement des résidents petits rouleurs ;
- ▶ favoriser le déplacement des PMR ;
- ▶ promouvoir l'accueil des véhicules de petit gabarit ;
- ▶ privilégier le développement des véhicules peu polluants,
- ▶ contribuer au développement de l'accueil des 2 roues motorisés et vélos ;
- ▶ mettre en place l'accès à la recharge électrique (résidents, flottes, et usagers horaires).

### 36 *Supprimer une partie des espaces de stationnement pour libérer de la place pour les autres modes*

La maire de Paris s'est engagée pour cette mandature à rééquilibrer l'usage de l'espace public, aujourd'hui majoritairement dédié à la voiture. Les 144 000 places réservées au stationnement payant des voitures représentent 720 kilomètres de voirie. L'offre en stationnement souterrain est 5 fois supérieure à celle en voirie, et largement sous utilisée. Des espaces entiers de parkings souterrains sont désertés par les usagers de la voiture individuelle, et transformés en espace d'agriculture urbaine, galeries d'art ou entreprise de self stockage.

Une consultation des parisiens a été organisée fin 2020 pour recueillir leurs avis sur des propositions de transformation des places de stationnement en surface. En parallèle, une consultation publique a été organisée dans le cadre des états généraux du stationnement et de la mobilité. Le résultat de ces démarches participatives permettra de connaître quels usages (pistes cyclables, végétalisation, terrasses...) les parisiennes et les parisiens souhaitent voir se développer sur la bande de stationnement automobile en substitution de celle-ci.

Ainsi, le programme de suppression de 60 000 places en voirie pendant la mandature va permettre de transformer l'espace public, en le rendant plus accessible à tous, en augmentant la largeur des trottoirs pour améliorer les trajets des piétons, en augmentant la présence de la nature dans l'espace public, en construisant des aménagements sécurisés pour les déplacements à vélos. À terme, les espaces de stationnement en voirie seront réservés en priorité à ceux qui en ont le plus besoin, comme par exemple les personnes à mobilité réduite, les acteurs économiques comme les artisans, les livreurs, les taxis, ainsi que les professionnels de santé pratiquant les visites à domicile... Les autres usagers seront encouragés à stationnement en souterrain.

D'autre part il existe une importante offre en parc relais sur la majeure partie des gares de RER de grande couronne, permettant de stationner gratuitement sa voiture et d'accéder au cœur de la capitale en transport en communs.



### 37

#### **Augmenter le nombre de stationnement, mais avec disques pour que les gens restent moins longtemps et qu'il y ait plus d'emplacements disponibles**

La dépénalisation du stationnement et la mise en place d'un contrôle confié à des prestataires ont notablement modifié le paysage du stationnement parisien en surface avec l'apparition d'un taux de vide supérieur à 16% des places (période hors confinement), favorisant la rotation des véhicules, et diminuant la pollution créée par les usagers à la recherche d'une place.

Le ticket visiteur moyen s'établit à 1h45, en deçà des 2 heures à partir desquelles son coût à l'heure augmente.

L'ensemble de ce dispositif a permis d'augmenter de manière très significative la rotation des véhicules.

### 38

#### **Créer de grands parkings gratuits sécurisés à l'entrée de Paris**

Dans le cadre de sa politique de rééquilibrage de l'espace public et de développement de la mobilité en faveur des modes de transport actifs (vélo et marche à pied) et des transports en commun, et de lutte contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique, il a été voté en 2018 la création de places de parc relais aux portes de Paris afin de proposer aux Franciliens, venant travailler aujourd'hui dans Paris en voiture, une offre alternative multi modale consistant à laisser leur véhicule à l'entrée de Paris pour finir leur trajet en transport collectif.

1 000 places de stationnement au tarif très attractif de 75 €/mois pour les abonnés Navigo, réparties sur une dizaine de parcs de stationnement de la ville de Paris aux portes de la capitale. Ce service destiné aux déplacements pendulaires, à raison d'une entrée et d'une sortie par jour, est accessible 7 jours sur 7.

### 39

#### **Augmenter le nombre de places de parkings payants aux abords des endroits stratégiques (gares, axes structurants...)**

L'offre en stationnement dans les gares parisiennes est importante ; la majorité des grandes gares parisiennes dispose d'une offre de stationnement à proximité, mais est également facilement accessibles en transport en commun, en taxis, etc..



# 5

Propositions de mesures  
sur les contrôles



## 40 **Rendre le contrôle de vitesse automatique sur les véhicules à l'achat**

Les propositions correspondantes relèvent de la compétence de l'État.

## 41 **Utiliser des radars mobiles**

La Préfecture de Police déploie déjà ce type de matériels. Une réflexion sera menée dans le cadre de la future création d'une police municipale sur Paris pour que des équipes municipales dédiées puissent également effectuer ce type de contrôles.

Les radars de type pédagogique constituent un complément nécessaire pour apporter une information aux automobilistes

## 42 **Utiliser des radars-sanctions plutôt que des radars pédagogiques**

Même réponse proposition 41

## 43 **Travailler avec les opérateurs mobiles pour vérifier le respect du 30KM/h de manière anonymisée**

Une évaluation des impacts de la mesure sur les vitesses de circulation automobile sera réalisée à l'aide de l'ensemble des outils déjà en place, dont les données GPS anonymes des véhicules:

- ▶ parc de capteurs permanents constitué de boucles magnétiques et de caméras thermiques
- ▶ parc de capteurs mobiles constitué de tubes pneumatiques
- ▶ données GPS anonymisées

## 44 **- Généraliser la verbalisation des mobilités actives en cas de non-respect du code (excès de vitesse, non-respect des feux, etc.)**

**- Contrôler la vitesse pour l'ensemble des modes**

**- Accroître le contrôle et les sanctions pour le non-respect du code de la route et les incivilités, quel que soit le mode considéré**

La verbalisation de l'ensemble des modes de transports est une composante essentielle dans l'efficacité du dispositif. Des groupes de travail seront organisés avec la préfecture de police ainsi que les équipes municipales prochainement en charge de la police municipale parisienne pour traiter de ce sujet de manière cohérente.



45

**Instaurer une amende très élevée pour les deux-roues « bricolés » (non appliquée si véhicule remis en état initiale)**

46

**Exiger des vignettes qui renseignent le niveau sonore du véhicule et restreindre la circulation sur le modèle de ce qui est fait avec Crit'air**

47

**Multiplier le nombre de radars**

48

**Augmenter la sévérité des contrôles techniques**

**Réponses aux propositions 45 à 48 :**

*Les propositions correspondantes relèvent de la compétence de l'État.*

49

**Installer des sonomètres (notamment pour faire face au bruit des deux-roues)**

Des contrôles par sonomètres mobiles sont régulièrement effectués par la Ville de Paris (DPSP) et par la Préfecture de police, ciblant notamment les deux roues motorisés.

Par ailleurs, conformément à l'article 92 de la loi d'orientation des mobilités, une expérimentation de matériels permettant une verbalisation automatique est envisagée au niveau national.

*« Un décret en Conseil d'État fixe la procédure pour l'expérimentation de la constatation des niveaux d'émissions sonores des véhicules par des appareils de contrôle automatique fixes et mobiles Cette expérimentation est de deux ans ».*

La Mairie de Paris a souhaité s'inscrire dans le cadre de cette expérimentation permettant la mise au point d'un matériel homologué.





# 6

Propositions de mesures  
d'accompagnement  
par la communication

**50*****Mettre en œuvre des sessions d'éducation et de sensibilisation autour de la problématique de la cohabitation au sein de la voirie*****51*****Mettre en œuvre des sessions d'éducation et de sensibilisation autour de la problématique de la cohabitation au sein de la voirie*****Réponses aux propositions 50 à 51 :**

Des opérations de sensibilisation aux dangers des angles morts sont régulièrement organisées, notamment avec le déploiement d'un camion test qui permet de bien se rendre compte du manque de visibilité des conducteurs de poids lourds et le danger que cela peut représenter pour les enfants et les cyclistes. Une campagne de communication sur le partage de l'espace public est par ailleurs programmée au 1<sup>er</sup> trimestre 2021, incitant l'ensemble des usagers de l'espace public (cyclistes, automobilistes, piétons) à respecter quelques règles de bases (vitesse, feux de circulation, passages piétons, ...). Cette campagne marquera les prémices d'un travail plus ambitieux autour d'un code de la rue parisien.

**52*****Limiter les campagnes publicitaires en faveur de la voiture***

Les publicités à Paris sont régies dans le cadre du Règlement Local de Publicité, et à moins que l'objet de la campagne soit de nature à troubler l'ordre public, il est compliqué d'intervenir pour limiter tel ou tel secteur d'activité. Aussi, la Ville de Paris a pris le parti de plutôt travailler sur une communication positive autour de deux axes principaux :

- ▶ Valoriser les actions encourageant une évolution du parc automobile vers des véhicules moins polluants (déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques, création de zones à trafic limité, ...)
- ▶ Inciter à l'abandon de la voiture individuelle au profit de l'utilisation véhicules partagés ou de mobilités douces (aides financières à l'achat de vélo électriques, valorisation de véhicules partagés Mobilib, ...)



**Généralisation de la limitation  
de vitesse à 30km/h sur Paris**



**RÉPONSES DE LA VILLE DE PARIS  
AUX AVIS ET OBSERVATIONS SOUMIS  
LORS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE**