

Scénario prospectif

2030



Plan Local de Mobilité

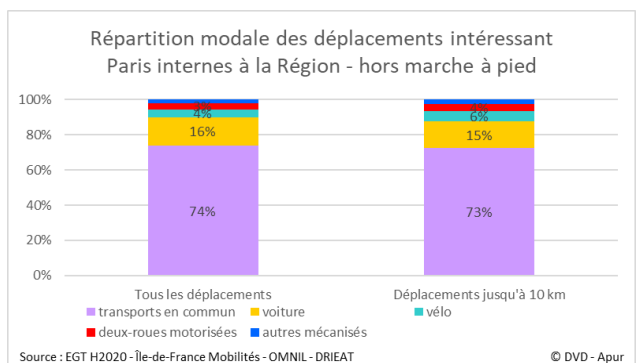
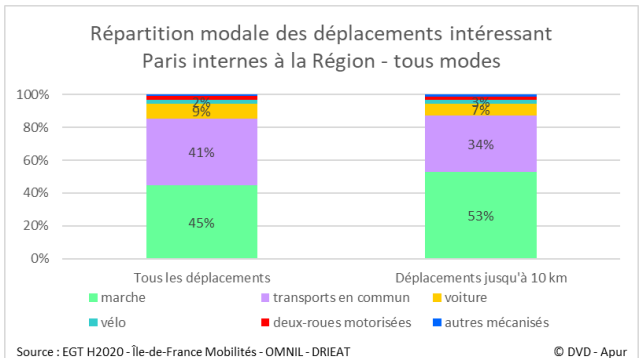
Scénarios de mobilité

Une vision prospective pour répondre aux enjeux climatiques

En adéquation avec les quatre grands enjeux identifiés par le plan local de mobilité (PLM), des scénarios de mobilités ont été élaborés pour traduire ces objectifs par une vision concrète et quantitative des déplacements. Le premier enjeu du PLM est de développer les mobilités décarbonées pour contribuer à réduire les émissions locales de gaz à effet de serre de la Ville de Paris de 50% à l'horizon 2030, par rapport aux niveaux de 2004.

La caractérisation des scénarios de mobilité s'appuie sur les données de l'EGT 2020 qui dresse une photographie de la mobilité quotidienne, un jour de semaine, dans la situation « avant Covid ». Les visions prospectives traitées par l'Apur et présentées dans les pages suivantes se concentrent sur les déplacements intéressant Paris, avec un focus particulier sur les déplacements de moins de 10 km internes à la MGP car ils sont la principale source de report vers l'usage du vélo et du VAE. Ces estimations quantitatives considèrent un volume de déplacement constant par rapport aux données de 2020.

La marche à pied, premier mode décarboné, est déjà le premier mode de déplacements pour les liaisons intéressant Paris internes à la Région IDF (45% des déplacements), devant les transports collectifs (41%) et la voiture (9%). Le vélo, second mode décarboné, est utilisé pour réaliser 2,5% de ces déplacements. Sa part modale atteint 4,4% parmi les modes mécanisés (hors marche à pied). Il présente



notamment pour les déplacements de courte distance. Dans une étude publiée en 2020¹, l'ADEME considère que les déplacements de 1 à 10 km correspondent à la cible captable par le vélo et le vélo à assistance électrique (VAE). Cela représente 965 000 déplacements intéressant Paris (Paris-Paris et Paris-Région IDF) réalisés en voiture ou en deux-roues motorisés (2RM) qui pourraient être réalisés en vélo ou vélo à assistance électrique.

En parallèle du développement de l'usage du vélo, les actions déjà engagées par la ville de Paris en faveur de la marche et le développement du réseau de transport avec notamment l'arrivée du Grand Paris Express devraient renforcer l'attractivité des deux premiers modes de déplacements. Aussi, le levier d'action privilégié porte sur le report depuis la voiture et les deux roues motorisés vers l'usage du vélo.

¹ Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, DGE-ADEME, Avril 2020

Plan Local de Mobilité

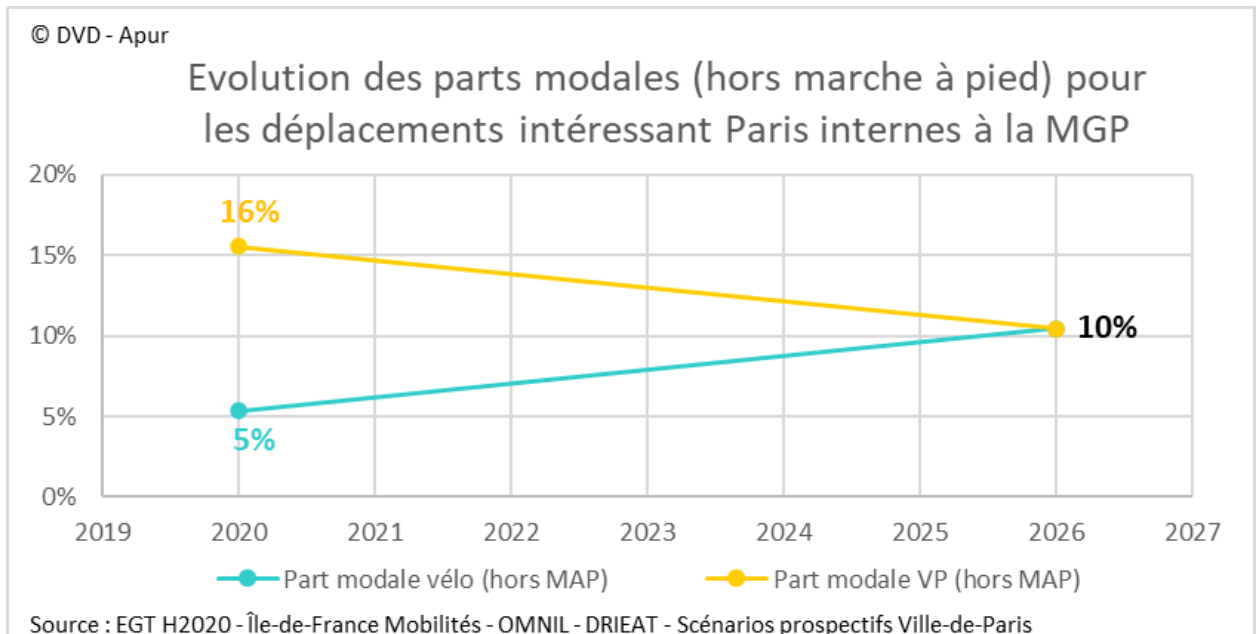
Scénario court terme : Positionner le vélo comme troisième mode de déplacements, après la marche et les transports collectifs dès 2026

À court terme, le Plan Local de Mobilité vise à ce que l'usage du vélo égale, voire dépasse, l'usage de la voiture. Concrètement, cela signifie doubler le nombre de déplacements réalisés à vélo par rapport à 2020, parmi les déplacements intéressant Paris internes à la métropole.

Un levier pour atteindre cet objectif tout en réduisant le trafic automobile à Paris serait le report de 40% des usagers de la voiture vers ce mode, soit environ 300 000 déplacements quotidiens. Ce report modal pourrait correspondre à une réduction du trafic routier dans Paris de l'ordre de 35% à 40% par rapport à 2015.

Les récentes mesures de fréquentation des axes cyclables dans Paris ont relevé une évolution de +71% entre 2019 et 2022, soit une augmentation moyenne annuelle de l'ordre de 20%. À ce rythme, le doublement du nombre de déplacements réalisés à vélo par rapport à 2020 devrait être atteint à l'horizon 2025 ou 2026.

Ce scénario court terme constituerait une première étape dans la droite ligne des objectifs pour 2030 du Plan Local de Mobilité de Paris.



Plan Local de Mobilité

Scénario PLM Paris 2030 : Multiplier par 3 les déplacements à vélo à l'horizon 2030 et réduire de 50% le trafic routier dans Paris par rapport à 2015

Le Plan Local de Mobilité de Paris poursuit des objectifs en cohérence avec ceux de la Métropole du Grand Paris et en particulier de son Plan Vélo Métropolitain qui a pour objectif la multiplication par 3 des déplacements à vélo à l'horizon 2030. En outre, il vise à la fois un fort développement de l'usage du vélo, tout en poursuivant une ambition plus globale : favoriser l'essor des modes de déplacement décarbonés et des transports en commun dans le but de réduire de moitié le trafic routier dans Paris.

À l'échelle des déplacements intéressant Paris, cela représente 620 000 déplacements supplémentaires réalisés à vélo et une part modale vélo de 13%. Pour atteindre cet objectif, plusieurs leviers doivent être mis en œuvre :

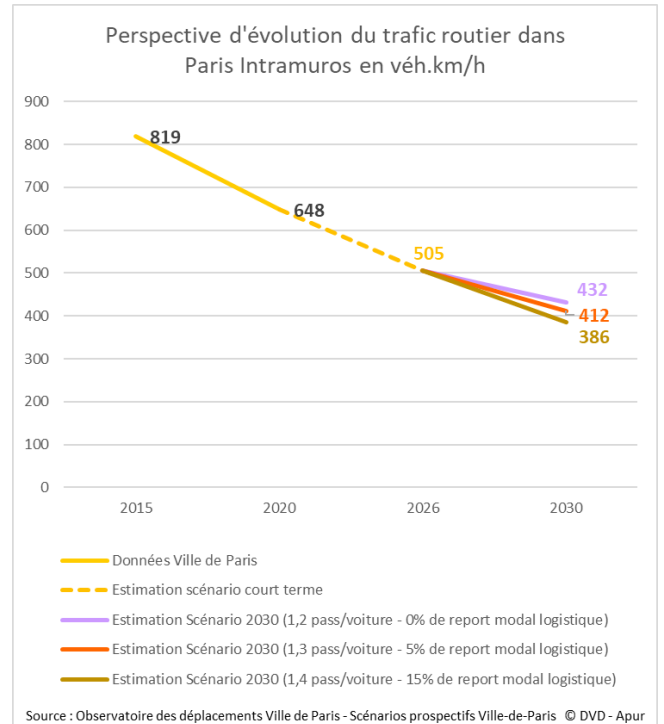
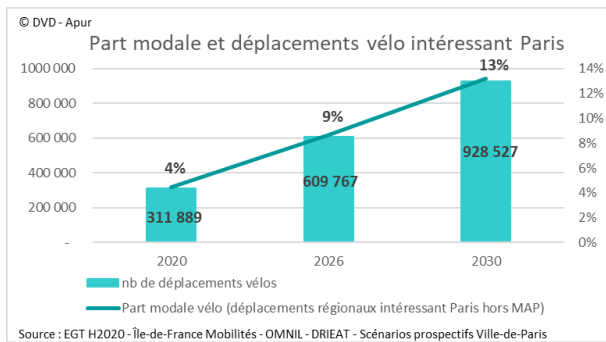
- le report de 45% des déplacements de moins de 10km réalisés en voiture ou deux-roues motorisés vers le vélo, soit 435 000 déplacements quotidiens.
- Le report de 5% des déplacements de moins de 10 km réalisés en transports en commun, soit 185 000 déplacements quotidiens.

Le report de 45% des déplacements de moins de 10 km réalisés en voiture et 2RM permet d'engager la baisse du trafic routier souhaitée dans Paris Intramuros. Toutefois, des leviers complémentaires devront être activés pour atteindre l'objectif d'une baisse de 50% par rapport à 2015. Ces leviers pourront être les suivants :

- Le report vers les transports en commun des usagers de la voiture et des deux-roues motorisés réalisant des trajets longs (de plus de 10 km) semble cohérent au regard des projets de développement de l'offre (nouvelles lignes de tram, prolongation de lignes de métro, RER, tramway, Grand Paris Express).
- L'augmentation du nombre de passagers par véhicule est un levier pour réduire le nombre de véhicules en circulation. Actuellement le nombre de passagers par véhicule est de 1,21 pour les déplacements Paris-Paris et Paris-IDF. L'augmentation du covoiturage (formel ou informel) pourrait permettre de relever ce chiffre à 1,3 voire 1,4 personnes par véhicule en moyenne, réduisant ainsi de 7 à 13% de trafic en véhicules particuliers.
- Le report modal des flux logistiques est aussi à développer pour réduire la circulation des poids-lourds et des véhicules utilitaires qui représentent environ 20% du trafic routier dans Paris intramuros. Ce report devrait s'engager vers le transport fluvial ou ferroviaire pour l'approvisionnement ; et vers la cyclologistique pour la logistique du dernier km. Avec le développement du e-commerce, les flux logistiques devraient augmenter d'ici à 2030, mais un report de 5 à 15% de ces flux pourrait permettre de maîtriser l'augmentation du nombre de poids-lourds et de véhicules utilitaires légers dans la capitale.

Plan Local de Mobilité

En fonction des efforts réalisés sur le taux de remplissage des véhicules entre 1,21 (le taux constaté en 2020) et 1,4 passagers par véhicule léger en moyenne sur les déplacements intéressant Paris d'une part, et du report modal engagé sur les flux logistique (entre 5% et 15%), le trafic routier dans Paris Intramuros pourrait baisser de 45% à 55% par rapport à 2015.



Situation de référence

Horizon court terme

Scénario PLM Paris

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

Aide à la lecture

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

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

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

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

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

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