



Fiches actions du Plan de Mobilité

Agence de la Mobilité de la
Ville de Paris

Fiche-actions

1



Objectif n°1

Intégrer la question du genre dans tous les aménagements de l'espace public

Contexte parisien

L'espace public est une construction avant tout masculine, la ville a largement été pensée par et pour les hommes, en lien avec la répartition sexuée traditionnelle des espaces de vie qui attribue aux femmes la sphère privée et domestique, et aux hommes la sphère publique. Au regard de la prise de conscience sur le sujet, l'enjeu est de penser la ville sous un prisme égalitaire en faisant participer les femmes aux réflexions sur les aménagements qui les concernent directement, avec pour objectif une appropriation partagée et apaisée de cet espace par toutes et tous.

L'approche de la ville par le genre met l'accent sur l'inconfort d'une ville pensée d'abord pour un individu seul, sans bagage et sans contrainte familiale, et sur le sentiment d'insécurité. Rendre la ville plus égalitaire, plus accessible aux femmes, c'est la penser pour la totalité de la population, et non seulement pour une minorité valide masculine.

Chaque année, depuis 2014, la Ville publie une feuille de route présentée au Conseil de Paris recensant l'ensemble des actions et indicateurs de la prise en compte du genre dans les différentes politiques publiques. Les nombreuses études à l'échelle du territoire, que la Ville de Paris mène sur les sujets de mobilités et de déplacements, renseignent sur les usages des différents modes avec un focus sur le genre. Ces enquêtes sont valorisées par des publications et disponibles sur le site internet de la Ville. En outre, Paris s'engage dans un travail de prise en compte du genre à l'échelle des opérations d'aménagement urbain, de requalification des espaces publics. L'opération de la Porte de la Villette et la requalification des espaces publics est identifiée comme un site pilote pour cette démarche.

Le guide n°3 « Genre & espace public », publié en 2023, propose 45 points-clés à prendre en compte le genre lors de la réalisation d'un diagnostic de territoire, dans le cadre d'un projet de (ré)aménagement

Par ailleurs, les femmes et les hommes ne se déplacent pas de la même façon dans la ville :

- D'après les données du recensement de la population, les femmes actives en emploi prennent davantage les transports en commun (70 %) que les hommes actifs (58 %) (Insee, 2018)
- Les femmes utilisent moins souvent le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail que les hommes, elles privilégient les transports en commun ou la marche. Pour aller travailler, l'utilisation de l'automobile et des deux roues motorisées est plus forte chez les hommes actifs en emploi : 8 % contre 1 % pour les femmes (APUR, 2022, Les inégalités femmes-hommes à Paris)

Les femmes subissent également plus d'agressions que les hommes et développent un sentiment d'insécurité fort, particulièrement dans les transports en commun. Pour 34 % des femmes, ces agressions ont lieu dans les transports collectifs (contre 19 % pour les hommes) et c'est dans le RER que la peur est la plus fréquente chez les femmes : 45 %, contre 18 % de sentiment de peur chez les hommes usagers.

Objectif à horizon 2030

Intégrer la question du genre dans tous les aménagements de l'espace public.

Portée géographique

Tout Paris

Mesure 1 : Marches exploratoires et intégration du critère de « genre » dans les appels à projet permettant d'inclure les femmes

Les « marches exploratoires » sont des diagnostics de terrain menées par un groupe de femmes dans leur quartier d'habitation. Ces « marcheuses » identifient les facteurs humains (fréquentation, pratiques sociales, occupation de l'espace) et les éléments d'aménagement du territoire qui sont à l'origine d'un sentiment d'insécurité pour les femmes ou qui ne sont pas fonctionnels, puis élaborent des propositions d'amélioration.

Les objectifs sont notamment de :

- Favoriser la réappropriation de l'espace public par les femmes
- Permettre aux habitants d'identifier les éléments qui sont à la source de leur sentiment d'insécurité : inégalités entre les femmes et les hommes, pratiques sociales d'occupation ou d'usage des espaces, aménagement du territoire et du cadre de vie
- Développer la participation directe des femmes à la vie citoyenne de la ville et aux processus décisionnels locaux ;
- Sensibiliser les décideurs et la population aux questions qui concernent l'égalité entre les femmes et hommes dans la ville

Les propositions suivantes ont émergé :

- Faire des marches en amont de chaque réaménagement avec des habitantes du quartier et intégrer leurs préconisations, en phase de programmation pour définir les éléments de programme de l'opération
- Proposer des marches de jour et de nuit pour un même espace, afin de prendre en compte les questions d'éclairage public et de sécurité
- Intégrer le critère de genre dans les accords-cadres étude et travaux, ainsi qu'une disposition spécifique pour la mise en œuvre de marches exploratoires
- Assurer la présence de femmes dans les équipes amenées à travailler sur les appels à projets mobilité
- Intégrer un critère genre dans le cahier des charges des appels à projets
- S'assurer du respect de ce critère dans l'étude des candidatures des appels à projet et dans leur mise en œuvre

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, Association « A places égales », Le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE)

Coût estimatif

6000€ de subvention de fonctionnement annuelle à l'association « A places égales »

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période pour l'ensemble des aménagements projetés

Mesure 2 : Rendre la ville plus accueillante et plus sécurisante la nuit

- Mettre à l'ordre du jour du Conseil de la Nuit la question de l'éclairage pour faire émerger des propositions en matière de sécurité
- Afin d'allier les enjeux de développement durable et de sentiment de sécurité : penser un éclairage raisonné, ludique, varié
- Innover sur les dispositifs éclairants (couleur, hauteur, fréquence)
- Ne pas renforcer les « tendances à l'obscurité » par l'extinction de l'éclairage public, tout en conservant des « trames noires » qui sont des corridors écologiques
- Prévoir une variation de l'intensité par des détecteurs de mouvements

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Coût estimatif

Les coûts sont définis en fonction de la superficie du projet, et des préconisations du bureau d'études en charge de cette thématique

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Favoriser la pratique du vélo pour toutes et tous

La peur est un des freins à la pratique du vélo en milieu urbain, en particulier chez les femmes. Le développement de linéaires cyclables accessibles, sécurisés et sécurisants les encourage à choisir ce mode, notamment lorsqu'elles transportent des enfants.

- Soutenir des projets associatifs proposant des ateliers d'auto-réparation et d'apprentissage du vélo destinés prioritairement aux femmes
- Rendre paritaire le comité vélo
- Accentuer l'éclairage aux abords des parkings à vélo et stations Vélib' afin d'éviter les stratégies d'évitement des femmes
- Promouvoir l'accès aux vélos cargos et électriques, via les aides à la mobilité
- Développer les places de stationnement pour les vélos cargos et triporteurs

Financeurs

Ville de Paris avec co-financements de l'Union Européenne, État et Région en fonction des projets

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, associations porteuses de projets

Coût estimatif

Aménagements : 150M€ pour rendre Paris 100 % cyclable d'ici 2026
Enveloppes de subventions variables d'une année à l'autre en fonction des projets déposés par les associations

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de « mobilité solidaire » définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

L'ensemble des actions de la deuxième mesure se rapportant aux personnes vulnérables

Actions déjà réalisées

Publication de plusieurs guides référentiels
« Genre et espace public »

Les indicateurs

- Nombre de marches exploratoires et de mesures facilitant la participation des femmes aux concertations
- Répartition par genre des usagers des Vélib's et des autres services de mobilité partagée
- Nombre d'indicateurs genrés dans les publications de l'Observatoire parisien des mobilités

Fiche-actions MARCHE ET ACCESIBILITE



Objectif n°2

Rendre l'espace public accessible, notamment en facilitant la marche pour toutes et tous

Contexte parisien

Bénéfique pour l'environnement et la santé, économique, créatrice de valeur et de lien social, la marche à pied est le mode de déplacement le plus élémentaire et universel ainsi que le maillon indispensable de toute pratique intermodale.

Il s'agit aujourd'hui de poursuivre la politique de reconquête de l'espace public en faveur des piétons, d'améliorer l'expérience de la marche pour tous les publics et promouvoir une cohabitation plus sereine avec les autres usagers. L'objectif est également de réinterroger la pratique de la marche à l'aune du dérèglement climatique, ainsi que de créer les conditions pour que la pratique de l'espace public reste agréable à l'avenir.

La marche est le 1er mode de déplacement des Parisiens :

- 65 % des déplacements des Franciliens dans Paris intra-muros (liaison Paris-Paris) sont réalisés à pied
- La part modale de la marche continue de croître : de 60 % à 65 % entre 2010 et 2020
- 56 % des déplacements des Parisiens en Ile-de-France se font à pied
- Le nombre de déplacements que les Parisiens effectuent à pied quotidiennement a augmenté de 12 % entre 2010 et 2020

Objectif à horizon 2030

Améliorer la sécurité, le confort et l'expérience de la marche pour toutes et tous, renforcer sa complémentarité avec les transports en commun. Le nouveau plan piéton détaille la stratégie pour atteindre cet objectif à horizon 2030. Il est doté d'un budget de 300 M€.

Portée géographique

Tout Paris et connexions piétonnes aux communes limitrophes

Mesure 1 : Améliorer la marchabilité des trottoirs et tendre vers une ville 100% accessible

Espace piéton par excellence, le trottoir est la composante principale de l'infrastructure pédestre. La qualité d'un déplacement à pied dépend de son dimensionnement, son aménagement et son état d'entretien.

La Ville de Paris s'engage à intervenir sur ces trois paramètres de la manière suivante :

Dimensionnement :

- Réaliser des opérations d'élargissement de trottoirs dans le cadre de la démarche « Embellir Votre Quartier » et pour tous les grands projets d'aménagement menés sur l'espace public à Paris lorsqu'un besoin est identifié
- Définir un nouveau référentiel des largeurs minimales de cheminement piéton à appliquer en fonction du contexte et des flux piétons
- Réaliser prioritairement un audit de tous les trottoirs de la capitale faisant moins d'1,4 m de large afin d'envisager des opérations d'élargissement de ces trottoirs ou d'amélioration du confort des piétons
- Réaliser un audit de tous les trottoirs de la capitale faisant moins de 2 m de large afin d'envisager des opérations d'élargissement de ces trottoirs ou d'amélioration du confort des piétons

Aménagement :

- Mettre en accessibilité les trottoirs
- Désencombrer les trottoirs avec priorisation des trottoirs le plus étroits afin de libérer un espace de circulation de 1m80 de large
- Végétaliser pour offrir des cheminements piétons ombragés
- Augmenter l'offre d'assises et autre mobilier de confort

Entretien :

- Augmentation du budget d'entretien dévoué aux revêtements de voirie avec une priorité donnée à la réfection des trottoirs et des passages piétons plutôt qu'aux tapis de chaussée

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Coût estimatif

Les actions à réaliser sur le temps de la mandature à horizon 2026, seront financées par le Plan Piéton, doté d'un budget de 300 millions d'euros.

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 2 : Renforcer la complémentarité entre marche à pied et transports en commun pour l'ensemble des usagers

La marche à pied est le maillon indispensable à toute pratique intermodale. La Ville de Paris, du fait de sa morphologie et de son offre en transport en commun, permet de fortes synergies entre ces deux modes. Cette complémentarité peut être valorisée et renforcée dans le double objectif :

- D'inciter à marcher davantage (enjeu de santé publique et de désaturation potentielle de lignes ou arrêts saturés)
 - D'améliorer l'efficacité du déplacement dans sa globalité et l'expérience de l'utilisateur, en favorisant l'accessibilité universelle (seniors, personnes en situation de handicap, parents avec poussettes, etc.). Les actions qui en découlent reposent tant sur des dispositifs d'incitation à la marche (communication et signalétique essentiellement) que sur des aménagements de l'espace public visant à améliorer la lisibilité de l'espace urbain, la signalétique d'approche, l'accessibilité
 - Faciliter les cheminements en correspondance entre les stations de bus, de métro, de tramway et de stationnement vélo pour tous les publics avec une attention particulière aux plus vulnérables (PMR, seniors, enfants)
 - Clarifier la signalétique entre ces différentes solutions de mobilité
- 100% des arrêts de bus accessibles à horizon 2024
 - Améliorer la sécurité et le confort des conditions d'attente au niveau des arrêts de bus :
 - Améliorer les conditions de traversée de piste cyclable en cas de quai bus déporté afin de minimiser la gêne pour les piétons
 - Déployer un nombre d'assises suffisantes par rapport à la fréquentation
 - Déployer des solutions face aux enjeux environnementaux (présence d'abri-voyageurs pour abriter de la pluie et du soleil)
 - Déployer autour des points d'arrêts des services pour les piétons : points d'eau, poubelles...

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, RATP, IDFM

Coût estimatif

Les actions à réaliser sur le temps de la mandature à horizon 2026 et à la charge de la Ville de Paris seront financées par le Plan Piéton, doté d'un budget de 300M€

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Tendre vers zéro accident piéton grave ou mortel

L'accidentologie piétonne a baissé de 20 % entre 2019 et 2022. L'objectif est de poursuivre et d'accélérer cette évolution à la baisse pour tendre vers zéro accident piéton grave ou mortel. En matière d'accidents graves et mortels, la baisse en nombre d'accidents ayant impliqué au moins un piéton entre 2019 et 2022 est de 36 %. 75 % des accidents impliquant des piétons et 91 % des accidents graves et mortels résultent d'un conflit avec un véhicule motorisé. Les moyens pour atteindre ces objectifs sont donc à chercher :

- Dans les mesures d'apaisement de la circulation motorisée : réduction du trafic, réduction des limites de vitesse, augmentation des secteurs à priorité piétonne
- Dans des mesures spécifiques vis-à-vis des véhicules lourds, responsable d'une part importante des accidents les plus graves :
 - Restriction de circulation et/ou réduction du nombre de véhicules lourds circulant sur le territoire parisien
 - Obligation d'équipements spécifiques anti-angle-mort (caisson abaissé, présence d'antéviseur, caméra arrière...)
 - Sensibilisations et formation des conducteurs de poids-lourds et de transports en commun

Dans la sécurisation des cheminements piétons notamment au niveau des traversées de chaussée :

- Dégagement de la visibilité au niveau des traversées piétonnes par suppression du stationnement en amont et en aval des traversées (objectif 2026)

- Déploiement de trottoirs traversant en entrée et sortie de toutes les rues à priorité piétonne
- Augmentation du nombre de traversées pour davantage correspondre aux besoins des piétons
- Réduction de la longueur de traversée et/ou réalisation d'îlot refuge intermédiaire
- Adaptation des cycles de feu pour davantage sécuriser les piétons :
 - Prendre comme vitesse de référence pour temps de vert piéton 0,8 m/s comme le recommande le Cerema pour les usagers lents
 - Réduire au strict minimum le recours à la traversée en deux temps
 - Réduire les autorisations de mouvements tournant sur temps de vert piéton et/ou en améliorer les conditions de covisibilité
 - Prolongation du temps de vert piéton et son adaptation au flux piéton
 - Diminution du temps de rouge piéton à une durée maximale de 30 secondes
- Mise aux normes PMR de l'ensemble des traversées (abaissement et bandes podotactiles conformes)
- Déploiement de dispositif d'aide aux déplacements des personnes déficientes visuelles (modules sonores, dispositifs podotactiles)
- Dans des actions de contrôle et de verbalisation organisées par la police municipale afin de protéger les piétons, usagers les plus vulnérables de l'espace public, des comportements à risque de certains automobilistes et cyclistes

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Coût estimatif

Les actions à réaliser sur le temps de la mandature (horizon 2026) seront financées par le Plan Piéton, doté d'un budget de 300M

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 4 : Accroître le niveau de connaissance et d'expertise en matière de pratiques piétonnes et se doter d'un observatoire de la marche à Paris

- Poursuivre la collecte et l'analyse de données sur la mobilité piétonne
- Effectuer de manière régulière des enquêtes auprès des usagers afin de mieux comprendre leurs comportements et besoins
- Renforcer l'expertise d'usage autour de la marche et des usages piétons de l'espace public

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de « mobilité solidaire » définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

L'ensemble des actions de la deuxième mesure se rapportant aux personnes vulnérables

Actions déjà réalisées

- Plan piétons 2017-2022
- Augmentation de la surface piétonne et reconquête d'axes routiers au profit des piétons (grandes places, berges de Seine, trottoirs élargis...)
- Extension des aires à priorités piétonne : aire piétonne et zone de rencontre
- Piétonisations temporaires et événementielles : Paris respire, journées sans voitures, grands événements
- Différentes actions de mise en accessibilité de l'espace public par la mise en œuvre des préconisations du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) :
 - Amélioration de la qualité des cheminements (désencombrement, entretien, revêtements)
 - Amélioration des traversées piétonnes : réduction de la longueur de traversée, redressement, création d'îlots refuge en cas de traversées longue, mise à norme des abaissements de trottoirs, sonorisation des passages piétons...
 - Déploiement de dispositif de guidage et aide à l'orientation des personnes aveugles et malvoyantes

Les indicateurs

- Aires à priorité piétonne et secteurs apaisés :
 - Linéaire et surface d'aires piétonnes (dont rue aux écoles) et de zones de rencontre (m et m²)
 - Nombre de zones Paris respire
- Marchabilité :
 - Évolution de la largeur des trottoirs par classe de largeur (m)
 - Élargissement de trottoir : surface gagnée pour les piétons (m²)
 - Désencombrement : nombre d'obstacles enlevés
- Sécurité routière : nombre d'accidents et de victimes piéton par gravité, genre, âge
- Hospitalité de l'espace public : nombre de bancs, de toilettes publiques

**Objectif Plan des Mobilités en
Île-de-France 2030 :
Mettre en œuvre des plans en
faveur de la mobilité piétonne
à l'échelle des territoires**

**Fixer une nouvelle feuille de
route pour l'accessibilité de la
chaîne de déplacements**

Fiche- actions « Code de la rue »



Objectif n°3

Un « Code de la rue » pour un espace public respecté, partagé, apaisé

Contexte parisien

L'évolution des modes de déplacement, notamment l'essor des mobilités douces, a métamorphosé Paris en quelques années et généré des tensions et des conflits entre usagers.

Le Code de la rue parisien ne vise pas à créer de nouvelles règles, mais à redonner du sens à celles existantes. Il met en avant la priorité des piétons par la sanctuarisation des trottoirs et leur sécurisation sur la chaussée, avec une attention particulière aux personnes vulnérables. Cela implique de mettre fin aux nuisances et accidents commis par les véhicules motorisés tout en accompagnant et en encadrant mieux les vélos et les nouvelles mobilités.

Cela passe aussi par un renforcement de l'action de la police municipale parisienne, et par une mobilisation générale, en particulier la déclinaison et l'animation du Code de la rue au sein de chaque mairie d'arrondissement.

Objectif à horizon 2030

Mise en œuvre et évaluation de la mise en place du « Code de la rue » pour un espace public respecté, partagé, apaisé

Portée géographique

Tout Paris

Mesure 1 : Sensibiliser, informer, communiquer

- Déployer un plan de communication multi-usagers et multi canal de communication
- Communiquer de manière pédagogique et accessible
- Cibler l'ensemble des usagers et des acteurs
- Mobiliser les partenaires (auto-écoles, taxis, VTC...), les associations et les citoyens engagés (Volontaires de Paris)
- Créer un observatoire de la rue avec des experts
- Sensibiliser les professionnels des déchets pour ne pas encombrer les trottoirs
- Diffusion du catalogue d'intervention en milieu scolaire, en lien avec la Préfecture de Police

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la mandature

Mesure 2 : Aménager, sécuriser

- Transformer les places de stationnement en surface au bénéfice des modes de transport actifs et partagés et de la végétalisation : élargissement des trottoirs, transformation des contre-allées en promenades, désencombrement des trottoirs, déploiement des Rues aux enfants...
- Améliorer la sécurité et multiplier les dispositifs d'accessibilité pour les plus vulnérables : marquages au sol, trottoirs traversants, feux sonores, chemins de guidage, allongement des temps de traversée aux feux, aménagement des carrefours pour réduire les risques dus aux angles-morts, ...
- Mener une démarche de concertation avec les services de l'État afin d'accompagner les évolutions réglementaires ou les expérimentations pour plus de sécurité et de bien-être dans l'espace public

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la mandature

Mesure 3 : Contrôler et sanctionner

- Actions de sensibilisation et opérations de contrôle tous usagers par la police municipale autour du « Code de la rue » (lutte contre la vitesse excessive, régulation des carrefours, sécurisation des traversées, régulation des livraisons professionnelles...)
- Appliquer la tolérance zéro pour les infractions sur les trottoirs et les aires piétonnes
- Lutter contre le stationnement sauvage
- Développer les alternatives à la sanction
- Lutter contre toutes les formes de discrimination et les comportements sexistes et/ou LGBT-phobes, contre le harcèlement de rue
- Plaider auprès du Gouvernement et de la Préfecture de Police pour le déploiement de radars urbains de nouvelle génération à Paris et une augmentation des amendes

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris et Préfecture de Police de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la mandature

Mesure 4 : Territorialisation du code de la rue

- Mettre en œuvre des actions « coups de poing » : opérations thématiques et dédiées autour de « journées police municipale mobilisée » ...
- Doter les Maires d'arrondissement d'outils spécifiques Code de la rue : Kit « prévention » (Déploiement sur un site donné d'actions pédagogiques) et Kit verbalisation (concentration des contrôles des infractions sur une thématique choisie)
- Optimiser les interventions de la Ville de Paris entre les programmes existants et les nouveaux aménagements de sécurité, à envisager en écho aux cartes de chaleur de l'accidentologie

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de « mobilité solidaire » définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

Ensemble des mesures liées au Code de la Rue

Actions déjà réalisées

- 2021/2022 : Campagne de communication « A Paris, arrêtons de jouer avec les règles »
- Plan piéton 2017, plan vélo 2015-2020 et plan vélo 2021-2026, démarche « Embellir votre quartier », démarche « Rues aux écoles/Rues aux enfants », opérations « Paris respire », Stratégie logistique durable : ces actions participent à la réalisation des objectifs du Code de la rue
- Un « Code de la rue » pour un espace public respecté, partagé, apaisé a été adopté au Conseil de Paris (juillet 2023)
- Doublement de l'unité de vidéo-verbalisation

Les indicateurs

- Élargissement de trottoir : surface gagnée pour les piétons (m²)
- Désencombrement : nombre d'obstacles enlevés
- Nombre de passages piétons assurant la covisibilité des piétons
- Nombre de traversées équipées de caissons piétons sonores
- Nombre de télécommandes de feux sonores distribuées
- Nombre d'établissements scolaires dans des "rues aux écoles"
- Linéaires d'itinéraires cyclables par type (pistes cyclables, bandes, double-sens cyclables...)
- Évaluation de bonne tenue de chantier
- Verbalisations

**Objectif Plan des Mobilités
en Île-de-France 2030 :
Pacifier la voirie**

Fiche- actions SECURITE ROUTIERE



Objectif n°4

Tendre vers la "vision zéro" en matière de sécurité routière

Contexte parisien

La lutte contre l'insécurité routière passe avant tout par l'apaisement de la circulation routière, qui permet de réduire les accidents et leur gravité. Cela se traduit par la sécurisation des carrefours, la priorité donnée aux tramways ou aux bus avec des temps piétons et vélo augmentés, la réduction du temps de vert pour les voitures, et le découragement des itinéraires bis par les petites rues. La généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h sur la voirie parisienne (hors quelques grands axes) y participe également car la réduction de la vitesse réduit la gravité des accidents.

Objectif à horizon 2030

Un nouveau document général d'orientation de sécurité routière a été signé en juin 2023 pour la période 2023-2027, avec les 4 enjeux nationaux suivants :

- Le risque routier professionnel
- Les conduites à risques
- Les nouveaux modes de mobilité
- Les deux-roues motorisés

Au niveau départemental, l'enjeu des piétons seniors complète les enjeux nationaux.

La Ville de Paris veut tendre vers la "vision zéro" en matière de sécurité routière : 0 mort, 0 blessé grave. C'est une nouvelle approche qui considère que les trois grandes composantes de la circulation routière – véhicule, infrastructure, humain – doivent être sécurisées, imposant une implication de tous les acteurs – constructeurs d'engins motorisés ou non, concepteurs et aménageurs de routes/rues, usagers.

L'usager de la route, au cœur des priorités de la vision zéro, ne détient pas, à lui seul, la responsabilité de la sécurité routière, qui nécessite :

- Des « routes clémentes », conçues pour ne pas être dangereuses en permettant aux usagers quelques erreurs sans dommages majeurs
- Des véhicules toujours plus sûrs, intégrant les nouvelles technologies
- Des soins aux accidentés plus performants, avec des délais d'intervention des secours réduits

- Des équipements de protection mieux utilisés par les usagers (ceintures, siège auto pour enfants, aides à la conduite...)
- Des comportements des usagers plus adaptés : vigilance, absence de distracteurs, conduites à risques (alcool, stupéfiants...), respect des règles de la circulation, vitesse comprise, etc., parfois même avec des contraintes (ralentisseurs, chicanes...).

De nouveaux Contrats de Prévention et de Sécurité d'Arrondissement, qui fixent les objectifs et les moyens de mise en œuvre de la politique de prévention et de sécurité à Paris, sont rédigés et signés par les Mairies d'Arrondissement et la Mairie Centrale, pour la période 2022-2026.

Les contrats de prévention et de sécurité d'arrondissement, structurés sur le modèle du Contrat Parisien de prévention et de sécurité (CPPS), déclinent les actions à mener à l'échelle locale. Ils sont élaborés en concertation avec les maires d'arrondissement et les différents représentants des services de la Ville de Paris, de la Préfecture de police, de la Préfecture de Paris, du Parquet et du Rectorat, mais également l'ensemble du secteur associatif.

Les agents de la Ville de Paris de la Direction de la Police Municipale et de la Prévention (DPMP) sont mobilisés sur des journées à thème, avec des partenaires tels que la RATP, afin de sensibiliser les publics aux dangers sur la voirie. Ils surveillent également les traversées aux sorties des écoles et le bon usage des voies réservées telles que les couloirs bus et les voies cyclables, ainsi que celui du stationnement sur la voie publique.

La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 (LOM) a introduit l'obligation de dégagement de la covisibilité au niveau des traversées piétonnes afin d'améliorer les conditions de sécurité des piétons. La Ville de Paris met aux normes les traversées au fur et mesure des interventions d'aménagement.

La Ville de Paris va réactualiser son PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics). Elle devra pour cela tester, entre autres, les bandes d'interceptions et évaluer l'usage de dispositifs tactiles tel le fil d'Ariane et les tapis traversants.

Enfin, la Ville de Paris poursuivra l'implantation de caissons piétons sonores, notamment pour les traversées complexes où un nouveau matériel sera utilisé. L'ensemble de ces mesures contribue à la sécurisation des traversées piétonnes.

Mesure 1 : Mettre en œuvre du Code de la Rue parisien

Afin de permettre de faciliter la cohabitation entre tous les usagers, un contrôle renforcé doit être assuré par la police municipale, et un recensement des « points noirs » doit être produit, avec des traitements spécifiques pour y améliorer la sécurité.

L'évolution des modalités d'usage de l'espace parisien doit s'accompagner d'un véritable changement de comportement vers un meilleur partage de l'espace public, le développement du respect mutuel de tous les usagers et le rappel de la nécessité de redoubler de vigilance en faveur des plus vulnérables dont les personnes âgées, les enfants, les personnes en situation de handicap...

Cette mesure est détaillée dans la fiche-actions n° 3 « Code de la Rue ».

Financeurs

Voir fiche-actions Code de la Rue

Responsable de la mise en œuvre

Voir fiche-actions Code de la Rue

Coût estimatif

Voir fiche-actions Code de la Rue

Calendrier de mise en œuvre

Voir fiche-actions Code de la Rue

Mesure 2 : Actions de contrôle, de sensibilisation et de communication menées par la Police Municipale

Les actions de contrôles ciblées des agents de la police municipale sont les suivantes :

- Le respect des pistes cyclables et des sas vélos
- Le respect des priorités piétonnes et de l'arrêt imposé au feu rouge
- La sécurisation des carrefours et des traversées piétonnes
- La sanctuarisation des trottoirs
- Le contrôle de la vitesse excessive

Les actions de sensibilisation et de communication sont menées notamment autour :

- La problématique des angles morts encore trop méconnue des usagers motorisés et cyclistes, et aussi en direction des usagers dits « vulnérables » (Usagers non carrossés...)
- Des journées thématiques de mobilisation de la Police Municipale
- Des formations sur la sécurité routière dans les écoles et collèges

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris et Préfecture de Police de Paris

Coût estimatif

Budget de fonctionnement de la Police municipale

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la mandature

Mesure 3 : Poursuivre la sécurisation de tous les passages piétons

La sécurisation de tous les passages piétons s'effectue notamment par :

- La suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont et en aval des passages pour piétons (obligation de la loi d'orientation des mobilités de 2019)
- La création de passage piéton traversant dans les zones où la fréquentation piétonne est dense
- L'équipement d'un maximum de traversées de caissons piétons sonores
- L'expérimentation d'un éclairage au sol des passages piétons

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de « mobilité solidaire » définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

Ensemble des mesures de cette fiche-actions

Actions déjà réalisées

- Pour conforter l'ensemble des actions mises en œuvre, un Document Général d'Orientations (DGO) pour la sécurité routière à Paris (2018-2022) a été signé par le Préfet de Police, le Recteur, le Procureur, l'APHP, et la Ville de Paris.
- Depuis le 30 août 2021, la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h dans la grande majorité des rues de la capitale. La baisse de la vitesse autorisée sur les routes permet, en moyenne, de réduire le nombre d'accidents corporels d'environ 25 %. Cette réduction peut atteindre plus de 40 % pour les accidents graves et mortels. La baisse de la vitesse permet également une meilleure cohabitation des mobilités au sein de la ville.

Les indicateurs

- Nombre d'accidents corporels de la circulation
- Nombre de victimes par gravité, catégorie (piéton, vélo, 2RM...), genre, âge
- Nombre de passages piétons assurant la covisibilité des piétons
- Nombre de traversées équipées de caissons piétons sonores
- Nombre de PV des agents de la police municipale
- Continuité des cheminements piétons et aménagement PMR dans les chantiers (% de chantiers)
- Évaluation de bonne tenue de chantier

Objectif Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 :
Rendre les réseaux routiers magistral et d'intérêt régional plus multimodaux et plus surs, et en améliorer la performance environnementale

Fiche-actions PLAN DE CIRCULATION



Objectif n°5

Développer un plan de circulation pour apaiser la totalité du territoire parisien et notamment Paris Centre dans le cadre d'une zone à trafic limité

Contexte parisien

Dans une ville aussi dense que Paris, le partage et le rééquilibrage de l'espace public, aujourd'hui occupé en majorité par l'automobile, en faveur de la marche, des transports en commun, des mobilités douces et actives représente un enjeu majeur. Des actions d'envergure ont été mise en place afin de rendre Paris plus agréable, plus praticable pour les piétons et les cyclistes, plus accueillante et dans laquelle habitants et visiteurs peuvent se rencontrer, discuter, se reposer et jouer en sécurité pour les plus jeunes. L'objectif est aussi de faciliter les déplacements des usagers qui se rendent et circulent dans la zone (visiteurs, résidents, PMR, artisans, commerçants, taxis, services publics, etc.) en rendant leur rôle aux voies de desserte locale.

Objectif à horizon 2030

Développer un plan de circulation pour apaiser la totalité du territoire parisien et notamment Paris Centre dans le cadre d'une zone à trafic limité

Portée géographique

Tout Paris

Mesure 1 : Mettre en place une zone à trafic limité dans le centre de Paris

- Réaliser les études réglementaires permettant d'interdire le trafic de transit dans le centre de Paris, à l'exception des ayants droit
- Assurer le suivi des impacts de la Zone à Trafic Limité sur le trafic et les indicateurs environnementaux

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris et Préfecture de Police de Paris par la signature d'arrêtés communs

Coût estimatif

10 M€, depuis le dialogue préalable jusqu'à la mise en œuvre sur le terrain.

Calendrier de mise en œuvre

Automne 2024

Mesure 2 : Créer de nouvelles zones apaisées : « Paris Respire » et rues aux enfants

- Le programme « Rues aux enfants » a un objectif de 300 écoles en 2026
- Une zone piétonne par arrondissement d'ici 2026 et extension d'ici 2030

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Lutter contre les nuisances sonores : radars antibruit, nouveaux revêtements, afin de baisser le niveau sonore de 2 décibels dans tout Paris à l'horizon 2026

- Continuer d'équiper les services techniques de la Ville de Paris de sonomètres et former les agents à la mesure et à la verbalisation sur voirie, afin de multiplier les contrôles du bruit de la circulation des véhicules motorisés
- Faire évoluer la réglementation nationale et les normes européennes d'émission sonore des deux-roues motorisés
- Développer la mise en place de revêtements urbains phoniques à l'occasion des réfections des revêtements de chaussées et tester leurs propriétés phoniques à long terme

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, État et Préfecture de Police

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de « mobilité solidaire » définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

Les personnes à mobilité réduite auront le droit de circuler au sein de la Zone à Trafic Limité et de la Zone à Faibles Émissions

Actions déjà réalisées

Entre 2014 et 2021 :

- PMR : Création de 80 zones de rencontre, dans lesquelles la vitesse est limitée à 20 km/h et le piéton est prioritaire y compris sur la chaussée
- Création de 227 aires piétonnes
- En 2016, ouverture des berges de Seine aux piétons et fermeture à la circulation des véhicules motorisés
- 27 zones « Paris Breathe » réservent des espaces aux piétons le week-end, dans tous les arrondissements de Paris
- Aménagement de 180 rues aux écoles
- Depuis 2020, modification des plans de circulation par quartier dans le cadre d'Embellir votre Quartier, ayant pour but de supprimer les itinéraires malins et de dissuader le trafic de transit dans les rues majoritairement résidentielles
- En 2020, intégration de revêtements acoustiques innovants au catalogue de la Ville pour favoriser leur déploiement
- Depuis 2021, la vitesse maximale de 30 km/h est la norme sur le territoire parisien, seuls quelques axes sont maintenus à 50 km/h
- En 2021, 1347 PV dressés à l'encontre des conducteurs

circulant avec un véhicule provoquant des nuisances sonores

- En 2021, lancement du dialogue préalable sur le projet de Zone à Trafic Limité (ZTL)

Les indicateurs

- Volume de circulation routière dans Paris intramuros (veh/km/heure)
- Vitesse dans Paris intramuros (km/h)
- Linéaire d'aires piétonnes (dont rue aux écoles) et linéaire de zones de rencontre (m)
- Nombre d'établissements scolaires dans des "rues aux écoles"
- Nombre de zones Paris respire
- Évolution de l'indice Lden et Lnight (dB)

Fiche- actions 6



Objectif n°6

Développer de nouveaux revêtements au sol, végétaliser la ville et mettre en place de nouveaux types d'aménagements pour lutter contre les îlots de chaleur

Contexte parisien

Les canicules et les formations d'îlots urbains de chaleur sont de plus en plus fréquentes entraînant un risque sanitaire croissant pour la population. Paris, comme toutes les grandes métropoles urbaines, doit s'adapter au changement climatique et améliorer sa capacité de résilience. Face à ce défi crucial pour les années à venir, il est essentiel de mettre en place des mesures de prévention.

Objectif à horizon 2030

Développer de nouveaux revêtements au sol, végétaliser la ville et mettre en place de nouveaux types d'aménagements pour lutter contre les îlots de chaleur

Portée géographique

Tout Paris

Mesure 1 : Créer de nouvelles rues végétalisées et « petites forêts urbaines »

- Créer 3 forêts urbaines : Place de la Catalogne (14^{ème}), Place du Colonel Fabien (10^{ème} / 19^{ème}), Parvis de l'Hôtel de Ville (Paris Centre), avec plus de 1000 nouveaux arbres au total
- Mettre en œuvre un programme de végétalisation des grands axes : 23 opérations représentant plus de 600 arbres plantés, plus de 1,3 ha végétalisés, plus de 1,5 ha désimperméabilisés, plus de 2 Ha de surface déconnectée du réseau d'assainissement
- Végétaliser les grandes places réaménagées : Place Félix Eboué, Place de la Bataille de Stalingrad, Place Denfert Rochereau avec plus de 120 arbres au total et plus de 4000 m² de surfaces végétalisées
- Poursuivre la végétalisation de nouvelles rues et places dans le cadre de la démarche Embellir Votre Quartier
- Poursuivre la végétalisation des rues aux enfants

Financeurs

Ville de Paris – DVD et DEVE

Responsable de la mise en œuvre

DVD

Coût estimatif

Forêts urbaines : 20 M€
Programme 23 opérations de végétalisation des grands axes : 15 M€
Grandes places : 29 M€

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période. Livraisons avant les Jeux olympiques et paralympiques : Place de Catalogne, rue Claude Bernard, rues VGA 20^{ème}

Mesure 2 : Expérimenter et déployer de nouveaux revêtements de sols

- Suivre la pérennité des performances du revêtement anti-bruit et anti-chaleur « LIFE COOL & LOW NOISE ASPHALT » jusqu'en 2027 (projet 1)
- Installation d'un démonstrateur de matériaux à Bonneuil sur Marne (projet 2)
- Déploiement de revêtements clairs dans les rues piétonnisées

Financeurs

Le revêtement anti-bruit et anti-chaleur « LIFE COOL & LOW NOISE ASPHALT » est co-financé par un fonds européen (Ville de Paris, Bruitparif, entreprise Colas et entreprise Eurovia).

Le démonstrateur de matériaux à Bonneuil sur Marne est cofinancé par la Ville de Paris et l'Université de Paris - Laboratoire interdisciplinaire des énergies de demain (LIED), dans le cadre d'un contrat de collaboration d'expérimentation

Responsable de la mise en œuvre

Le revêtement anti-bruit et anti-chaleur « LIFE COOL & LOW NOISE ASPHALT » est mis en œuvre par la Ville de Paris, en partenariat avec les entreprises Colas, Eurovia et le centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Ile-de-France Bruitparif en tant que bénéficiaires associés

Le démonstrateur de matériaux à Bonneuil sur Marne est mis en œuvre par la Ville de Paris, en partenariat avec l'Université de Paris.

Coût estimatif

Projet 1: 2,4 M€, bénéficiant d'un financement de la Commission Européenne à hauteur d'environ 1,3 millions d'euros (dont près de 700 000 euros pour la Mairie de Paris)

Projet 2: Le coût technique est évalué à 311 000 euros

Calendrier de mise en œuvre

Projet 1 : 2017-2022. Suivi de la pérennité des performances jusqu'en 2027

Projet 2 : 2021-2026

Mesure 3 : Installer des dispositifs de protection contre la chaleur (plantations ou ombrières)

- Plantations d'arbres pour apporter de l'ombre et de la fraîcheur (cf mesure 1)
- Dans le cadre du plan frais, mise en place de dispositifs d'ombrières
- Suite aux deux années d'expérimentation, un dialogue compétitif est mis en place afin de créer une ligne de mobilier urbain permettant de créer de l'ombre
- Conception, fabrication, déploiement et entretien d'ombrières dans l'espace public parisien

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Coût estimatif

Plantations d'arbres : cf mesure 1

Calendrier de mise en œuvre

Plantations d'arbres : cf mesure 1

Mesure 4 : Renforcer la place de l'eau dans la ville via la création de lieux de baignade, jeux d'eau, fontaines, brumisateurs...

Différentes actions sont intégrées ou complétées dans le cadre des projets et des opérations d'aménagement, à savoir :

- L'implantation de fontaines à boire avec ou sans brumisation ;
- Des zones de brumisation au sol ou aérienne ;
- Des lames d'eau ou rigoles filantes d'eau sous forme de caniveaux extérieurs ou intégrées dans un parvis.

L'aménagement de certains espaces publics permet également de rendre accessibles des fontaines existantes avec leur bassin d'eau.

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Direction de la Voirie et des Déplacements, Eau de Paris

Coût estimatif

Le coût de ces aménagements est intégré dans le budget global des opérations concernées. Une partie du financement est aussi demandé auprès de l'Agence de l'Eau Seine Normandie (AESN) en particulier pour les lames d'eau ainsi que des subventions sollicitées auprès de la Région Ile de France pour des aménagements dans leur globalité qui intègrent des éléments en faveur du zonage pluvial (plan pluie).

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de « mobilité solidaire » définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

Indicateurs

- La Ville Nombre d'arbres plantés
- Nombre de lieux de baignade, jeux d'eaux, brumisateurs
- Nombre d'ombrières temporaires et pérennes
- Surface déconnectée du réseau (m²)
- Surface désimperméabilisée (m²)
- Végétalisation de l'espace public (m²)

Fiche-actions VÉLO 7



Objectif n°7

Développer les voies cyclables, les équipements et les services pour faciliter la pratique du vélo

Contexte parisien

Les réalisations du Plan Vélo 2015 – 2020, Les grandes grèves de 2019 puis la crise sanitaire en 2020-2021 ont accéléré la pratique du vélo et révélé une tendance désormais ancrée : + 60 % de fréquentation des pistes cyclables entre 2019 et 2020, + 22% entre 2020 et 2021 et + 19% entre 2021 et 2022. Bénéfique pour la santé et pour l'environnement, c'est une réelle alternative à la voiture particulière en milieu urbain dense et une mobilité complémentaire aux transports collectifs.

Objectif à horizon 2030

Poursuivre la construction d'une ville cyclable. Cette ambition se matérialise dans toutes les dimensions que ce soit par l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables, par le développement massif de solutions de Plan Vélo 2021-2026 stationnement vélo sécurisé ou par le renforcement de l'écosystème vélo du territoire parisien et métropolitain. Le nouveau Plan Vélo 2021-2026 détaille la stratégie pour rendre Paris 100% cyclable.

Portée géographique

Tout Paris et au-delà (connexion aux réseaux métropolitain et régional).

Mesure 1 : Développer les infrastructures cyclables

- Créer 180 km de pistes cyclables sécurisées, dont la pérennisation des 52 km de pistes temporaires
- Généraliser les doubles-sens cyclables pour atteindre environ 390 km de nouveaux itinéraires cyclables au total

Financeurs

Ville de Paris, Métropole du Grand Paris, Région Ile-de-France, État, Union Européenne

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Coût estimatif

250M€

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 2 : Créer du stationnement vélo

Créer plus de 130 000 nouvelles places au total :

- 30 000 nouvelles places en arceaux sur l'espace public
- 100 000 nouvelles places sécurisées dont 10 000 sur l'espace public ou en parking, 40 000 à proximité des gares et 50 000 dans le privé
- Rendre systématique l'offre de stationnement vélo lors de l'organisation de grands événements

Financeurs

Ville de Paris, Région Ile-de-France, IDFM, SNCF, RATP, bailleurs sociaux, privé

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris et partenaires sur leur foncier propre

Coût estimatif

Non-déterminé

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Développer l'écosystème vélo

- Mettre en place des mesures en faveur de la sécurité et du confort des usagers
- Encourager la pratique et l'apprentissage (SRAV et vélo-écoles pour adultes)
- Développer « l'écosystème » vélo (cyclologistique, cyclotourisme...)
- Aides à la mobilité
- Soutien aux initiatives associatives, notamment ateliers d'autoréparation et vélo-écoles
- Renforcement des actions de sensibilisation, contrôles et communication
- Mise en place d'un jalonnement vélo

Financeurs

Ville de Paris essentiellement, avec des projets multi-partenariaux possibles (partenaires institutionnels, privés, associatifs)

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Coût estimatif

Non-déterminé

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de « mobilité solidaire » définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

- Prise en compte des enjeux d'accessibilité dans les aménagements cyclables + soutien aux associations spécialisées + aide à l'achat de vélos adaptés
- Séniors en perte d'autonomie : soutien aux initiatives associatives en direction de ce public cible pour encourager la pratique
- Publics en insertion : soutien aux initiatives associatives en direction de ce public cible pour encourager la pratique + pour soutenir des projets d'insertion basés sur le vélo
- Quartiers politique de la ville (QPV) : fort soutien aux initiatives associatives vélos en QPV pour encourager la pratique

Actions déjà réalisées

Bilan du précédent Plan Vélo (2015-2020)

- + 300 km d'aménagements cyclables portant à plus de 1 000 km le réseau de linéaires cyclables
- + 52 km de pistes temporaires pendant le premier confinement de 2020
- Création d'un réseau express vélo
- Plus de 46 000 places de stationnement en voirie
- Deux vélos stations en gares (Montparnasse et de Lyon)
- Mise en place des aides financières à destination des particuliers et des professionnels pour l'achat de vélos électriques
- Soutien à la structuration de l'écosystème vélo et aux actions associatives

Les indicateurs

- Linéaires de pistes cyclables
- Linéaires d'itinéraires cyclables
- Nombre de places de stationnement en libre accès (arceaux sur l'EP)
- Nombre de places sécurisées (espace public, aux abords des gares, chez les bailleurs sociaux, etc.)
- Nombre d'ateliers d'autoréparation et de vélos écoles
- Nombre d'élèves ayant suivi la formation SRAV (Savoir Rouler à Vélo)
- Nombre d'aides à l'éco-mobilité versées à des particuliers pour l'achat de vélos à assistance électrique, vélos cargos et triporteurs
- Indice de fréquentation des aménagements cyclables
- Part modale du vélo dans les déplacements en liaison avec Paris

Objectif Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 :
Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo

Fiche- actions 8



Objectif n°8

Accompagner la mise en œuvre de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine pour une interdiction des véhicules thermiques à horizon 2030

Contexte parisien

Mise en place par la Ville dès 2015 et élargie à l'échelle métropolitaine en juillet 2019, la zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) restreint progressivement la circulation des véhicules les plus polluants en fonction de leur vignette Crit'Air. L'objectif est d'accélérer le renouvellement du parc automobile et d'inciter à d'autres formes de mobilités actives ou collectives. Toutes les catégories de véhicules (particuliers, utilitaires légers, deux-roues motorisés, poids-lourds, bus et cars) sont concernées par la ZFE métropolitaine, à l'exception des véhicules d'urgence et des véhicules des personnes en situation de handicap.

La ZFE métropolitaine a été rendue obligatoire par la loi d'orientation des mobilités (2019). Elle relève depuis le 31 août 2021 de la compétence de la Métropole du Grand Paris, et la Ville s'engage à ses côtés pour sa réussite.

Depuis le 1^{er} juin 2021, la restriction de circulation concerne les véhicules non classés, Crit'Air 5 et Crit'Air 4, bois de Vincennes et Boulogne compris. Le 13 juillet 2023, le Conseil de la Métropole du Grand Paris a reporté l'étape Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025. L'étape de restriction des véhicules Crit'Air 2 n'est pas encore fixée. L'objectif de la fin des véhicules thermiques en 2030 du Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM) reste d'actualité.

Accompagner la mise en œuvre de la ZFE est crucial pour assurer son acceptabilité par la population. Un contrôle efficace, via la lecture automatique des plaques d'immatriculation, est nécessaire pour garantir l'effectivité de cette mesure. Des échanges ont lieu entre l'État et les collectivités sur ces deux sujets, avec l'objectif de déployer le prêt à taux zéro garanti par l'État dans le Grand Paris et le Contrôle Sanction Automatisé (CSA).

Objectif à horizon 2030

Accompagner la Métropole dans la mise en œuvre de la ZFE métropolitaine visant à horizon 2030 la sortie du diesel et un parc roulant dans la Métropole composé de 100% de véhicules propres

Portée géographique

La ZFE est mise en œuvre sur le périmètre délimité par l'autoroute A86, A86 exclue. Son impact va au-delà car les territoires, hors ZFE, ont des liens avec la ZFE

Mesure 1 : Accompagner la restriction de circulation des véhicules classés Crit'Air 3 en 2025

- Assurer le suivi des études réglementaires pour le passage à l'étape Crit'Air 3
- Participer à la production d'études complémentaires
- Réaliser une enquête sur le parc circulant en 2024
- Relayer les campagnes d'information de la Métropole du Grand Paris pour faire connaître la mesure

Financeurs

Ville de Paris, Métropole du Grand Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, Métropole du Grand Paris

Coût estimatif

Enquête plaques : 100 000€

Calendrier de mise en œuvre

2025

Mesure 2 : Accompagner l'interdiction de circulation pour l'ensemble des véhicules fonctionnant avec des carburants fossiles (diesel et essence) à partir de 2030

- Participer aux échanges avec la Métropole visant à définir ce que sont les véhicules propres, plaider pour l'exclusion des véhicules diesel et essence
- Assurer le suivi des études réglementaires pour le passage aux étapes de restriction supplémentaire
- Participer à la production d'études complémentaires (non réglementaires)
- Réaliser une enquête plaques en lien avec les différentes étapes

Financeurs

Ville de Paris, Métropole du Grand Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, Métropole du Grand Paris

Coût estimatif

Enquête plaques : 100 000 euros par enquête

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période 2025-2030

Mesure 3 : Poursuivre le dispositif d'aides à la mobilité et renforcer l'accompagnement et la communication

- Déployer des actions de sensibilisation et d'accompagnement au changement de comportement de mobilité
- Engager une réforme des aides à l'achat de la ville de Paris en direction des professionnels
- Participer à la définition des dérogations catégorielles et individuelles
- Contribuer à l'élaboration d'un guichet unique métropolitain d'accès aux aides à l'écomobilité
- Contribuer à l'élaboration d'un dispositif de conseil en mobilité métropolitain et à sa déclinaison parisienne

Financeurs

Paris – Métropole – Région – État (Agence de la transition écologique)

Responsable de la mise en œuvre

Paris, Métropole du Grand Paris, Région Ile-de-France

Coût estimatif

11,5 M€ entre 2022 et 2026 pour les aides

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 4 : Contribuer à la mise en place du dispositif de contrôle sanction automatisé (CSA) en collaboration avec la Métropole et l'État

- Participer aux groupes de travail mis en place par l'État
- Suivre et accompagner l'expérimentation CSA prévue fin 2024
- Définir le niveau de participation (humaine, financière) de la Ville au CSA, et ses modalités pratiques (position des points de contrôle, utilisation du produit des amendes en lien avec la Métropole, ...)

Financeurs

Métropole du Grand Paris et État

Responsable de la mise en œuvre

Paris, Métropole du Grand Paris et État

- L'État calibrera le besoin et passera les appels d'offre nécessaires pour trouver des opérateurs.
- La mise en place de ces dispositifs seront laissés aux soins des comités de travail
- Le « fonds vert » sera utilisé pour le financement et le versement du produit des amendes aux collectivités

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de « mobilité solidaire » définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

- Les personnes à mobilité réduite (PMR) dérogent à la ZFE, ils ne sont donc pas impactés : mise en place par l'État d'un outil permettant de déclarer des véhicules utilisés par les PMR
- La conformité à la ZFE est plus difficile pour les publics précaires notamment en l'absence d'alternatives à la voiture, compte tenu du coût d'une voiture électrique. Cette situation peut être améliorée au moyen de dérogations sociales qui sont à définir, et par des aides dont certaines soumises à conditions de ressources

Actions déjà réalisées

- Depuis 2021, les véhicules non classés, Crit'Air 5, Crit'Air 4 sont interdits de circulation sur l'ensemble du territoire de la métropole concernée par la ZFE (périmètre délimité par l'autoroute A86, A86 exclue)
- Plus de 53 000 aides ont été accordées (pour un montant de 20 M€) aux particuliers pour les mobilités actives (VAE, vélos cargos)
- 120 aides ont été accordées aux copropriétés (représentant 0,2 M€) pour des abris vélos et des bornes de recharge électriques
- Aides aux professionnels : plus de 1800 aides (pour 0,9 M€) octroyées en faveur des mobilités actives (VAE, vélos cargos) ; 500 aides (3,5 M€) octroyées en faveur du renouvellement du parc de véhicules (2RM électriques ; micro utilitaires, utilitaires légers, poids-lourds et autocars électriques, GNV ou hydrogène) ; 139 aides (1 M€) versées pour des taxis plus propres ; des aides également en faveur de la dépollution des bateaux et des véhicules écoles électriques

Les indicateurs

- Nombre d'aides accordées en matière d'écomobilité
- Niveaux de polluants atmosphérique (ou indice ATMO) à Paris et dans la ZFE
- Émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier
- Nombre d'immatriculations de nouveaux véhicules électriques, véhicules hybrides rechargeables, véhicules à hydrogène, poids lourds, bus et cars GNV
- Proportion d'immatriculations de nouveaux véhicules électriques, véhicules hybrides rechargeables, véhicules à hydrogène, poids-lourds, bus et cars GNV
- Répartition du parc roulant (VL, VUL, PL, 2RM) en fonction de la motorisation et des vignettes Crit'air

Objectif Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 : Favoriser la transition énergétique des parcs de voitures, de véhicules utilitaires et de poids lourds

Fiche- actions 9



Objectif n°9

Pour un réseau de transports collectifs efficace, attractif, solidaire et décarboné

Contexte parisien

Colonne vertébrale de la mobilité francilienne, RER, métro, tramway et bus assurent au quotidien le transport de millions d'usagers parisiens et franciliens. D'après l'Enquête Globale Transports (EGT) 2018, si seulement 30 % des déplacements franciliens sont réalisés à Paris, les déplacements en transports en commun intra-muros représentent 57 % des 9,4 millions de déplacements quotidiens en transports collectifs de la région.

Île-de-France Mobilités (IDFM), autorité pilotée par la présidente de la Région Ile-de-France et composée des représentants de la Région et des départements franciliens, définit la politique des transports à l'échelle régionale, organise le service et finance les contrats d'exploitation des réseaux par les grands opérateurs SNCF, RATP et le collectif Optile en grande couronne. Cinq élus parisiens siègent à son conseil d'administration et la collectivité parisienne finance le service à hauteur de 435,3 M€ en 2023 au titre de son budget de fonctionnement. En réalité, sa participation au budget global d'IDFM s'élève à environ 600 M€ si l'on ajoute la part employeur (contribution au versement mobilité et remboursement des titres de ces agents), les missions sociales au bénéfice des usagers les plus fragiles : achats de Pass Améthyste pour ses administrés seniors, remboursement des titres Imagin'R et Pass Junior des jeunes parisiens, et sa participation au financement du transport à la demande pour personnes à mobilité réduite, handicapées ou dépendantes (PAM Francilien).

Au-delà du budget de fonctionnement qui permet d'assurer l'exploitation des transports au quotidien, Paris finance le développement et l'adaptation du réseau. 140 M€ de crédits d'investissements ont été consacrés aux transports en 2023. Ces crédits permettent de co-financer, aux côtés de l'État, la Région et les autres collectivités franciliennes, l'extension et l'adaptation du réseau dans le cadre des Contrats de Plan État Région (projet de tramway mais aussi RER Eole ou métros 11 ou 14).

Paris intervient également en tant qu'aménageur et gestionnaire de voirie au bénéfice des transports de surface. Des aménagements dédiés à l'amélioration de la vitesse et de la régularité du bus, l'installation d'abris-bus et la mise en accessibilité des points d'arrêt contribuent au déplacement et à l'accueil des 600 000 usagers quotidiens des 65 lignes de bus parisiennes. Enfin, Paris exploite directement 5 lignes de bus de quartiers appelés « traverses » pour 6,2 M€ par an, service de proximité au bénéfice d'une desserte fine des quartiers périphériques et prioritaires de la ville.

Objectif à horizon 2030

Poursuivre le développement et le confortement d'un réseau de transports collectifs efficace, attractif, solidaire et décarboné.

La Ville de Paris porte ses ambitions en matière de transports collectifs dans les avis qu'elle émet sur les projets de documents cadres pilotés à l'échelle régionale (schéma directeur de l'aménagement de la région Ile de France, SDRIF-E et plan de déplacement urbain d'Ile de France, MOBÛDF) mais aussi au travers des propositions qu'elle formule et des engagements financiers sur le volet transport du Contrat de Plan État-Région en cours de négociation entre l'État et la Région mais auquel les collectivités seront appelées à financer au titre du « bloc local ». Sur le réseau des bus parisiens, la Ville de Paris est force de proposition pour élaborer et mettre en œuvre une feuille de route conjointe entre l'autorité organisatrice régionale IDFM et la collectivité qui permettrait le renouvellement du cadre de gouvernance en lien avec la future mise en concurrence du réseau.

Portée géographique

Paris dans une vision métropolitaine et régionale

Mesure 1 : Conforter la place du bus à Paris

27 % des trajets domicile-travail sont réalisés en bus à Paris et les $\frac{3}{4}$ des usagers des bus n'utilisent que ce mode de déplacement. La Ville de Paris s'engage dans une feuille de route en faveur du bus à Paris à :

- Réaliser un état des lieux du réseaux bus parisiens permettant de mieux appréhender les aménagements réalisés sur l'espace public et leurs impacts sur la circulation des bus
- Contribuer aux enquêtes et analyse sur l'usage du bus à Paris afin d'adapter la politique publique aux attentes des usagers et ainsi mieux cibler les interventions à réaliser
- Mettre en œuvre une doctrine sur les aménagements bus propre à Paris
- Améliorer l'intermodalité sur les principaux pôles d'échanges
- Accompagner la transition énergétique du parc de bus et des centres bus
- Améliorer les conditions de circulation des bus
- Améliorer l'accessibilité universelle du réseau de bus (bande de vigilance, sonorisation des arrêts, etc.)
- Donner de la lisibilité au réseau avec Île-de-France Mobilités

- Préparer la mise en concurrence : s'assurer que la qualité de service sera préservée et même améliorée et que le maillage de bus et son insertion sur le territoire parisien sera en cohérence avec les objectifs d'une qualité d'aménagement de l'espace public
- Améliorer les liaisons entre Paris et les communes limitrophes dans un cadre de conventions partenariales qui permettent de coordonner et porter conjointement des projets et une vision commune

Financeurs

Ville de Paris, Île-de-France Mobilités

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, Île-de-France Mobilités et ses opérateurs

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 2 : Soutenir les autres transports collectifs

- Finaliser le prolongement du tramway T3 à porte Dauphine et poursuivre l'étude de son bouclage entre la porte Dauphine et le Pont de Garigliano
- Poursuivre le financement de la modernisation du réseau de métro, RER, tramway afin de renforcer leur capacité, leur accessibilité et leur attractivité
- Promouvoir et financer d'autres grands projets auprès de l'État et de la Région, en partenariat avec Île-de-France Mobilités et avec les autres collectivités desservies, en particulier le prolongement des métros 4 et 10, du tramway T8, la création d'une LHNS des quais entre Bercy et Charenton. Ces projets visent à accompagner les mutations urbaines en cours en offrant une desserte structurante aux nouveaux habitants et pôles d'activités en développement, à réduire les coupures urbaines entre les territoires, enfin à réduire les temps de déplacements des usagers grâce à des transports rapides et fiables
- Favoriser l'intermodalité entre les différents modes de transports

Financeurs

État, Région Île-de-France (Contrat de plan État-Région), bloc local

Responsable de la mise en œuvre

Île-de-France Mobilités et les maîtres d'ouvrage

Coût estimatif

Fonction des montants qui seront alloués au Contrat de plan État-Région

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de « mobilité solidaire » définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

La Ville de Paris poursuit sa politique en faveur du droit universel à la mobilité :

- Promouvoir une tarification respectant une solidarité entre les territoires, incitative à l'utilisation des transports et qui allie le nécessaire effort de financement des transports franciliens avec des prix acceptables pour les usagers
 - Conforter les dispositifs d'aides à l'achat ou de remboursement au profit des populations plus fragiles par leurs difficultés à se déplacer ou des raisons sociales et économiques
 - Poursuivre sa participation au fonctionnement du service PAM Francilien (participation financière ainsi qu'aux instance de pilotage)
 - Poursuivre le renforcement de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux transports en commun. Le tramway et 100 % des lignes de bus à Paris seront accessibles d'ici 2024 et la Ville de Paris promeut l'étude de la mise en accessibilité de certaines lignes de métro historiques et structurantes dans le cadre des financements au Contrat de Plan État Région.
 - Conforter les services locaux dits des « traverses » qui renforcent le maillage des territoires au bénéfice de populations âgées et/ou des quartiers Politique de la ville
 - Poursuivre sa participation au fonctionnement du service PAM Francilien (participation financière ainsi qu'aux instance de pilotage)
- Maintenir ces mesures pour les résidents parisiens :
 - Le remboursement à 100 % du forfait Imagine R Étudiant pour les étudiants de moins de 20 ans titulaires de l'Allocation d'Éducation de l'Enfant Handicapé (AEEH),
 - Le remboursement à 100 % des forfaits Imagine R Scolaire et Imagine R Junior sans autre condition
 - La gratuité du Pass Paris Senior, toutes zones, aux résidents parisiens depuis plus de 3 ans de plus de 65 ans, sous condition de ressource. Le dispositif est étendu aux adultes en situation de handicap, aux personnes inaptes au travail de 60 ans et plus et aux anciens combattants et veuves de guerre de 65 ans et plus

Actions déjà réalisées

En faveur du bus :

- En 2019, une grande restructuration du réseau des bus dans Paris a été mise en œuvre conjointement par Île-de-France Mobilités, la RATP et la Ville de Paris : 50 lignes ont été modifiées dans leurs itinéraires pour s'adapter à l'évolution de la ville, 5 nouvelles lignes créées afin de desservir de nouveaux quartiers. Ces évolutions d'itinéraires se sont accompagnées d'une centaine d'aménagements permettant de faciliter la circulation des bus et du déplacement ou de l'installation d'abris bus
- Dans la présente mandature, la Ville de Paris a piloté un programme de mise en accessibilité de 100% des lignes de bus en réalisant les travaux d'aménagement nécessaires aux points d'arrêt

Pour le tramway et autres « lignes à haut niveau de service » :

- La Ville de Paris est co-maître d'ouvrage avec IDFM puis RATP et co-financeur à hauteur de 60% du montant de l'opération, du prolongement du tramway T3b à l'Ouest. Le tronçon Porte de la Chapelle- Porte d'Asnières a été mis en service en 2019, les travaux pour le prolongement à Porte Dauphine sont en cours avec une livraison prévue en 2024. Dans le 19^{ème} arrondissement, la Ville de Paris accompagne et co-finance les études préalables à l'enquête publique pour le prolongement du tramway T8 depuis la Seine Saint-Denis jusqu'à la gare RER de Rosa Parks, contribuant ainsi à renforcer les liens fonctionnels et urbains entre les territoires

- La Ville de Paris co-finance et accompagne les études de création de lignes « à haut niveau de service » pour renforcer la desserte des territoires de l'Est parisien, TZEN3, TZEN 5 et LHNS des quais dans les futurs quartiers de Bercy-Charenton et Charenton-Bercy

Pour les autres lignes de transport en commun structurantes :

La Ville de Paris a accompagné et financé les opérations de prolongement et d'adaptation des tronçons existants du RER Eole à l'Ouest, des métros 11 et 14. Le prolongement de la ligne 14 à Mairie de St Ouen a été livré en 2021 et permis de réduire la charge en voyageurs de la ligne 13 d'un quart en moyenne, selon les branches. L'ensemble de ces nouvelles lignes sera en service à horizon des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 et contribuera, à terme, à la cohésion des territoires en renforçant la connexion du réseau parisien au futur Grand Paris Express.

Pour une mobilité décarbonée :

La Ville de Paris partage les objectifs et contribue financièrement via le budget d'IDFM à l'ambitieux plan « BUS 2025 » qui vise la conversion énergétique des matériels roulants et centres de maintenance et remisage. Sur les 25 centres bus de la zone RATP, les 6 dépôts sis sur le territoire parisien (Lagny, Coirentin, Lilas, Belliard, Lebrun et Croix Nivert) seront convertis à terme à l'énergie électrique. Les centres de Lagny et Coirentin ont fait partie des précurseurs puisqu'ils ont accueilli des bus électriques desservant le territoire parisien depuis 2019.

Les indicateurs

- Montant de la contribution financière annuelle au budget d'IDFM
- Nombre de bénéficiaires "Gratuité jeunes" et dépenses associées
- Nombre de bénéficiaires junior (4-11 ans) et dépenses associées
- Nombre de bénéficiaires scolaires (collégiens-lycéens) et dépenses associées
- Nombre de bénéficiaires étudiants en situation de handicap et dépenses associées
- Nombre de bénéficiaires du Pass Paris Senior et dépenses associées
- Nombre de courses réalisées (PAM)
- Nombre d'usagers actifs (PAM)
- Linéaire d'aménagements bus à Paris (m)
- Proportion des flottes de bus électriques ou Bio-GNV
- Fréquentation annuelle par réseau (métro, bus, RER, tram, train), à Paris et en IDF
- Fréquentation annuelle des bus de proximité à Paris (Traverses)

Fiche- actions 10



Objectif n°10

Développer des réseaux d'approvisionnement en énergie adaptés à la mobilité visée à horizon 2030 et 2050 et accompagner l'équipement en bornes de recharge des particuliers et des entreprises

Contexte parisien

En adoptant sa trajectoire de décarbonation en 2018 et de respect des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en matière de qualité de l'air, la Ville de Paris a pris l'engagement de sortie de diesel et de l'essence dans la capitale. Pour atteindre cet objectif, la Ville de Paris poursuit les transformations opérées en faveur des modes de transport sobres en énergie et non polluants.

La mobilité va connaître sa plus grande révolution industrielle depuis un siècle. Le Parlement européen a voté en 2023 l'interdiction de la vente de véhicules neufs à moteur essence ou diesel dès 2035. Paris soutient l'ambition affichée par l'Union Européenne et entend être une ville pionnière de la transition vers des véhicules moins polluants, en développant des nouvelles solutions de massification des mobilités plus propres, notamment électrique et hydrogène vert à horizon 2030.

Les mobilités à motorisation alternative se développent à Paris. La Ville souhaite soutenir et amplifier ce mouvement en développant des réseaux d'approvisionnement des différentes énergies disponibles.

Objectif à horizon 2030

Développer des réseaux d'approvisionnement en énergie adaptés à la mobilité visée à horizon 2030 et 2050 et accompagner l'équipement en bornes de recharge des particuliers et des entreprises

Portée géographique

Tout Paris

Mesure 1 : Étudier et poursuivre le développement des réseaux d'approvisionnement des différentes énergies

- Établir un schéma directeur parisien des énergies, intégrant un volet mobilités
- Associer les concessionnaires de réseaux à l'accompagnement du développement des réseaux d'avitaillement
- Accompagner les producteurs et fournisseurs d'offres d'avitaillement pour s'insérer dans les réseaux urbains

Financeurs

Ville de Paris et partenaires

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris et partenaires

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 2 : Favoriser l'installation de stations d'approvisionnement en carburants alternatifs

- Créer 25 périmètres de localisation dans le Plan Local d'Urbanisme bioclimatique sur des parcelles privées (anciennes stations-services) pour créer des stations d'avitaillement alternatif
- Suivre les orientations d'aménagement et de programmation pour intégrer les stations d'approvisionnement en énergies alternatives
- Faire muter les stations-services existantes concédées
- Étude et création de nouvelles implantations d'avitaillement

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Développer l'équipement en bornes de recharge électrique des particuliers, des copropriétés et des entreprises

- Accompagner et conseiller via l'Agence locale de l'énergie (Agence parisienne du climat) les particuliers et copropriétés souhaitant s'équiper en bornes de recharge
- Créer un observatoire avec le concessionnaire du réseau électrique pour suivre l'équipement en bornes de recharge électrique des particuliers et des entreprises

Financeurs

Ville de Paris et Enedis

Responsable de la mise en œuvre

Agence parisienne du climat et Enedis

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 4 : Poursuivre le développement des bornes de recharge électrique sur l'espace public et en sous-sol

- Déployer le schéma de développement Belib' sur l'espace public, avec 10 hubs en souterrain
- Déployer des infrastructures de recharge électrique dans les parkings concédés de la Ville
- Lancer une étude et développer des bornes de recharge rapide pour les professionnels sur l'espace public pour répondre aux besoins des taxis et autres professionnels de la logistique

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de « mobilité solidaire » définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

- Déploiement de bornes de recharge électrique Belib' accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite

Actions déjà réalisées

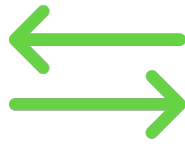
- 410 stations pour 2200 points de recharge Belib'
- 2 stations H2
- 5 stations GNV

Les indicateurs

- Nombre et évolution des stations d'avitaillement pour les différentes énergies (électrique, hydrogène, GNV, essence, diesel, ...)
- Nombre de charges et de ravitaillements
- Usages des bornes de recharge électrique Belib'

Objectif Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 :
Favoriser la transition énergétique des parcs de voitures, de véhicules utilitaires et de poids lourds

Fiche- actions 11



Objectif n°11

Accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation

Contexte parisien

A Paris, les services de partage de voitures, vélos ou scooters, en station ou en libre-service, se sont fortement développés. L'évaluation des effets de report modal et du coût-bénéfice de chacune de ces offres devra déterminer si la ville doit les soutenir, davantage les réguler, voire les décourager.

Dans un certain nombre de cas, ces offres peuvent remplacer l'usage d'une voiture particulière pour certains trajets spécifiques sans alternative en transport en commun, et ainsi offrir une offre complémentaire aux modes de déplacement décarbonés.

Objectif à horizon 2030

- Poursuivre le soutien aux mobilités partagées apportant le plus de bénéfices sur l'environnement, la régulation l'espace public, etc.
- Réguler les mobilités partagées offrant une alternative aux transports en commun, mais ayant un impact environnemental moins intéressant
- Développer principalement l'autopartage en boucle pour les trajets offrant peu de solution alternative
- Développer principalement les mobilités partagées actives, en priorité le vélo mécanique pour les trajets de courte distance et les vélos à assistance électrique pour des trajets supérieurs à 6km ou en fort dénivelé

Portée géographique

Tout Paris

Mesure 1 : Poursuivre le soutien de Vélib'

- Continuer à investir dans le dispositif Vélib' pour en faire une alternative de mobilité crédible et efficace
- Déployer des bornettes supplémentaires pour élargir les stations qui le nécessite
- Créer des stations supplémentaires lors de la création de nouveaux quartiers

Financeurs

Ville de Paris et partenaires

Responsable de la mise en œuvre

SAVM

Coût estimatif

Région 22 millions d'euros par an pour cofinancer Vélib

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 2 : Continuer à développer les services d'autopartage en boucle Mobilib'

- Mieux contrôler les places réservées
- Améliorer l'information et la communication sur les offres d'autopartage en boucle
- Proposer des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques afin d'accompagner la transition énergétique

Financeurs

Opérateurs, Ville, Métropole du Grand Paris, Île-de-France Mobilités, État

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Assurer une régulation des services de micro-mobilité

- Assurer une régulation des services de micro-mobilité pour éviter les débordements sur l'espace public
- Privilégier les modes partagés présentant l'empreinte carbone la plus faible

Financeurs

Ville de Paris et Enedis

Responsable de la mise en œuvre

Agence parisienne du climat et Enedis

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 4 : Soutenir les taxis et les accompagner vers la transition écologique

- Créer de nouvelles places de stationnement pour les taxis et les accompagner – ainsi que les VTC – dans leur transition « verte » en leur proposant, notamment, des solutions de recharge rapide
- Inciter les Taxis à acquérir des véhicules plus propres au travers du versement :
- D'une aide d'un montant forfaitaire de 6 000 € pour un véhicule électrique neuf
- D'une aide de 60 % du montant des travaux (4 000 € HT maximum) octroyée aux copropriétés pour l'installation d'un pré-équipement électrique pouvant permettre l'installation d'une borne de recharge ou d'une colonne montante pour véhicules électriques dans leur parking
- Afin de faciliter l'accès aux Jeux de Paris 2024 dans les meilleures conditions pour les personnes en situation de handicap, la flotte de taxis parisiens accessibles sera triplée pour atteindre 1 000 taxis d'ici 2024 via une prime à l'accessibilité assise sur la prime actuelle à la conversion électrique. Pour les véhicules classés « électrique », le montant de l'aide est fixé à 40 % du coût d'acquisition, dans la limite de 16 500 euros et dans la limite de 9 500 euros pour les véhicules classés « 1 ».

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Etat, Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de "mobilité solidaire" définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

- L'appel à candidatures 2-3 RM de la Ville de Paris est une procédure innovante de sélection des opérateurs de véhicules partagés, ayant intégré les avancées réglementaires portées par la loi d'orientation des mobilités de 2019, notamment un critère sur l'inclusivité et l'accessibilité. Les offres des candidats ont été évaluées sur le niveau d'accessibilité de leur offre (PMR et seniors) et la prise en compte de la question du genre
- Triplement du nombre de taxis accessibles pour atteindre 1 000 taxis d'ici 2024

Actions déjà réalisées

- Création du dispositif Vélib' en 2007 et participation au dispositif Vélib' Métropole : 42 millions de locations (de plus de 3 minutes) en 2022 (source SAVM)
- Développement de l'autopartage en boucle avec « Services des véhicules partagés » (SVP) en 2015 et Mobilib' en 2018 et 2019 pour des véhicules partagés à motorisation thermique (hors diesel), hybrides et électriques
- Publication de 3 règlements en 2021 pour mieux organiser les flottes en libre-service sans station d'attache depuis la publication de la loi d'orientation des mobilités (2019): autopartage, scooters et vélos.
- Appel à candidatures pour les offres de location de trottinettes électriques partagées. Des conventions d'occupation domaniale (CODP) ont été signées de 2020 à 2023. Suite au résultat du vote des Parisiens du 2 avril 2023 favorable à l'arrêt du service, les CODP n'ont pas été renouvelées
- Appel à candidatures pour les offres de location de scooters électriques partagés dont la vitesse est <45km/h. Les conventions d'occupation domaniale avec chacun des 3 opérateurs lauréats ont débuté en octobre 2023 pour une durée totale de 5 ans. Le nombre maximal d'engins autorisés est de 2500. Cette flotte pourra progresser à 3000 pendant la durée de la convention (au total entre 7500 et 9000 engins tout opérateur confondu).

Les indicateurs

- Nombre de véhicules partagés, au total et par Parisien, décliné par mode
- Nombre de trajets et de km parcourus, décliné par mode
- Proportion des Parisiens disposant d'une station Mobilib' à <5' à pied sur la voirie
- Nombre de places dans les stations de taxis
- Part moyenne de Vélib' dans la fréquentation vélo
- Proportion des bornettes Vélib' en relation à l'offre totale de stationnement vélo

**Objectif Plan des Mobilités en
Île-de-France 2030 :
Développer les usages
partagés de la voiture**

Fiche- actions 12



Objectif n°12

Proposer une mobilité touristique plus durable

Contexte parisien

Capitale de la France, Paris est également la capitale mondiale du tourisme avec 38 millions de visiteurs recensés dans la Métropole du Grand Paris en 2019 (OTCP 2020). 11,7 % de l'emploi salarié du Grand Paris est lié à ce secteur économique.

Cependant, les activités touristiques de loisirs et d'affaires émettent des gaz à effet de serre. Selon l'Agence de la transition écologique (Ademe), le tourisme est à l'origine de 11,1 % de l'inventaire national des émissions de gaz à effet de serre de la France, plus des trois quarts de ces émissions (77 %) proviennent du transport, et l'avion est à l'origine de plus de la moitié des émissions liées au transport entre le domicile et le lieu de séjour.

Afin de répondre aux enjeux du développement durable et de bonne organisation des flux sur l'espace public, il est primordial que la mobilité touristique réponde aux enjeux territoriaux de la ville de Paris. L'insertion de ces mobilités dans le fonctionnement de l'espace public doit permettre de réduire les externalités négatives du tourisme tels que la pollution de l'air, le bruit, ainsi que les frictions qui peuvent avoir lieu entre tourisme et vie locale.

Il est également essentiel d'intégrer les modes de transport permettant les arrivées vers et les départs depuis Paris dans les réflexions portant sur la réduction des nuisances liées aux mobilités touristiques. Bien que ces sujets dépassent la compétence de la municipalité, les dessertes routière, ferroviaire et aérienne sont à prendre en compte dans le bilan des mobilités touristiques. 43,6 % des touristes arrivent à Paris en avion, 28 % par le rail, 21,8 % en voiture et 6,5 % en autocar (Assises du Tourisme Durable 2021). Les aéroports et les gares constituent donc une véritable porte d'entrée vers Paris, concentrant des centaines de millions de voyageurs à l'année.

Objectif à horizon 2030

Les « Assises du Tourisme Durable » ont été menées en 2021 par la Ville de Paris avec l'appui de l'Office du Tourisme et des Congrès de Paris (OTCP), du réseau Acteurs du Tourisme Durable (ATD) et de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR). Cette démarche a consisté à réunir les acteurs du tourisme pour produire des préconisations pour une évolution vers un tourisme durable à Paris. La Ville de Paris s'est engagée à étudier la faisabilité des cinq propositions considérées comme les plus importantes :

1. Accélérer la décarbonation des flottes de transport terrestres, maritimes et aériennes (bus, autocar, taxis, bateaux, avions)
2. Étudier la mise en place d'un statut de transporteur touristique ou une charte de la mobilité touristique avec des engagements ouvrant droits à des facilités

3. Étudier la création d'un « pass zéro carbone » intégrant toutes les possibilités de mobilité décarbonée
4. Renforcer la mobilité touristique sur la Seine et les canaux tout en décarbonant les flottes et en jouant sur l'intermodalité
5. Développer l'accueil des vélos et les services associés, mettre en place les conditions d'une labellisation du territoire parisien élargi

Portée géographique

Tout Paris et les aéroports

Mesure 1 : Accélérer la décarbonation des modes de transport

- Mettre en place des groupes de travail avec l'ensemble des partenaires pour accélérer la décarbonation des flottes de transport terrestres, maritimes et aériennes (bus, autocar, taxis, bateaux, avions)
- Poursuivre la réflexion pour restreindre la place de l'autocar dans le centre de Paris, en parallèle de la mise en place de la Zone à Traffic Limité (ZTL) Paris-Centre

Financeurs

État, Région Ile-de-France, Ville de Paris, acteurs publics et privés du tourisme

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, acteurs publics et privés du tourisme

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 2 : Soutenir le développement du cyclotourisme

En plein essor à échelle nationale, le cyclotourisme présente des enjeux étroitement liés à la politique cyclable développée par la Ville ces dernières années.

Le potentiel de développement à Paris reste important en renforçant l'attractivité pour les vélotouristes, qui ont des besoins spécifiques pour assurer les bonnes conditions de leurs séjours.

Le plan vélo 2021-2026 propose un volet dédié au cyclotourisme afin de faciliter non seulement la traversée de la ville pour les itinérants, mais aussi de permettre le développement du vélo comme mobilité à destination des touristes, pour les trajets urbains ou en boucle depuis Paris.

Les Assises du Tourisme Durable organisées par la Ville en 2021 ont mis en exergue un axe fort sur ce sujet, avec l'objectif de développer l'accueil des vélos avec de nombreuses propositions :

- Prendre des dispositions réglementaires et des mesures d'accompagnement visant à installer des locaux vélos dans les hébergements touristiques
- Améliorer la signalétique et le jalonnement des 4 grands itinéraires cyclables traversant Paris
- Proposer des solutions de consignes pour mettre à l'abri les sacoches et bagages

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, « Paris je t'aime – Office de Tourisme », acteurs publics et privés du tourisme

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Renforcer la mobilité touristique sur la Seine et les canaux

- Dans le cadre de la collaboration Paris, Rouen, Le Havre prévue par l'Axe Seine, poursuivre le travail de collaboration engagé pour renforcer la mobilité touristique sur la Seine et les canaux. Il s'agit d'appréhender le fleuve comme une destination à part entière et travailler à sa mise en tourisme de manière cohérente entre les territoires traversés. Des groupes de travail vont se poursuivre pour développer les mobilités douces le long du fleuve

Financeurs

Ville de Paris, « Paris je t'aime – Office de Tourisme », Ville de Rouen, Ville du Havre

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, « Paris je t'aime – Office de Tourisme », Ville de Rouen, Ville du Havre

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Actions déjà réalisées

Développement du cyclotourisme et de la visite à vélo

- La Ville participe à la promotion de quatre des principaux itinéraires cyclo-touristiques passant par la destination : Scandibérique, Véloscénie, Avenue Verte London-Paris et Seine à Vélo
- Adhésion de la Ville à l'association Vélo & Territoires qui l'accompagne pour développer le cyclotourisme
- Campagne de communication portées en parallèle par « Paris je t'aime – Office de Tourisme », édition de topoguides, Journées des institutions de la Seine à Vélo, Rendez-Vous nationaux de la Véloscénie, etc.
- Déploiement du Label Accueil Vélo sur le territoire parisien, en lien avec « Paris je t'aime – Office de Tourisme » et les Congrès de Paris
- Sensibilisation des acteurs du tourisme (hébergements, sites, etc.) afin qu'ils développent mieux l'accueil des visiteurs à vélo

Décarbonation des autocars

- Création d'une tarification du PASS Autocar dégressive avec la performance environnementale de la motorisation du véhicule
- Adoption en 2016 par le Conseil de Paris d'un « Schéma de développement touristique 2016-2022 » qui établit un calendrier de mesures dont certaines sont ciblées sur la mobilité touristique

Signalétique touristique métropolitaine

- Paris a soutenu la mise en place par « Paris je t'aime-Office de tourisme » d'une signalétique métropolitaine s'adressant aux touristes, avec la Métropole du Grand Paris, Val-de-Marne Tourisme & Loisirs, Seine-Saint-Denis Tourisme, le Département des Hauts-de-Seine et le Contrat de Destination #ExploreParis, et en partenariat avec Enlarge Your Paris. Les touristes sont orientés en français et en anglais vers une cinquantaine de destinations pour découvrir le Grand Paris, avec la distance à vélo et le temps de trajet en transports en commun

Les indicateurs

- Nombre de stationnements et de forfaits utilisés par des autocars de tourisme
- Répartition par norme Euro des cars ayant souscrit un abonnement Pass Autocar
- Nombre de passagers transportés sur la Seine (Batobus et canaux)

**Objectif Plan des Mobilités en
Île-de-France 2030 :
Agir en faveur d'une mobilité
touristique plus durable**

Fiche- actions 13



Objectif n°13

Organiser un transport de marchandises et une logistique décarbonés efficaces à l'échelle métropolitaine

Contexte parisien

La crise sanitaire a mis en lumière le caractère essentiel du transport de marchandises pour la vie économique et sociale des territoires, en lien avec l'essor du commerce en ligne. Il doit mieux s'intégrer dans l'espace urbain, et ses flux doivent être mieux organisés pour faciliter le travail des professionnels, mais aussi limiter ses impacts néfastes sur l'environnement. Il s'agit notamment d'offrir des espaces pour des arrêts en nombre et bien dimensionnés

Objectif à horizon 2030

Organiser un transport de marchandises et une logistique décarbonés efficaces à l'échelle métropolitaine. La stratégie pour une logistique urbaine durable (2022 - 2026) définit un ensemble de mesures pour atteindre cet objectif

Portée géographique

Le territoire parisien en cohérence avec les territoires voisins

Mesure 1 : Accompagner les professionnels dans la transition énergétique de leurs véhicules

- Déployer des actions de sensibilisation et d'accompagnement au changement de comportement
- Engager une réforme des aides à l'achat de la ville de Paris en direction des professionnels
- Participer à la définition des dérogations catégorielles et individuelles
- Contribuer à l'élaboration d'un guichet unique métropolitain d'accès aux aides à l'écomobilité
- Contribuer à l'élaboration d'un dispositif de conseil en mobilité métropolitain et à sa déclinaison parisienne

Financeurs

Paris – Métropole – Région – État (ADEME)

Responsable de la mise en œuvre

Paris, Métropole du Grand Paris, Région Ile-de-France

Coût estimatif

11,5 M€ entre 2022 et 2026 (aides)

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 2 : Créer de nouveaux sites dédiés à la logistique dans le plan local d'urbanisme (PLU)

Prendre en compte les besoins en immobilier logistique, et développer des périmètres de localisation pour les équipements de logistique. L'objectif est de renforcer le maillage des espaces de logistiques sur le territoire parisien. La multiplication de ces espaces aura plusieurs effets :

- Intégrer les Espaces Logistiques Urbains (ELU) au sein des quartiers pour servir au plus près les habitants
- Rationaliser les flux routiers et ainsi apaiser la distribution des marchandises du dernier kilomètre
- Favoriser le recours aux petits véhicules électriques, ainsi qu'à la cyclologistique et aux livraisons à pied

Financeurs

Entreprises logistiques, promoteurs concernés, Sogaris
Accompagnement Ville de Paris au déploiement d'espaces logistiques

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, promoteurs, Sogaris

Coût estimatif

Accompagnement Ville de Paris : 300k€

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Améliorer l'accueil des livraisons sur l'espace public

L'accès au stationnement en surface est facilité pour les opérations de chargement-déchargement. Les chauffeurs livreurs ont à disposition des aires de livraisons, pour leurs besoins d'emplacements à proximité de leur lieu de destination. Dans le cadre de sa stratégie logistique urbaine et durable, la Ville de Paris a décidé la création de 1000 places de livraison sanctuarisées supplémentaires d'ici la fin de la mandature (2026). Elles compléteront les quelques 9 000 aires existantes.

La Ville mettra également en place, si le cadre national le permet, une nouvelle catégorie de places de stationnement, dépenalisée avec la prise d'un ticket et des tarifs différenciés selon la durée du stationnement et selon la catégorie des ayants droits

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Coût estimatif

900k€ pour le déploiement 1000 places de livraison

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 4 : Inciter aux livraisons en horaires décalés

La majeure partie des livraisons se concentre en début de journée entre 7h30 et 10 h, aux heures de congestion de la circulation. Peu d'enseignes pratiquent des livraisons à horaires décalés (tôt le matin, tard le soir) en mettant en place des pratiques silencieuses.

La Ville accompagne les acteurs économiques vers des solutions de livraisons silencieuses à horaires décalés. Elle pilote des expérimentations et les évalue dans une optique de déploiement sur l'ensemble du territoire parisien. Elle a engagé un travail avec les enseignes de la grande distribution, les grands magasins et les centres commerciaux afin de déployer ces livraisons décalées durant les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 et en espère un héritage. Elle s'appuie sur l'association CERTIBRUIT qui propose un label à destination des commerces et espaces logistiques de livraison pour limiter les nuisances liées au transport de marchandises.

La Ville organise régulièrement des rencontres avec les professionnels de la logistique pour des actions de sensibilisation et de partage d'expériences

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Coût estimatif

400k€

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 5 : Favoriser le développement de l'écosystème de la cyclologistique

La Ville cherche à favoriser et développer une livraison du dernier kilomètre décarbonée (cyclologistique, véhicules électriques) avec le maintien et la création de lieux de dégroupage situés au plus près des destinataires finaux. Le développement de la cyclologistique est un des piliers de cette stratégie. Elle offre de nombreux avantages et pourrait plus encore demain capter des flux de la livraison du dernier km à Paris.

La Ville actionne plusieurs leviers d'actions pour favoriser ce développement :

- Le déploiement des infrastructures (pistes cyclables, parkings convertis en hub cyclologistique)
- Le développement d'un écosystème de l'usage du vélo professionnel avec un panel d'initiatives (ateliers de réparation, apprentissage du vélo...)
- La transformation, dans le cadre du renouvellement des délégations de service public de parkings concédés, des places dédiées aux voitures en place vélos, intégrant les besoins des vélos de la cyclologistique
- La Création de 1000 arceaux spéciaux vélo-cargo sur l'espace public
- La Contribution à un réseau d'acteurs (chargeurs et transporteurs) en situation de recourir à des vélos cargos

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Actions déjà réalisées

- Déploiement de stations multi-énergies pour l'avitaillement des flottes professionnelles
- Adoption par le Conseil de Paris d'une nouvelle stratégie logistique (2022-2026)
- Maintien et développement du foncier et de l'immobilier dédiés à l'organisation de la logistique du dernier kilomètre grâce à un Plan local d'urbanisme bioclimatique (PLUb) volontariste (zones urbaines de grands services urbains, Périmètres de localisation logistique)
- Création de l'outil O+ de simulation des flux logistique à destination des aménageurs
- Déploiement de 1000 aires de livraison supplémentaires, expérimentations d'outils pour améliorer leur contrôle
- Lancement de plusieurs appels à projets pour valoriser le transport de marchandises sur la Seine
- Promotion des solutions de cyclologistique

Les indicateurs

- Aides à l'écomobilité des professionnels
- Nombre de places de livraison sur voirie
- Trafic dans les ports parisiens (chargement, déchargement et total)
- Trafic fret en Ile-de-France (train.km)
- Part des véhicules utilitaires et poids-lourds décarbonés dans le trafic routier
- Nombre de vélos-cargos vendus à Paris
- Nombre de places de stationnement pour vélo cargo
- Nombre d'Espaces Logistiques Urbains (ELU) créés
- Nombre d'entreprises parisiennes labellisées Certibruit
- Part des véhicules utilitaires et poids-lourds en horaires décalés dans le trafic routier

Objectif Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 :
Permettre l'organisation d'une activité logistique performante sur les plans économique et environnemental

Fiche- actions 14



Objectif n°14

Préserver la santé des habitants
et des visiteurs à Paris

Contexte parisien

L'environnement et le cadre de vie jouent un rôle crucial sur la santé humaine : ils constituent un enjeu prioritaire en matière de politiques publiques. Un lien réel existe entre santé et mobilité : en encourageant l'activité physique à travers des modes actifs comme la marche ou le vélo, en luttant contre les pathologies liées à la sédentarité (obésité, maladies cardiovasculaires), et en diminuant le stress urbain et les sources de pollution, la santé de chacun est préservée. La mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) vise à réduire la pollution atmosphérique locale liée aux véhicules thermiques. Les actions de limitation du trafic (zone à trafic limité, rues aux enfants...) ont aussi pour effet d'apaiser le trafic, et de diminuer ses externalités négatives (accidentalité, pollution de l'air, bruit). La végétalisation de l'espace public vise à adapter la ville au changement climatique, et à réduire les effets d'îlot de chaleur urbaine

Objectif à horizon 2030

Préserver la santé des habitants et des visiteurs à Paris

- Respecter les valeurs limites de qualité de l'air à horizon 2025
- Respecter les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé sur la qualité de l'air en 2030
- Baisser le niveau sonore de 2 décibels dans tout Paris à l'horizon 2026
- Garantir d'un cadre de vie agréable et adapté au climat pour tous les Parisiens

Portée géographique

Paris

Mesure 1 : Réduire la circulation automobile pour limiter les nuisances associées

- Limiter le trafic de transit dans le centre de Paris, à l'exception des ayants droit (mise en place de la zone à trafic limité)
- Créer de nouvelles zones apaisées : « Paris Respire », rues aux écoles, rues aux enfants...
- Réduire la vitesse sur le périphérique

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, Préfecture de Police

Coût estimatif

- 2,5 M€, depuis le dialogue préalable jusqu'à la mise en œuvre de la ZTL
- 700 000 € par rues aux enfants

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 2 : Encourager la pratique de la marche et du vélo

- Mise en œuvre du Plan Vélo 2021-2026
- Mise en œuvre du Plan Piéton

Financeurs

Ville de Paris et Métropole et Région à travers leurs actions en faveur des modes actifs

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, Métropole du Grand Paris, Région, État

Coût estimatif

250 M€ (plan vélo), 300M€ (plan piéton)

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Adapter la ville au dérèglement Climatique

- Développer les actions de végétalisation de l'espace public : pavés enherbés, bandes plantées, jardinières, en tenant compte de l'accessibilité de l'espace public aux publics vulnérables (PMR, personnes âgées, poussettes, etc.)
- Poursuivre l'évaluation à long terme des propriétés thermiques des revêtements urbains expérimentés dans le cadre du projet « LIFE COOL & LOW NOISE ASPHALT »

Financeurs

Ville de Paris, fonds européens LIFE

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 4 : Renforcer l'évaluation de l'impact sanitaire des projets urbains

- Évaluer en lien les impacts sanitaires des projets (engagé sur le projet de ZTL)

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de "mobilité solidaire" définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

Ces mesures bénéficieront particulièrement aux personnes à mobilité réduite, aux enfants et aux seniors, et plus généralement aux personnes soumises aux inégalités sociales de santé.

Actions déjà réalisées

- Plan vélo (2015-2020)
- Plan piétons (2017-2021)
- Intégration au catalogue de la ville de revêtements acoustiques innovants pour favoriser leur développement (2020)
- Plan bruit et réduction de 2 dB(A) les bruits dans l'environnement à Paris (2015-2020)
- Baisse de la vitesse maximale à 30 km/h sur la majorité du territoire parisien, seuls quelques axes maintenus à 50 km/h (2021)
- 27 zones « Paris Respire » réservent des espaces aux piétons le week-end, dans tous les arrondissements de Paris
- 180 rues aux écoles
- 1347 PV à l'encontre des conducteurs circulant avec un véhicule provoquant des nuisances sonores (2021)
- Enrichissement des évaluations d'impact sur la santé (EIS) réalisées par la DSP sur des projets d'aménagement (ZAC gare des Mines, opération Bédié-Oudiné, Porte de Bagnolet...) : entretiens avec le public, préconisations sur les aménités disponibles dans l'espace public (sanisettes, mobilier urbain), la sécurisation de l'espace, les espaces verts...
- Mise en place de la circulation différenciée et de la gratuité du stationnement résidentiel lors de pics de pollution
- Mise en place du stationnement payant des 2RM (2022)

Les indicateurs

- Concentrations de NO₂, PM 10 et PM 2,5
- Niveaux de polluants atmosphérique (ou indice ATMO)
- Évolution de l'indice Lden et Lnight (dB)
- Linéaire du boulevard périphérique bénéficiant d'un enrobé phonique
- Volume de circulation dans Paris intramuros et sur le boulevard périphérique (veh/km/heure)
- Vitesse dans Paris intramuros et sur le boulevard périphérique (km/h)
- Linéaire d'aires piétonnes (dont rue aux écoles) et linéaire de zones de rencontre (m)
- Nombre d'établissements scolaires dans des "rues aux écoles"
- Nombre de zones « Paris Respire »

Fiche- actions 15



Objectif n°15

Participer à une meilleure coordination de l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle métropolitaine et francilienne

Contexte parisien

Les mobilités concernent un périmètre qui dépasse les limites du territoire communal. Elles font intervenir de nombreux acteurs, notamment à l'échelle de la métropole sur des problématiques communes. L'organisation et le pilotage des mobilités par ces différents partenaires doivent évoluer pour être plus efficaces.

Certaines questions de gouvernance, déjà posées dans le Plan de Déplacements de Paris de 2007, n'ont pas trouvé de réponse : malgré la création de la Métropole du Grand Paris le 1^{er} janvier 2016, les questions se posent toujours de la même façon pour la gouvernance de la gestion des taxis et celle des VTC, pour le pilotage des gares routières, pour une autorité organisatrice pour le transport de marchandises, pour le financement des transports collectifs, pour la mise en place d'une autorité organisatrice de second rang pour les transports collectifs ou en libre-service, plus globalement pour la cohérence et l'organisation des mobilités aux différentes échelles, régionale, métropolitaine, parisienne.

La stratégie de mobilité doit aujourd'hui nécessairement s'inscrire dans un périmètre métropolitain : de nombreux enjeux et problématiques sont semblables au sein de la zone dense et appellent des réponses communes ou, au moins, coordonnées à cette échelle.

Concernant le territoire parisien, une approche par le pôle d'échange est à privilégier. Le territoire parisien est équipé de grandes infrastructures de transport, et comporte notamment sept grandes gares à vocation nationale et internationale, des gares RER et stations regroupant plusieurs lignes de métro et/ou de RER parmi les plus fréquentées d'Europe. Les pôles d'échanges sont traditionnellement définis et caractérisés par les réseaux d'infrastructures de transport lourds. Cette définition semble pour partie dépassée à Paris, et ne permet pas de rendre compte de la diversité des « pôles » situés dans l'espace parisien.

Selon le Cerema, un pôle d'échanges est un lieu aménagé de manière à améliorer l'intermodalité, qui vise à rapprocher physiquement des modes de transport pour favoriser leur interconnexion ou aménager les transferts pour les rendre plus lisibles et intuitifs. Dans une zone urbaine dense comme Paris, le pôle d'échanges porte, en plus de sa fonction transport, une fonction urbaine et une fonction de services : c'est donc un lieu de vie, qui s'insère dans son quartier, un lieu d'interactions, et un site qui structure le territoire.

On peut distinguer notamment :

- Les grands pôles, qu'ils soient internationaux ou parisiens, sont des portes d'entrée dans Paris, voire des portes d'entrée sur le territoire national. Ce sont donc des sites à dimension nationale et internationale. Ils sont organisés autour des transports collectifs, et agrègent toutes les formes de mobilité. Ces pôles concentrent des emplois et commerces, et ont un impact fort sur le territoire dans lequel ils s'inscrivent. Ils représentent tout autant un lieu de destination qu'un lieu de correspondance et de passage. Ils sont marqués par une forte intensité de flux et de fréquentation qui apportent une dynamique et un rythme rapide au territoire
- Les portes métropolitaines, qu'elles soient portes majeures, ou portes qualifiées de « douces », portent une dimension urbaine forte, et sont souvent concernées par de grands projets urbains. Elles représentent des points d'accroche entre Paris et les communes limitrophes, et permettent de se repérer dans le territoire métropolitain : ce sont pour la plupart des portes d'entrée routières majeures dans Paris. Elles concentrent des riverains nombreux, des lieux de vie (équipements sportifs, parcs), des emplois (sièges, logistique, hôtellerie), des commerces, et des infrastructures fonctionnelles liées à la route (stationnement, entrepôts...). Elles sont donc marquées par une forte intensité de flux, qui apportent souvent une forme de frénésie, mais aussi des nuisances, aux territoires alentours. Ces portes constituent un passage entre Paris et les territoires limitrophes, mais aussi souvent une forme de coupure du territoire urbain par leur caractère routier : elles sont ainsi nombreuses à être marquées par une forte concentration d'externalités avec un impact fort sur la qualité de vie, et des espaces publics et une accessibilité dégradée. Ces pôles sont souvent équipés de parcs de stationnement souterrains. Ces parcs sont généralement bien positionnés pour faire l'objet de l'offre « parc-relais » proposant aux usagers d'un Pass Navigo un tarif attractif pour stationner leur véhicule et utiliser les transports collectifs. Aujourd'hui, 11 parcs sont concernés, avec 1200 places disponibles pour des usagers qui utiliseraient ces parcs comme « parc-relais » et feraient ainsi de l'intermodalité voiture - transports collectifs.

Objectif à horizon 2030

Participer à une meilleure coordination de l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle métropolitaine et francilienne

Portée géographique

Paris et l'Île-de-France

Mesure 1 : Faire évoluer la gouvernance sur la gestion du bus et du tramway, aux côtés d'Île-de-France Mobilités

Au côté d'Île-de-France Mobilités, qui resterait compétent sur les transports collectifs lourds, des autorités organisatrices de second rang pourraient être mises en place afin de gérer certains services de transports. Ainsi, les transports publics de surface (bus et tramway), qui sont en lien étroit avec la voirie locale dans la mesure où ces services nécessitent des aménagements spécifiques (couloirs bus, quais bus, et abris voyageurs), pourraient gagner à la mise en place d'une gouvernance coordonnée entre Île-de-France Mobilités, continuant à assurer la cohérence sur un réseau plus étendu que celui d'une commune, et la commune concernée par le transport. L'ouverture à la concurrence des réseaux de transports collectifs dans les années à venir, notamment pour le bus, pourrait entraîner un éclatement du réseau, avec différents opérateurs compétents selon les lignes ou zones géographiques, et ainsi justifier d'autant plus une réorganisation de la gouvernance pour assurer une gestion à la fois proche du terrain en lien avec l'opérateur retenu et cohérente sur un périmètre régional

Financeurs

Ville de Paris et partenaires

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris et partenaires

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 2 : Renforcer la coordination autour de certaines mobilités ou certains services à l'échelle de la Métropole du Grand Paris

La Métropole du Grand Paris couvre la zone dense de la région d'Île-de-France. Elle est compétente sur les questions de lutte contre la pollution. À ce titre, elle joue un rôle dans la mise en place d'une zone à faibles émissions sur le territoire métropolitain en accompagnant les collectivités, et en proposant un dispositif d'aides financières pour les Métropolitains concernés. La Métropole du Grand Paris est ainsi devenue un acteur de la mobilité métropolitaine. Le syndicat Vélib' Métropole, lui, gère le système de vélos en location libre-service implanté à l'échelle métropolitaine.

La coordination des collectivités entre elles reste encore largement insuffisante sur de nombreux sujets, et nécessite d'être renforcée pour améliorer l'efficacité de certains services de mobilité :

- Les aides à la mobilité en lien avec la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine
- Le transport de marchandises
- Des services de mobilité partagée
- Les infrastructures de recharge
- Le pilotage des gares routières

En effet, la Métropole du Grand Paris pourrait souvent représenter une autorité de coordination. En premier lieu, le transport de marchandises nécessiterait une régulation et une réglementation plus cohérente entre les différents territoires.

La Métropole du Grand Paris a rédigé un « Pacte pour une logistique métropolitaine de la Métropole du Grand Paris », adopté en conseil métropolitain en juin 2018 et en cours de révision. Ce document peut constituer un premier pas vers une coordination plus forte entre collectivités de la Métropole sur la mobilité des marchandises et la logistique urbaine. Par ailleurs, la mise en place d'une zone à faibles émissions par la Métropole du Grand Paris nécessite une politique de contrôle et d'accompagnement cohérente et coordonnée sur ce territoire (coordination notamment des aides financières à la mobilité).

D'autres pans de la mobilité pourraient nécessiter une coordination ou régulation à l'échelle métropolitaine : la gestion des taxis et VTC, aujourd'hui gérés respectivement par la Préfecture de police et par le Ministère en charge des transports, ou encore l'avitaillement en bornes de recharge électrique stations hydrogène, qui nécessite une coordination pour une couverture du territoire efficace et interopérable.

Par ailleurs, les systèmes de voitures en autopartage, scooters, vélos et trottinettes en libre-service sont gérés par les collectivités en charge de la gestion de la voirie, donc par les communes dans la plupart des cas. La loi d'orientation des mobilités de 2019 a confié aux collectivités (autorités organisatrices de la mobilité, et communes dans le cas particulier de l'Île-de-France) la compétence d'attribuer des licences à ces opérateurs de services. Ces services sont gérés sous forme de conventions d'occupation du domaine public, donc fortement en lien avec l'espace public géré par la collectivité. Cependant, la gestion locale de ces services implique un périmètre limité à chacune des collectivités, et donc un service morcelé et potentiellement discontinu entre plusieurs communes.

Face à des services de mobilité de plus en plus agiles, ne nécessitant pas d'infrastructure ou quelques installations très localisées, la question de la gouvernance de l'ensemble de ces services de mobilité se pose.

Enfin, la coordination pourrait être renforcée entre le déploiement du système Vélib', géré par le syndicat de collectivités Vélib' Métropole comprenant plus de soixante-dix collectivités franciliennes, et le déploiement du service de location de vélo de longue durée « Véligo » géré par la Région Île-de-France.

Financeurs

Ville de Paris et partenaires

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris et partenaires

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Adapter les méthodes d'aménagement à la typologie des grands pôles d'échange et aux portes

L'approche différenciée des pôles d'échanges permettra de définir les aménagements préconisés pour chaque type de pôle, et de dimensionner au mieux les infrastructures, équipements et services nécessaires pour faire vivre ces différents pôles.

- Concernant les grands pôles, le « Protocole des gares » établi avec la SNCF doit permettre aux gares parisiennes de se transformer pour intégrer les nouvelles contraintes en matière de développement durable, et de s'intégrer au mieux dans l'espace public parisien. L'objectif pour la Ville est d'améliorer l'insertion de ces pôles, et d'y renforcer la présence de commerces et services locaux pour faciliter la réalisation d'activités au cours d'un déplacement multimodal
- Les portes métropolitaines font l'objet de conventions de coopération avec les communes limitrophes concernées, intégrant des enjeux d'espace public et de qualité de l'offre de mobilité, avec notamment des objectifs d'amélioration des cheminements piétons et cyclables. L'objectif est de réduire l'effet de coupure urbaine que peuvent représenter ces pôles en apaisant leur caractère routier et en renforçant l'intermodalité (l'usage des « parcs-relais »), et la place des mobilités actives

Financeurs

Ville de Paris et partenaires

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris et partenaires

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de "mobilité solidaire" définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

:

- Intégration des enjeux d'accessibilité : prise en charge, jalonnement et parcours
- Développement de services adaptés pour les publics en errance : consignes, bains-douches, gratuité des sanitaires...
- Intégration des problématiques des quartiers politique de la ville (QPV) notamment au niveau des portes

Objectif Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 :
Une gouvernance renforcée pour soutenir la dynamique collective d'action

Fiche- actions 16



Objectif n°16

Associer les habitants, les entreprises et les visiteurs à la transition des mobilités

Contexte parisien

Un jour de semaine, les déplacements des Parisiens liés à l'activité professionnelle ou aux études représentent 42 % des déplacements. Cette mobilité pendulaire, autrement appelée mobilité « contrainte », implique souvent des trajets longs et pénibles pour de nombreux Franciliens : la portée de ces déplacements est en moyenne de 10 km et leur durée a augmenté ces dernières années.

Les entreprises et administrations sont également impliquées dans de nombreux autres déplacements, qu'il s'agisse des déplacements de leurs agents ou salariés dans le cadre de leur travail, de ceux de leurs fournisseurs, ou encore des déplacements des usagers du service public. Elles sont responsables d'une grande partie de la mobilité des personnes. Il s'agit donc de trouver les leviers afin qu'entreprises et administrations prennent davantage en compte les effets sur l'environnement des déplacements qu'elles imposent, et agissent pour les limiter.

Objectif à horizon 2030

Associer les habitants, les entreprises et les visiteurs à la transition des mobilités

Portée géographique

Tout Paris et la Métropole du Grand Paris

Mesure 1 : Inciter entreprises et administrations sur le territoire parisien à promouvoir des modes de transport actifs ou partagés

- Encourager les entreprises parisiennes à mettre en place un Plan de Mobilité employeur (PDME) - dispositif obligatoire pour les entreprises de + de 50 employés - ou des Plans de Mobilité Employeur commun incluant des mesures en faveur du covoiturage, de l'accès à des véhicules de service décarbonés (VAE, vélo), de la création de parkings à vélo sécurisés
- Promouvoir le réseau Pro'Mobilité, porté par Ile-de-France Mobilités qui accompagne les employeurs dans la mise en place de PDME
- Renouveler la flotte de véhicules par des vélos -cargos et, hors 2 roues ou en cas d'impossibilité, par des véhicules électriques
- Proposer des formations pour encourager les mobilités douces (remise en selle, sensibilisation au code de la route/code de la rue), entretien et réparation des cycles
- Favoriser les déplacements doux en mettant en place et communiquant sur les indemnités kilométriques pour les transports collectifs et le vélo, en installant des stationnements vélo sécurisés, en organisant des challenges mobilité, en mettant en place des mentorats entre usagers du vélo aguerris et usagers débutants

- Accompagner les entreprises et leurs salariés dans la connaissance des dispositifs parisiens
- Créer une page paris.fr "Venir à vélo à Paris" recensant les aides, dispositifs, bons conseils, etc.

Financeurs

Entreprises (volet RSE) / Ville de Paris pour les volets communication / État (remplacement véhicules) / Région (pour l'accompagnement du réseau Pro'Mobilité)

Responsable de la mise en œuvre

Entreprises, Ville de Paris, État, Région Ile-de-France

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 2 : Actions menées par la Ville de Paris pour ses agents

Le deuxième « Plan de déplacements de l'administration parisienne » (PDAP) a été approuvé par le Conseil de Paris en mars 2017 pour la période 2017-2021. Le 3ème volet de ce plan pour la période 2023-2030 est en cours de préparation et prévoit notamment de nouvelles dispositions telles que le « Forfait Mobilités Durables ».

Dans le dernier plan (PDAP 2), 21 actions ont été listées, permettant de diminuer de 30 % l'empreinte carbone du poste transport par rapport à l'année de référence 2004 :

- Sortie du diesel pour la quasi-totalité de la flotte municipale
- Conversion de la flotte légère en véhicules électriques, et installation de 550 bornes fin 2021 sur les sites de la Ville
- Mise en place du télétravail dès 2017
- Incitation auprès des agents à l'usage des mobilités actives (remboursement des abonnements Vélib', aide à l'achat de vélo à assistance électrique (VAE), indemnité kilométrique vélo, etc.)
- Renforcement des clauses environnementales dans les marchés de la Ville pour achats et réflexions et expérimentation pour rationaliser et regrouper des commandes, dans l'objectif de réduire le volume de transport pour les livraisons nécessaires à la Ville.

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Actions menées en direction des visiteurs et des professionnels du tourisme

Les « Assises du tourisme durable », organisées en 2021 avec tous les acteurs du secteur, ont permis de formuler les propositions suivantes :

- Accélérer la décarbonation des flottes de transport (bus, autocar, taxis, bateaux, avions)
- Améliorer la signalétique dans Paris et la Métropole du Grand Paris pour une circulation plus fluide des visiteurs ;
- Renforcer la mobilité touristique sur la Seine et les canaux : flottes décarbonées et lien avec les autres modes de transport
- Une réflexion est en cours pour restreindre la place de l'autocar dans le centre de Paris, dans le cadre de la Zone à Trafic Limité où seuls les cars scolaires et de transport de personnes en situation de handicap pourraient être autorisés à circuler
- Campagne de communication en direction des visiteurs sur les transports en commun et sur l'offre Vélib' et libre-service
- Déclinaison de cette campagne vers les agences de voyage, offices de tourisme
- Subvention ou incitation des hôtels pour qu'ils mettent des vélos ou VAE à disposition de leurs clients
- Création d'une gamme d'objets liés à l'univers du vélo (casque, cache de pluie, gants, gilets réfléchissants...) siglés "Ville de Paris" en vente à la boutique "Paris Rendez-vous", dans les offices de tourisme (en vente ou location)

- Réalisation d'une étude dans la perspective d'une meilleure répartition des flux liés aux gares routières

Financeurs

Ville de Paris, acteurs publics et privés du tourisme

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, acteurs publics et privés du tourisme

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de "mobilité solidaire" définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

- Accompagner les bailleurs sociaux dans la création de places de stationnement vélo sécurisées
- Favoriser des interventions associatives en pied d'immeuble autour du vélo (remise en selle, bourses aux vélos...) en particulier en direction des femmes dans les quartiers politique de la ville (QPV)

Actions déjà réalisées

- Organisation des « Assises du tourisme durable » avec les acteurs du secteur (2021)
- Deuxième « Plan de déplacements de l'administration parisienne » (PDAP) (2017-2021)
- Concertation et élaboration des différents plans vélos, piétons, stratégie logistique, réforme du stationnement, etc. avec les Parisiens et les acteurs économiques et/ou associatifs concernés

Les indicateurs

- Nombre d'aides accordées en matière d'écomobilité pour les habitats collectifs et les professionnels
- Pour la Ville de Paris, nombre d'aides à l'écomobilité versées à ses agents
- Ventes et locations d'objets vélos siglés "Ville de Paris" à la boutique "Paris Rendez-vous", dans les offices de tourisme...

Objectif Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 :
Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

Fiche- actions 17



Objectif n°17

Encourager et accompagner l'innovation pour un meilleur partage de l'espace public et une transition des mobilités

Contexte parisien

La mobilité connaît une mutation historique. La transformation numérique, la multiplication de services de mobilité en libre-service, l'accélération des services connectés, l'émergence de matériaux plus écologiques pour construire la rue durable, ou le développement de nouvelles technologies pour guider des personnes à mobilité réduite dans l'espace public, offrent aux collectivités territoriales, autant de nouvelles opportunités d'actions.

Les villes ont un rôle crucial à jouer pour favoriser, mais aussi réguler l'émergence foisonnante de ces innovations. Paris est particulièrement attractive pour les innovateurs souhaitant développer des solutions inédites pour répondre aux grands défis des territoires urbains denses. La Ville souhaite soutenir, expérimenter et déployer des innovations permettant d'accompagner la lutte contre le dérèglement du climat et de bâtir une ville résiliente et durable.

Objectif à horizon 2030

Encourager et accompagner l'innovation pour un meilleur partage de l'espace public et une transition des mobilités

Portée géographique

Tout Paris

Mesure 1 : Poursuivre le recueil de données pour mieux connaître les mobilités

Dans le domaine des mobilités, le numérique et les données sont désormais omniprésents : capteurs hors sol, applications, véhicules connectés... Il s'agit d'exploiter ces données grâce à des capteurs et des outils d'analyse innovants afin de mieux connaître les mobilités :

- Diversifier les capteurs ou outils de mesures du trafic, utilisant notamment l'intelligence artificielle (IA)
- Utiliser les capteurs mobiles pour mieux évaluer les impacts d'un aménagement urbain ou d'un événement
- Déploiement de 600 capteurs vélos à horizon 2026

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 2 : Renforcer l'exploitation des données pour réguler l'espace public

Le recueil et l'analyse de nouvelles données doit permettre de mieux réguler les usages de l'espace public.

- Repenser la régulation des carrefours à feu en intégrant l'ensemble des modes de déplacement, notamment les vélos
- Déployer des solutions technologiques innovantes permettant une communication en temps réel entre les véhicules et le mobilier urbain
- Apporter une information claire et actualisée aux usagers pour faciliter leurs déplacements (ex : ouverture de données pouvant alimenter des systèmes de guidage et des MaaS)
- Partager des données avec les opérateurs de flottes en libre-service pour faciliter le respect des règles par les usagers (ex : localisation des places de stationnement, limitations de vitesse...) et permettre à la Ville de les contrôler

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 3 : Déployer des solutions innovantes en faveur des PMR

- Déploiement de 10 300 modules sonores pour équiper les traversées piétonnes dites complexes, dont 2 200 posés pour les JOP2024
- Déployer des modules sonores activables à distance sur les arrêts de bus
- Généraliser la création de maquette en 3D tactile (permettant de comprendre la configuration d'un site avec les doigts) pour permettre aux personnes déficientes visuelles de participer à la concertation des projets d'aménagement
- Encourager la mise en place de système de guidage adaptés, notamment avec les données publiées par la Ville sur son portail open Data

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Mesure 4 : Expérimentation de nouveaux revêtements de sols

- Suivre et analyser la pérennité des performances des revêtements innovants anti-chaleur et anti-bruit expérimentés sur le territoire (Projet européen « LIFE COOL & LOW NOISE ASPHALT »)
- Soutenir la recherche sur les revêtements urbains frais permettant aux villes de s'adapter aux canicules

Financeurs

Ville de Paris

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris, entreprises partenaires des expérimentations, universités...

Calendrier de mise en œuvre

Tout au long de la période

Droit universel à la mobilité

Le droit universel à la mobilité renvoie à la notion de "mobilité solidaire" définie par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (Art. L. 1215-4)

- Déploiement de mobiliers urbains communicants pour guider les personnes en situation de handicap visuel
- Généralisation de la création de maquette en 3D tactile pour permettre aux personnes en situation de handicap visuel de participer à la concertation des projets d'aménagement

Les indicateurs

- Déploiement des capteurs de comptage vélo suivant le schéma directeur
- Nombre de traversées équipées de caissons piétons sonores

Actions déjà réalisées

- Stratégie parisienne sur les mobilités innovantes (2020-2024)
- Réalisation d'une première maquette tactile en 3D pour permettre aux personnes souffrant d'un déficit visuel de participer à la concertation d'un projet d'aménagement (Place Pigalle, 2023)
- Expérimentation d'une nouvelle génération de capteurs permettant d'analyser 24h/24h la composition de trafic (poids-lourds, véhicules légers, vélos, piétons...) grâce à un dispositif d'intelligence artificielle intégrée, et d'analyser l'évolution du parc roulant dans le cadre de la mise en place de la Zone à faibles émissions (ZFE) par la lecture des plaques d'immatriculation
- Agrément d'un nouveau matériel permettant la sonorisation des traversées piétonnes dites "complexes" des carrefours à feux
- Déploiement de nouveaux capteurs de comptage vélos et trottinettes, etc.

Fiche- actions 18



Objectif n°18

Transformer le boulevard périphérique en concertation avec les élus du Grand Paris, les riverains et les usagers

Pour atteindre les objectifs de réduction de gaz à effets de serre, pour mieux faire face aux longs épisodes de canicule et lutter contre la pollution atmosphérique et sonore, la physionomie du boulevard périphérique doit être repensée pour améliorer les conditions de vie des populations aux abords, réduire l'usage individuel de la voiture, recréer des liaisons au sein de la Métropole et redonner sa place à la nature. Le périphérique doit ainsi passer d'une « ceinture grise » enserrant la ville à une « ceinture verte », porteuse d'usages et de liens métropolitains.

Transformer le boulevard périphérique en boulevard urbain, c'est aller vers un périphérique plus vert et plus silencieux, c'est-à-dire plus vivable pour ses riverains. Cela passe nécessairement par une transformation de ses usages, en y développant les transports en commun, et en réduisant le flux de voitures avec un seul passager (aujourd'hui 82% des usagers du périphérique sont seuls dans leur voiture - Institut de sondage MV2 et bureau de recherche 6-t 2020).

Transformer le boulevard périphérique, c'est un défi environnemental mais aussi social et sanitaire :

500 000 personnes vivent à proximité du périphérique. Elles sont exposées à la pollution de l'air ainsi qu'à la pollution sonore : 130 000 d'entre elles respirent un air de très mauvaise qualité en étant exposés à des niveaux de pollution au-dessus des valeurs limites de la directive européenne et 144 000 riverains subissent un bruit routier supérieur à la valeur limite du code de l'environnement.

Transformer le boulevard périphérique c'est casser cette fracture métropolitaine, désenclaver des quartiers entiers et créer de nouvelles liaisons piétonnes et cyclables sécurisées. C'est aussi, à terme, donner la possibilité à de nouvelles lignes de transports en commun d'emprunter cette infrastructure qui relie la métropole.

Contexte parisien

Axe le plus circulé d'Europe, le boulevard périphérique joue un rôle crucial pour les déplacements franciliens. C'est aussi l'infrastructure la plus polluante d'Île-de-France, causant des nuisances importantes pour les riverains. Cet axe emblématique a vocation à évoluer en lien avec l'essor des mobilités durables et les transformations urbaines.

Les données clés du boulevard périphérique mentionnées dans le Livre Blanc de l'APUR (mai 2022) sont les suivantes :

- 35 km d'autoroute urbaine
- 1,1 million de véhicules/jour

- 150 000 personnes concernées par des nuisances extrêmes
- 550 000 riverains dans une bande de 500 mètres
- 378 000 salariés en proximité
- 37 % des émissions de dioxyde d'azote et 35 % des émissions de particules fines émises par le trafic routier parisien : la pollution y est jusqu'à 6 fois supérieure aux seuils recommandés par l'OMS
- 90 % des sites testés subissent un dépassement des valeurs limites européennes en termes de nuisances sonores (68 dB dans la journée et 62 dB la nuit)

Objectif à horizon 2030

Transformer le boulevard périphérique en concertation avec les élus du Grand Paris, les riverains et les usagers

Portée géographique

- Le boulevard périphérique parisien et ses abords (500 m de part et d'autre de l'infrastructure)
- Le réseau autoroutier francilien (en raison de son interconnexion avec le boulevard périphérique parisien)

Mesure 1 : Mettre en place une voie dédiée au covoiturage, aux bus et aux taxis (horizon 2024)

- Pérenniser les voies Olympiques et en faire une voie réservée au covoiturage, aux transports collectifs et aux taxis
- Renforcer les plantations sur les talus, végétaliser le terre-plein central, aménager éventuellement certaines voies latérales : objectif d'environ 50 000 arbres plantés sur le boulevard périphérique d'ici 2024

Financeurs

Ville de Paris et Solidéo

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Coût estimatif

Voies Olympiques : 20M€ financés par l'État (boucle Nord), 6M€ financés par la Ville de Paris (boucle Sud)

Calendrier de mise en œuvre

2024-2025

Mesure 2 : Retisser le lien avec les villes limitrophes à 2024, 2030 et au-delà

La Ville de Paris souhaite mettre en œuvre la Ceinture Verte. Si le périphérique a été construit à la place de cette armature verte aujourd'hui, il en permettra demain la matérialisation par les aménagements des portes qui le ponctuent. Ces transformations déjà engagées se poursuivront sur la base de la méthode collégiale formalisée dans le Livre Blanc sur l'évolution du boulevard périphérique (partagée par Paris et l'ensemble des acteurs institutionnels). Cette méthode repose sur le triptyque suivant : plus de proximité, plus de nature et plus de liens.

La première orientation stratégique consiste à renforcer la proximité entre Paris et les collectivités limitrophes par la transformation des portes en places, l'intégration de nouvelles lignes de transport et du réseau vélopolitain, la transformation de la voie olympique en voie de covoiturage, par le développement des transports en commun, l'embellissement du boulevard périphérique et de ses abords, et la création de nouveaux franchissements.

La deuxième orientation stratégique vise à renforcer la place de la nature se traduisant par une amplification de la nature sur et aux abords du périphérique, par l'amplification du réseau paysager, par l'articulation des continuités paysagères de part et d'autre du périphérique, par la création des places vertes et par l'intensification des plantations dans les grandes parcelles.

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

De 2024 à 2030 et au-delà de 2030

Mesure 3 : Transformer le Périphérique en boulevard urbain

- Homogénéiser le nombre de voies à 2x3 voies
- Réaliser des plantations sur les files reconquises (et certaines voies latérales, bretelles et échangeurs)
- Végétaliser le terre-plein central
- Transformer certains équipements (tunnels non utilisés, sous-faces des viaducs) pour accueillir des activités d'intérêt communal (logistique, etc.) ou des occupations temporaires
- Abaisser la vitesse réglementaire à 50/km dans la perspective d'une intégration au régime du droit commun en ville
- Au-delà de 2030, l'insertion urbaine de l'infrastructure se poursuivra par sa requalification lorsque la topographie le permet en boulevard urbain. Cette « boulevardisation » du périphérique se fera par la création de carrefours à feux permettant à d'autres usagers que les seuls automobilistes de pouvoir s'y déplacer par la mise en place de connexions piétonnes et cyclables. Les secteurs suivants sont identifiés pour ces aménagements : entre Paris et les communes de Saint Mandé, Gentilly, Clichy, de Saint Denis et d'Aubervilliers

Responsable de la mise en œuvre

Ville de Paris

Calendrier de mise en œuvre

De 2024 au-delà de 2030

Actions déjà réalisées

- Réaménagement de 4 portes en de véritables places métropolitaines pour recréer des entrées de ville, des lieux de destination avec des aménités urbaines, et casser l'effet de frontière du Boulevard Périphérique qui sépare encore Paris des communes voisines : Porte de Vanves, Porte Pouchet, Porte de Pantin et Porte des Lilas
- Renforcement des plantations sur les talus : près de 20 000 arbres ont déjà été plantés entre novembre 2020 et mars 2022
- Mise en place de revêtements phoniques permettant de réduire significativement les nuisances sonores sur les secteurs les plus exposés, soit 50% du linéaire du boulevard périphérique
- Concertation sur la transformation du boulevard périphérique : Le Périphérique est une voie parisienne dont la mutation concerne l'ensemble des collectivités du Grand Paris. La Ville de Paris a engagé un travail collectif fondé sur l'écoute et la concertation. Il a débuté par la consultation internationale pour la réalisation d'une étude portée par le Forum Métropolitain du Grand Paris, et intitulée des « Routes du futur », exposée au Pavillon de l'Arsenal en 2019. La même année, les préconisations de la Mission d'Information et d'Évaluation (MIE) sur l'avenir du Boulevard Périphérique ont été adoptées à l'unanimité par le conseil de Paris. l'ensemble des élus du Grand Paris et se mettre d'accord sur une vision commune quant aux perspectives d'évolution du boulevard périphérique.

Ce travail s'est poursuivi à travers l'organisation des Ateliers du Périphérique, ces instances de dialogue inédites mises en place pour à permettre l'échange avec la présentation du livre blanc de la nouvelle ceinture verte par l'APUR en mai 2022

(<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/ateliersboulevard-peripherique>)

a permis de rendre compte des différentes étapes, des dialogues et échanges, ainsi que des mesures auxquelles a mené ce travail collaboratif que la Ville de Paris souhaite désormais mettre en œuvre

Les indicateurs

Indicateurs d'action

- Taux de covoiturage
- Taux de remplissage des véhicules
- Taux de motorisation des ménages

Indicateurs de trafic routier

- Volume de circulation sur le boulevard périphérique (veh/km/heure)
- Vitesse sur le boulevard périphérique (km/h)
- Niveau de saturation du trafic

Indicateurs environnementaux

- Niveaux de polluants atmosphérique (ou indice ATMO)
- Émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier
- Évolution de l'indice Lden et Lnight (dB)