

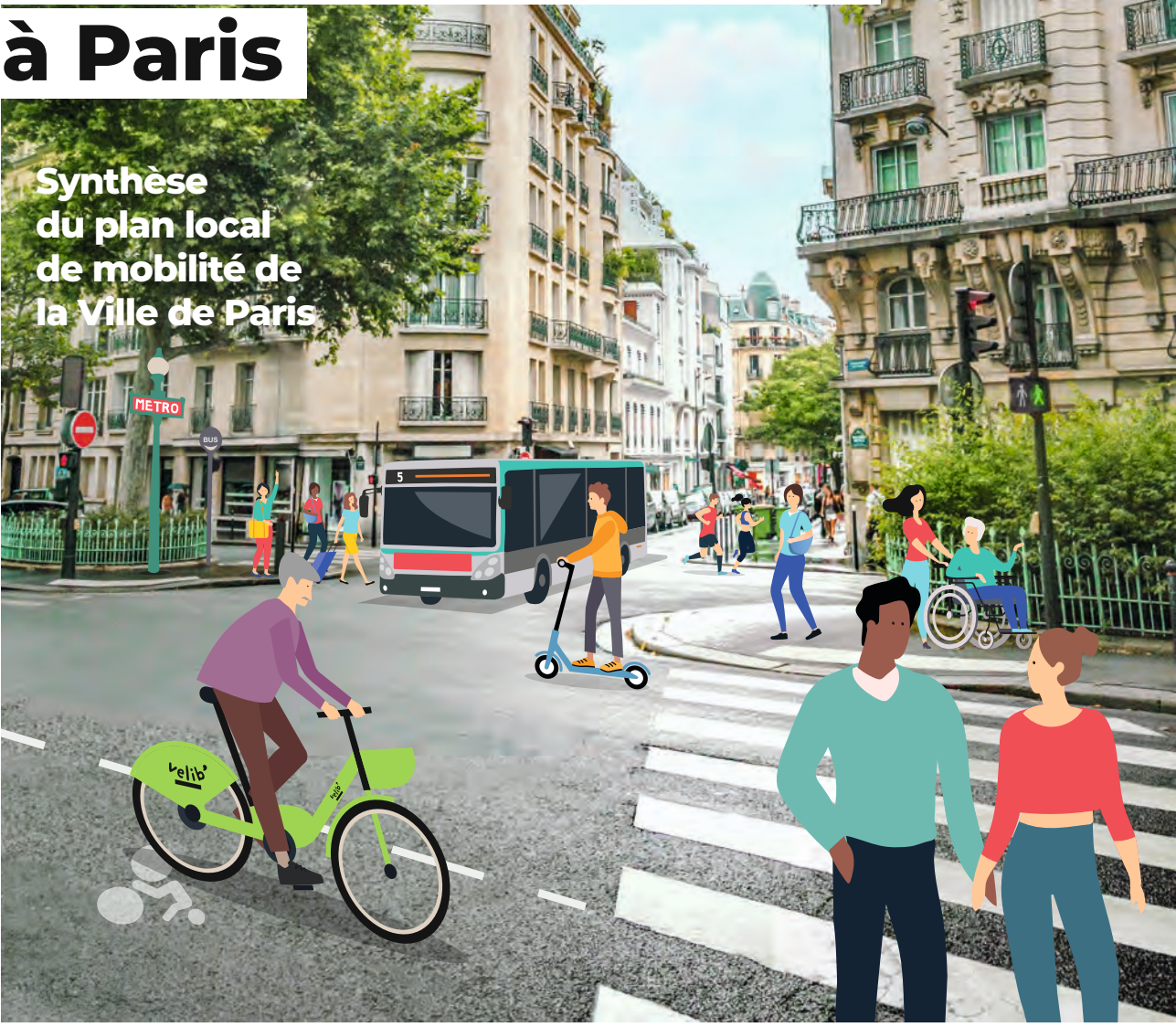


**Actives, partagées,
durables...**

**Toutes vos mobilités
à Paris**



**Synthèse
du plan local
de mobilité de
la Ville de Paris**



Sommaire

1 Plan local de mobilité de Paris : enjeux et objectifs

p.4

3 Tour d'horizon de vos mobilités

p.10

p.10 **Priorité aux modes de déplacement actifs**

p.10 La marche

p.11 Le vélo

p.12 **Cap sur les modes collectifs et partagés**

p.12 Les transports collectifs

p.13 Les mobilités partagées

p.14 Les pôles d'échange

p.14 Les taxis et VTC

p.15 **Vers une circulation routière apaisée**

p.15 La zone à faibles émissions (ZFE)

p.16 Le boulevard périphérique

p.17 Le stationnement

p.18 **De nouveaux aspects à intégrer**

p.18 La mobilité touristique

p.19 L'approvisionnement en énergie

p.20 Le volet innovation et data

p.20 L'implication des entreprises et des administrations

2 Cap vers la ville de demain

p.6

p.7 **Une ville qui préserve la santé**

p.7 **Une ville plus inclusive et plus accessible**

p.8 **Une ville apaisée**

p.9 **Une ville qui s'adapte au changement climatique**

4 Le transport de marchandises

p.21

5 L'amélioration de la gouvernance

p.22

6 Les ambitions environnementales

p.23

1

Plan local de mobilité de Paris: enjeux et objectifs

Quelques repères pour commencer

Le plan local de mobilité, c'est quoi ?

Ce document réglementaire, instauré par la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, vise à définir l'ensemble des politiques de la Ville de Paris en matière de mobilités, à horizon 2030. Il rassemble les différents plans déjà élaborés en matière de mobilité (Vélo, Stationnement, Sécurité routière, Stratégie logistique urbaine durable...). C'est le « **plan des plans** ».

Il est également en lien avec les autres documents: plan local d'urbanisme (PLU), schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), plan de protection de l'atmosphère (PPA).....

Quel est le lien entre le plan local de mobilité (PLM) et le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ?

Le PLM de Paris est une déclinaison locale du plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), qui deviendra lui-même bientôt le plan de mobilité d'Île-de-France.

Quel est le lien entre le plan local de mobilité et le plan climat ?

Le PLM reprend les ambitions du plan climat de Paris en matière de mobilité: réduction des émissions de gaz à effet de serre et de l'empreinte carbone, diminution de la consommation énergétique. Il propose des solutions en matière de mobilité et d'aménagement de l'espace public pour répondre à l'urgence de la transition écologique et offrir à la population un cadre de vie sain et préservé.

Un élément perturbateur nommé Covid

2020, début de la crise sanitaire, est une année de rupture. De **profonds changements**, pour certains amenés à perdurer, **ont impacté le domaine des mobilités:**

- Nos habitudes se sont modifiées: baisse de l'usage des transports collectifs, essor du vélo;
- Des pratiques se sont accélérées: recours au e-commerce, télétravail...;
- Des constats se sont imposés: la place secondaire du piéton dans l'espace urbain par rapport à la voiture, nécessitant un rééquilibrage de l'espace public;
- De nouveaux modèles ont émergé: le désir d'une ville de proximité plus calme, plus douce et plus agréable à vivre pour tous.

Face à nous: 4 enjeux

Dans ce contexte de mutations diverses, le plan local de mobilité a identifié quatre grands enjeux pour la mobilité parisienne:

- Des mobilités décarbonées
- Une mobilité plus sobre
- Une ville inclusive et accessible à tous
- Une ville où la santé des habitants et des visiteurs est préservée.





Des objectifs stratégiques

Pour apporter des solutions concrètes à ces différents enjeux, le plan local de mobilité a fixé 18 objectifs

Objectif N°1

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

Objectif N°2

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

Objectif N°3

Mettre en place un « Code de la rue » pour réduire les incivilités et les conflits d'usages

Objectif n°4

Tendre vers la « vision zéro » en matière de sécurité routière

Objectif n°5

Développer un plan de circulation pour apaiser la totalité du territoire parisien

Objectif n°6

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

Objectif n°7

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

Objectif n°8

Accompagner la mise en œuvre de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine pour une sortie du diesel à horizon 2024 et une interdiction des véhicules thermiques à horizon 2030

Objectif n°9

Bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés

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

Objectif n°11

Accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation

Objectif n°12

Proposer une mobilité touristique plus durable

Objectif n°13

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

Objectif n°14

Préserver la santé des habitants et des visiteurs à Paris

Objectif n°15

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

Objectif n°16

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

Objectif n°17

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

Objectif n°18

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

Ces objectifs sont en accord avec les objectifs prioritaires du plan climat :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité de 50 % à horizon 2030 (par rapport à 2004) ;
- Respecter les recommandations de l'OMS* sur la qualité de l'air ;
- Atteindre le zéro carburant fossile en 2030, avec notamment l'interdiction de circulation pour les véhicules thermiques.

*Organisation mondiale de la santé

2

Cap vers la ville de demain

La ville et ses espaces publics ont été longtemps consacrés exclusivement à la circulation routière.

Aujourd'hui, les choses ont changé. Se déplacer, mais aussi téléphoner, manger, faire du sport..., l'espace public est devenu un vrai lieu de vie à reconquérir. Un environnement à repenser de façon globale pour répondre aux grands enjeux: la santé, l'inclusion, l'apaisement urbain et l'adaptation au changement climatique.



Une ville qui préserve la santé

Pourquoi c'est important

Parce que l'environnement, le cadre de vie jouent un rôle crucial sur la santé humaine et sont un enjeu prioritaire en matière de politiques publiques. Un lien réel existe aussi entre santé et mobilité. En encourageant l'activité physique à travers des modes actifs comme la marche ou le vélo, on préserve le capital santé de chacun et la qualité de l'air pour tous en ville.

Comment y parvenir

- En réduisant la circulation automobile pour réduire les nuisances associées: pollution de l'air, bruit, congestion, accidents;
- En encourageant la pratique de la marche et du vélo afin de lutter contre les pathologies liées à la sédentarité (obésité, maladies cardiovasculaires), rendre la ville plus accessible et diminuer le stress urbain;
- En adaptant la ville au dérèglement climatique, aux risques de canicule, en développant des îlots de fraîcheur et en préservant la biodiversité.



1/4

du territoire parisien est constitué d'espaces publics



Une ville plus inclusive et plus accessible

Pourquoi c'est important

Parce que tous les espaces publics doivent être accessibles facilement à chacun. Dans une démarche d'égalité et de lutte contre les discriminations, il s'agit de prendre en compte les besoins de la population dans sa diversité : personnes handicapées, âgées, en situation de précarité sociale, ainsi que les femmes, premières victimes de l'insécurité dans les transports collectifs.

Comment y parvenir

- En élargissant les trottoirs, en aménageant les escaliers, en posant des revêtements de sol sécurisés;
- En facilitant la marche, la promenade ainsi que le running (parcours sportifs, équipements en accès libre);
- En favorisant la pratique du vélo pour tous;
- En adaptant la signalétique;
- En aménageant les abris voyageurs et les stations de taxis (amélioration de la visibilité, de l'éclairage, de la propreté, des informations);
- En rendant la ville plus accueillante et plus sécurisante la nuit: éclairage repensé, animations...



Objectif à atteindre

n°14

→ Préserver la santé des habitants et des visiteurs à Paris



Objectifs à atteindre

n°1 et 2

- Intégrer la question du genre dans tous les aménagements de l'espace public
- Rendre l'espace public plus accessible en facilitant la marche pour tous



Objectifs à atteindre

n°3, 4 et 5

- Mettre en place un « Code de la rue » pour réduire les incivilités et les conflits d'usages
- Tendre vers la « vision zéro » en matière de sécurité routière (principe de « tolérance zéro » : il est inacceptable de mourir ou être blessé gravement en se déplaçant)
- Développer un plan de circulation pour apaiser la totalité du territoire parisien

Une ville apaisée



-49%

de circulation intramuros dans Paris entre 2001 et 2021

49%

de personnes gênées par le bruit du trafic routier en Île-de-France

Pourquoi c'est important

Parce qu'un environnement urbain où il fait bon vivre, c'est un espace public partagé harmonieusement entre tous ceux qui s'y déplacent au quotidien : piétons, cyclistes, automobilistes... Des lieux agréables, apaisés, où chacun peut se sentir en sécurité. Pour y parvenir, il s'agit de mieux organiser les règles, prévenir les risques et contrôler plus efficacement les abus et les manquements.

Comment y parvenir

La stratégie globale consiste à réduire significativement la circulation dans tous les quartiers de Paris quand c'est possible : diminuer le trafic de transit, décourager la circulation dans les îlots, réduire la circulation aux usagers qui en ont impérativement besoin

et aux véhicules avec un meilleur bilan environnemental : professionnels avec du matériel, personnes en situation de handicap, covoiturage, véhicules électriques...

- En créant de nouvelles zones apaisées : « Paris Respire », rues aux écoles, « Embellir votre quartier »...;
- En mettant en place une zone à trafic limité dans le centre de Paris;
- En luttant contre l'insécurité routière : vitesse réduite à 30 km/h sauf sur quelques grands axes, développement des zones limitées à 20 km/h et des zones piétonnes;
- En luttant contre les nuisances sonores : radars antibruit, nouveaux revêtements, afin de baisser le niveau sonore de 2 décibels dans tout Paris à l'horizon 2026.

Une ville qui s'adapte au changement climatique

Pourquoi c'est important

Canicules de plus en plus fréquentes, formation d'îlots de chaleur urbains avec un risque sanitaire majeur pour la population... Paris, comme toutes les grandes métropoles urbaines, doit s'adapter au changement climatique, améliorer sa capacité de résilience*.

Face à ce défi crucial pour les années à venir, mettre en place des mesures de prévention est essentielle.

- Expérimentation de nouveaux revêtements de sols;
- Installation de dispositifs de protection contre la chaleur (plantations ou ombrières);
- Place de l'eau dans la ville renforcée via la création de lieux de baignade, jeux d'eau, fontaines, brumisateurs...

* Cette notion désigne la capacité d'un écosystème ou d'une société exposée aux risques à résister et à s'adapter aux chocs et aux contraintes extérieures.

Comment y parvenir

La végétalisation et les aménagements visant à rafraîchir l'espace urbain seront poursuivis et renforcés:

- Création de nouvelles rues végétalisées;
- Projets de plantations d'arbres denses (« petites forêts urbaines »);



Objectif à atteindre

n° 6

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



39%

des espaces non bâtis dans Paris sont végétalisés (hors bois)



3

Tour d'horizon de vos futures mobilités

Que l'on soit habitant, artisan, commerçant, livreur, touriste... On a tous besoin de se déplacer dans Paris, ce qui nécessite des mobilités diversifiées et efficaces. Les modes de déplacement actifs et partagés doivent être encouragés: sur le plan économique, environnemental et de la santé, ils offrent le meilleur bilan!

Quatre orientations essentielles

- Favoriser la marche et lui accorder la priorité partout où c'est possible;
- Développer les infrastructures et équipements cyclables;
- Participer au développement de transports collectifs de qualité;
- Encourager l'autopartage et les véhicules électriques.

Priorité aux modes de déplacement actifs



Objectifs à atteindre

n° 2 et 3

- Rendre l'espace public plus accessible en facilitant la marche pour tous
- Mettre en place un « Code de la rue » pour réduire les incivilités et les conflits d'usages

1^{er}

mode de déplacement des Parisiens

66%

des déplacements dans Paris

19%

des victimes d'accidents en 2021 sont des piétons



La marche

Bénéfique pour l'environnement et la santé, synonyme de liberté individuelle et d'indépendance, c'est la mobilité la plus facile à mettre en pratique. Il s'agit de repenser la ville du point de vue des piétons: des rues plus agréables et plus sécurisées, où une cohabitation plus sereine avec les autres usagers est favorisée.

Les actions déjà réalisées

- Des espaces ont été rendus aux piétons (grandes places, berges de Seine, trottoirs élargis...);
- De nombreuses aires piétonnes, zones de rencontre et piétonnalisations ont été réalisées;
- Des contrôles et la verbalisation de la circulation sur les trottoirs ont été instaurés;
- Des mesures spécifiques ont été prises en faveur des personnes à mobilité réduite et malvoyantes (abaissements de trottoirs, sonorisation des passages piétons, « fil d'Ariane » pour guider les personnes aveugles et malvoyantes sur les grandes places).

Le plan d'actions pour demain À retrouver dans la stratégie piétonne

- Poursuivre les projets mis en œuvre dans le cadre de la Stratégie piétonne, et notamment la sécurisation de tous les passages piétons et l'élargissement des trottoirs;
- Mettre le piéton au centre de tout projet de réaménagement urbain;
- Reconquérir des espaces consacrés au stationnement;
- Renforcer la végétalisation pour rendre la marche plus agréable partout;
- Aménager les espaces publics pour faciliter l'inclusion de tous;
- Mettre en place un « Code de la rue ».



Le vélo

La crise sanitaire en 2020-2021 a accéléré sa pratique et révélé une tendance qui dure. 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 atteindre

n°7

→ Développer les voies cyclables et les équipements pour faciliter la pratique du vélo et faire de Paris une capitale 100 % cyclable

Les actions déjà réalisées

La Ville de Paris peut tirer le bilan de son premier plan vélo (2015-2020). En 5 ans: 300 km d'aménagements cyclables, 52 km de pistes temporaires, un réseau express vélo, ont été réalisés; près de 31000 places de stationnement supplémentaires ont été créées; des aides financières à destination des particuliers et des professionnels pour l'achat de vélos électriques ont été mises en place...

Le plan d'actions pour demain À retrouver dans le plan vélo (2021-2026)

Le nouveau plan vélo (2021-2026) poursuit et amplifie cette stratégie:

En développant les infrastructures cyclables

- Aménager des axes cyclables en intégrant le réseau RER-Vélo (périmètre de la Région Île-de-France) et le Vélopolitain (périmètre de la Métropole du Grand Paris);
- Pérenniser les pistes temporaires;
- Généraliser les doubles-sens cyclables et mailler le territoire pour atteindre environ 450 km de nouveaux itinéraires cyclables au total.

En augmentant le stationnement vélo

- Créer plus de 130 000 nouvelles places au total, dont 30 000 arceaux et 40 000 nouvelles places sécurisées d'ici 2030.

Autres actions envisagées

- Mettre en place des mesures en faveur de la sécurité et du confort des usagers, renforcer la lutte contre le vol, développer « l'écosystème » vélo (cyclologique*, cyclotourisme...).

* Logistique à vélo, grâce à des vélocargo, bi- et triporteurs, tricycles, quadricycles, remorques...

840 000

déplacements quotidiens à vélo en Île-de-France en 2020, dont **26 %** effectués dans Paris

+60%

de fréquentation des pistes cyclables entre 2019 et 2020





Objectifs à atteindre

n°9

→ Bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés, notamment des bus entièrement électriques ou fonctionnant au bio-GNV*

* GNV : gaz naturel véhicule.



Cap sur les modes collectifs et partagés

9,4

millions de voyages chaque jour en Île-de-France, dont **5,4 millions** concernent Paris

27%

des trajets domicile-travail réalisés en bus à Paris

3/4

Les des usagers des bus n'utilisent que ce mode de déplacement

390 M€/an

C'est la participation de la Ville de Paris au financement des transports collectifs d'Île-de-France

Les transports collectifs

Colonne vertébrale de la mobilité francilienne, RER, métro, tramway et bus assurent au quotidien le transport de millions d'usagers. Relevant de la compétence d'Île-de-France Mobilités, ils sont financés pour partie par la Ville de Paris, qui participe activement aux différents projets, et plus spécialement – en tant que gestionnaire de la voirie – pour le bus.

Les actions déjà réalisées pour le bus

En 2019, une grande restructuration du réseau des bus dans Paris a été organisée avec Île-de-France Mobilités: 50 lignes ont été modifiées, 5 nouvelles lignes créées, ainsi que des nouveaux couloirs de bus et une centaine d'aménagements pour faciliter leur circulation.

Le plan d'actions pour demain

Poursuivre le développement du bus

- Accompagner la transition énergétique du parc de bus et des centres bus;
- Améliorer les conditions de circulation des bus;
- 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;
- Améliorer les liaisons entre Paris et les communes limitrophes.

Soutenir les autres transports collectifs

- Finaliser le prolongement du tramway T3 à porte Dauphine et poursuivre l'étude de son prolongement au-delà de la porte Dauphine;
- Poursuivre le financement de la modernisation du réseau de métro, RER, tramway et d'autres grands projets en partenariat avec Ile-de-France Mobilités (prolongation des métros 11 et 14, du tramway T8, du RER Eole...)



Objectifs à atteindre

n°11

→ Accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation

Les mobilités partagées

Partage de voitures, vélos ou trottinettes électriques en station ou en free-floating... ces types de mobilités se sont beaucoup développées. Elles doivent continuer à être encouragées et régulées. En effet, elles peuvent remplacer l'usage d'une voiture particulière et sont complémentaires d'autres modes de transports, comme les transports collectifs. Leur atout : s'adapter à chaque besoin, partout et à tout moment.

1500

places de stationnement réservées aux véhicules des services d'autopartage Mobilib'

37 millions

de locations de Vélib' réalisées en 2021

Le plan d'actions pour demain

- Continuer à investir dans le dispositif Vélib' pour en faire une alternative de mobilité crédible et efficace;
- Continuer à développer les services d'autopartage en boucle* Mobilib': réserver de nouvelles places de stationnement sur l'espace public, mieux contrôler les places réservées;
- Assurer une régulation des services de micro-mobilité pour éviter les débordements sur l'espace public;
- Privilégier les modes partagés les plus vertueux (présentant l'empreinte carbone la plus faible).

* Dans le système d'autopartage en boucle, chaque véhicule loué doit être rendu dans sa station d'origine.

Les pôles d'échanges

Les pôles d'échanges sont des lieux qui favorisent le lien entre les différents modes de transport (intermodalité). À Paris, ce sont aussi des lieux de vie urbains au cœur des quartiers, avec des commerces, des services, des espaces de convivialité. Il est important de les aménager car, en plus de leur rôle pour faciliter la mobilité, ils favorisent le lien social et structurent le territoire.

FOCUS

4 types de pôles d'échange à Paris

- Les grands pôles à dimension nationale et internationale (gares, aéroports)
- Les portes métropolitaines (portes de Paris, liens entre Paris et les communes limitrophes)
- Les pôles « Vivre Paris » (places, monuments emblématiques)
- Les pôles « Découvrir Paris » (espaces naturels de rencontre et de détente)

Le plan d'actions pour demain

- Intégrer les grands pôles dans la ville (notamment les gares parisiennes) de façon plus durable;
- Améliorer les cheminements piétons et cyclables des portes métropolitaines;
- Améliorer l'accès aux services, aux activités et aux différentes mobilités dans les quartiers concernés par les pôles « Vivre Paris » ;
- Rendre les pôles « Découvrir Paris » plus accessibles tout en préservant leur caractère naturel et apaisé.



Le transport public particulier de personnes (T3P) : taxis, VTC, motos-taxis

Utilisés dans le cadre des loisirs, de la santé ou pour relier un autre moyen de transport, les T3P, VTC et taxis, représentent une solution de mobilité qui contribue au renoncement à la voiture individuelle.



30%

des courses en taxi dans Paris en lien avec une gare ou un aéroport

3 100

places de stationnement sur **400 stations** de taxis

Un véhicule Mobilib' permet de remplacer

7 à 10 véhicules individuels



Objectif à atteindre

n°11

→ Accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation

Le plan d'actions pour demain

- 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;
- Améliorer l'information sur les offres.

Vers une circulation routière apaisée

La zone à faibles émissions (ZFE)

Ce dispositif, rendu obligatoire par la loi, d'abord mis en place par la Ville dès 2015 et élargi à l'échelle métropolitaine, consiste à restreindre progressivement la circulation des véhicules les plus polluants en fonction de leur vignette Crit'Air, avec pour objectif d'accélérer le renouvellement du parc automobile et d'inciter à d'autres formes de mobilités (actives ou collectives). La ZFE métropolitaine est désormais gérée par la Métropole du Grand Paris, et la Ville s'engage à ses côtés pour sa réussite.

Les 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 concerné par la ZFE.

Le plan d'actions pour demain

Poursuivre aux côtés de la Métropole du Grand Paris la mise en œuvre du calendrier

- Restriction de circulation pour les véhicules classés Crit'Air 3 prévue pour 2023;
- Restriction de circulation pour les véhicules classés Crit'Air 2 et interdiction des véhicules diesel prévue pour 2024;
- Interdiction de circulation pour l'ensemble des véhicules fonctionnant avec des carburants fossiles (diesel et essence) à partir de 2030.

Accompagner la Métropole du Grand Paris avec de nouvelles mesures

- Renforcer l'accompagnement et la communication;
- Poursuivre le dispositif d'aides à la mobilité;
- Mettre en place le dispositif de contrôle sanction automatisé (CSA) en collaboration avec l'État.



Objectif à atteindre

n° 8

→ Accompagner la mise en œuvre de la zone à faibles émissions métropolitaine pour une sortie du diesel à horizon 2024 et une interdiction des véhicules thermiques à horizon 2030





Objectif à atteindre

n°18

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

Le boulevard périphérique

Axe le plus circulé d'Europe, il 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.

35 km

d'autoroute urbaine

1,1 million

de véhicules/jour

150 000

personnes concernées par les nuisances, **550 000 riverains** dans une bande de **500 m**, **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

Le plan d'actions pour demain

À retrouver dans le livre blanc du boulevard périphérique

À l'horizon 2024

- Mettre en place une voie dédiée au covoiturage/bus/taxis (à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques et pérennisée par la suite);
- Transformer 5 nouvelles portes en places (portes de Clichy, de la Chapelle, Brancion, Maillot et Dauphine);
- Renforcer les plantations sur les talus, végétaliser le terre-plein central, aménager certaines voies latérales;
- Organiser des événements festifs ponctuels pour transformer l'image du périphérique.

À l'horizon 2030

- Transformer le périphérique en un boulevard urbain, agrémenté de plantations;
- Homogénéiser le nombre de voies à 2x3 voies;
- Transformer 13 nouvelles portes en places;
- Réaliser des plantations sur les files reconquises (et certaines voies latérales, bretelles et échangeurs);
- Transformer certains équipements (tunnels non utilisés, sous-faces des viaducs) pour accueillir des activités (logistique, etc.).



Le stationnement

Baisse du nombre de voitures individuelles, changement des pratiques en matière de mobilités, défis environnementaux... Dans un contexte de profonde mutation urbaine, la place occupée par le stationnement doit continuer à évoluer et le nombre de places disponibles être mieux adapté aux besoins et à la mobilité actuelle.

Le plan d'actions pour demain À retrouver dans la réforme du stationnement

Il s'agit de transformer la moitié des places de stationnement en surface (soit environ 60 000 places) afin de redonner la priorité aux piétons, aux modes de transport actifs et partagés, et végétaliser l'espace public.

- Créer 1 000 nouvelles places de livraison pour les professionnels qui viennent travailler à Paris;
- Créer 1 000 places supplémentaires pour les véhicules en autopartage Mobilib', 100 pour les taxis;

- Créer 1 000 places pour les personnes à mobilité réduite;
- Instaurer le stationnement payant pour les scooters et les motos;
- Encourager l'utilisation des places de stationnement disponibles dans les immeubles résidentiels ou d'entreprise;
- Transformer des places de stationnement en espaces végétalisés ou piétonnés.



Objectifs à atteindre

n°2, 7 et 11

- Rendre l'espace public plus accessible en facilitant la marche pour tous;
- Développer les voies cyclables et les équipements pour faciliter la pratique du vélo;
- Accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation



8%

de l'espace public dédié au stationnement alors que **65 %** des ménages parisiens n'ont pas de voiture

800 000

places de stationnement dans Paris :

- **65 %** en sous-sol,
- **18 %** dans les parkings publics
- **17 %** en surface

12%

des déplacements réalisés en voiture individuelle, celle-ci occupe pourtant **50 %** de la voirie



De nouveaux aspects à intégrer

La mobilité touristique

Capitale mondiale du tourisme, Paris doit prendre en compte les impacts environnementaux engendrés par ce secteur clé en terme économique, tout en facilitant la mobilité des touristes.

Objectif: mieux organiser les flux de visiteurs et permettre l'évolution d'un tourisme de masse plus durable.

Visiter Paris: le palmarès des mobilités

Les moyens de transport préférés des touristes à Paris sont: les transports collectifs, les bus touristiques et cars de tourisme, les taxis et VTC, sans oublier le transport fluvial (Vedettes du Pont-Neuf, Bateaux mouches, Batobus).

Le plan d'actions pour demain

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 apaisée Paris-Centre - Saint-Germain: seuls les cars électriques ou GNV pourraient être autorisés à y circuler.



Objectif à atteindre

n°12

→ Proposer une mobilité touristique plus durable



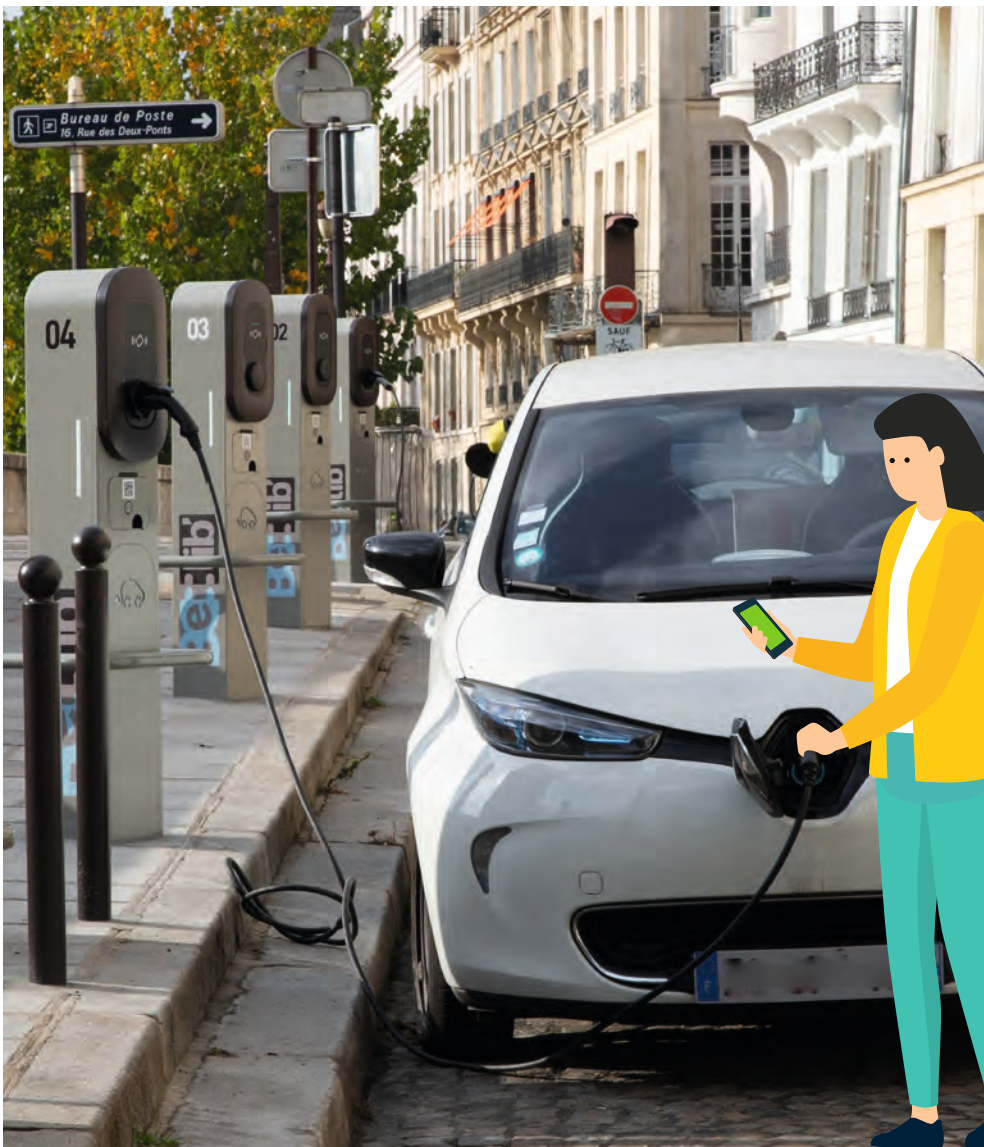
38 millions

de visiteurs dans la Métropole du Grand Paris en 2019

63%

des touristes utilisent principalement le métro et le RER au cours de leur séjour





Objectif à atteindre

n°10

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

90%

de la recharge principale des véhicules électriques se fait au domicile des particuliers

1890

bornes de recharge électrique sur voirie à Paris en 2022 ; **2200 bornes** dans les parkings de la Ville en 2022

6

stations GNV en 2022, **3 stations** supplémentaires prévues à horizon 2024

L'approvisionnement en énergie

Avec l'interdiction des voitures fonctionnant à l'énergie fossile (diesel et essence) prévue à horizon 2030, le parc automobile se tourne progressivement vers les énergies alternatives, électricité en premier lieu. Il faut donc développer des solutions d'avitaillement pour ces nouveaux carburants (électricité, hydrogène, bio-GNV*...) sur l'ensemble du territoire francilien, et au plus près des besoins des particuliers et des entreprises.

Le plan d'actions pour demain

- Poursuivre le développement des réseaux d'approvisionnement des différentes énergies selon les besoins à l'échelle métropolitaine et étudier l'installation de stations d'approvisionnement en carburants alternatifs dans toutes les opérations d'aménagement ;
- Développer l'équipement en bornes de recharge électrique des particuliers et entreprises, continuer à accompagner les copropriétés pour en installer.

* GNV : gaz naturel véhicule.



43%

des déplacements d'un Francilien ou d'un Parisien en semaine sont des trajets domicile-travail (chiffres 2018)

42%

d'actifs franciliens télétravaillent en 2022 (contre 20% avant la crise du Covid-19)



Objectifs à atteindre

n° 16 et 17

- Associer les habitants, les entreprises et les visiteurs à la transition des mobilités
- Encourager et accompagner l'innovation pour un meilleur partage de l'espace public et la transition des mobilités

Le volet innovation et data

Dans le domaine des mobilités, le numérique et les données (« datas ») sont désormais présents partout : capteurs dans la chaussée, applications, véhicules connectés... Des innovations qui doivent être mises au service de la ville de demain.

4 priorités pour l'innovation

- Moderniser les mobilités grâce au numérique et aux données;
- Garantir l'accès à tous de l'espace public;
- Construire une rue durable et « multi-usages »;
- Expérimenter des mobilités connectées et autonomes.

Le plan d'actions pour demain

- Mieux connaître les usages de l'espace public pour mieux les organiser;
- Utiliser les capteurs mobiles pour mieux évaluer les impacts d'un aménagement urbain ou d'un événement;
- Soutenir les innovations: applications MaaS*, expérimentations de véhicules autonomes (comme la navette autonome du bois de Vincennes depuis 2017)...

L'implication des entreprises et des administrations

Les déplacements liés au travail impliquent des trajets fréquents et souvent longs pour de nombreux habitants de la métropole. Il est donc essentiel d'impliquer étroitement les entreprises et les administrations en faveur de mobilités plus responsables.

Le plan d'actions pour demain

- Inciter entreprises et administrations sur le territoire parisien à promouvoir des modes de transport actifs ou partagés (aides à l'installation d'attaches vélos, de bornes de recharge électrique);
- Accompagner le développement du télétravail

* « Mobility as a Service ». Ce type d'application permet à l'utilisateur d'accéder sur une même plateforme à l'ensemble des mobilités (publiques et privées) d'un territoire.

4 Le transport de marchandises

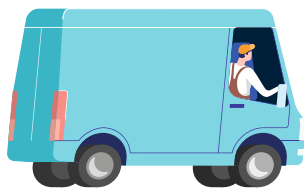
Indispensable à la vie économique et sociale de la cité, le transport de marchandises est une activité qui a été rendue plus visible en ville lors de la crise sanitaire avec l'essor du e-commerce. Il est essentiel de mieux l'intégrer dans l'espace urbain et de mieux organiser ses flux pour faciliter le travail des professionnels et en même temps limiter ses impacts, problématiques de stationnement et nuisances environnementales notamment.



Objectif à atteindre

n° 13

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



90%

de la logistique urbaine en Île-de-France est réalisée en mode routier

4,4

millions de livraisons effectuées par semaine en Île-de-France

Le plan d'actions pour demain

À retrouver dans la stratégie pour une logistique urbaine durable

- Faciliter l'accès aux aides pour l'achat de véhicules propres;
- Préserver les sites dédiés à la logistique dans le plan local d'urbanisme (PLU) et développer leur création;
- Réserver davantage de places de stationnement aux livraisons;
- Développer les formations à la conduite en ville à destination des professionnels, pour ceux des nouveaux métiers notamment comme la cyclologistique;
- Inciter les plateformes à informer clairement les consommateurs sur le coût écologique de leurs livraisons;
- ...

6 domaines d'action

- Le foncier et l'immobilier;
- Le partage de l'espace public;
- Les conditions de travail des livreurs;
- De nouveaux modèles pour une offre de proximité;
- La logistique des chantiers;
- La transition énergétique et environnementale.

5 L'amélioration de la gouvernance

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 pourraient sans doute évoluer pour être plus efficaces.



Objectif à atteindre

n°15

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

Les domaines pour lesquels une évolution de la gouvernance pourrait être imaginée

- La gestion du bus et du tramway par des autorités organisatrices de proximité, aux côtés d'Île-de-France Mobilités*;
- La coordination de certaines mobilités ou certains services à l'échelle de la Métropole du Grand Paris:

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

*Ex-STIF (syndicat des transports d'Île-de-France), IDF Mobilités, composée de la Région et des huit départements franciliens, est l'autorité compétente sur l'ensemble des transports d'Île-de-France (bus, métros, tramways, trains et RER).

6 Les ambitions environnementales

La dimension environnementale du plan local de mobilité est capitale. À travers les objectifs du PLM, il s'agit d'atteindre les objectifs du plan climat: réduire au maximum les émissions de gaz à effet de serre et décarboner les mobilités. Une ambition forte qui implique une évaluation des résultats obtenus au fur et à mesure des échéances.

Réduire les émissions de gaz à effet de serre

Le plan climat et le plan local de mobilité ont pour objectifs:

en 2030

- 50 % d'émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité (par rapport à 2004)

Zéro carburant fossile (interdiction de circulation pour les véhicules thermiques en 2030)

en 2050

Zéro émission nette* de gaz à effet de serre (tous secteurs)

Pour atteindre ces objectifs, il faut poursuivre les efforts déjà réalisés et encore réduire les émissions de 40 % entre 2020 et 2030, ce qui implique:

- La poursuite de la réduction de la circulation automobile (actuellement au rythme de 2 % de baisse par an);
- L'accélération de l'électrification du parc automobile;
- La poursuite des restrictions liées à la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine jusqu'à l'interdiction totale de la circulation des véhicules thermiques prévue en 2030.

-39%

d'émissions de gaz à effet de serre liées aux transports entre 2004 et 2014 à Paris

-33%

entre Paris et la Métropole

Évolution du taux de motorisation** dans Paris:

-25 %

entre 1990 et 2017, et

-17,2 %

entre 2007 à 2017

Réduire l'empreinte carbone ***

Le plan climat a pour objectif:

une empreinte carbone de la ville de Paris réduite de 40 % en 2030 (par rapport à 2004)

Pour l'atteindre, il est indispensable de:

- Continuer à réduire le parc de véhicules dans Paris et en Île-de-France;
- Convertir entièrement le parc à l'électrique et aux autres énergies décarbonées;
- Miser sur les progrès technologiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre pour la totalité du cycle de vie des véhicules, notamment lors de la fabrication et du recyclage des batteries électriques;
- Conserver une électricité majoritairement décarbonée en France.

* « Zéro émission nette » signifie un équilibre entre la capacité d'absorption naturelle des gaz à effet de serre par notre écosystème et les émissions incompressibles issues des activités humaines.

** Indicateur basé sur le nombre de véhicules individuels pour mille habitants.

*** Empreinte carbone : calcul des émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes, intégrant les émissions liées à la production et à l'acheminement de l'énergie, des produits...



Plus d'informations
sur paris.fr