

RÉUNION PUBLIQUE – PPVE – PLAN LOCAL DE MOBILITÉ

Paris, le 11 mars 2025

1	CADRE DE LA REUNION	2
1.1	Date et lieu	2
1.2	Conduite de la réunion	2
1.3	Note d'ambiance	2
2	COMPTE-RENDU DES ECHANGES	3
2.1	Introduction (5 minutes)	3
2.2	Présentation (20 minutes)	3
2.3	Échanges avec la salle	4
2.4	Mot de la fin	14

1 CADRE DE LA REUNION

1.1 Date et lieu

Date : Le 11 mars 2025 à 18h30

Lieu : Salle du Conseil de l'Hôtel de Ville – Paris.

Participants : 54 participants

1.2 Conduite de la réunion

Intervenants en tribune

- David BELLIARD, Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie
- François WOUTS, Directeur de la voirie et des déplacements à la Ville de Paris
- Nadhéra BELETRECHE, Responsable du Plan local de mobilité de la Ville de Paris

Animation

- Yousra SADELLAH, État d'Esprit Stratis
- Grégoire MILOT, État d'Esprit Stratis

1.3 Note d'ambiance

- La réunion s'est déroulée dans une **atmosphère constructive**, facilitant les prises de parole et les échanges d'idées entre les participants et les intervenants.
- Ces discussions ont permis de mettre en lumière des priorités communes, telles que l'importance de préserver **l'équilibre entre mobilité durable et qualité de vie** à Paris. Un accent particulier a été mis sur la nécessité d'intégrer des solutions qui répondent aux **enjeux environnementaux** tout en prenant en compte les **besoins des habitants, des commerçants et des professionnels**.
- **Les participants provenaient d'horizons variés** : représentants d'associations, professionnels des transports, citoyens engagés. Cette diversité d'intervenants a permis d'avoir une vue d'ensemble des problématiques liées à la mobilité à Paris, tout en favorisant une **approche plurielle** pour aborder les défis actuels.

2 COMPTE-RENDU DES ECHANGES

2.1 Introduction (5 minutes)

Mot de bienvenue de Yousra Sadellah, animatrice de la réunion publique.

Yousra Sadellah, ouvre la séance et remercie les participants pour leur présence. Elle rappelle que cette réunion publique s'inscrit dans le cadre de la consultation sur le Plan local de mobilité de la Ville de Paris, dont la participation par voie électronique est ouverte depuis la veille.

Elle présente ensuite les intervenants avant d'annoncer le déroulement de la réunion, qui comprendra :

- Un premier temps de présentation, à la fois du Plan local de mobilité et de cette consultation.
- Un second temps d'échange avec la salle.

Introduction de David Belliard, Adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie :

David Belliard remercie les participants et les équipes d'organisation. Il rappelle que le **Plan local de mobilité** est crucial pour définir l'avenir des déplacements à Paris, il répond à trois enjeux fondamentaux : écologique, de santé publique et économique.

Il met l'accent sur la réduction de la place de la **voiture individuelle** pour lutter contre les **émissions de gaz à effet de serre** et améliorer la **qualité de l'air**, soulignant l'impact de la pollution sur la santé publique.

Il précise également que le plan vise à rendre la **mobilité plus inclusive**, en facilitant l'accès aux transports pour les **personnes handicapées** et en rendant les alternatives à la voiture plus abordables. L'objectif est de **réduire de 50 % les déplacements routiers** et **tripler l'usage du vélo**. Il conclut en soulignant l'importance de cette réunion pour enrichir le projet grâce aux contributions des **citoyens**.

2.2 Présentation (20 minutes)

Lancement de la vidéo de présentation.

Présentation de François Wouts, Directeur de la voirie et des déplacements à la Ville de Paris :

François Wouts présente le **Plan local de mobilité (PLM)**, élaboré en concertation avec les partenaires institutionnels. Il rappelle que ce plan, conforme à la **loi d'orientation des mobilités (LOM)** de 2019, définit les orientations en matière de mobilité pour 2030, en s'appuyant sur le plan régional en cours de consultation.

Il souligne que **Paris est un pôle multimodal majeur**, avec un réseau de transports en commun dense et une grande diversité de flux, incluant les habitants, les travailleurs, les touristes et les marchandises. La fréquentation du **vélo** progresse rapidement au point de rattraper la voiture dans certains secteurs.

Le PLM vise aussi à **réduire les nuisances liées aux transports**, améliorer la **qualité de l'air** et encourager une mobilité respectueuse de l'environnement.

Enfin, il rappelle que le plan repose sur **18 objectifs stratégiques** et **63 mesures concrètes**. Il illustre son propos à partir de quelques exemples sur l'adaptation de l'espace public au changement climatique et l'amélioration de la sécurité routière :

- Pour atteindre l'objectif n°10 « intégration du genre dans l'espace public », le PLM comprend des mesures pour rendre l'espace public plus accueillant et sécuritaire notamment la nuit, pour tendre vers la vision zéro pour la sécurité routière et pour développer des actions de sensibilisation sont envisagées.
- Concernant l'objectif n°6 « adapter Paris aux changements climatiques », François Wouts rappelle les mesures pour améliorer les revêtements, la mise en place d'ombrières, le soutien aux mobilités partagées, la poursuite des Vélib', et l'accompagnement des taxis pour aider à décarboner leur véhicule.
- Pour l'objectif n°17 « innover pour mieux comprendre », il s'agit de continuer à développer la connaissance des mobilités, tout particulièrement piétonnes, pour pouvoir mieux agir.

Il invite les participants à contribuer à la consultation publique en ligne.

Présentation de Nadhéra Beletreche, Responsable du Plan local de mobilité de la Ville de Paris :

Nadhéra Beletreche présente la **consultation en ligne du public**, ouverte depuis le 10 mars, qui permet aux parisiens de **donner leur avis et d'enrichir le projet de plan local de mobilité**.

Elle précise que la consultation est accessible jusqu'au **8 avril** sur un site dédié où les citoyens peuvent consulter les documents clés : **le projet de PLM, le diagnostic du territoire, les 18 fiches actions et l'évaluation environnementale**. La Ville de Paris y répond également aux 14 recommandations de l'Autorité environnementale.

En complément du site, les contributions peuvent être envoyées **par courrier ou par mail**, et une **réunion publique en ligne** est prévue le **20 mars**. Toutes les interventions seront rendues publiques et une **synthèse des avis** sera publiée d'ici **trois mois**, avant la soumission du projet final au **Conseil de Paris** à l'été 2025.

2.3 Échanges avec la salle

Lancement des échanges avec la salle par les animateurs.

1. Mobilité des professionnels et logistique urbaine

- **Question de Stéphane Cachelin (association des commerçants Lepic Abbesses, FACAP)**

Stéphane Cachelin interpelle les intervenants sur la prise en compte de la logistique urbaine dans le Plan local de mobilité. Il souligne que la question du transport des marchandises a été peu abordée et demande des précisions sur les tonnages des camions, les zones de livraison et les horaires de livraison dans certains quartiers.

Réponse de François Wouts

François Wouts rappelle que la logistique urbaine est un enjeu central du PLM et qu'elle fait l'objet de plusieurs actions. Il explique que la transition vers des véhicules plus propres est un levier clé pour réduire l'impact environnemental. Il insiste également sur le développement de la cyclo-logistique, qui permet de limiter l'entrée des poids lourds en centre-ville en favorisant la livraison en modes doux à partir de plateformes logistiques.

Il précise que la Ville travaille à l'augmentation des zones de livraison et expérimente la livraison en horaires décalés pour fluidifier le trafic, tout en prenant en compte les nuisances sonores pour les riverains. Enfin, il mentionne la mise en place de zones de livraison spécifiques, en concertation avec les professionnels, pour améliorer l'organisation et limiter la saturation des espaces publics.

- **Question de Sidney Hue (CAPEB – artisans du bâtiment)**

Sidney Hue alerte sur les difficultés des artisans à circuler dans Paris, notamment en raison de la hausse des coûts et des restrictions de circulation. Il souligne que la transition écologique ne doit pas être menée au détriment de l'activité économique et appelle à des solutions adaptées aux besoins des entreprises du bâtiment.

Réponse de François Wouts

François Wouts affirme que le PLM ne vise pas à exclure les artisans mais à optimiser l'espace public pour ceux qui en ont un besoin impératif. Il rappelle que certains professionnels utilisent déjà des vélos cargos, mais reconnaît que ce n'est pas une solution adaptée à tous les métiers.

Il souligne que la réduction du trafic automobile bénéficie aux véhicules professionnels en libérant de l'espace sur la voirie. Par ailleurs, la Ville travaille à renforcer les zones de livraison et à accompagner les professionnels vers des solutions de mobilité adaptées.

- **Question d'une participante**

Une participante demande des précisions sur la Zone à Faibles Émissions (ZFE), soulignant que les dates annoncées dans le PLM ne sont plus à jour et questionne sur la visibilité offerte aux professionnels pour anticiper les évolutions.

Réponse de François Wouts

François Wouts explique que la mise en œuvre de la ZFE dépend d'une coordination avec la Métropole du Grand Paris et que les dates peuvent évoluer en fonction des décisions prises à l'échelle régionale. Il

assure que le PLM s'adaptera à ces évolutions et que la Ville veille à garantir une visibilité suffisante aux professionnels pour qu'ils puissent ajuster progressivement leurs pratiques.

- **Question de Dominique Azam (Saint-Gobain – matériaux de construction)**

Dominique Azam souligne l'importance de garantir l'accès des artisans aux points de distribution de matériaux, notamment pour les chantiers de rénovation. Il interroge la Ville sur la possibilité de mettre en place une politique d'expérimentation, permettant de tester différentes solutions de transport de marchandises en concertation avec les acteurs économiques, avant d'évaluer leur pertinence et leur intégration éventuelle dans le PLM.

Réponse de David Belliard

David Belliard rappelle que la Ville ne cherche pas à imposer un modèle unique pour le transport des marchandises et reconnaît que certaines contraintes ne peuvent être résolues uniquement par des modes doux. Il précise que la municipalité mène déjà des expérimentations sur plusieurs leviers, notamment la logistique fluviale et les livraisons silencieuses en horaires décalés.

Il souligne que ces tests sont réalisés en partenariat avec des acteurs économiques et logistiques et invite les entreprises à proposer des projets pilotes qui pourraient être évalués dans le cadre du PLM. L'objectif est de concilier réduction de l'empreinte environnementale et maintien d'une logistique efficace pour les professionnels.

- **Question de David Amorim (coopérative de taxis)**

David Amorim revient sur la place accordée aux taxis dans la politique de mobilité parisienne. Il souligne que, bien que le nombre de voitures ait diminué, la réduction du nombre de voies pourrait accroître la congestion. Il questionne également la Ville sur son engagement en faveur de la décarbonation des taxis, évoquant la baisse des aides dédiées à cette transition. Enfin, il demande si des mesures sont envisagées pour augmenter le nombre de places de stationnement réservées aux taxis, soulignant que leur nombre n'a pas suivi l'augmentation de la flotte, ce qui entraîne des difficultés de stationnement et des verbalisations fréquentes.

Réponse de David Belliard

David Belliard affirme que la réduction de la circulation automobile ne vise pas à créer plus d'embouteillages, mais à repenser l'usage de la voiture en priorisant des modes partagés ou essentiels. Il affirme que, la diminution de la circulation automobile et la réduction du nombre de voies ne génèrent pas plus de congestion, mais participent à un rééquilibrage des mobilités. Il rappelle que le taxi, bien qu'étant un véhicule individuel, s'inscrit dans une logique de transport collectif, et bénéficie donc d'une attention particulière dans les aménagements urbains.

Concernant la décarbonation des taxis, il reconnaît que certaines aides ont évolué, mais assure que la Ville reste engagée à accompagner la transition énergétique du secteur. Il précise également que la question des stations de taxis est complexe, car ces espaces peuvent être déplacés ou réaménagés en fonction des

évolutions de l'espace public. Il rappelle que des réunions régulières ont lieu avec les représentants du secteur pour ajuster les dispositifs en fonction des besoins.

- **Question d'un participant**

Un participant évoque l'essor de solutions de transport de personnes à vélo avec chauffeur, qui pourraient représenter une alternative aux taxis traditionnels pour les trajets courts. Il demande quelle est la position de la Ville sur ce type de service et si elle envisage de l'accompagner dans son développement.

Réponse de David Belliard

David Belliard se dit attentif aux nouvelles formes de mobilité partagée, notamment celles qui visent à réduire l'empreinte écologique des déplacements urbains. Il évoque la possibilité d'un développement du cyclo-taxi, sur le modèle de la cyclo-logistique, qui a déjà prouvé son efficacité.

Il souligne que la Ville est ouverte aux discussions et aux expérimentations pour tester la viabilité de ce type de service et évaluer son impact sur l'espace public. Il rappelle que toute nouvelle offre de mobilité doit s'intégrer de manière cohérente dans l'écosystème existant et répondre aux besoins des usagers sans générer de conflits d'usage.

- **Question de Nicolas Perrin (Directeur régional ENEDIS Paris)**

Nicolas Perrin souligne qu'ENEDIS accompagnera la Ville dans la décarbonation des usages. Il note que l'entreprise est co-responsable de certaines actions, notamment pour l'accélération du déploiement d'un nouveau réseau d'approvisionnement énergétique. Il demande à la Ville d'être particulièrement vigilante sur les déplacements des services d'urgence et des services publics essentiels, afin qu'ils puissent continuer à intervenir rapidement, y compris avec des véhicules décarbonés.

Réponse de François Wouts

François Wouts assure que la Ville est consciente de cet enjeu et rappelle que le préfet de police joue un rôle central dans la gestion des axes réservés aux interventions d'urgence. Il précise que les services de secours et de sécurité bénéficient déjà d'aménagements spécifiques, leur permettant d'accéder rapidement aux différents quartiers de Paris.

Il souligne que les véhicules d'intervention peuvent utiliser certains axes normalement réservés à d'autres usages, ce qui garantit leur mobilité en cas d'urgence. Il affirme que la Ville restera attentive aux besoins des services essentiels et continuera à collaborer avec les acteurs concernés pour s'assurer que les nouvelles politiques de mobilité ne nuisent pas à leur efficacité.

- **Question de Olivier Challe (Indigo)**

Olivier Challe souligne que le Plan local de mobilité (PLM) évoque l'accompagnement de la Métropole du Grand Paris en matière de Zone à Faibles Émissions (ZFE). Toutefois, il s'interroge sur l'absence de référence à la Zone à Trafic Limité (ZTL), mise en place récemment. Il demande si cette ZTL a été intégrée

aux projections de mobilité de la Ville et si elle impactera les tendances à venir.

Réponse de François Wouts

François Wouts confirme que la ZTL est bien prise en compte dans les modélisations de trafic et les prévisions du PLM. Il explique que la trajectoire de réduction de 50% du trafic routier d'ici 2030 inclut les projets déjà suffisamment avancés pour être considérés dans la planification.

- **Question de Clément Drogat Landré (Clean Cities Campaign)**

Clément Drogat Landré s'interroge sur la Zone de Livraison Apaisée (ZLA), où la livraison se fait en véhicule zéro émission ou en cyclo-logistique, votée en novembre dernier par le Conseil de Paris. Il souhaite savoir si une expérimentation est prévue avant la fin du mandat et si cette initiative figurera dans le PLM.

Réponse de François Wouts

François Wouts admet que la ZLA n'a pas encore été expérimentée et qu'il n'a pas de réponse précise sur sa mise en œuvre. Il assure toutefois que la Ville suit ces initiatives avec attention.

- **Question de Alexandre Fontana (Syndicat national des transports légers)**

Alexandre Fontana remercie la Ville pour les avancées sur le stationnement des véhicules utilitaires professionnels électriques. Il interroge ensuite sur la possibilité pour les Franciliens de participer à la consultation et demande si la Ville dispose d'une analyse quantitative des flux logistiques vers Paris.

Réponse de François Wouts

François Wouts précise que la consultation est ouverte à tous, sans restriction géographique. Il rappelle que les flux logistiques vers Paris sont nationaux et internationaux, en raison du poids économique de la capitale. Concernant l'analyse des flux de marchandises, il indique que des études existent, mais que la logistique urbaine est un enjeu en constante évolution, nécessitant des ajustements réguliers.

- **Question de Bruno Neveu (Syndicat national des transports légers)**

Il interroge sur la part respective des véhicules particuliers et professionnels dans la circulation parisienne. Il demande aussi si la Ville connaît la proportion actuelle des livraisons effectuées en cyclologistique et ses ambitions pour l'avenir. Enfin, il soulève un problème de recharge pour les véhicules électriques professionnels, notamment avec les nouvelles contraintes réglementaires sur le temps de travail.

Réponse de François Wouts

Il précise que les véhicules de logistique (poids lourds et utilitaires) représentent environ 20 % du trafic global. Concernant la cyclologistique, il reconnaît que la Ville suit son évolution, mais qu'il est difficile de fixer un objectif précis pour les prochaines années.

Sur la recharge des véhicules électriques professionnels, il admet que c'est un enjeu clé en raison des contraintes d'infrastructure et des nouvelles règles du droit du travail qui empêchent certains salariés de recharger leur véhicule chez eux sans que cela ne soit comptabilisé comme temps de travail. La Ville explore donc plusieurs solutions, notamment la création de stations de recharge spécifiques pour les professionnels, en s'inspirant du modèle des stations GPL. Il souligne que la stratégie globale est encore en construction et que la Ville continue de travailler avec ses partenaires, notamment Enedis, pour adapter l'offre à la demande.

- **Question de Sidney Hue (CAPEB – artisans du bâtiment)**

Il souligne que le coût et la difficulté du stationnement à Paris poussent certains artisans à ne plus vouloir y travailler, ce qui nuit au service rendu aux Parisiens. Il propose de transformer les 10 000 places de stationnement supprimées en places de livraison pour fluidifier le trafic. Il s'inquiète aussi des effets de la Zone à Trafic Limité (ZTL) et des 500 rues piétonnisées sur l'accessibilité des artisans aux chantiers et aux clients.

Réponse de François Wouts

Il reconnaît que la question du stationnement et de l'accès à Paris pour les artisans est un enjeu important. Il rappelle que la Ville privilégie une réduction progressive du stationnement de surface, mais que cela inclut aussi un rééquilibrage au profit des places de livraison, des places pour les taxis et des espaces pour les vélos.

Concernant la ZTL et les rues piétonnisées, il affirme que la Ville est consciente des difficultés, mais estime que ces nouvelles restrictions ne rendent pas les livraisons impossibles, même si elles les complexifient.

2. Aménagement et partage de l'espace public

- **Question de Daniel Grajales (association Paris en Selle)**

Daniel Grajales insiste sur l'importance du diagnostic dans la consultation. Il souligne que les données utilisées pour la part modale du vélo datent de 2020 et ne reflètent pas la situation actuelle. Il suggère d'utiliser des études plus récentes, notamment celles de l'Institut Paris Région. Il pointe également le manque de comptage des cyclistes sur certains axes, comme la rue Lafayette.

Réponse de François Wouts

François Wouts reconnaît que les données actuelles ne captent pas toujours les évolutions récentes. Il rappelle que l'Enquête Globale Transport (EGT), bien que référence en la matière, repose sur des cycles de mise à jour longs. Il précise que l'étude de l'Institut Paris Région, bien que pertinente, repose sur une méthodologie différente, rendant les comparaisons complexes.

Concernant le comptage des cyclistes, il souligne que des améliorations sont en cours, notamment par l'extension du réseau de capteurs pour mieux mesurer les flux sur les axes à forte fréquentation, comme la rue Lafayette.

- **Question de Lucas Fainsilber (Toyota)**

Lucas Fainsilber interroge la Ville sur la règle de stationnement payant des véhicules électriques fixée à 2 tonnes. Il souligne que certains véhicules d'1,9 tonne (calculé à vide, sans conducteur) reçoivent malgré tout des contraventions, ce qui génère de nombreuses incompréhensions et plaintes de la part des usagers.

Réponse de David Belliard

David Belliard rappelle que la règle appliquée est bien 2 tonnes et non 1,9 tonne, mais reconnaît qu'il pourrait y avoir des problèmes de classement des véhicules dans les bases de données utilisées pour la verbalisation. Il invite les acteurs concernés à faire remonter les cas litigieux, afin que la situation puisse être examinée plus précisément.

- **Question de Noël Cavaliere (Syndicats des retraités CFTD - Paris)**

Noël Cavaliere aborde la question du partage de l'espace public en lien avec la transition écologique. Il met en avant des problèmes techniques, comme les conflits d'usage entre piétons et cyclistes à certains aménagements, notamment les quais de bus traversant des pistes cyclables. Il soulève également un enjeu plus global de vivre ensemble, évoquant les tensions entre usagers qui résultent des transformations de l'espace public.

Réponse de David Belliard

David Belliard reconnaît que les évolutions en matière de mobilité ont entraîné des conflits d'usage, en particulier entre piétons et cyclistes. Il souligne que, bien que ces conflits soient moins graves qu'avec des véhicules motorisés, ils restent un enjeu à traiter. Il insiste sur la nécessité de développer une culture du partage et du respect des priorités, notamment en sensibilisant les usagers aux nouvelles règles de circulation.

Il rappelle que la Ville met en place des actions de prévention avec les associations cyclistes et qu'un travail spécifique est mené sur les carrefours accidentogènes. Il précise également que la municipalité souhaite favoriser la marche à pied, en élargissant les trottoirs et en améliorant la continuité piétonne. L'objectif est de sécuriser au mieux l'espace public tout en garantissant une meilleure fluidité pour l'ensemble des usagers.

Complément de François Wouts

François Wouts insiste sur l'importance d'un changement de comportement global pour réussir la transition vers un espace public plus apaisé. Il souligne que cela passe par deux leviers : la sensibilisation et le contrôle. Des campagnes de communication sont mises en place pour inciter les usagers à adopter des

comportements plus respectueux, mais des mesures de sanction pourront également être déployées pour les comportements dangereux.

- **Question de Lise Bouchereau (Ateliers vélos solidaires - Solicycle)**

Lise Bouchereau souligne que l'amélioration des infrastructures de mobilité peut entraîner une hausse des loyers. Elle demande si la Ville a mené une réflexion avec les bailleurs privés et sociaux pour anticiper cet impact et préserver l'accessibilité des quartiers populaires.

Réponse de François Wouts

François Wouts reconnaît que cette problématique n'a pas été spécifiquement étudiée dans le PLM. Il souligne que d'autres facteurs influencent les prix de l'immobilier et que la mobilité n'est qu'un élément parmi d'autres.

Complément de réponse de David Belliard

David Belliard admet que l'aménagement de l'espace public peut influencer le prix des loyers, d'où l'importance d'un encadrement. Il prend l'exemple des rues aux écoles, où l'aménagement a eu un impact sur les prix. Il insiste toutefois sur le fait que la régulation des loyers reste essentielle, rappelant que le débat sur l'encadrement des loyers en 2027 sera un enjeu clé.

- **Question de Sylvia Colloc (PayByPhone)**

Elle demande si la Ville envisage d'autres mesures sur le stationnement dans les années à venir, notamment la suppression totale des horodateurs pour libérer l'espace sur les trottoirs.

Réponse de François Wouts

Il indique que la suppression des horodateurs n'est pas prévue à ce stade, principalement pour des raisons réglementaires et de diversité des modes de paiement. Il rappelle toutefois que la Ville réduit progressivement le stationnement en surface, que ce soit par transformation (en places de livraison, stationnements vélo, etc.) ou par suppression pure et simple dans le cadre des réaménagements urbains.

- **Question de Sidney Hue (CAPEB – artisans du bâtiment)**

Sidney Hue fait part de son inquiétude relative aux effets de la Zone à Trafic Limité (ZTL) et des 500 rues piétonnisées et végétalisées sur l'accessibilité des artisans aux chantiers et aux clients.

Réponse de François Wouts

Concernant la ZTL et les rues piétonnisées, il affirme que la Ville est consciente des difficultés, mais estime que ces nouvelles restrictions ne rendent pas les livraisons impossibles, même si elles les complexifient. Il met en avant les exemples des rues aux écoles, où la piétonnisation a soulevé des inquiétudes similaires, mais qui ont finalement trouvé un équilibre entre accessibilité et apaisement urbain. Selon les retours des

riverains, ces aménagements ont amélioré la qualité de vie sans rendre les livraisons impossibles. Il admet que certains commerçants ont dû adapter leurs pratiques.

3. Stratégies et politiques de mobilité

▪ Question d'Ingrid Lanoë (Bird)

Ingrid Lanoë interroge les intervenants sur l'impact du PLM sur les trottinettes en libre-service. Elle demande si la nouvelle stratégie de mobilité pourrait conduire à une réévaluation de la position de la Ville sur ce mode de transport. Elle souligne également l'importance d'accompagner les employeurs dans la promotion de la mobilité douce auprès des salariés, notamment face aux réticences liées aux trajets domicile-travail.

Réponse de David Belliard

David Belliard rappelle que le retour des trottinettes en libre-service n'est pas envisagé par la Ville de Paris. Il souligne que leur retrait a permis de libérer l'espace public et que ce choix répond à une volonté de garantir un partage plus équilibré de la voirie.

Concernant l'accompagnement des employeurs, il souligne que la Ville encourage le développement des plans de mobilité employeurs pour favoriser des alternatives à la voiture individuelle. Ces dispositifs visent notamment à promouvoir le covoiturage, les véhicules de service décarbonés, le vélo à assistance électrique et l'aménagement de parkings vélos sécurisés.

Complément de Nadhéra Beletreche

Nadhéra Beletreche précise que cette démarche s'inscrit dans l'objectif n°16 du PLM, qui prévoit d'associer les entreprises à la transition vers une mobilité plus durable. Elle souligne que la Ville incite les employeurs à développer des plans de mobilité interne, en intégrant des mesures concrètes pour encourager les déplacements en vélo ou en transport en commun. Cela passe notamment par l'aménagement d'espaces sécurisés pour le stationnement des vélos, des incitations financières comme l'indemnité kilométrique vélo, ou encore des formations destinées aux salariés.

Elle ajoute que la Ville promeut également le réseau Pro Mobilité, porté par Île-de-France Mobilités, qui accompagne les employeurs dans la mise en place de ces initiatives. L'objectif est d'encourager une évolution progressive des habitudes de déplacement et de répondre aux freins identifiés, notamment la crainte liée aux trajets domicile-travail.

▪ Question d'un participant

Un participant demande si l'adoption du PLM créera des obligations légales pour la Ville et si une éventuelle alternance politique en 2026 pourrait remettre en cause ses orientations.

Réponse de David Belliard

David Belliard rappelle que le PLM est un document politique au sens large, qui traduit une vision et des choix stratégiques. Il reconnaît que ces choix ne font pas l'unanimité et que le débat sur l'avenir de la mobilité à Paris reste ouvert. Il souligne que la décision reviendra aux citoyens lors des prochaines élections municipales en 2026.

Complément de François Wouts

François Wouts précise que, une fois adopté, le PLM s'impose à la future municipalité, sauf à être modifié via une nouvelle procédure de révision. Il rappelle que ce plan est une adaptation du Plan de Mobilité Île-de-France, qui suit des orientations similaires, comme le triplement des déplacements à vélo. Toute modification du PLM devra donc rester compatible avec ce cadre régional, ce qui garantit une certaine pérennité de ses grandes orientations.

▪ Question de Armand Joseph-Oudin (Représentant des taxis)

Armand Joseph-Oudin souligne que 90% des taxis parisiens sont hybrides et que la transition vers l'électrique progresse rapidement. Toutefois, il met en avant la difficulté d'accès aux bornes de recharge lente en copropriété. Il demande si la Ville envisage un accompagnement spécifique pour faciliter l'installation de bornes de recharge pour les taxis.

Réponse de François Wouts

François Wouts reconnaît que l'installation de bornes en copropriété est un enjeu clé, en particulier pour les chauffeurs de taxi qui n'ont pas d'alternative de recharge à domicile. Il rappelle que l'Agence Parisienne du Climat accompagne déjà les copropriétés et bailleurs dans ces démarches et que des solutions existent, mais que leur mise en œuvre peut être longue et complexe.

Concernant l'espace public, il souligne que la Ville poursuit le déploiement de bornes de recharge, en collaboration avec Enedis, pour garantir un accès plus large aux véhicules électriques. Il précise que la question de la diversification des solutions de recharge (lente, rapide) est en discussion afin de répondre aux différents besoins des professionnels.

Enfin, il assure que la Ville continue de travailler avec les acteurs du secteur pour lever ces freins et accélérer l'adaptation des infrastructures à l'électrification des taxis.

Complément de réponse de Nicolas Perrin (ENEDIS)

Nicolas Perrin confirme que les bailleurs publics sont déjà sensibilisés et qu'un travail de planification est en cours pour l'équipement des parkings collectifs. Il note que la situation est plus compliquée dans le secteur privé, où la diversité des propriétaires ralentit le processus. Il encourage donc la Ville à intégrer cette question dans le PLM pour faciliter la transition énergétique.

- **Question de Bruno Neveu (Syndicat national des transports légers)**

Il explique que le passage à l'électrique pose un problème de productivité pour les professionnels. Il cite l'obligation récente de comptabiliser le temps de recharge comme du temps de travail, ce qui pénalise les salariés et pose la question de la viabilité des véhicules électriques pour les entreprises.

Réponse de François Wouts

Il reconnaît que la question de la recharge électrique est un vrai défi, en particulier pour les professionnels. Différents modèles sont envisagés : des stations de recharge ultra-rapide sur le modèle des stations-service, mais qui posent des contraintes techniques ; la recharge lente, adaptée aux véhicules stationnés longtemps, mais pas idéale pour tous les usages ; et des solutions intermédiaires, comme des bornes semi-rapides dédiées aux professionnels de la logistique. La Ville travaille avec Enedis et d'autres acteurs pour développer une stratégie adaptée aux besoins des différents usagers.

2.4 Mot de la fin

En conclusion de cette réunion, David Belliard souligne que, malgré les débats et les ajustements à venir, il perçoit une volonté collective et positive d'avancer vers un avenir plus durable. Il insiste sur l'importance de réduire la pression automobile, tout en reconnaissant qu'il n'existe pas de solution parfaite et que des compromis seront nécessaires. Il évoque les expérimentations à venir et la nécessité de créer une nouvelle culture du "vivre ensemble" pour une gestion plus harmonieuse de l'espace public.

Il admet que parfois des erreurs peuvent être commises, mais qu'elles sont là pour être corrigées, et il apprécie la démarche constructive des échanges. Il termine par un remerciement sincère envers les participants pour leurs contributions et les encourage à poursuivre la réflexion dans les prochaines étapes de la concertation.

Lors de la clôture de la réunion, il est rappelé que la concertation sur le Plan Local de Mobilité (PLM) se poursuit. Les participants sont invités à continuer à contribuer jusqu'au 8 avril prochain via le registre en ligne. Une autre opportunité de s'exprimer se présentera le 20 mars prochain lors d'une réunion en ligne de 19h à 20h30, qui sera accessible par visioconférence. Les informations nécessaires seront communiquées via le registre.