



PLAN LOCAL DES MOBILITES DE LA VILLE DE PARIS

**Participation du public par voie électronique
du 10 mars au 8 avril 2025**

**Annexe E :
Réponses aux contributions
des associations**

Sommaire

Droit au Sommeil Paris Centre	p3
Femmes en Mouvement.....	p6
Paris en Selle.....	p8
Collectif Riverains du 11.....	p10
Ligue contre la violence routière - Association départementale de Paris	p12
Droit au trottoir.....	p14
Les Shifteurs.....	p16
Respire.....	p18
Mieux se déplacer à bicyclette.....	p19
Association des habitants et riverains du quartier Jean Moulin – Paris 14 (QJM14)	p21

Droit au Sommeil Paris Centre

Mesdames, Messieurs, membres de l'association,

Nous vous remercions pour votre contribution dans le cadre de la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) relative au Plan Local de Mobilité (PLM) de la Ville de Paris.

Votre contribution soulève certaines problématiques qui, si elles dépassent en partie des enjeux du PLM, constituent des questions de mobilité et de qualité du cadre de vie, de partage de l'espace public et de cohabitation des usages dont la Ville a bien conscience et sur laquelle elle se mobilise : l'occupation de l'espace public par les terrasses, l'accessibilité et la qualité de la marche, les nuisances sonores, ainsi que l'application du Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie (PAVE). Ces préoccupations sont partagées par d'autres contributions, notamment autour des objectifs n°2 (*accessibilité piétonne*), n°3 (*régulation des usages*) n°5 (*politiques d'apaisement*) et n°14 (*santé publique*) du PLM, comme le souligne le bilan de la consultation et qui apporte des éléments de réponse sur ces sujets.

Le cœur de votre contribution porte sur la question des terrasses et l'occupation de l'espace public qu'elles représentent, qui induirait une baisse de l'accessibilité des trottoirs. En accord avec le PLM, vous partagez le constat que la surface dédiée aux trottoirs a augmenté de 1,9 hectares de 2020 à 2022. Certaines évolutions des usages ont accompagné cette transformation de l'espace public parisien, évolutions dont font effectivement partie les extensions des terrasses. Le PLM et à travers lui, la Ville, entend bien prendre en compte ces évolutions pour favoriser la mixité des usages de l'espace public tout en garantissant la mobilité des usagers.

En intégrant le Plan Piéton, doté de 300M€ d'investissements, le PLM porte cet impératif de désencombrer les trottoirs afin de garantir le cheminement le plus libre possible, en priorité sur les trottoirs des rues où ils sont les plus étroits. Pour se faire, un grand audit visera à identifier les zones d'intervention urgentes des rues où ils mesurent moins d'1,4 mètres de large, comme dans le Centre de Paris. L'audit sera ensuite étendu aux rues où les trottoirs font 2m de large. L'objectif est de tendre vers une ville 100% accessible à l'horizon 2030. Le PLM propose d'y répondre par d'autres solutions, dont certaines sont déjà mises en œuvre :

- La sanctuarisation des trottoirs pour les piétons (objectif n°3)
- La création systématique de bandes de cheminement dégagées (objectif n°2)
- La mise en œuvre d'un « code de la rue » pour réguler les conflits d'usage (objectif n°3)

La Ville surveillera la mise en œuvre de cette politique d'apaisement des trottoirs en intégrant différents indicateurs de suivi qui permettront d'objectiver l'efficacité des audits mentionnés, par exemple la quantité d'élargissements aménagés lorsque c'est possible. Ces données alimenteront l'Observatoire de la marche, prévu dans la fiche-action de l'objectif n°2. Le PLM prend également acte de la transformation de certains usages temporaires en dispositifs pérennes, notamment les extensions de terrasses. Ces évolutions appellent cependant une régulation continue dont la Ville a conscience. Le PLM prévoit d'encadrer cette évolution à travers le « Code de la rue » (objectif 3) et les futurs dispositifs de concertation à l'échelle locale qui doivent aider à ajuster les usages de l'espace public au plus proche des besoins et garantir que la mixité des usages ne se fasse pas au détriment de la mobilité piétonne.

La Ville est pleinement consciente des tensions que peut générer l'occupation commerciale de l'espace public, en particulier lorsqu'elle empiète sur les cheminements piétons. Des abus ou débordements peuvent survenir, mais ils ne sauraient devenir la norme. C'est pourquoi le renforcement des contrôles, l'évolution du Règlement des Étalages et Terrasses (RET), et les

ajustements locaux portés par les mairies d'arrondissement constituent aujourd'hui des leviers concrets pour garantir l'équilibre entre animation urbaine, tranquillité résidentielle et accessibilité. Des contrôles réguliers sont effectués au titre de ce règlement, pouvant aboutir, lorsqu'une infraction est constatée, à la mise en conformité.

En vertu du PAVE et du Règlement Étalage et Terrasses (RET), la Ville fixe un cadre favorisant l'accessibilité de l'espace public, contrôle et sanctionne les contrevenants aux règles. Les implantations de terrasses, qu'elles soient pérennes ou estivales, sont par ailleurs systématiquement soumises à instruction en vue de s'assurer de leur conformité au RET, et sont également soumises à l'avis des mairies d'arrondissement concernées.

Enfin, le PLM acte ce besoin d'une meilleure coordination réglementaire et propose d'inclure des indicateurs concrets de suivi dans ses fiches-actions pour évaluer les effets sur l'accessibilité réelle.

Sur la question des nuisances sonores liées aux terrasses, nous entendons les inquiétudes que vous exprimez, notamment dans les quartiers les plus denses. Si le PLM concentre effectivement son diagnostic sur les nuisances issues du trafic routier, cette approche ne vise pas à exclure les autres sources de bruit mais à s'inscrire dans le périmètre défini par la loi d'orientation des mobilités. Cela dit, les nuisances sonores d'origine commerciale ou festive, dont celles liées aux terrasses, constituent un sujet de préoccupation pour la Ville en lien avec d'autres politiques transversales comme le Plan d'Amélioration de l'Environnement Sonore (2021–2026) ou le Conseil de la Nuit. Nous indiquons à ce titre que 6711 PV ont ainsi été dressés en 2021 à l'égard d'établissements en infraction sur la limite horaire de fermeture de leur établissement. Ces politiques partagent des objectifs communs avec le PLM, en particulier celui de la santé publique (objectif n°14) et appellent à une vigilance renforcée sur les effets cumulés. Vos propositions, notamment sur la limitation des horaires d'ouverture, contribuent à nourrir la réflexion en cours sur l'encadrement de ces usages, en particulier dans les quartiers denses. Ces échanges sont appelés à se poursuivre dans les mois à venir. Nous tenons toutefois à attirer votre attention sur l'engagement du PLM d'une réduction de 2 décibels liés au trafic routier sur toute la ville. Cet engagement se traduit par des outils de diagnostic du bruit localisés, le soutien aux zones calmes, des revêtements anti-bruit, la réduction des limites de vitesse et plus encore.

Nous vous remercions à nouveau pour votre implication. Le regard d'associations engagées et expertes comme la vôtre est une ressource essentielle pour ajuster nos dispositifs et garantir que les principes posés par le PLM trouvent, dans la durée, une traduction opérationnelle adaptée aux réalités de terrain.

Femmes en Mouvement

Mesdames, membres de l'association,

Nous vous remercions pour votre contribution dans le cadre de la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) relative au Plan Local de Mobilité (PLM) de la Ville de Paris.

Votre message salue l'inscription explicite de la question du genre dans le PLM et l'érige comme un objectif prioritaire. Nous partageons avec vous la conviction que la transition des mobilités ne pourra être pleinement inclusive que si elle prend en compte la diversité des expériences, des usages et des contraintes vécues par l'ensemble des usager·ère·s de l'espace public.

La reconnaissance du genre comme un axe structurant est porté dans le PLM à travers l'objectif n°1 : « intégrer la question du genre dans tous les aménagements de l'espace public », qui s'appuie sur des mesures concrètes telles que les marches exploratoires, l'intégration de critères genrés dans les projets urbains, le renforcement de la sécurité nocturne ou encore l'amélioration de l'accessibilité à tous les modes de mobilité, y compris le vélo. Vous avez raison de souligner que ces avancées représentent une étape importante et nous vous remercions pour ce soutien clair à leur mise en œuvre. Vous soulignez également, avec justesse, qu'une approche transversale permettrait d'éviter une forme de cloisonnement thématique qui pourrait limiter l'ambition de transformation portée par le PLM. C'est spécifiquement pour cette raison que nous avons souhaité formuler l'objectif lié à la question du genre comme un objectif à part entière : le but est d'en faire une thématique unique et transversale bénéficiant d'actions spécifiques tout en informant le reste du Plan. Il ne s'agit en aucun cas de cantonner cette volonté à quelques sujets spécifiques, mais bien de lui donner une dimension spéciale et des indicateurs de suivi dédiés plutôt que plutôt que de diluer cette ambition dans l'ensemble du PLM sans en garantir la visibilité et le suivi.

Nous entendons particulièrement vos propositions concernant :

- La désagrégation systématique des données par genre dès la phase de diagnostic afin de mieux identifier les inégalités de situation et de pratique, qu'elles concernent le temps de déplacement, le sentiment de sécurité ou la charge des trajets accompagnés ;
- L'intégration explicite de la dimension de genre dans les chapitres relatifs aux mobilités collectives et partagées, comme les transports ferrés lourds (métro, RER), les T3P, mais aussi les mobilités douces.

Ces propositions sont d'autant plus pertinentes qu'elles contribueront à renforcer l'opérationnalité des engagements affichés. La Ville est attachée à ce que la mise en œuvre du PLM s'appuie sur des données robustes, évolutives et représentatives de la diversité des publics. L'élaboration des outils de suivi associés au plan, et notamment l'observatoire des mobilités actives, intégrera ces dimensions dans les étapes à venir.

Enfin, nous tenons à saluer votre engagement constant sur ces enjeux. Les réflexions que vous portez et relayez depuis plusieurs années, notamment autour des marches exploratoires et de la fabrique d'un espace public plus inclusif, ont largement nourri les orientations du PLM. Votre contribution est précieuse pour que la ville de demain soit pensée par toutes et pour toutes.

Nous vous remercions à nouveau pour votre participation et restons attentifs à la poursuite de ce dialogue important.

Paris en Selle

Mesdames, Messieurs, membres de l'association,

Nous vous remercions sincèrement pour votre contribution à la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) relative au Plan Local de Mobilité (PLM) de la Ville de Paris, pour vos propositions très précises sur des aspects spécifiques des fiches-actions ainsi que pour votre engagement constant en faveur du développement du vélo comme mode de déplacement du quotidien.

Votre contribution souligne l'évolution significative des politiques cyclables de la Ville, tout en appelant à une ambition renforcée pour faire de Paris une ville 100 % cyclable, sûre, fluide et accessible à toutes et à tous. Cette ambition est partagée : le PLM acte cette transformation structurelle de la mobilité parisienne et consacre au vélo une fiche-action dédiée (objectif n°7), tout en l'intégrant dans des dimensions transversales telles que la santé, la sécurité, l'égalité de genre, le tourisme ou encore l'innovation. Le Plan Vélo 2021-2026 continue de contribuer à cette ambition.

Vous attirez l'attention sur plusieurs sujets d'amélioration, dont nous avons pris bonne note. En matière de sécurité, vous soulignez l'importance d'une doctrine de contrôle adaptée aux enjeux des mobilités actives, en particulier pour ne pas créer une « politique du chiffre » qui pénaliserait les cyclistes tout en minorant les comportements les plus dangereux. Cette préoccupation est légitime : le PLM vise bien, à travers l'objectif n°4 (« Vision Zéro »), à cibler les comportements à risque pour protéger prioritairement les usagers les plus vulnérables. Vos propositions concernant l'évolution des indicateurs et la formation continue des agents municipaux seront transmises aux services compétents. L'objectif n°3 comporte également des mesures liées à la sécurité, notamment à l'aménagement des carrefours, dans la perspective de renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Sur la continuité cyclable, nous partageons votre diagnostic : combler les ruptures d'itinéraires est essentiel pour garantir la sécurité et encourager la pratique du vélo, notamment pour les publics les plus vulnérables ou hésitants. L'objectif n°7 entend répondre à cet enjeu et les indicateurs que vous proposez pourront effectivement être ajoutés à nos mesures de contrôle d'effectivité. Pour les portes, le PLM prévoit de renforcer les dispositifs de repérage et de traitement des points noirs via des outils de connaissance renouvelés et une coordination accrue avec les territoires limitrophes, la Région et la MGP (objectif n°15). Il est important de noter que le Plan Vélo, en lien avec le PLM, vise la réalisation de 180 km de pistes cyclables sécurisés, intégrant le RER Vélo de la Région Île-de-France et le Vétropolitain de la Métropole du Grand Paris, ce qui permettra de constituer un maillage de grande ampleur qu'il conviendra de poursuivre et de densifier. Cette densification s'accompagne d'ailleurs du renforcement des double-sens cyclables : le Plan Vélo devrait ainsi créer environ 390 km de double-sens cyclables à son terme.

Concernant l'usage des données, vous proposez des indicateurs pertinents, notamment autour des panneaux M12, de la sécurisation des carrefours ou de l'accessibilité des données aux acteurs locaux. Le PLM encourage le déploiement de capteurs et de systèmes d'analyse partagée des flux cyclables (objectif n°17), et vos suggestions contribueront à enrichir les modalités concrètes de mise en œuvre.

Sur les plans de circulation, nous entendons votre appel à généraliser les démarches d'apaisement au-delà du centre de Paris. Le PLM prévoit bien une extension progressive des zones apaisées accessibles aux cyclistes (objectif n°5) et, de ce fait, une évolution des plans de

circulation locaux. Un suivi plus fin des évolutions à l'échelle des arrondissements est envisagé et l'addition d'indicateurs spécifiques aux mobilités actives pourrait y être adjoint.

Enfin, s'agissant du cyclotourisme et du service Vélib', vos remarques sur la visibilité des itinéraires cyclables, le rôle des commerçants partenaires ou encore la qualité de la flotte rejoignent les réflexions en cours sur l'amélioration du service et l'attractivité touristique de Paris à vélo. Le PLM intègre ces enjeux via les objectifs n°11 (mobilités partagées) et n°12 (mobilité touristique durable). Nous entendons votre remarque sur la part Vélib' et réfléchissons éventuellement à une amélioration de cet indicateur. L'objectif n°7, en soutenant le développement d'un écosystème vélo complet, inclut également des actions favorables au cyclotourisme et à l'essor des services de mobilité partagée, dont Vélib' est un pilier central.

Votre expertise et vos propositions détaillées constituent une ressource précieuse pour les services de la Ville. Nous tenons à saluer votre constance dans le dialogue constructif que vous entretenez avec les institutions, ainsi que vos contributions concrètes à l'évolution du réseau cyclable et des pratiques urbaines.

Nous vous remercions à nouveau pour votre implication et restons attentifs à la poursuite de cette collaboration essentielle pour une mobilité plus active, plus sûre et plus inclusive.

Collectif Riverains du 11

Monsieur,

Nous vous remercions pour votre contribution à la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) relative au Plan Local de Mobilité (PLM) de la Ville de Paris.

Nous prenons acte de votre message et tenons à vous exprimer notre regret concernant la défiance que vous inspirent les dispositifs de concertation mis en place par la Ville.

Conscients que la confiance des citoyens et des collectifs ne se décrète pas mais se construit dans la durée, nous souhaitons toutefois rappeler que la Ville de Paris est pleinement engagée depuis de nombreuses années dans une dynamique de renforcement de la participation citoyenne, notamment dans le champ des mobilités.

Parmi ces initiatives, le Conseil de la Nuit que vous avez cité, a été créé en 2014, réunit élus, institutions, associations de riverains, professionnels de la nuit et usagers. Il a permis de co-construire une politique nocturne aussi concertée et équilibrée que possible. Bien que nous ayant conscience qu'il est difficile de trouver des compromis acceptables pour toutes les parties, cette instance poursuivra son travail.

Le PLM lui-même a été conçu dans un cadre de consultation large, qui a combiné plusieurs phases : d'abord auprès des institutions et des acteurs de la mobilité (à l'été 2023), puis à travers cette PPVE ouverte à toutes et tous au printemps 2025 et assortie de deux réunions publiques. Ses 200 contributions sont lues et analysées pour que l'intégralité des avis soient pris en compte et informent une évolution concertée du PLM et, plus largement, des politiques de mobilité.

Au-delà du PLM, plusieurs politiques structurantes ont été co-construites avec les acteurs associatifs et les habitants : les Plans Vélo et Piéton, le Code de la Rue, la stratégie logistique, la réforme du stationnement ou encore les réflexions sur l'évolution des usages du périphérique ont tous donné lieu à des démarches participatives dédiées. Cette volonté d'écoute se traduit également dans les outils mobilisés : développement de dispositifs comme les ateliers de concertation, usage de maquettes 3D pour permettre aux personnes malvoyantes de participer à la conception des aménagements, appels à projets participatifs, mais aussi intégration de la participation dans les objectifs mêmes du PLM, via l'objectif n°16 : « associer les habitants, les entreprises et les visiteurs à la transition des mobilités ».

Nous comprenons que ces dispositifs ne répondent pas toujours pleinement aux attentes de tous les participants. Pour autant, nous souhaitons réaffirmer que la Ville reste mobilisée pour faire évoluer ses pratiques, s'améliorer dans la prise en compte des avis du public et garantir, autant que possible, une gouvernance des mobilités plus partagée, plus transparente et plus ouverte.

Nous vous remercions à nouveau pour votre message et restons à votre disposition pour tout échange futur.

Ligue contre la violence routière - Association départementale de Paris

Mesdames, Messieurs, membres de l'association

Nous vous remercions pour votre contribution à la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) relative au Plan Local de Mobilité (PLM) de la Ville de Paris. Vous avez souhaité attirer notre attention sur les fiches-actions relatives à la sécurité routière, l'objectif n°3 « Code de la rue » et l'objectif n°4 « Vision zéro », en partageant des remarques structurées qui enrichissent la réflexion portée par le PLM. Nous vous remercions pour votre mobilisation.

Votre contribution souligne que la sécurité routière ne peut être considérée comme une simple variable d'ajustement, mais doit être perçue comme un objectif structurant à part entière. Le PLM partage cette ambition : l'objectif n°4 est explicitement intitulé « Tendre vers la vision zéro en matière de sécurité routière » et fixe l'horizon 2050 comme une perspective de référence. Cette orientation s'inscrit en cohérence avec l'engagement national et européen de réduire de 50 % les tués et blessés graves d'ici 2030. Si le PLM ne décline pas d'objectifs annuels chiffrés, les indicateurs proposés doivent permettre de suivre les dynamiques observées et d'enrichir progressivement les outils de pilotage.

Concernant le suivi des statistiques d'accidents, vous avez raison de souligner que leur fiabilité, leur transparence et leur capacité à faire émerger des causes structurelles sont essentielles. Le PLM prévoit, dans le cadre de l'objectif n°17, une amélioration de la connaissance fine des mobilités, incluant les données d'accidentologie et l'analyse des points noirs. Une démarche a déjà initiée début 2025 avec les usagers vulnérables réunissant la Ville, la Préfecture de Police et les associations d'usagers cyclistes. L'amélioration continue du socle statistique alimentera l'évaluation du Plan et pourra nourrir l'ensemble des politiques de sécurité.

Vous évoquez la question essentielle de l'accompagnement des victimes, qui relève plus directement des politiques de santé publique et de l'organisation des secours. Si ce sujet dépasse le périmètre opérationnel du PLM, votre remarque sur la nécessité d'un suivi spécifique dans la durée est entendue et partagée. La Ville de Paris, en lien avec les services hospitaliers, associatifs et les autorités sanitaires, reste attentive à ce que les réponses apportées soient adaptées à la gravité des situations vécues.

Votre contribution évoque ensuite les équipements de protection pour les mobilités douces. Le PLM intègre une réflexion sur la visibilité et la sécurité des cyclistes, et accueille avec intérêt le projet de « ceintures de visibilité » porté par votre association. Ce type d'innovation trouve toute sa place dans le cadre des objectifs n°3 et 4 et leur volet respectif sur la sensibilisation. Vous soulevez également la question du port du casque, qui, en l'état actuel du droit, reste non obligatoire pour les adultes. Ce débat législatif dépasse le cadre du PLM, mais nous partageons votre souci de favoriser les comportements responsables et protecteurs.

S'agissant de l'application du « Code de la rue », le PLM reconnaît le besoin d'une pédagogie renforcée et d'un contrôle plus visible et plus équitable. L'objectif n°3 prévoit multiplication des actions de sensibilisation, mais aussi des moyens accordés à la police municipale pour faire respecter les règles de circulation, notamment à l'égard des comportements à risque ou inciviques.

Votre contribution évoque les questions d'innovation, qui sont importantes pour la Ville. Comme évoqué, l'objectif n°17 du PLM prévoit de tester des revêtements alternatifs, des dispositifs de

signalisation plus visibles ou dynamiques, et des outils numériques facilitant l'analyse de l'espace public. L'exploration de solutions fondées sur l'intelligence artificielle, notamment pour la régulation du trafic ou l'identification automatisée de comportements dangereux, figure dans les axes de prospective qui seront consolidés en lien avec les acteurs de l'innovation.

Enfin, votre remarque sur les jeunes et l'usage du téléphone ou des écouteurs en déplacement est importante. Des campagnes de prévention ciblées sont régulièrement menées, en particulier dans le cadre scolaire ou universitaire. Ce travail devra se poursuivre en lien avec les associations de prévention routière.

Nous vous remercions à nouveau pour votre engagement et pour vos propositions constructives. Elles constituent un apport utile à l'amélioration des politiques publiques en matière de sécurité routière, domaine essentiel dans lequel la Ville de Paris entend être toujours plus exemplaire.

Droit au trottoir

Mesdames, Messieurs, membres de l'association

Nous vous remercions pour votre contribution à la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) relative au Plan Local de Mobilité (PLM) de la Ville de Paris. Votre message met en lumière un certain nombre de situations jugées inconfortables voire dangereuses pour les piétons, de conflits d'usage et d'obstacles à la mobilité rencontrés au quotidien par les usagers de l'espace public. Il exprime à la fois des constats très concrets et des propositions opérationnelles que nous saluons et qui rejoignent les préoccupations exprimées par de nombreux participants à la consultation.

Vous soulignez que certains déséquilibres ou zones problématiques n'ont pas été pleinement identifiés dans le diagnostic du PLM. Le travail de diagnostic a permis de dégager de grandes orientations qui devront encore être concrétisées à l'échelle locale, afin d'offrir une réponse fine aux problématiques de mobilité piétonnes. Le PLM propose d'y répondre notamment par un renforcement des outils d'observation et de suivi.

Votre contribution rappelle à juste titre que la marche est le premier mode de déplacement à Paris. Le PLM en fait une priorité structurante à travers le Plan Piéton (doté de 300 millions d'euros), intégré dans le PLM dans son objectif n°2, qui vise une ville 100 % accessible et à horizon 2030. Plusieurs de vos propositions trouvent déjà une traduction dans les orientations du plan :

- Le désencombrement et la sanctuarisation des trottoirs pour les piétons ;
- La création de bandes de cheminement dégagées ;
- La matérialisation de trajectoires continues, en évitant les obstacles et les ruptures de continuité ;
- L'intégration de standards d'aménagement (largeurs minimales, prise en compte des flux) ;
- L'attention aux publics vulnérables, avec des dispositifs de signalétique inclusifs ou d'aide au cheminement.

Concernant la présence de terrasses, le PLM rappelle la nécessité d'un équilibre dans l'usage de l'espace public, encadré par le Règlement des Étalages et Terrasses (RET), dont le respect fait l'objet de contrôles spécifiques. Le PLM, dans son objectif n°3, prévoit également la mise en œuvre du « code de la rue » (adopté en juillet 2023 par le Conseil de Paris) pour clarifier les règles d'usage et renforcer leur application afin d'assurer la sécurité des trottoirs et des piétons vis-à-vis des autres usagers.

Votre contribution insiste sur la nécessité de garantir l'accès des professionnels et des transports en commun. Le PLM prend en compte ces enjeux dans son objectif n°13 consacré à la logistique et aux déplacements professionnels. Il prévoit :

- La préservation et le renforcement des aires de livraison avec 1000 places supplémentaires ;
- Le développement d'espaces spécifiques pour les véhicules professionnels ;
- L'expérimentation de solutions de stationnement réservé avec tarification spéciale à certains ayants droit, éventuellement les professionnels nécessitant un accès régulier en centre-ville.

L'objectif n°5, en développant un plan de circulation apaisée, doit également permettre des déplacements simplifiés pour les usagers, les transports en commun et les professionnels sur leurs lieux de destination via des voies rendues à la desserte locale.

Les questions de canalisation des flux cyclistes et de lisibilité des parcours que vous évoquez sont bien identifiées. Le Plan Vélo 2021-2026, intégré dans le PLM, prévoit un réseau de 180 km de pistes cyclables sécurisées et la généralisation des doubles sens cyclables pour un maillage continu. Le PLM intègre également des actions sur la signalétique, les sas vélo, la réduction des conflits d'usage et la séparation des flux, en particulier dans les zones denses.

En ce qui concerne le transport aérien, ce dernier ne relève pas de la compétence de la Ville de Paris. Pour autant, la Ville continue d'intervenir lorsqu'elle l'estime nécessaire afin que la mobilité aérienne reste compatible avec les enjeux de santé publique, comme elle l'a fait par exemple au sujet de l'héliport Paris Issy-les-Moulineaux, ainsi que par l'interdiction des "taxis volants" et autres drones.

Nous vous remercions à nouveau pour votre contribution, qui constitue un apport précieux pour affiner la mise en œuvre du PLM et renforcer la qualité des mobilités à Paris.

Les Shifteurs

Mesdames, Messieurs, membres de l'association

Nous vous remercions pour votre contribution dans le cadre de la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) relative au Plan Local de Mobilité (PLM) de la Ville de Paris. Votre message salue les efforts engagés en matière de décarbonation et interroge plusieurs aspects techniques et stratégiques du plan. Nous vous remercions pour cette lecture à la fois experte, structurée et constructive, qui éclaire utilement les enjeux de mise en œuvre.

Vous soulignez un certain nombre d'actions de la Ville réalisées depuis 2015, qu'il s'agisse de la baisse des déplacements motorisés, de l'essor du vélo, ou encore de la pacification de l'espace public autour des établissements scolaires. Ces transformations sont autant d'acquis que le PLM entend poursuivre et amplifier, avec un objectif de baisse de 50 % (par rapport à 2015) des émissions de gaz à effet de serre liées aux mobilités à horizon 2030.

Vous notez que certaines fiches-actions rappellent des mesures existantes ou échues en 2026 et estimez que plusieurs objectifs manquent de visibilité en termes de calendrier et de budget pour la période 2026–2030. Le PLM est conçu comme un document-cadre stratégique, complémentaire aux plans opérationnels sectoriels (Plans Vélo, Piéton, Logistique...), avec l'ambition de fédérer ces actions sous une gouvernance unifiée et évolutive. Il fixe une méthode de suivi par objectifs assortis d'indicateurs, permettant une évaluation continue des avancées. Il constitue à ce titre un cadre pour la poursuite des plans sectoriels à horizon 2030, qui devront être construits et votés en temps voulu (à noter que le Plan piéton court bien jusqu'en 2030). Les enveloppes budgétaires opérationnelles sont définies dans ces plans ou à travers les différentes politiques municipales, en dehors du PLM.

La nécessité d'un pilotage rigoureux, transparent et documenté est essentiel pour la Ville. Elle continuera donc de communiquer sur ses actions afin d'en donner la plus grande lisibilité possible tout au long de la mise en œuvre du PLM. À cette fin, le PLM prévoit pour chaque objectif une série d'indicateurs opérationnels dont le suivi permettra d'informer les Parisiens sur les avancées concrètes du plan. L'Observatoire des mobilités, prévu dans l'objectif n°17, contribuera également à alimenter cette nécessité d'évaluation continue.

L'importance de la régulation des SUV, y compris électriques, est bien prise en compte par la Ville. Le PLM s'inscrit lui-même dans une stratégie globale visant à réduire l'emprise des véhicules, en particulier les plus lourds et les plus polluants dans l'espace public. Si la votation sur la tarification spécifique du stationnement n'est pas reprise directement dans le PLM, elle constitue bien une politique municipale articulée aux objectifs de sobriété de celui-ci.

Vous appelez à une démarche de concertation plus poussée, à l'échelle locale, pour accompagner la transition et favoriser son acceptabilité. A cette fin, de nombreuses politiques sectorielles structurantes ont déjà été élaborées en dialogue avec le grand public et les parties prenantes de ces politiques, notamment les Plans Vélo, Piéton, la stratégie logistique, la réforme du stationnement ou encore les assises du tourisme durable, le code de la rue, la mise en œuvre de la Zone à Trafic Limité dans Paris Centre ou de la voie réservée au covoiturage sur le boulevard périphérique. La Ville continuera d'associer le plus possible le public et les acteurs pertinents à la conception de ses politiques de mobilité. Le PLM prévoit également des mesures de sensibilisation et communication pour certains de ses volets et la Ville reste mobilisée pour informer le public sur les grandes orientations de mobilité et leur application locale afin d'en garantir la connaissance et la compréhension, même lorsque ces dispositifs de communication ne font pas partie du Plan lui-même.

Vous mettez l'accent sur le défi posé par l'interdiction annoncée des véhicules à motorisation thermique à horizon 2030. L'objectif n°8 du PLM reprend cet engagement, qui s'inscrit dans la dynamique de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) portée par la Métropole du Grand Paris et pas uniquement par la Ville. Pour autant, la Ville est mobilisée pour faciliter cette transition et est bien consciente des enjeux sociaux et économiques qui en découlent. C'est pourquoi le PLM prévoit des aides pour les véhicules propres, en particulier pour les professionnels, ainsi qu'un guichet unique pour accompagner les usagers dans leur passage à des véhicules propres. Ces mesures incitatives permettront de faciliter l'accès à des financements variés outre ceux octroyés par la Ville elle-même. Le marché de l'occasion et sa structuration est également un sujet important, mais il dépasse le cadre strictement municipal. La Ville cherchera cependant à relayer cette problématique dans ses échanges avec l'État et la Région.

Nous vous remercions à nouveau pour votre contribution argumentée. Vos remarques renforcent notre exigence collective à faire du PLM un outil structurant, lisible et appropriable par toutes et tous.

Respire

Mesdames, Messieurs, membres de l'association

Nous vous remercions pour votre contribution à la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) relative au Plan Local de Mobilité (PLM) de la Ville de Paris.

Votre proposition d'expérimentation d'une Zone de Livraisons Apaisée (ZLA), reposant exclusivement sur des véhicules à « zéro émission moteur » et la cyclo-logistique ne peut pas mettre être mise en œuvre dans le cadre du PLM. La Ville de Paris n'est pas compétente sur la Zone à Faible émission dont la compétence est détenue par la Métropole du Grand Paris. Cependant l'ensemble de la politique de mobilité portée par le PLM vise à apaiser la circulation, soutenir la transition écologique des flux de marchandises vers des flux décarbonés et en particulier à soutenir la cyclologistique partout où elle est pertinente.

Nous vous remercions à nouveau pour votre implication

Mieux se déplacer à bicyclette

Mesdames, Messieurs, membres de l'association,

Nous vous remercions pour votre contribution transmise dans le cadre de la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) relative au Plan Local de Mobilité (PLM) de la Ville de Paris. Vous saluez les grands objectifs du PLM comme la décarbonation des transports, la sobriété, l'inclusivité et l'intégration de la question de la santé dans les politiques de mobilité. Vous soulignez de plus avec justesse le rôle central que peut jouer le développement du vélo pour répondre à ces enjeux. Nous vous remercions pour cette reconnaissance et tenons à réaffirmer que l'accompagnement du développement du vélo est un objectif central de la Ville, comme le montre l'objectif n°7 du PLM.

Le PLM s'inscrit en cohérence avec le Plan Vélo 2021–2026, qui a déjà permis un essor très important des mobilités cyclables à Paris. Le vélo est en effet mobilisé dans le PLM à la fois comme objectif à part entière (l'objectif n°7) et comme levier transversal dans de nombreux autres domaines : santé, égalité de genre, cyclologistique ou encore tourisme durable et innovation.

Vous exprimez néanmoins des réserves sur la structure du PLM en fiches-actions, qui ne rendrait pas suffisamment lisible la hiérarchie des priorités. Le PLM a été pensé comme un « plan des plans », visant à rassembler les actions sectorielles existantes dans un cadre stratégique unifié à horizon 2030. Le comité de suivi prévu dans le Plan, tout comme les outils de pilotage par indicateurs, devront justement permettre d'affiner la priorisation et d'en objectiver la progression, au fil de la mise en œuvre.

Vous mentionnez plusieurs leviers concrets à activer pour accompagner le report modal vers le vélo : le stationnement sécurisé au domicile, près des grands équipements et au travail, la mise à disposition de vélos pour les visiteurs et touristes, la modernisation des infrastructures ou encore le déploiement du programme Savoir Rouler à Vélo. Le PLM intègre bien ces dimensions dans les fiches-actions des objectifs 7 et 12, et leur mise en œuvre bénéficiera d'un travail de coordination renforcée avec les acteurs concernés, en particulier lors de grands projets d'aménagement. À ce titre, nous prenons bonne note de votre vigilance sur les projets des gares de Lyon, de Bercy et du Parc des Expositions et nous transmettrons ces observations aux services en charge de ces projets.

Votre remarque sur la gestion des chantiers est également partagée par d'autres participants à la consultation. Le PLM prévoit des mesures spécifiques pour améliorer la lisibilité et la sécurisation des cheminements cyclables et piétons pendant les travaux, dans le cadre de la régulation de l'espace public (objectifs n°3 et n°5). Le confort des usagers pendant les périodes de travaux est un enjeu opérationnel complexe dont la Ville a conscience et auquel elle reste particulièrement attentive.

Enfin, vous appelez à un renforcement des indicateurs, en particulier sur la pollution de l'air et le bruit. Les indicateurs utilisés pour suivre le PLM, qui pourraient être renforcés le cas échéant, offrent une vision claire de ces deux enjeux et sont utilisées par les organisations référentes sur ces sujets : Lden pour le bruit et ATMO pour les pollutions atmosphériques. Ils alimenteront à la fois le comité de suivi du PLM et l'Observatoire des mobilités actives prévu dans l'objectif n°17. Nous tenons également à indiquer que l'objectif en matière de bruit reste une réduction de deux décibels au global sur toute la commune.

La Ville sera attentive à poursuivre le dialogue avec les associations et nous saluons d'ores et déjà votre volonté d'y prendre part activement.

Nous vous remercions à nouveau pour votre engagement et pour votre contribution constructive à la transformation des mobilités parisiennes.

Association des habitants et riverains du quartier Jean Moulin – Paris 14 (QJM14)

Mesdames, Messieurs, membres de l'association,

Nous vous remercions pour votre contribution transmise dans le cadre de la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) relative au Plan Local de Mobilité (PLM) de la Ville de Paris, ainsi que pour le travail approfondi de documentation et d'analyse que vous avez mené. Votre étude, annexée à la contribution, témoigne de votre mobilisation sur les enjeux de qualité de vie, de pollution et de santé publique dans votre quartier et nous tenons à saluer la précision des éléments portés à notre connaissance.

Le PLM se veut un document stratégique et global, dont la vocation est de structurer l'ensemble des politiques de mobilité à l'échelle parisienne à horizon 2030. Il ne traite donc pas directement des aménagements sectoriels ou des projets de voirie localisés, qui relèvent d'autres dispositifs portés par les services de la Mairie. Pour autant, les préoccupations que vous exprimez rejoignent plusieurs objectifs structurants du PLM, en particulier :

- L'objectif n°4, qui vise à tendre vers la Vision Zéro en matière de sécurité routière et à améliorer la sécurité des déplacements dans tous les quartiers ;
- L'objectif n°5, qui prévoit le développement d'un plan de circulation apaisé à l'échelle de la ville, en lien avec les projets portés localement ;
- L'objectif n°14, qui s'attache à préserver la santé des habitants et des visiteurs, notamment en réduisant les expositions aux polluants atmosphériques et aux nuisances sonores, qui intègre également la systématisation des études d'impact sanitaire en amont des projets d'aménagement ;
- Et dans une moindre mesure l'objectif n°3, qui vise à faire respecter un « code de la rue » partagé, avec un meilleur contrôle des incivilités et une meilleure cohabitation entre usagers.

Le PLM prévoit également la réduction des nuisances sonores de 2 décibels à l'échelle parisienne, la limitation de la circulation des véhicules les plus polluants et l'amélioration de la logistique urbaine via des plateformes mieux situées et plus adaptées, en cohérence avec les enjeux soulevés dans votre contribution.

Les différentes propositions que vous formulez, notamment la requalification de l'avenue Jean Moulin, la remise en double-sens de l'Avenue du Général Leclerc, les mesures de régulation de trafic évoquées ou encore l'implantation de radars sur ce site spécifique ne relèvent cependant pas du périmètre du PLM dans la mesure où celui-ci développe une politique générale de la mobilité à Paris et n'a pas vocation à répondre directement aux enjeux localisés mentionnés ici. Elles seront cependant transmises aux services compétents de la Ville, en particulier dans le cadre de la mise en œuvre locale des projets de circulation. Le lien entre projets locaux et orientations du PLM sera un enjeu de cohérence important, suivi par les comités techniques et les instances de suivi.

Nous vous remercions à nouveau pour votre contribution documentée et pour votre vigilance sur la prise en compte des impacts locaux des politiques de mobilité. Vos observations alimenteront la réflexion des services dans le cadre de la mise en œuvre du plan.