# PLAN LOCAL DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE PARIS

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

# SYNTHÈSE DES APPORTS DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

# Introduction

La **Participation du Public par Voie Électronique (PPVE)** et les avis des **Personnes Publiques Associées (PPA)** ont permis à la Ville de Paris de renforcer son projet de Plan local de mobilité (PLM). **Toutes les contributions émises ont été soigneusement lues et analysées** pendant la procédure. Ce document **résume les apports que la Ville en a retenu** avant de soumettre le projet au vote du Conseil de Paris.

# Ajout de 5 annexes au projet de PLM

Pour répondre de façon globale aux recommandations des PPA, notamment d'Ile-de France Mobilité, la DRIEAT, Haropa Part et la RATP, et des participants à la PPVE, la Ville a choisi d'ajouter 5 annexes au Plan local de mobilité.

## 1. Un volet Cartographique

Différents avis formulés pendant la procédure ont porté le souhait d'un **diagnostic plus approfondi et d'une meilleure illustration des données**. Pour prendre en compte ces remarques, un **volet cartographique a été ajouté au PLM.** Des **cartes** et des **infographies thématiques** présentent désormais des **éléments de contexte illustrés** sur de nombreux sujets, par exemple la densité des terrasses estivales et temporaires ou le nombre de cyclistes, la localisation des rues aux écoles ou les arrêts de bus et tramway mis en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

## 2. Un volet Financement

Le financement des politiques portées par le Plan local de mobilité a suscité des questionnements, certains contributeurs se demandant comment la Ville pourrait financer le PLM ou à quelle hauteur seraient financés certains de ses aspects.

Un volet financement, désormais annexé au Plan, vient ainsi compléter les fiches-actions. Ce document précise la capacité de la Ville à mettre en œuvre concrètement ses engagements, malgré un contexte financier exigeant, et présente également un ensemble d'investissements dans les secteurs relatifs au PLM.

## 3. Un volet Aménagements

De nombreuses contributions ont exprimé des attentes fortes concernant **les aménagements piétons et cyclables.** Parmi les plus fréquentes figurait la sécurisation des traversées, la lisibilité des cheminements et les continuités des itinéraires pour ces deux catégories d'usagers.

Une nouvelle annexe, ajoutée au Plan local de mobilité, vient prendre en compte ces attentes **en présentant les solutions d'aménagement** qui seront déployées, la **méthodologie mise en œuvre** (notamment les référentiels techniques), les mesures envisagées vis-à-vis des **points noirs existants** et, plus globalement, la

façon de **mettre en œuvre l'ambition d'un Paris 100% marchable et cyclable pour toutes et tous**.

Le document décrit la **stratégie de continuité piétonne,** en lien avec les objectifs 2 et 3 du PLM et le plan **« Paris, priorité piétons » 2023-2030.** Parmi les aménagements à retenir :

- La **sécurisation accrue des traversées**, avec des îlots refuge en traversée de rue, des cycles de feux adaptés et le dégagement de la visibilité ;
- Des **améliorations de l'accessibilité au niveau des pôles de transport ;**
- Des créations de **liaisons piétonnes intercommunales.**

Ces actions traduisent la volonté de faire de la marche un **mode de déplacement plus agréable, plus sûr et plus inclusif,** prenant en compte les attentes du public sur ce sujet.

Concernant les aménagements cyclables et l'objectif 7, le document présente la façon d'aménager un **réseau cyclable cohérent et continu, mais également hiérarchisé** avec une échelle vélopolitaine, un réseau secondaire inter-arrondissement et un réseau local **pour une ville 100% cyclable.**

Les principes de réalisation seront **conformes aux normes portées par le CEREMA et le CROW,** son équivalent hollandais, qui garantissent cohérence, sécurité, confort et continuité. Le document présente également les **solutions techniques qui seront apportées** au traitement des points noirs (carrefours, portes), à l'intégration avec les autres modes, à la signalétique dédiée ou encore à la sécurisation au niveau des arrêts de bus.

Cette annexe vient donc **concrétiser l'ambition du PLM** en matière de mobilités actives et témoigne de l'intégration du **retour des usagers** dans la planification des futurs aménagements.

## 4. Un volet Accessibilité

La PPVE a permis de faire remonter de nombreuses préoccupations relatives à l'**accessibilité de l'espace public**, notamment :

- des **trottoirs trop étroits ou encombrés**,
- des **difficultés d'accès aux arrêts de bus ou de métro,**
- des **aménagements inadaptés aux personnes âgées, en fauteuil ou malvoyantes.**

L'annexe « Accessibilité », ajoutée au PLM, vient répondre à ces alertes en précisant la **stratégie de la Ville de Paris pour rendre les mobilités plus inclusives,** en particulier pour les **personnes âgées, en situation de handicap ou à mobilité réduite (PMR).** Trois volets structurent cette réponse, chacun assorti d'objectifs clairs et d'actions concrètes.

Sur l'accessibilité des transports collectifs (objectif 9) la Ville s'engage à :

- atteindre **100 % d'accessibilité pour les lignes de bus** (matériel roulant et arrêts),
- poursuivre les efforts sur le **tramway et le RER,**
- accompagner Île-de-France Mobilités dans le programme **« Métro pour tous »,**

- renforcer l'**accessibilité sociale** avec les **Pass Paris Senior et Access'** gratuits (150 000 bénéficiaires en 2023).

Plusieurs mesures concrètes sont prévues pour l'adaptation des mobilités individuelles, notamment :

- la création de **1 000 nouvelles places PMR** (5 664 aujourd'hui),
- **la gratuité du stationnement** pour les titulaires de cartes CMI-S ou CES,
- l'installation de **43 bornes de recharge PMR,**
- **l'aide à l'achat de vélos adaptés** (jusqu'à 1 500 €),
- **la poursuite du service PAM,** transport à la demande pour les PMR.

L'accessibilité de l'espace public était l'un des points les plus évoqués de la consultation. L'annexe détaille :

- la généralisation des **quartiers « hyper-accessibles »** (1 par arrondissement, +10 nouveaux en 2025),
- la mise en œuvre d'un objectif de **ville 100 % accessible à pied** avec :
    - **l'élargissement et le désencombrement des trottoirs,**
    - **l'amélioration des traversées piétonnes** (visibilité, feux sonores, îlots refuge),
    - **le renforcement de l'entretien** du **mobilier urbain,**
    - **l'extension des zones piétonnes et aires de rencontre.**

Ce volet vient **consolider l'ambition du PLM** sur l'accessibilité et montre que les **remarques du public ont été prises en compte et traduites en engagements concrets.** Il incarne une volonté forte : faire de Paris une ville où **chacun peut se déplacer dignement, librement et en sécurité,** quelles que soient ses capacités.

### 5. Un volet Indicateurs

Des attentes ont également été formulées concernant les **indicateurs de suivi des mesures,** que des participants souhaitaient plus nombreux, plus clairs et plus opérationnels.

Pour prendre en compte ces remarques et rendre le suivi plus clair et plus opérationnel, un **volet « indicateurs »** a été ajouté au PLM. Il propose, **sous forme d'un tableau**, une **liste d'indicateurs** assignés à l'intégralité des 18 objectifs du Plan (excepté le 15ème objectif, axé sur la coordination et pour lequel de tels indicateurs ne seraient pas pertinents).

Ce « tableau du bord » du PLM permettra **un suivi clair et objectif sur le long terme.**

## Plusieurs propositions d'acteurs retenues

De nombreuses suggestions et propositions ont également été formulées lors de la PPVE. Chacune d'entre elles a également été examinée soigneusement. Si toutes ne sont pas immédiatement intégrées au Plan, elles pourront servir à inspirer et alimenter le Plan local de mobilité tout au long de sa durée de vie.

Trois propositions d'acteurs ont par ailleurs été retenues et intégrées dans le Plan :

1. Une proposition **d'Haropa Port**, organisation portuaire la plus importante de France en matière de tonnage, gestionnaire notamment des ports Parisiens. Cette proposition liée à la marche et l'accessibilité est traduite dans l'objectif n°2 du Plan de la façon suivante : « La Ville de Paris souhaite développer une réflexion globale de l'accessibilité sur les ports prenant en compte le caractère patrimonial des sites inscrits, classés et protégés par le classement UNESCO, ainsi que les contraintes d'exploitation portuaires ».

2. Une proposition de la **RATP**, la Régie autonome des transports parisiens, qui assure l'exploitation d'une partie des transports en commun Parisiens. Cette proposition liée à la sécurité routière est traduite dans l'objectif n°4 du Plan de la façon suivante : « La Ville de Paris souhaite accentuer les actions de prévention et ateliers de mobilité dans les écoles et en milieu périscolaire et développer les ateliers (partage de la route, angles morts…) en partenariat avec les associations. »
3. Une proposition de **Paris en Selle**, association membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette dont l'objectif est de promouvoir l'usage du vélo sur le territoire de la Métropole du Grand Paris. Cette proposition, également lié à l'objectif 4 du Plan, est traduite de la façon suivante : « la Ville de Paris assure la formation continue de ses agents aux enjeux des mobilités actives et de l'application du Code la Route et du Code de la Rue ».