



PLAN LOCAL DES MOBILITES DE LA VILLE DE PARIS

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

BILAN DE LA CONSULTATION

Sommaire

| | |
|---|------------|
| 01. Le projet | p3 |
| 02. Le dispositif de communication | p4 |
| 03. Les modalités de participation..... | p7 |
| 04. Le bilan quantitatif de la consultation | p9 |
| 05. L'analyse qualitative des contributions du public | p14 |
| 06. Les réponses et observations de la Ville de Paris suite aux contributions..... | p33 |
| 07. Annexes..... | p51 |

01. Le projet

Contexte et objectifs

En application de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 26 décembre 2019, la Ville de Paris doit élaborer un Plan local de mobilité. Ce document stratégique définit l'ensemble des politiques qu'elle compte mettre en place à l'horizon 2030 pour permettre à toutes et tous (habitants, artisans, commerçants, livreurs, touristes, etc.) de se déplacer efficacement tout en réduisant les impacts sur l'environnement.

L'objectif que s'est fixé la Ville de Paris à travers de Plan local de mobilité est de poursuivre et d'accélérer les transformations qu'elle a engagées depuis une vingtaine d'années pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air, faire baisser le trafic automobile polluant, inciter les Parisiennes et Parisiens à être actifs dans leurs déplacements, renforcer l'inclusion sociale des personnes en situation de fragilité économique ou de handicap.

Le projet de Plan local de mobilité se compose de 4 parties : « Diagnostic », « Synthèse », « Scénario prospectif 2030 », « Fiches-actions ». Il comporte 18 objectifs stratégiques regroupant 63 mesures.

Les 18 objectifs stratégiques sont les suivants :

- 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.*

Un projet soumis à une Participation du Public par Voie Électronique (PPVE)

Le projet de Plan local de mobilités a été élaboré après une phase de consultation des institutions, des acteurs de la mobilité et des territoires limitrophes (été 2023). Il a été voté au conseil de Paris en février 2024 puis, à l'automne 2024, soumis à l'Autorité Environnementale qui a rendu un avis auquel la Ville de Paris a répondu.

Préalablement à son adoption définitive, Madame la Maire de Paris a ouvert une procédure de Participation du public par voie électronique (PPVE) sur le projet du 10 mars au 8 avril 2025.

Le présent document constitue le bilan de cette consultation.

02. Le dispositif de communication

Le public a été informé sur le projet de Plan local des mobilités et la consultation par différents moyens.

Le dossier de participation

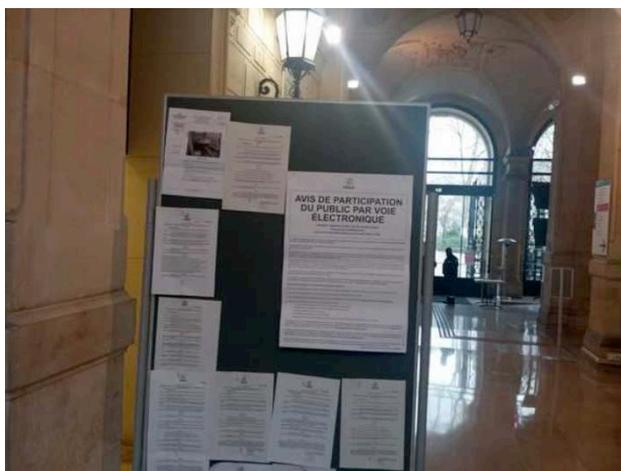
Le dossier de participation comportait le projet de Plan local de mobilité, sa synthèse et ses annexes, tous consultables et téléchargeables sur la page dédiée au projet du site internet de la Ville de Paris et sur la page d'accueil du registre numérique.

Les annexes comprenaient :

- Le rapport environnemental soumis à l’Autorité Environnementale
- L’avis de l’Autorité Environnementale
- Le mémoire en réponse de la Ville de Paris
- Des avis des personnes publiques associées et des collectivités territoriales intéressées par le projet

Affichage légal

Une affiche réglementaire au format A2 a été installée à l’extérieur (espace réservé à l’affichage légal) et si possible à l’intérieur de chacune des 17 mairies d’arrondissement et à la mairie centrale les 20 et 21 février 2025.



Annonces légales

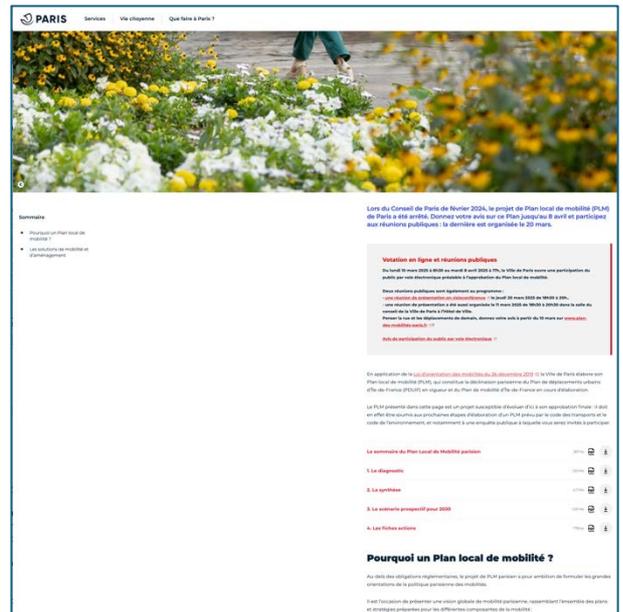
Une annonce légale a été publiée dans la rubrique dédiée des journaux *Libération* et *Le Parisien* le 20 février 2025.



Site internet de la Ville de Paris

Les informations sur le projet et sur la consultation ainsi que l'ensemble des documents constitutifs du Plan local des mobilités étaient disponibles sur le site de la Ville de Paris (paris.fr), à la page « Paris lance son plan local de mobilité ».

La page consacrée au projet comportait également un lien vers le registre numérique.



Affichage communicant

Une affiche communicante au format A3 a été installée à l'extérieur (espace réservé à l'affichage légal) de chacune des 17 mairies d'arrondissement et à la mairie centrale le 7 mars 2025.



Réseaux sociaux

A partir du 29 mars, la Ville de Paris a lancé une campagne de communication ciblée sur les réseaux sociaux. Cette campagne s'est traduite par la mise en ligne d'un carrousel et de visuels sur Instagram, Facebook et LinkedIn.



Vidéo de présentation du projet et de la consultation

Une vidéo a été réalisée pour présenter le projet et la consultation. Elle a été diffusée en ouverture des deux réunions publiques d'information et sur la page d'accueil du registre numérique.



03. Les modalités de participation

Le public a pu faire ses observations et poser ses questions sur le projet de Plan local des mobilités du lundi 10 mars 2025 à 8h30 au mardi 8 avril 2025 à 17h00.

Les moyens mis à disposition étaient les suivants :

Un registre dématérialisé

Le dossier de participation ainsi qu'un registre dématérialisé, sur lequel le public pouvait déposer des observations, contributions, et les consulter, étaient disponibles sur le site dédié : <https://www.plan-des-mobilites-paris.fr>

Une adresse postale et email

Les personnes souhaitant obtenir des renseignements sur le dossier de participation et donner son avis sur le projet pouvaient adresser :

- un courrier à l'Agence de la mobilité, Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD), 121 avenue de France – 75013 Paris
- un email à participez@plan-des-mobilites-paris.fr

Deux réunions publiques d'information

Le public a été convié à deux réunions d'information, chacune sur inscription :

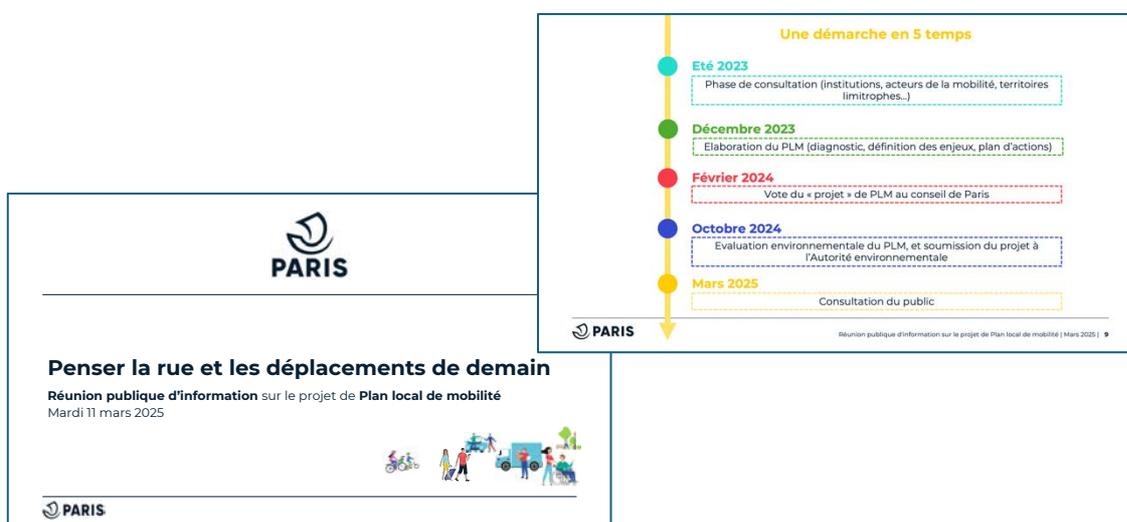
- Lundi 10 mars 2025, de 18h30 à 20h30, dans la salle du conseil de la Ville de Paris
- Jeudi 20 mars 2025, de 18h30 à 20h00, en distanciel (Teams).

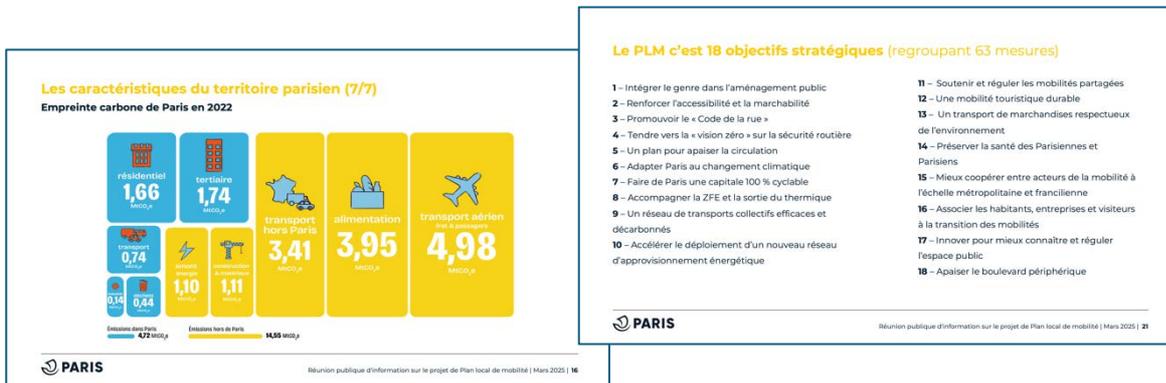
Les intervenants de la réunion du 10 mars étaient :

- David BELLARD, 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 de la Ville de Paris
- Nadhera BELETRECHE, responsable du Plan local de mobilité de la Ville de Paris

Après des propos introductifs, la réunion s'est articulée autour d'une première partie de présentation du projet et de la consultation (20 minutes) et d'une seconde partie d'échanges avec le public (1h15).

Un diaporama servait de support aux présentations.





Les intervenants de la réunion du 20 mars (en distanciel) étaient :

- Alice NICOLLET, Directrice adjointe du cabinet de David BELLARD
- Nicolas ROY, Responsable de l'Agence de la mobilité
- Jonathan COUPPÉ, Responsable du pôle Observatoire et Système d'information - Agence de la mobilité

Après des propos introductifs, la réunion s'est articulée autour d'une première partie de présentation du projet et de la consultation (15 minutes) et d'une seconde partie d'échanges avec le public (1h).

Le même diaporama servait de support aux présentations.

L'animation des deux réunions publiques a été assurée par les consultants de l'agence Etat d'Esprit Stratis, AMO auprès de la Ville de Paris sur cette consultation.

04. Le bilan quantitatif de la consultation

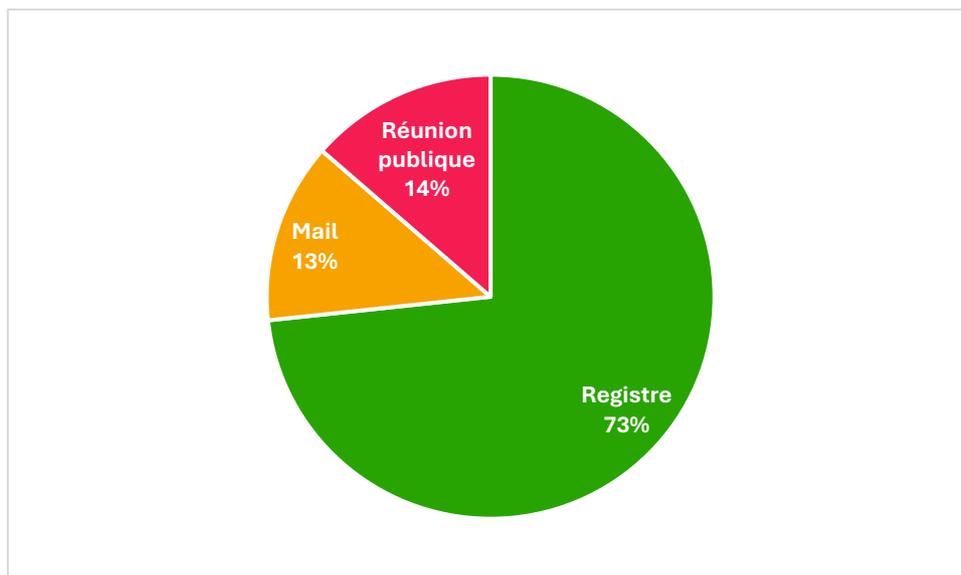
Les chiffres de la participation

Durant toute la durée de la PPVE, un total de **221 contributions** a été enregistré, dont **6 doublons**.

Ces 221 contributions provenaient des 3 sources disponibles lors de la procédure :

- Le registre numérique : **162 contributions, soit 73% du total** ;
- L'expression orale en réunion publique : **30 contributions, soit 14% du total** ;
- Le mail dédié : **29 contributions, soit 13% du total**.

À noter qu'il était également possible de participer par courrier, mais qu'aucune contribution n'a été reçue par cette source.



Les contributions par source

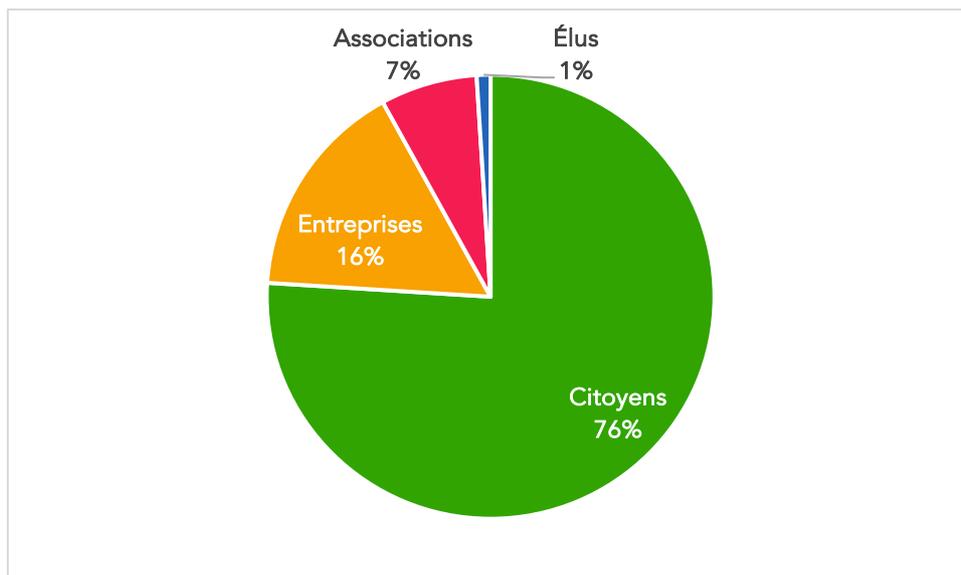
À la clôture de la procédure, les autres chiffres clefs de participation sont :

- **312 visiteurs uniques** sur le registre numérique ;
- **495 visites** du registre numérique au total (un visiteur unique a pu visiter plusieurs fois le registre) ;
- **479 documents téléchargés** via le registre numérique ;
- **404 documents visualisés** via le registre numérique ;
- **54 participants** lors de la réunion publique en présentiel du 10 mars ;
- **22 participants** lors de la réunion publique en distanciel du 20 mars.

L'analyse quantitative des contributions

Les contributeurs peuvent être répartis en 4 familles :

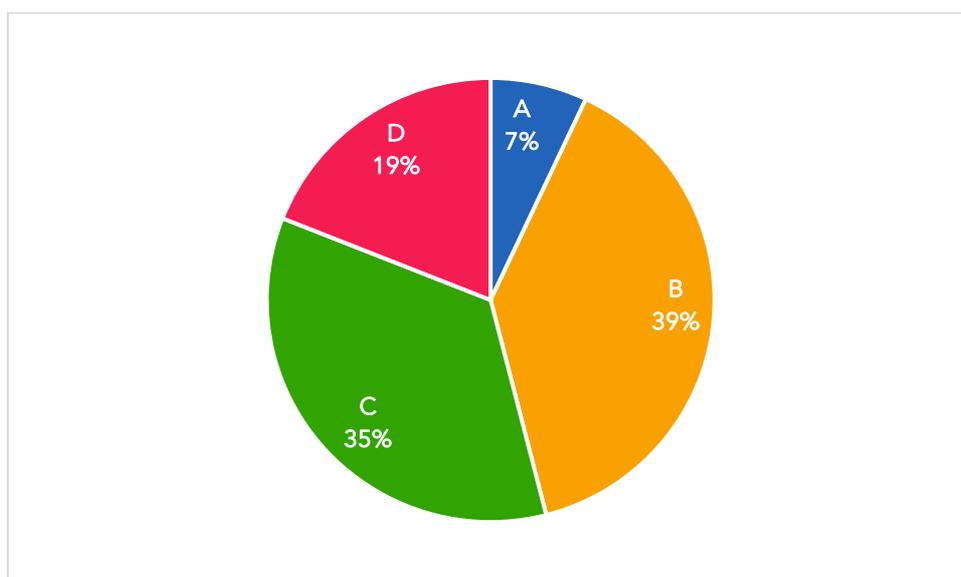
- Les contributions citoyennes issues de personnes individuelles : **167 contributions, soit 76% du total** ;
- Les contributions issues d'entreprises, de fédérations d'entreprises et d'institutions représentatives : **36 contributions, soit 16% du total** ;
- Les contributions issues d'associations ou de conseils de quartier : **16 contributions, soit 7% du total** ;
- Les contributions issues d'élus parisiens : **2 contributions, soit 1% du total**.



Les contributions par famille de contributeurs

La tonalité des contributions peut être classées en 4 catégories :

- A - Les contributions approuvatives, qui apportent un soutien direct au projet porté par la Ville de Paris : **16 contributions, soit 7% du total** ;
- B - Les contributions neutres, apportant un commentaire ou, dans la plupart des cas, soumettant une proposition pour le PLM : **88 contributions, soit 39% du total** ;
- C - Les contributions évoquant une proposition d'amélioration ou de sujet à traiter pour un ou plusieurs aspects du PLM : **78 contributions, soit 35% du total** ;
- D - Les contributions d'opposition, qui expriment un rejet global du projet et des politiques de mobilité de la Ville de Paris : **44 contributions soit 19% du total**.



Les contributions par tonalité d'expression

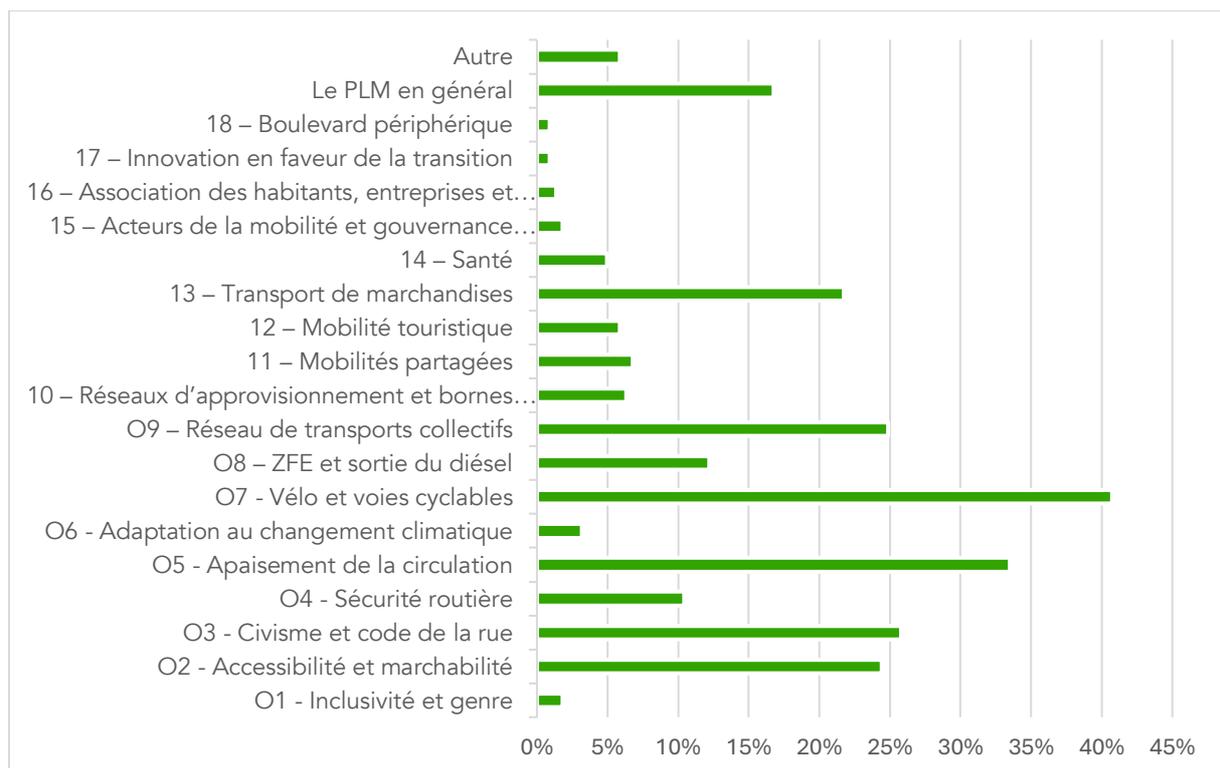
Enfin, chaque contribution a été classée selon les 18 objectifs du PLM pour évaluer les thèmes les plus fréquemment abordés. Chaque contribution pouvait, en fonction de son contenu, être classée dans plusieurs thèmes :

- Objectif n°1 : *intégrer la question du genre dans tous les aménagements de l'espace public* : **mentionné par 4 contributions, soit 2% du total** ;
- Objectif n°2 : *rendre l'espace public plus accessible, notamment en facilitant la marche pour tous* : **mentionné par 54 contributions, soit 24% du total** ;
- Objectif n°3 : *mettre en place un « Code de la rue » pour réduire les incivilités et les conflits d'usages* : **mentionné par 57 contributions, soit 25% du total** ;
- Objectif n°4 : *tendre vers la « vision zéro » en matière de sécurité routière* : **mentionné par 23 contributions, soit 10% du total** ;
- Objectif n°5 : *développer un plan de circulation pour apaiser la totalité du territoire parisien* : **mentionné par 74 contributions, soit 33% du total** ;
- 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* : **mentionné par 7 contributions, soit 3% du total** ;
- Objectif n°7 : *développer les voies cyclables et les équipements pour faciliter la pratique du vélo* : **mentionné par 90 contributions, soit 40% du total** ;
- 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* : **mentionné par 27 contributions, soit 12% du total** ;
- Objectif n°9 : *bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés* : **mentionné par 55 contributions, soit 24% du total** ;
- 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* : **mentionné par 14 contributions, soit 6% du total** ;
- Objectif n°11 : *accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation* : **mentionné par 15 contributions, soit 7% du total** ;
- Objectif n°12 : *proposer une mobilité touristique plus durable* : **mentionné par 13 contributions, soit 6% du total** ;
- Objectif n°13 : *organiser un transport de marchandises et une logistique décarbonés efficaces à l'échelle métropolitaine* : **mentionné par 48 contributions, soit 21% du total** ;
- Objectif n°14 : *préserver la santé des habitants et des visiteurs à Paris* : **mentionné par 11 contributions, soit 5% du total** ;

- Objectif n°15 : participer à une meilleure coordination de l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle métropolitaine et francilienne : **mentionné par 4 contributions, soit 2% du total** ;
- Objectif n°16 : associer les habitants, les entreprises et les visiteurs à la transition des mobilités : **mentionné par 3 contributions, soit 1% du total** ;
- Objectif n°17 : encourager et accompagner l'innovation pour un meilleur partage de l'espace public et une transition des mobilités : **mentionné par 2 contributions, soit 1% du total** ;
- Objectif n°18 : transformer le boulevard périphérique en concertation avec les élus du Grand Paris, les riverains et les usagers : **mentionné par 4 contributions, soit 2% du total**.

A noter également :

- Contributions parlant du PLM de façon plus générale : **37 contributions, soit 17% du total** ;
- Contributions parlant d'un sujet autre, associé ou non aux mobilités et à la procédure de PPVE : **13 contributions soit 6% du total**.



05. L'analyse qualitative des contributions du public

La méthodologie employée

L'intégralité des contributions a été lue et analysée à l'aune des 18 objectifs du PLM. Cette analyse a permis de dégager, pour chacun de ces objectifs, les principaux points d'intérêt et de commentaire vis-à-vis des thèmes couverts par le PLM. Les contributions évoquant des sujets spécifiques non directement abordés dans le PLM ont été classées dans une catégorie « Autres sujets ». Les commentaires généraux sur le PLM font également l'objet d'une section spécifique intitulée « Le PLM en général ».

✦ **Objectif n°1 : intégrer la question du genre dans tous les aménagements de l'espace public**

Plusieurs contributions saluent la prise en compte, par le PLM, de l'objectif d'intégration du genre dans les mobilités et les aménagements de l'espace public, tout en soulignant la nécessité d'en faire un axe transversal du plan plus qu'un objectif distinct. Il est ainsi recommandé que « la question du genre ne soit pas cantonnée à une fiche-action spécifique, mais irrigue l'ensemble du PLM », en intégrant cette dimension dès le diagnostic et en la déclinant dans chaque volet du plan, notamment ceux relatifs aux transports partagés, au vélo ou encore à la sécurité. L'importance des « marches exploratoires » est reconnue, tout comme l'idée d'associer systématiquement les femmes aux processus de conception des espaces publics pour identifier les facteurs d'inconfort ou d'insécurité. Par ailleurs, les contributions appellent à « améliorer la clarté et l'efficacité des fiches-actions » liées à ces enjeux en renforçant la structuration des mesures proposées et en les dotant « d'indicateurs de résultats précis », permettant une évaluation concrète de leur impact sur les publics concernés. Enfin, il est souligné que la réussite de cet objectif repose aussi sur un meilleur suivi, avec des données désagrégées par genre et une plus grande exigence dans la prise en compte de la diversité des usages de l'espace public.

✦ **Objectif n°2 : rendre l'espace public plus accessible, notamment en facilitant la marche pour tous**

Les contributions montrent un soutien global, dans l'esprit, de l'objectif 2, mais pointent des défauts dans son application dans le PLM. De nombreux contributeurs insistent ainsi sur l'importance du respect du mode piéton, rappelant que la marche est le premier mode de déplacement à Paris, ce que confirment les données du PLM lui-même avec une part modale de 65 % des déplacements effectués à pied.

Cependant, les avis évoquent un **décalage entre cet objectif affiché et le vécu**, Paris étant selon eux **insuffisamment adaptée à ce mode de déplacement**. Des critiques récurrentes portent sur **l'encombrement croissant des trottoirs**, en particulier par les terrasses étendues ou non-conformes et le mobilier urbain excessif ou encombrant. Les potelets parfois mal placés ou le mobilier urbain superflu sont cités en exemples. Les politiques en faveur de la « marchabilité » produiraient parfois **des effets contre-productifs en favorisant l'occupation** des espaces de trottoirs ou de zones piétonnisées par des usages **défavorables pour l'accessibilité**. Cet encombrement entrave la circulation des piétons, en particulier des poussettes et des personnes à mobilité réduite. Certains parlent même de grandes difficultés de circuler « avec des personnes âgées ou une poussette ». Ces problèmes suscitent un **sentiment d'insécurité ou d'exclusion pour certains publics comme les personnes plus âgées ou les personnes à mobilité réduite**, malgré le principe affiché d'accessibilité universelle.

Relatif à ce problème et à l'objectif 9, **l'accessibilité des transports en commun** est également évoquée. En dépit de son rôle central dans la mobilité parisienne, ce mode peut parfois être **inadapté aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite**. De nombreux usagers rappellent que « beaucoup de stations de métro ne disposent ni d'ascenseur ni d'escalator » et que certains arrêts de bus sont encore mal aménagés ou difficilement atteignables depuis les trottoirs. Cette situation renforce le **sentiment d'exclusion** pour une partie de la population et des usagers. Il est ainsi demandé que le PLM se dote de **mesures plus contraignantes** pour assurer la mise en accessibilité réelle du réseau existant, notamment en lien avec Île-de-France Mobilités, et qu'il accompagne ces transformations par des **actions de signalétique, d'information et d'aménagement des abords** favorables aux personnes vulnérables.

Des témoignages pointent également le **manque d'espaces piétons clairement délimités**. La trop grande étroitesse des trottoirs par endroit est évoquée par certaines contributions. Dans plusieurs quartiers réaménagés (ex. Bastille, République), **l'absence de séparation entre les flux cyclistes et piétons** est un problème d'accessibilité majeur, car elle crée des situations jugées anxiogènes, voire dangereuses, en particulier pour les seniors et les enfants. A ce titre, la ville de Paris a notamment entrepris des travaux à Bastille pour faciliter la séparation entre les flux piétons et vélos.

Certains réclament de « rétablir de toute urgence les bons vieux trottoirs » pour garantir un cadre plus sûr.

La question des terrasses a été évoquée à de nombreuses fois sur ce point, des contributions demandant que soit mieux respecté le **Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)**, notamment dans les règlements relatifs aux étalages et terrasses (RET), ce qui n'est aujourd'hui pas toujours le cas selon

certain témoignages. Des mesures spécifiques sont demandées sur les terrasses, comme le respect d'une bande piétonne systématique de 2 mètres minimum.

Les contributions témoignent donc du souhait de prioriser les actions d'élargissement, de désencombrement et de sécurisation des trottoirs dans le respect de l'esprit du PLM, tout en demandant des **indicateurs mesurables** pour en suivre les effets sur le quotidien des Parisiens.

✦ **Objectif n°3 : mettre en place un « Code de la rue » pour réduire les incivilités et les conflits d'usages**

Les contributions portant sur l'objectif 3 traduisent une **forte attente des Parisiens et usagers quant à la régulation des comportements et à une meilleure gestion de la cohabitation entre les usages**. Le PLM, dans sa fiche-action dédiée, doit viser à redonner du sens aux règles existantes en sanctuarisant les trottoirs pour les piétons, en encadrant les mobilités douces et en renforçant l'action de la police municipale.

Le thème des conflits d'usage et de la cohabitation difficile entre piétons, cyclistes et utilisateurs de trottinettes, revient régulièrement. De nombreux témoignages dénoncent en particulier l'attitude de beaucoup de cyclistes décrits comme « tout-puissants ». Ceux-ci mettent en danger les piétons, notamment aux abords des passages piétons ou dans les zones à forte densité piétonne comme le Marais ou la rue d'Amsterdam. Un contributeur propose une distinction claire entre « circuits vélos rapides » sur les grands axes et « circuits promenades » dans les zones denses, afin de rétablir un équilibre au profit des piétons les plus vulnérables.

D'autres demandes soulignent la **nécessité d'un contrôle accru des infractions**, en particulier pour les vélos et autres engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), comme les trottinettes, mono-roues (etc.) et dans une moindre mesure, des deux-roues motorisés. Certains réclament notamment l'immatriculation des vélos et trottinettes, pour pouvoir appliquer des sanctions efficaces, ou la mise en place d'un permis vélo pour responsabiliser les usagers. Une contribution souligne l'absurdité perçue d'un système qui verbalise une voiture en stationnement, mais laisse impunis des comportements dangereux de cyclistes ou d'utilisateurs de trottinettes.

Le stationnement sauvage, l'envahissement des trottoirs par les terrasses ou les commerces, ainsi que les chantiers mal organisés sont aussi vus comme des **atteintes au « droit à la rue »**, nuisant à la lisibilité des cheminements et au confort des piétons, ce qui **renforce les conflits d'usage**. Certains demandent la « tolérance zéro » sur ces infractions, en lien avec la fiche-action, afin d'obtenir une réelle régulation des mobilités dans l'espace public.

Enfin, plusieurs contributeurs plaident pour une **meilleure communication et pédagogie**, en particulier auprès des jeunes et des publics scolaires, de manière à inciter à plus de civisme dans les déplacements.

✦ **Objectif n°4 : tendre vers la « vision zéro » en matière de sécurité routière**

En lien avec la question des conflits d'usage traitée dans l'objectif précédent, l'objectif 4 est globalement soutenu par les contributions du public même si plusieurs demandent **une plus grande cohérence et rigueur dans sa mise en œuvre actuelle**.

La « vision zéro » est perçue comme un **objectif essentiel**, en cohérence avec les engagements nationaux et internationaux (réduction de 50 % des tués et blessés graves d'ici 2030, zéro d'ici 2050), mais plusieurs contributeurs souhaiteraient que le plan associe à cette ambition **des objectifs chiffrés annuels et une stratégie de suivi claire**, ce qui renforcerait sa crédibilité et sa portée opérationnelle.

La ville de Paris rappelle qu'elle partage en effet la « vision zéro » et que les données sur les accidents sont publiques.

De nombreux participants reviennent sur **les conflits d'usages et les comportements dangereux** associés, comme le non-respect des feux, la circulation sur les trottoirs ou la vitesse excessive, générant un « stress permanent pour les piétons », notamment les personnes âgées, mais aussi des situations dangereuses et accidentogènes. Les vélos mécaniques et électriques sont régulièrement cités comme étant particulièrement dangereux. Les trottinettes sont également ciblées, certains contributeurs allant jusqu'à en demander l'interdiction totale. Un certain nombre de **lieux dangereux sont également cités** : par exemple les places de la République et de la Bastille (axe Bastille-Richard Lenoir), la place de l'Étoile, la Porte de Saint-Cloud, l'arrondissement central (Hôtel de Ville - Beaubourg – Pletzl - Saint Gervais, rue vieille du Temple). Certaines contributions appellent à des **limitations de vitesse spécifiques visant les cyclistes** dans les secteurs dangereux, jusqu'à 5km/h maximum dans les zones mixtes.

Bien que moins cités, **la dangerosité des véhicules motorisés et le besoin de faire respecter la limitation à 30km/h** sont également évoqués par certaines contributions. De nouvelles mesures de contrôle pourraient être envisagées : radars, ralentisseurs, feux dynamiques passant au rouge en cas de vitesse excessive, etc. La ville rappelle que la Préfecture de Police de Paris doit également prendre en compte ces demandes. Des contributeurs souhaitent le développement des systèmes d'onde verte consistant à mieux coordonner les feux tricolores pour limiter le besoin d'arrêt des véhicules, si les véhicules roulent à la vitesse adéquate. En communiquant sur le fait que ce système fonctionne si les véhicules roulent à moins de 25km/h, la mesure inciterait à réduire la vitesse globale des véhicules.

D'autres contributions saluent l'objectif, mais plaident pour un **renforcement des contrôles ciblés**, demandant que la police municipale concentre ses efforts sur les comportements à risque plutôt que sur des infractions mineures comme le port d'écouteurs. La « vision zéro » ne doit pas se transformer en « politique du chiffre », mais viser la protection effective des plus vulnérables : piétons, enfants, seniors, PMR.

Certains insistent aussi sur le **besoin d'équipements de protection mieux adaptés**, notamment pour les cyclistes de nuit (visibilité, éclairage), et suggèrent l'expérimentation d'innovations comme les « ceintures de visibilité » ou les éclairages au sol aux traversées piétonnes.

Enfin, la question de **l'accompagnement des victimes d'accidents** est pointée comme une lacune : si le plan évoque la prévention, il ne propose pas de mesures et de dispositifs de prise en charge post-accident.

✦ **Objectif n°5 : développer un plan de circulation pour apaiser la totalité du territoire parisien**

Deuxième sujet le plus commenté, cet objectif et l'apaisement du territoire parisien apparaissent comme **l'un des thèmes les plus contrastés**. L'objectif 5 semble pour certains, en diminuant la place de la voiture, la bonne réponse à apporter aux enjeux de mobilité, tandis que d'autres contributeurs jugent la politique menée trop contraignante. La façon d'aborder cet objectif ne signifie pas un rejet de la politique parisienne, l'apaisement étant *a minima* perçu comme un **objectif louable et compréhensible** en principe, mais ses **effets pratiques** sur des secteurs de Paris ou sur des catégories d'utilisateurs **suscitent de vives inquiétudes**.

De nombreux contributeurs, citoyens et collectifs, reconnaissent les bénéfices attendus de la ZTL et des mesures d'apaisement, comme la réduction du trafic, l'amélioration de la qualité de l'air et la sécurité piétonne, mais critiquent **un manque de transparence sur le périmètre, les modalités et l'évaluation des impacts**. Une inquiétude récurrente concerne les **effets de report de circulation**, notamment vers les rues résidentielles ou les quartiers périphériques qui ne bénéficient pas de mesures d'apaisement équivalentes. Ces mesures provoqueraient ainsi des congestions importantes sur les zones périphériques des secteurs « apaisés ». Une habitante évoque, par exemple, la rue de Vézelay, initialement calme, qui a vu sa circulation doubler à la suite d'un changement de sens lié à un aménagement voisin. Elle souligne « l'absence de modélisation sérieuse des flux » avant la prise de décision et appelle à une écoute renforcée des habitants ainsi qu'à une meilleure anticipation des effets.

Parmi les commentaires évoquant les impacts sur des catégories d'usagers, différentes contributions appellent à une **meilleure prise en compte des contraintes des professionnels**, notamment les artisans, qui se disent pénalisés par les accès restreints et la raréfaction du stationnement. Des propositions demandent la mise en place de dérogations spécifiques, la transformation des places supprimées en zones de livraison ou une meilleure lisibilité des accès, qu'ils soient ou non dérogoires. Des acteurs institutionnels, comme la Chambre de commerce ou les fédérations d'artisans, partagent ces préoccupations même lorsqu'elles s'associent en principe à l'ambition de cet objectif.

La ville de Paris rappelle que dans le cadre de sa stratégie logistique urbaine et durable, a été décidé la création de 1000 places permanentes supplémentaires de livraison d'ici la fin de la mandature (2026).

La question du stationnement, bien que ne relevant pas spécifiquement de cet objectif, se retrouve par ailleurs en filigrane de beaucoup de contributions liées à l'apaisement. Elle constitue un **sujet de préoccupation** pour de nombreux riverains et professionnels qui parlent d'une **réduction jugée excessive et déséquilibrée du nombre de places** disponibles, particulièrement dans les zones concernées par la mise en œuvre de la ZTL ou par des plans de circulation locaux. Plusieurs contributions évoquent une **invisibilisation progressive de l'automobiliste résident**, au profit d'usages plus temporaires (livraisons, mobilités partagées), sans véritable solution de substitution. Il est reproché au PLM de ne pas suffisamment anticiper les effets de ces suppressions, notamment pour les **personnes âgées, les aidants, les professionnels de santé ou les artisans**, pour qui le stationnement de proximité est vital. Par ailleurs, des critiques émergent sur le **manque de transparence dans la répartition des places restantes** : les critères de hiérarchisation (livraisons, véhicules propres, mobilités partagées) sont jugés flous, et les modalités d'attribution des places réservées parfois opaques. Plusieurs avis appellent également à une **relecture du plan de stationnement à l'échelle des quartiers**, avec une approche fine par typologie d'usagers, accompagnée de **dispositifs de compensation** (tarification solidaire, facilitation de l'usage de parkings souterrains sous-utilisés, nouvelles aires de stationnement en périphérie immédiate de la ZTL ou, plus largement, en périphérie de Paris et proches des transports). Ces attentes rejoignent les orientations du PLM sur une « gestion optimisée et équitable » du stationnement, mais pointent le **besoin d'une mise en œuvre plus lisible, plus équitable et mieux concertée**.

Enfin, plusieurs avis regrettent un **manque d'écoute de la Ville autour des mesures d'apaisement**, perçues parfois comme des mesures ignorant les nécessités quotidiennes des Parisiens. Ils appellent à une communication renforcée sur les objectifs, les bénéficiaires, les exceptions prévues ainsi que sur les moyens d'accès alternatifs pour les non-résidents, comme les artisans, les professionnels de santé ou les accompagnants, et souhaitent que la Ville prenne mieux en compte les personnes

qui ne peuvent se passer de la voiture soit dans leur travail, soit dans leur vie quotidienne (personnes âgées et PMR notamment).

Signe que cet objectif **suscite des opinions contrastées**, certaines contributions évoquent des propositions allant plus loin encore que la politique actuelle, avec par exemple une piétonnisation systématique des rues radiales ou un système conditionnant l'utilisation du véhicule motorisé à des cas de nécessité démontrable, tandis que d'autres contributions s'y opposent en citant les effets contre-productifs présumés de la piétonnisation, qui favoriserait la délinquance ou l'occupation de l'espace public par les terrasses.

Les éléments du PLM (notamment la fiche-action dédiée à l'objectif 5) prévoient bien un suivi de la ZTL à travers des indicateurs de trafic, de qualité de l'air et de report modal. Toutefois, les contributions pointent la nécessité de **définir plus clairement les modalités d'évaluation, les engagements sur les effets périphériques et les compensations possibles pour les publics impactés**.

À noter : l'objectif 5 intègre également les questions de nuisances sonores, mais celles-ci sont abordées ci-après dans le cadre de l'objectif 14.

✦ **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**

L'objectif 6 est salué dans plusieurs contributions comme une orientation pertinente face à l'urgence climatique, mais fait également l'objet d'alertes sur la **lenteur, le manque de cohérence** et l'impact réel de certaines mesures. De nombreux citoyens expriment un **soutien de principe à la végétalisation** de l'espace public, perçue comme une amélioration du cadre de vie en lien avec la marche et la réduction de la chaleur urbaine. Certains rappellent son importance associée aux objectifs 2 et 14, une contribution résumant ainsi cet aspect : « pour notre santé et pour que nous puissions circuler librement et en toute sécurité, il faut élargir les trottoirs et donner de l'ombre à nos déplacements ».

Cependant, plusieurs avis déplorent que la végétalisation s'opère souvent **au détriment d'autres fonctions essentielles de l'espace public** comme la circulation ou le stationnement, et que certains projets apparaissent davantage comme des mesures cosmétiques que comme de véritables réponses aux besoins quotidiens des habitants.

Les revêtements au sol constituent un point d'alerte spécifique. Ils sont jugés **trop sombres ou trop lisses**, ce qui, outre leur caractère inesthétique pour certains,

accentue la chaleur ou crée des risques de glissade. D'autres regrettent que les revêtements innovants (comme les enrobés anti-bruit et anti-chaleur) soient encore **trop expérimentaux** ou peu déployés, malgré leur intérêt démontré dans le PLM.

✦ **Objectif n°7 : développer les voies cyclables et les équipements pour faciliter la pratique du vélo**

L'objectif 7 est **le plus mentionné par les contributions, avec des avis contrastés**. Une grande partie **salue l'engagement fort** en matière du vélo comme mode de déplacement structurant et de long terme. Ces contributions s'associent à la politique consistant à faire du vélo un mode de plus en plus usuel et intégré dans l'espace public. À l'inverse, d'autres, plus critiques, **évoquent les questions de sécurité et de partage de l'espace public** soulevées par le développement du mode cyclable, déjà évoqué au titre des objectifs 2, 3 et 4, et souhaitent une limitation de la place du vélo.

De façon pratique, les contributions favorables au développement du vélo invitent à **poursuivre la mise en œuvre d'aménagements de pistes, à améliorer la continuité, la lisibilité et la sécurisation des itinéraires cyclables**. Plusieurs usagers évoquent des pistes « sous-dimensionnées » face à l'explosion de la fréquentation, comme sur le boulevard de Sébastopol ou sur la place de la République. Ils plaident pour un **élargissement des voies**, une meilleure séparation avec les flux motorisés et une **régulation des conflits avec les piétons** dans les quartiers touristiques ou très denses. Des **points noirs** existeraient également dans le maillage cyclable et seraient à résorber.

La **sécurité des cyclistes** ressort comme une préoccupation importante. Des propositions concrètes, formulées dans les contributions, demandent des bandes cyclables colorées, des ratios normés entre voies vélo et voies voiture ou encore une séparation physique plus systématique entre l'espace alloué aux voitures, aux cyclistes et aux piétons. Les contre-sens cyclables (sens unique voiture, double-sens cycle) sont évoqués comme étroits et insécurisants.

Enfin, la **question du stationnement vélo** est largement abordée : les contributeurs appellent à un maillage plus fin, des normes par rue, une distinction entre stationnements pour vélos en free-floating et vélos personnels, un plus grand espace entre arceaux de stationnement, une systématisation des parkings à vélos sécurisés en abord de gare et un accompagnement renforcé voire des obligations d'installation dans les copropriétés. La poursuite du programme Alvéole + est citée dans une vingtaine de contributions.

Concernant les contributions plus critiques, évoquées notamment dans l'objectif 3, celles-ci alertent sur un **certain abus de tolérance à l'égard des cyclistes**,

estimant que ces derniers bénéficient d'une forme d'indulgence vis-à-vis de leurs infractions (feux rouges, trottoirs, vitesses excessives), ce qui alimente les conflits d'usages. La demande d'un **encadrement plus équitable et pédagogique**, notamment via une signalétique claire, des contrôles ciblés et un apprentissage renforcé du « savoir rouler », revient dans plusieurs témoignages. Certaines contributions sont, de ce fait, opposées au développement de la part modale du vélo.

Enfin, des contributions **questionnent le diagnostic de la Ville en matière de part modale**, estimant que celui-ci surestime le nombre de déplacements réels en vélo et demandent d'actualiser les études et comptages.

✦ **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**

L'objectif 8 cristallise également **des positions contrastées** dans les contributions. Si plusieurs acteurs institutionnels, comme GRDF, soutiennent la décarbonation du parc roulant et appellent à une définition plus inclusive des « véhicules propres » (intégrant notamment les motorisations au bioGNV, à hydrogène ou hybrides), une partie des contributions citoyennes expriment une **vive inquiétude sur le réalisme et l'acceptabilité sociale** de cette mesure.

La principale critique porte sur **l'échéance de 2030**, jugée « prématurée » en l'état actuel de l'offre. Elle empêcherait ainsi un nombre important d'usagers individuels et professionnels, notamment les artisans et les autocaristes, d'accéder à la ville du fait du non-respect de la vignette Crit'Air obligatoire sans vraie possibilité de report modal. Ces mesures pourraient également avoir un impact social non-négligeable.

Plusieurs avis évoquent en effet une **absence de solution accessible pour les ménages modestes et les professionnels**, en particulier en l'absence de marché de l'occasion suffisamment développé pour les véhicules électriques ou de dispositifs d'aide suffisants et adaptés aux réalités économiques, en particulier des artisans et des commerçants. Dans la continuité de cette problématique du coût de la transition énergétique des véhicules, certaines suggestions visent à **renforcer les leviers d'accompagnement** : relance des aides à l'achat pour les professionnels, développement de bornes de recharge ou de stations multi-énergies (voir objectif 10), soutien logistique aux filières innovantes (comme le GNV/bioGNV). En somme, les contributeurs attendent que soient proposées des **solutions crédibles pour envisager sereinement une sortie du véhicule thermique**.

D'autres contributions pointent une **insuffisante pédagogie sur le périmètre de la ZFE et ses exemptions**, générant des malentendus sur ses effets attendus. Elles

réclament une **communication de proximité**, une concertation renforcée et des informations plus claires sur les possibilités de dérogation ou de substitution modale.

Enfin, des contributions incitent à une **vigilance dépassant le périmètre de la ZFE**, par exemple en réfléchissant à des restrictions basées sur les types de véhicules, en particulier les SUV qui peuvent être plus polluants du fait de leur calibre malgré une vignette Crit'Air supérieure.

✦ **Objectif n°9 : bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés**

Sujet largement abordé au fil des contributions, les avis sur les transports collectifs **traduisent souvent un sentiment d'inquiétude et mentionnent des points d'alerte**, ceci malgré une reconnaissance de l'importance fondamentale des réseaux de transport en commun. Les avis recueillis portent sur **la qualité de service**, notamment **la fréquence et la fiabilité des bus**, perçus comme trop lents, aléatoires et souvent bloqués par le trafic, malgré la réduction de la circulation automobile. Un habitant évoque, par exemple, la situation rue de Rivoli, où les bus seraient ralentis par la présence massive de cyclistes et de trottinettes mal encadrés. Les transports collectifs seraient de plus en plus saturés, avec des heures de pointe toujours plus longues.

Certains contributeurs soulignent également des problèmes en lien avec le coût du transport, notamment **un tarif du ticket de métro** dissuasif pour des trajets de proximité ou des courses quotidiennes, en particulier pour les ménages modestes. Cette remarque rejoint les préoccupations sur **l'accessibilité sociale du réseau**, malgré les efforts de la Ville (remboursements, Pass Paris Senior, gratuité pour les jeunes, etc.).

Comme précédemment évoquée dans l'objectif 2, **l'accessibilité physique du réseau** est aussi questionnée, notamment pour les personnes âgées, handicapées ou avec des enfants en bas âge. Les critiques rappellent que **la majorité du métro parisien n'est toujours pas accessible**. Certaines améliorations des abribus seraient également bienvenues comme de l'éclairage, des informations sonores, etc.

Plusieurs contributeurs appellent à **une meilleure coordination des services et des aménagements**, à l'échelle des quartiers et entre les différents types de transport (bus, tram, métro, T3P, etc.), afin de **fluidifier les trajets intermodaux**. Cette attente rejoint les ambitions du PLM et d'Île-de-France Mobilités, mais traduit une perception **de manque d'efficacité actuelle ou d'inégale répartition de l'offre**, notamment dans l'Est parisien ou les zones seraient moins bien desservies.

Enfin, le **rôle des autocars** dans l'offre de transport collectif est défendu par plusieurs acteurs (notamment la FNTV), qui souhaitent qu'ils soient mieux intégrés dans le PLM. Ils rappellent que les autocars transportent de nombreux touristes et usagers, mais manquent de places de stationnement, de dépose-minute et craignent d'être exclus de certaines zones avec les nouvelles restrictions sur l'accessibilité des véhicules motorisés.

✦ **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**

L'objectif 10 du PLM est **soutenu par plusieurs contributions**, émanant notamment d'acteurs institutionnels, mais pose encore des **défis importants de mise en œuvre** et d'articulation avec les dispositifs existants.

Les contributions d'Enedis et GRDF, très fournies sur le sujet, **appuient les orientations du PLM** en matière de déploiement des infrastructures de recharge (électrique, hydrogène, bioGNV), tout en **soulignant des obstacles concrets : complexité technique et réglementaire, manque de pédagogie sur les offres et aides disponibles ou encore lenteur de la coordination entre acteurs**. Enedis rappelle par exemple que « le déploiement des bornes dans les parkings des copropriétés est un processus long et complexe, nécessitant un arbitrage entre plusieurs solutions dont les copropriétaires et le syndic n'ont pas toujours une parfaite connaissance ». GRDF insiste sur le fait que les motorisations au bioGNV sont souvent oubliées dans les politiques locales, alors même qu'elles présentent un potentiel immédiat de décarbonation pour les flottes professionnelles (poids lourds, bennes, bus). Le retrait des aides à l'achat de véhicules GNV est critiqué et l'entreprise appelle la Ville à « renforcer le maillage régional en stations multi-énergies, y compris sur le territoire parisien et le périphérique ».

Du côté des citoyens, les contributions sur cet objectif sont plus rares, mais certaines expriment des **attentes fortes sur le déploiement des bornes en voirie**, notamment dans les arrondissements périphériques ou les zones densément peuplées. On relève également une demande de transparence sur la **planification territoriale des infrastructures** pour pouvoir anticiper de façon réaliste la transition énergétique des véhicules en lien avec l'objectif 8 et les besoins des professionnels, notamment des artisans. Il existe à ce sujet des inquiétudes sur une répartition inéquitable entre quartiers centraux et périphériques.

✦ **Objectif n°11 : accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation**

L'objectif 11 suscite des réactions très diverses dans les contributions, en fonction du type de mobilité partagée en question. D'une manière générale, les contributeurs reconnaissent **l'utilité toujours croissante de ces services** (autopartage, Vélib', VTC, cyclo-mobilité), mais expriment aussi **des réserves sur leurs effets concrets sur l'espace public et l'équité d'usage**.

Les services comme **Vélib', Mobilib' ou les scooters en libre-service** sont salués pour leur rôle dans la transition vers des mobilités décarbonées et vers une réduction du trafic, malgré des problèmes de qualité de service et de mésusage.

Le service Vélib' occupe une place centrale aussi bien dans les contributions liées à l'objectif 11 que dans les mobilités parisiennes. Il est globalement perçu comme un **levier efficace pour favoriser la pratique du vélo**, notamment chez les usagers occasionnels ou ceux ne pouvant disposer d'un vélo personnel. Plusieurs avis saluent son accessibilité tarifaire, sa disponibilité 24h/24 et sa contribution à la réduction de l'usage de la voiture. Toutefois, des critiques récurrentes émergent autour de la **fiabilité du service** : dysfonctionnements techniques (freins et vitesses défectueux, pneus à plat), **saturation ou indisponibilité chronique dans certaines stations** et **répartition géographique inégale**, notamment dans les quartiers périphériques. Ces problèmes nuisent à la confiance des usagers et limitent le potentiel du service. D'autres remarques dénoncent la **saturation des abords des stations** et appellent à une **régulation plus stricte de l'occupation de l'espace public**, avec davantage de concertation locale pour l'implantation ou la suppression de stations. Enfin, des propositions émergent pour **renforcer l'intermodalité**, en favorisant par exemple l'intégration de Vélib' dans les abonnements Navigo ou le développement d'applications unifiées pour planifier ses déplacements multimodaux.

Concernant l'autopartage, les contributions soulignent **le potentiel de réduction du nombre de voitures en circulation**, mais pointent un **usage marginal et limité à des pans de population spécifique**. Des appels sont formulés pour un **maillage plus fin du réseau**, notamment en périphérie, et pour une **meilleure information sur les offres existantes**.

S'agissant des **VTC et taxis**, plusieurs avis font référence **aux dérogations accordées**, notamment l'autorisation d'accès aux voies réservées ou le stationnement facilité, perçu comme inéquitable par rapport aux riverains. D'autres s'inquiètent de **l'impact environnemental et spatial** de ces services, en raison du nombre élevé de trajets « à vide ». Les professionnels interpellent quant à eux la Ville sur la nécessité de mieux **accompagner la transition écologique du secteur**, via des aides à l'électrification et des solutions de recharge rapide, dont la crédibilité dépend de la concrétisation des objectifs 9 et 10. Ils souhaitent également plus de parkings dédiés.

Enfin, le retrait des **trottinettes en libre-service** en 2023 est évoqué comme un tournant marquant de la régulation. Certaines contributions s'en félicitent, pointant les « débordements » passés en matière de sécurité et d'occupation du domaine public. Plus rarement, cette mesure est critiquée comme une limitation du potentiel de mobilité offert en particulier à des publics pour qui une solution ne nécessitant pas d'effort physique était appréciée.

✦ **Objectif n°12 : proposer une mobilité touristique plus durable**

L'objectif 12 reste **relativement peu abordé dans les contributions**, sauf lorsqu'il touche aux sujets liés aux **autocars** et à la **limitation du surtourisme**.

La contribution la plus structurée sur ce sujet émane du secteur des **autocaristes**, représenté notamment par la FNTV. Celle-ci insiste sur le rôle de l'autocar comme **mode de transport collectif vertueux**, capable de transporter des groupes importants tout en évitant le recours à la voiture individuelle. Les autocaristes demandent à être **mieux intégrés à la stratégie de mobilité touristique** de la Ville, en soulignant leur capacité à **limiter la saturation des zones touristiques centrales** en reliant des sites périphériques ou secondaires, et en **favorisant l'accessibilité pour des publics variés** (scolaires, personnes âgées, touristes à faible budget). La FNTV signale que les documents du PLM évoquent une **réflexion en cours pour restreindre la place de l'autocar dans Paris-Centre**, notamment dans la future Zone à Trafic Limité (ZTL), ce qui suscite des **inquiétudes sur une possible marginalisation du secteur**, en particulier si l'accès est réservé aux seuls véhicules zéro émission dans des délais irréalistes compte tenu de l'offre actuelle de véhicules (voir objectif 9).

D'une manière générale, les contributions insistent sur la nécessité de prendre en compte la mobilité touristique **dans la perspective plus large des mobilités parisiennes** et non comme une problématique distincte.

✦ **Objectif n°13 : organiser un transport de marchandises et une logistique décarbonés efficaces à l'échelle métropolitaine**

L'objectif 13 du PLM a été **largement commenté par les acteurs économiques et professionnels**, en particulier les artisans, les entreprises (Saint-Gobain), les fédérations professionnelles (FFB, CAPEB, Chambre des Métiers et de l'Artisanat), ainsi que par certaines contributions citoyennes. Comme pour d'autres objectifs, ces avis expriment d'une part un accord avec le principe des politiques parisiennes de décarboner le transport de marchandises, mais d'autre part **des doutes sur la pertinence des solutions proposées dans le PLM face aux réalités opérationnelles du terrain**.

En lien avec les appréhensions évoquées à l'objectif 5, les professionnels, en particulier les artisans, alertent sur les conséquences de la **réduction de l'accessibilité de la voirie et du stationnement**, qui complique les livraisons et interventions quotidiennes. Ils rappellent que leurs métiers impliquent « le port de charges lourdes sur de longues distances », des interventions dans des lieux sans alternatives de mobilité douce, et des usages qui, par exemple, « ne peuvent pas être remplacés par un vélo-cargo », et/ou peuvent entraîner une hausse des coûts de livraison. L'arrêt pour livraison et le stationnement pour l'intervention professionnelle sont essentiels et doivent également être calibrés aux besoins des professionnels. Le PLM est ainsi perçu comme **ne distinguant pas suffisamment les usages professionnels des usages particuliers**, alors même que les véhicules utilitaires sont essentiels à certaines activités économiques. La transition énergétique des véhicules, en lien avec les objectifs 9 et 10, pose également question, apportant des **contraintes logistiques et financières supplémentaires**. Il existe également un **problème de gamme des véhicules**, les utilitaires et camions bas-carbone actuellement disponibles ne répondant parfois pas aux besoins des acteurs du secteur. Les contributeurs appellent à **une accélération, une priorisation et une concertation renforcée**, pour rendre ces mesures réellement opérationnelles et crédibles pour les professionnels. **Les règles doivent également être clarifiées** : et notamment la règle de la tarification du stationnement des véhicules en fonction de leur tonnage.

Certaines contributions soutiennent quant à elles le développement de **solutions alternatives ou d'apaisement**, comme le développement de la **cyclo-logistique** et des **points de retrait mutualisés**, à condition qu'ils s'intègrent harmonieusement dans l'espace urbain, qu'ils soient accessibles et qu'ils ne déstabilisent pas les chaînes logistiques existantes. Le modèle du « point de retrait autonome » est présenté par une contribution comme une alternative efficace à la livraison à domicile, réduisant les émissions et les conflits d'usage tout en améliorant l'efficacité pour les enseignes et les collectivités. Des contributions soutiennent la **notion d'horaires décalés**, voire de **ventilation des types de livraison** selon les jours de la semaine. Enfin, des contributions soutiennent la **Zone de Livraison Apaisée**, mais questionnent la faisabilité de son application. D'autres questionnent la prise en compte des circuits courts dans les livraisons.

En termes de diagnostic, certaines contributions appellent également à **une meilleure connaissance des flux logistiques** permettant de développer une stratégie d'ensemble de gestion des flux de livraisons et de mieux prendre en compte l'impact des effets du dernier kilomètre sur les congestions et la pollution.

✦ **Objectif n°14 : préserver la santé des habitants et des visiteurs à Paris**

Les principes de l'objectif 14 de réduction de la pollution atmosphérique, sonore et du stress urbain, sans être bien évidemment remis en cause, suscitent des points d'alerte **entre les objectifs annoncés et les effets concrets de certains aménagements récents.**

Même si la pollution atmosphérique décroît aujourd'hui, il resterait cependant des secteurs négligés selon certaines contributions. L'un des exemples cités est celui de l'avenue Jean Moulin (14^e arrondissement), où un **report de trafic massif** lié à un changement de plan de circulation a provoqué une **augmentation marquée de la pollution de l'air et des nuisances sonores**, notamment du fait du passage intensifié de poids lourds. Des études menées localement font état d'un **dépassement fréquent des seuils de pollution recommandés par l'OMS**, notamment pour le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines, et d'une exposition accrue de populations vulnérables, principalement d'enfants, plusieurs écoles et crèches étant situées à proximité immédiate. Les riverains soulignent également l'impact du bruit, estimant que l'avenue est passée à une **classe acoustique supérieure**, avec des niveaux sonores atteignant régulièrement 75 à 85 décibels pour les poids lourds. Le lien entre **mobilité, santé respiratoire et qualité de l'air** est régulièrement souligné, en particulier par des collectifs associatifs comme Respire, qui rappellent la **vulnérabilité spécifique des enfants aux polluants atmosphériques** et demandent un **renforcement des mesures de protection autour des écoles et crèches**, comme des limitations de trafic, la plantation d'arbres ou l'installation de capteurs de pollution.

Plus généralement, de nombreuses contributions évoquent la problématique des nuisances sonores. Elles seraient dues à un **manque de contrôle sur les deux-roues motorisés bruyants et non-conformes**, et certains avis appellent à un **renforcement des radars sonores, des verbalisations** et de la surveillance municipale, notamment la nuit. D'autres alertent aussi sur les **nuisances sonores liées aux terrasses** (évoquées par ailleurs dans l'objectif 2), qui, si elles ne relèvent pas du PLM ou des mobilités, bénéficieraient d'un effet d'aubaine lié aux politiques de mobilité (piétonnisation, terrasses sur places de stationnement). Les terrasses provoqueraient des nuisances sonores importantes au point de remettre en question la tranquillité des habitants dans certains secteurs festifs, d'autant plus si elles étaient additionnées aux nuisances sonores du trafic routier, addition qui n'est pas réalisée dans le cadre du PLM.

Les ambitions sanitaires exprimées dans cet objectif doivent enfin s'associer à des **mesures d'impact systématiques** et des actions de contrôle du bruit et de la pollution mieux ciblées et évaluées.

✦ **Objectif n°15 : participer à une meilleure coordination de l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle métropolitaine et francilienne**

Très peu abordé, cet objectif a été toutefois évoqué par quelques contributions institutionnelles ou expertes qui évoquent les enjeux de gouvernance, notamment **en lien avec les transports collectifs, la gestion de la logistique urbaine ou les services de mobilité partagée**, sujets évoqués dans d'autres objectifs.

Certains contributeurs insistent sur la nécessité de **mieux articuler les politiques locales avec celles de la Métropole du Grand Paris, de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités**, en particulier sur la régulation des taxis, des VTC, ou le financement des transports collectifs. Plusieurs demandes émergent pour éviter le morcellement des services entre les communes, qui nuit à la cohérence des parcours et à l'intermodalité. Cela vaut aussi pour les mobilités en libre-service (vélos, scooters, etc.), dont l'offre est jugée inégale et fragmentée à l'échelle métropolitaine.

Plusieurs contributions évoquent en particulier la nécessité de **mieux penser les liaisons routières et cyclables entre Paris et les communes de la petite couronne**, quand certains secteurs donnent l'impression d'une réflexion disjointe rendant ces secteurs difficiles à pratiquer.

Enfin, **l'aménagement des secteurs de gare** est également mentionné. Les gares sont parfois citées comme des **points noirs de la circulation et jouant insuffisamment leur rôle de pôle intermodal**. Ces secteurs devraient faire l'objet d'un traitement particulier, avec un renforcement de la coordination entre les différents flux et modes de déplacements qui s'y croisent (piétons, vélos, taxis et VTC, bus, voitures) et une amélioration des dépose-minute et aires d'attente pour les taxis afin de limiter les congestions et les nuisances associées. Une contribution propose à ce titre la création d'une fiche-action dédiée.

✦ **Objectif n°16 : associer les habitants, les entreprises et les visiteurs à la transition des mobilités**

L'objectif 16, également moins commenté, a fait l'objet **d'avis de la part de plusieurs acteurs économiques** (entreprises, fédérations professionnelles, syndicats) et citoyens mettant en avant la **nécessité de mieux articuler les politiques publiques avec les contraintes du monde du travail**, par exemple en lien avec les horaires, les distances domicile-travail et la réalité des trajets « contraints ». Une intervention souligne par exemple **la difficulté à convaincre les employeurs de promouvoir les mobilités douces**, en raison des freins culturels ou des craintes liées à la logistique personnelle et professionnelle des salariés. La Ville doit intervenir financièrement pour inciter au recours aux mobilités douces et aux transports en commun, ainsi que pour limiter le recours aux voitures de fonction lorsque c'est possible.

Dans le même ordre d'idées, des contributions d'experts ou chercheurs insistent sur les **obstacles comportementaux à la transition**, qui nécessitent des approches de type « changement des comportements » (nudges, accompagnement, co-construction), quand des politiques perçues comme descendantes seront plus difficilement acceptées. Une contribution évoque le fait que « la concertation bien conduite, associée à une participation citoyenne, peut favoriser l'acceptabilité sociale des mesures mises en œuvre ».

Certains citoyens souhaitent par ailleurs **plus d'interaction avec le public dans la définition de la politique de mobilité** et demandent que les dispositifs comme les concertations ou les enquêtes publiques autour de projets d'aménagement en lien avec la mobilité soient plus fréquents, plus accessibles, mieux relayés localement et traduits dans des actions visibles sur le terrain.

✦ **Objectif n°17 : encourager et accompagner l'innovation pour un meilleur partage de l'espace public et une transition des mobilités**

Cet objectif a été très peu évoqué par les participants. Plusieurs contributions citoyennes et professionnelles expriment le souhait que **le PLM soit un levier pour expérimenter de nouveaux outils** évoqués par ailleurs à d'autres titres et dans d'autres objectifs, par exemple « des signalétiques dynamiques, des revêtements innovants, ou des systèmes de régulation intelligents », ainsi que le recours à l'intelligence artificielle pour l'analyse du trafic ou la régulation des mobilités nouvelles. Une contribution appelle également à explorer davantage le potentiel des **capteurs urbains**, en lien avec l'open data, pour ajuster les politiques publiques à partir de mesures en temps réel. **Le développement d'indicateurs de suivi et une meilleure connaissance** constituent également des leviers d'innovation évoqués pour orienter l'évolution des mobilités et renforcer l'acceptabilité de ces innovations, par exemple en comparant l'espace occupé par une part modale dans l'espace public et ce qu'elle représente en termes de part modale dans les déplacements parisiens ou en développant des outils d'évaluation de l'attractivité des différents modes.

✦ **Objectif n°18 : transformer le boulevard périphérique en concertation avec les élus du Grand Paris, les riverains et les usagers**

L'objectif 18 a également été assez peu commenté, bien que (ou parce qu'il) avait été l'objet d'une précédente procédure de PPVE en 2023 qui avait suscité nettement plus d'attention. Sur ce sujet, les contributions sont assez tranchées.

Quelques contributions mentionnant le boulevard périphérique **s'opposent à la politique municipale à son égard**, qualifiée par l'une d'elles de « confiscation » et de « mise à l'écart » de cette infrastructure au nom d'une volonté écologique mal

réfléchi. Certains s'inquiètent de la disparition des capacités de circulation automobile, et craignent une aggravation des embouteillages, une augmentation des temps de parcours, voire une dégradation de l'activité économique liée à une baisse d'accessibilité.

À l'inverse, certains soutiens du projet appellent à **une accélération de la transformation** du périphérique en « ceinture verte » et à une réduction rapide de la circulation automobile et à l'inclusion du vélo. Ces soutiens insistent sur l'enjeu sanitaire, la lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores, ou encore la reconquête des franges urbaines actuellement enclavées. Le projet de « boulevardisation » (abaissement de la vitesse, création de carrefours, végétalisation, transformation des portes) est perçu par certains contributeurs comme bénéfique pour les riverains et pour la qualité urbaine à long terme.

Une suggestion alternative propose **la mise en place d'un péage urbain** sur le périphérique, inspirée d'exemples internationaux comme New York, pour réguler son usage sans le supprimer.

✦ **Autres sujets**

Quelques autres sujets relevant des mobilités ou de la procédure de PPVE ont été **mentionnés par les contributions sans pour autant relever directement du PLM.**

À l'échelle de la Ville, **les travaux induits par les aménagements**, qu'ils soient d'ailleurs liés aux mobilités ou non, font parfois l'objet de critiques. Des contributeurs estiment que les travaux sont trop nombreux et mal coordonnés, les rendant trop longs et illisibles tant dans l'espace que dans la durée, ce qui impacte la circulation et le cadre de vie pour les riverains et les commerçants.

Enfin, certains participants ont évoqué **la procédure de PPVE** elle-même, en signalant notamment deux problèmes techniques : des problèmes d'accessibilité au registre en ligne et une erreur dans un mail de retour d'inscription à une réunion publique. Certaines personnes ont également souhaité savoir s'il était possible de voter dans le cadre de la PPVE.

✦ **Le PLM en général**

Une partie des contributions mentionnent également **des sujets généraux ou des commentaires parlant plus globalement du PLM.**

Il est à noter en premier lieu qu'une partie des contributeurs auraient souhaité que le PLM **soit conçu en association plus étroite avec ses principales parties prenantes,**

habitants, usagers des mobilités, professionnels. Une telle concertation aurait permis d'éviter que les mesures soient élaborées de **façon déconnectée de la réalité des usages**. Pour d'autres, ce PLM, malgré ses imperfections, constitue un **effort qui va généralement dans le bon sens** et promeut les évolutions nécessaires pour adapter la ville aux évolutions des mobilités et au changement climatique.

Certaines contributions évoquent un sentiment **d'insuffisance du diagnostic** réalisé dans le cadre du PLM, jugé comme un « brassage de chiffres à usage démonstratif » qui masque les disparités territoriales et les réalités locales. Plusieurs contributions regrettent l'absence de diagnostic géographique fin (par IRIS, arrondissement ou quartier), ce qui empêcherait de prioriser efficacement les actions à mener. À ce manque de précision s'ajoute **l'absence de hiérarchisation claire des priorités**, perçue comme un défaut fondamental du plan. Il est reproché aux fiches actions d'être un « pêle-mêle de bonnes intentions louables, mais mal distribuées ».

Certains contributeurs relèvent également **l'absence d'un calendrier opérationnel clair** : la temporalité de mise en œuvre est jugée irréaliste, floue, voire inexistante. Certains appellent à définir au minimum des phases prévisionnelles et à intégrer un pilotage adapté à la durée du plan.

Les contributeurs demandent également **d'inclure plus d'indicateurs de suivi**. Ils souhaitent des tableaux synthétiques précisant les indicateurs par mesure, la fréquence de mise à jour, les responsables et les sources de données, ainsi qu'une publication régulière de ces informations (par exemple en open data ou en Conseil municipal) .

Un autre point saillant est **une insuffisante prise en compte des réalités sociales et territoriales**, notamment celles des habitants des quartiers populaires ou périphériques, souvent plus dépendants de la voiture et soumis à des problématiques spécifiques. Plusieurs critiques évoquent un **plan pensé pour les classes moyennes ou aisées**, excluant de fait une partie des habitants, notamment les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les familles, ou encore les professionnels dépendant de leur véhicule. Certaines contributions auraient également souhaité que soient mieux pris en compte les enjeux spécifiques à la **mobilité des enfants** et leur sécurité. La **ségrégation sociale induite par des politiques défavorables à la voiture** est ainsi un thème récurrent. Certains secteurs et points noirs devraient également faire l'objet de **mesures dédiées et sectorielles** pour répondre aux enjeux qui les concernent.

Par ailleurs, la **prise en compte des interactions entre les modes de transport** (voiture, vélo, marche, logistique, transports collectifs...) est jugée trop cloisonnée. De nombreuses contributions appellent à une approche systémique, tenant compte des

flux intermodaux et de la chaîne complète du déplacement, notamment entre Paris et la petite couronne.

Certains **professionnels (en particulier les artisans et les autocaristes)** se sentent peu représentés, voire oubliés par le PLM. Plusieurs contributions soulignent les difficultés spécifiques qu'ils rencontrent (accès, stationnement, livraison, temps de trajet), ainsi que les difficultés transversales que suppose le PLM (transition énergétique, limitation d'accès) et l'absence de solutions adaptées dans le plan.

Enfin, quelques contributions mettent en avant des inquiétudes concernant le **coût du PLM** et ses conséquences budgétaires pour la Ville de Paris, évoquant un **risque d'endettement accru** ou une mobilisation de ressources importantes sans garanties de résultats.

06. Les réponses et observations de la Ville de Paris suite aux contributions

La Ville de Paris tient, tout d'abord, à remercier les participants pour l'ensemble de leurs propositions, remarques, témoignages et commentaires. Comme dans toute démarche participative, ces contributions constituent une ressource précieuse pour la poursuite du projet, en l'occurrence le Plan local de mobilité, et la perception plus globale de l'action municipale. La Ville partage un constat général exprimé dans les contributions : étant donné la multiplicité et l'ampleur des enjeux de mobilité, étant donné aussi les spécificités du territoire parisien, il reste de nombreuses actions à mener pour améliorer l'offre et les infrastructures, satisfaire la diversité des besoins, permettre la cohabitation des usages dans l'espace public, répondre aux défis de la transition écologique. La Ville de Paris est mobilisée et engagée sur ces problématiques afin d'offrir à toutes et tous, Parisiens ou non, des mobilités plus vertueuses, plus efficaces, plus confortables et plus inclusives. Son projet de Plan local de mobilité en est l'expression.

La participation du public autour du PLM montre que la mobilité est un sujet suscitant toujours l'expression de beaucoup d'attentes et de besoins chez les Parisiens. Sur certains d'entre eux, la Ville de Paris a pris position et poursuit les actions qu'elle estime nécessaires et pertinentes pour accompagner les différentes évolutions des mobilités et répondre aux enjeux contemporains, en particulier climatiques. Elle reste néanmoins à l'écoute de celles et ceux qui pratiquent ces mobilités au quotidien afin d'ajuster au mieux ses décisions et de veiller, notamment, à ce que celles-ci ne constituent jamais un facteur d'exclusion.

Vous trouverez dans les pages suivantes les réponses et les observations de la Ville de Paris aux commentaires que le public a apportés aux objectifs du PLM lors de la PPVE. Précisons, avant de les exposer, que ces réponses et observations demeurent nécessairement générales. Le présent bilan n'a, en effet, pas vocation à reprendre l'intégralité des politiques de mobilité ni la pluralité des outils mis en œuvre par la Ville : Plan Vélo, Stratégie Touristique Durable, etc. ; référentiels techniques ou encore dispositifs partenariaux et d'aide. Couplés aux actions de pédagogie, d'information et de sensibilisation menées par la Ville, ces dispositifs constituent un cadre d'action complet et évolutif.

Le PLM porte, lui, une vision globale des mobilités à Paris à l'horizon 2030 et celle, complémentaire, de l'espace public dans lequel elles s'insèrent.

✦ **Objectif n°1 : intégrer la question du genre dans tous les aménagements de l'espace public**

La Ville de Paris est en accord avec le constat dressé par les contributions portant sur la question du genre, et notamment avec l'idée que **la ville a été historiquement pensée par et pour les hommes**. Le constat de la fiche-action liée à cet objectif le montre bien et rappelant les différences genrées de rapport aux transports : les femmes prennent davantage les transports en commun (70% contre 58% pour les hommes) alors même que les femmes y sont en proportion **moins en sécurité** d'après les enquêtes disponibles. Ainsi, 34% des femmes disent y avoir subi des agressions contre 19% d'hommes. On constate également que les hommes prennent nettement plus facilement le vélo ou la voiture que les femmes, ce qui témoigne **d'inégalités culturelles et sociales entre les genres**.

Sur ce sujet, comme sur tous les sujets portant sur des populations marginalisées dans l'espace public, la Ville met tout en œuvre pour **prendre en compte les besoins de toutes et tous dans leur diversité**. L'objectif du PLM est, en ce sens, d'intégrer la question du genre dans tous les aménagements de l'espace public. La Ville a bien noté certains commentaires qui demandent une prise en compte transverse du genre dans le PLM. Néanmoins, cet objectif n°1 a été pensé pour constituer un **fil rouge thématique** au sein du PLM, qui doit concerner l'intégralité des usages de mobilités. Il constitue donc bien un **objectif transverse**. Par exemple, l'intégration du critère du « genre » dans les appels à projets, qui se nourrit des marches exploratoires passées et qui continueront d'être conduites pour associer systématiquement les femmes à la conception des projets, doit permettre d'adapter non seulement les aménagements liés aux mobilités, mais également au-delà.

Le PLM cible spécifiquement l'une des inégalités les plus prioritaires, qui est celle de **la différence genrée d'usage du vélo**, ce qui peut donner à l'objectif une tendance sectorielle. Pour autant, il est important de garder à l'esprit que l'objectif 1 s'inscrit

dans la continuité d'une action déjà réalisée : les guides référentiels « genre & espace public », en particulier la troisième édition qui stipule **45 points clefs à prendre en compte dans le cadre d'un projet de (ré)aménagement**. Ces points clefs touchent de façon transverse aux questions de mobilité. Il faut noter également l'engagement qu'a pris les Ville de Paris ces dernières années pour un meilleur fonctionnement des bus, mode de transport collectif fortement plébiscité par les femmes car c'est un réseau accessible quand on a une poussette ou que l'on doit transporter des charges. Enfin, les femmes utilisent aussi plus les transports collectifs de manière générale, notamment le métro et le RER que les hommes. C'est pourquoi, nous interpellons sans relâche IDFM pour une plus grande fiabilité de son réseau.

Sur les indicateurs de suivi, **les publications de l'Observatoire parisien des mobilités incluent un ensemble d'indicateurs utiles pour dresser le diagnostic repris dans le PLM**, dégager des données genrées désagrégées et suivre l'efficacité des politiques menées par la Ville.

✦ **Objectif n°2 : rendre l'espace public plus accessible, notamment en facilitant la marche pour tous**

La marche est le premier mode de transport à Paris. L'importance cruciale de **pouvoir se déplacer à pied confortablement** à Paris est bien entendu partagée par la Ville qui prend note des **points d'alerte soulevés** par les contributeurs sur sa mise en œuvre. Rendre la ville facilement praticable à pied reste un **objectif fondamental** de la municipalité, y compris et en **particulier pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et les parents avec poussettes**.

Ainsi la Ville note bien que, malgré les actions pro-marche mises en place par la Ville, pour beaucoup de contributeurs, la situation n'est pas encore totalement satisfaisante. Pour autant, **les mesures prévues par le PLM répondent à beaucoup des points cités**, dans la perspective de la démarche dite d'accessibilité universelle à horizon 2030, objectif vers lequel le PLM s'efforce de tendre. La Ville poursuivra ainsi **l'amélioration des trottoirs** en les élargissant partout où c'est possible et **supprimera les obstacles à la marche**, comme les mobiliers urbains superflus mentionnés par certaines contributions. Pour ce faire, la Ville conduira dans le cadre du Plan Piéton 2023-2030 un **grand audit des trottoirs prioritaires** (moins d'1,4 mètres de large) pour en renforcer l'accessibilité et les agrandir, si possible. La même opération sera ensuite poursuivie en direction des trottoirs de moins de 2 mètres.

La Ville **poursuivra les programmes d'aménagement** avec à cœur la perspective d'améliorer la marchabilité des quartiers, en particulier aux abords des écoles, crèches, Ehpad et hôpitaux. Par ailleurs, le PLM recouvre le **Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)** qui est en cours de révision.

Si certaines contributions souhaitent des engagements précis, il est nécessaire de rappeler la diversité de Paris, la **multiplicité des formes urbaines et des typologies de rues** et de voiries rend impossible de fixer des objectifs standardisés. En outre la Ville est **proactive pour résoudre les conflits d'usage et à l'écoute de la population**, en particulier concernant le sujet des terrasses des restaurants et débits de boisson que beaucoup de contributions ont mentionnées. 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 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. La Ville souhaite dans le cadre de la révision du PAVE à mettre en œuvre **des largeurs minimales de cheminement piéton en fonction des rues** et des flux qui les traversent.

La Ville prend également bonne note des témoignages évoquant l'insécurité des piétons sur l'espace public du fait d'autres mésusages, ceux des cyclistes et utilisateurs d'EDPM notamment. La Ville répondra sur ce sujet dans le cadre des enseignements des objectifs 3 et 4, qui traitent ce type de problématiques.

Les contributions mentionnent également l'accessibilité des transports en commun. Comme il est rappelé dans le PLM, la Ville n'est pas pleinement compétente en la matière mais elle **travaille avec les opérateurs de transport et Ile-de-France Mobilités à l'amélioration de l'accessibilité**. Sur son domaine, la Ville travaille à **rendre les cheminements les plus lisibles et praticables possibles**, avec une attention particulière portée aux publics vulnérables. Le travail important de mise en accessibilité des arrêts de bus sera poursuivi, dans l'objectif de rendre **100% des arrêts de bus parfaitement accessibles à tous les publics** (sauf impossibilité technique). La Ville étudiera le déploiement des **mobiliers urbains communicants** pour aider les personnes atteintes d'un handicap visuel.

Enfin, concernant les indicateurs de suivi et de connaissance de la marche, le PLM permettra un **suivi rigoureux et transparent** des résultats de la politique municipale en la matière.

✦ **Objectif n°3 : mettre en place un « Code de la rue » pour réduire les incivilités et les conflits d'usages**

La Ville de Paris est **très sensible aux nombreux témoignages relatant des conflits d'usage** apportés dans le cadre de ce dispositif. Le PLM a été conçu en toute **conscience des tensions qui peuvent exister aujourd'hui entre les différents usages**

de l'espace public et entre les différents modes de déplacement, entre piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDPM et véhicules motorisés. Ces tensions peuvent être en particulier **exacerbées dans un contexte d'évolution des usages et de transformation de l'urbanisme parisien**, sur lequel il sera revenu au moment de l'objectif n°5. La question des conflits d'usages est une question centrale. Ceux-ci peuvent résulter - pour partie - de **la lisibilité de l'espace public et nuire à la sécurité des usagers les plus vulnérables** qui se déplacent majoritairement à pied, comme il a été vu dans l'objectif précédent. Au-delà de la sécurité stricto sensu, ces conflits d'usages contribuent à cultiver un sentiment d'insécurité chez ces mêmes usagers, et nuisent au développement des modes actifs. Paris entend donc **faire respecter le « Code de la Rue »**, adopté en juillet 2023 par le Conseil de Paris, qui, pour rappel, ne se substitue pas au code de la route mais constitue au contraire **un principe d'actions pour renforcer la sécurité et la sérénité des piétons à Paris**.

Sans revenir sur ce qui a été dit pour l'objectif n°2, un certain nombre de **mesures d'aménagement** viendront sécuriser les piétons vis-à-vis des autres usagers. Ces évolutions s'accompagnent de **mesures de sensibilisation et de signalisation** pour **améliorer la lisibilité des règles dans l'espace public**. La sensibilisation est une première étape : dans ce contexte de changement important, il est en effet essentiel de **faire œuvre de pédagogie et de stimuler la fibre civique des usagers**. Pour ce faire, des **campagnes de sensibilisation et d'éducation** au partage de l'espace public auront lieu, adressées en particulier aux jeunes, mais pas uniquement.

La sensibilisation n'est cependant et malheureusement pas toujours suffisante. La Ville a donc prévu, à travers le Code de la Rue, de **renforcer le rôle de la police municipale pour prévenir les incivilités et les sanctionner si nécessaire, en se focalisant sur les mésusages les plus importants** identifiés au sein du code de la rue pour le confort des différents usagers sur l'espace public. Une attention particulière est portée au confort des piétons en mettant en œuvre la **tolérance zéro pour les infractions commises sur les trottoirs et aires piétonnes**. Les verbalisations ciblées sont un levier essentiel pour garantir le respect des règles de conduite (sans qu'une politique du chiffre y soit associée pour autant).

Enfin, la Ville souhaite enclencher à travers le PLM une dynamique territoriale complète et soutenue. Le Code de la Rue, qui se décline en différents outils de communication, sera donc poursuivi et complété par **des actions ciblées mobilisant la police municipale, par l'engagement de mairies d'arrondissement** avec des outils standardisés à déployer comme des **kits de prévention et de verbalisation**. La Ville restera attentive aux évolutions des comportements et prendra soin **d'adapter les dispositifs aux faits, notamment l'accidentologie**. L'objectif n°4 complète par ailleurs ces mesures spécifiques par des actions plus générales dédiées à la sécurité routière, et l'objectif n°7 propose des aménagements spécifiques pour la sécurisation des

cyclistes. Il ne faut cependant pas oublier que la Préfecture de Police a elle aussi pour mission d'assurer le bon respect du code de la route et que la police municipale ne peut pas gérer cette problématique seule.

Ces mesures sont une **étape majeure pour accompagner les évolutions parisiennes des mobilités et des usages, et tester l'efficacité de l'application du Code de la Rue**. La Ville n'envisage pas certaines mesures contraignantes évoquées par des contributions (en particulier de permis vélo ou d'immatriculation des EPDM) pour lesquelles elle n'est pas compétente puisque beaucoup de demandes concernent des prérogatives étatiques, mais elle restera vigilante et réactive pour garantir à toutes et tous une mobilité toujours plus apaisée et agréable.

✦ **Objectif n°4 : tendre vers la « vision zéro » en matière de sécurité routière**

Dans la continuité de l'objectif n°3, la Ville poursuit la **« vision zéro » en matière de sécurité routière**. Celle-ci passe en grande partie par les mesures prévues dans l'objectif précédent, en particulier sur le sujet de la dangerosité potentielle des cyclistes et utilisateurs d'EPDM mentionné par les participants. Sans revenir sur ces mesures, la Ville de Paris prend bonne note des **secteurs cités comme dangereux** et des propositions associées, et étudiera, si c'est pertinent, les mesures de limitation de vitesse ou de modification de plan de circulation **dans les secteurs dangereux** afin de limiter la vitesse des usagers. Un effort particulier sera également poursuivi pour **garantir la sécurisation des traversées piétonnes**, qu'il s'agisse d'aménagements, de renforcement de la visibilité des traversées par la suppression du stationnement motorisé sur 5 mètres en amont et aval de celles-ci ou encore de dispositifs comme le fil d'Ariane, les caissons piétons sonores et les tapis traversants, dispositifs tactiles d'aide à la traversée de la chaussée à destination des personnes déficientes visuelles.

Sur le respect de la limitation de vitesse à 30km/h, aujourd'hui généralisée à Paris depuis août 2021 à l'exception de quelques grands axes autorisant 50 km/h, **la Ville compte sur l'action de sa police municipale pour compléter cette mesure** qui a déjà permis de réduire drastiquement la part des accidents graves et mortels. En accord avec le Document Général d'Orientations pour la sécurité routière à Paris, conclu entre le Préfet de Police, le Recteur, le Procureur, l'APHP et la Ville de Paris, des **actions de contrôle et de sensibilisation** continueront de faire décliner les accidents corporels.

✦ **Objectif n°5 : développer un plan de circulation pour apaiser la totalité du territoire parisien**

La politique poursuivie par la Ville, et concrétisée par cet objectif n°5 de partage et de rééquilibrage de l'espace public pour apaiser les mobilités, suppose une

transformation en profondeur de l'aménagement des rues, où la place de la voiture est encore aujourd'hui dominante. Cette volonté forte et structurante est, bien entendu, un **tournant majeur pour l'organisation de l'espace parisien**, nécessitant des ajustements pour les usagers mais aussi pour la Ville qui s'efforcera d'optimiser les règles et de s'adapter aux problématiques variées qu'une telle transformation suppose.

La Zone à Trafic Limité (ZTL) à Paris Centre et les autres mesures d'apaisement s'inscrivent dans une perspective de long terme. Pour ce faire, des études ont été et continuent d'être menées pour s'assurer que les évolutions se font de la façon la plus indolore possible, en **anticipant en particulier les reports de trafic**. Ainsi, des **plans de circulation à l'échelle des quartiers** sont réalisés pour fournir des solutions de circulation cohérentes pour les véhicules dans les secteurs où les politiques d'apaisement sont menées. **Les études réglementaires de la ZTL** ont permis également de s'assurer que tous les paramètres sont bien pris en compte dans la mise en œuvre. **Le volume de trafic mesuré** dans les zones transformées permettra également de **s'assurer a posteriori de l'efficacité des mesures** et de procéder à des ajustements le cas échéant.

Il est important de noter, en particulier en réponse aux inquiétudes sur l'accessibilité de la ZTL exprimées par les professionnels, que la ZTL vise avant tout à **interdire le trafic de transit**. Cela induit que tous les **usagers dont les trajets ont pour origine ou destination la ZTL** pourront continuer à y accéder (riverains, professionnels domiciliés ou intervenant dans la ZTL...) pour lesquels **l'accessibilité sera même facilitée**, puisqu'il s'agira de la seule circulation possible. De même pour les services d'urgence, de sécurité, les personnes à mobilité réduite, de nombreux professionnels mobiles... qui sont exemptés de toute restriction de circulation liée à la ZTL.

✦ **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**

La Ville note que **l'impératif de végétaliser la capitale**, en réponse à l'urgence climatique et à une priorité de santé publique, est partagé par les contributeurs évoquant ce sujet. En lien avec les objectifs n°2 et 14, la végétalisation et les dispositifs d'ombrage vont permettre de jouer **leur rôle attendu d'amélioration du confort dans les déplacements et de limitation de la chaleur en ville**. La végétalisation, à l'instar des politiques d'aménagement, transforme l'aspect de Paris et la municipalité **veillera à ce que la mixité des usages n'en soit pas affectée**.

D'autres leviers, comme les revêtements, ont également pu être mentionnés. La Ville de Paris continuera, en vertu du PLM, à **financer, expérimenter et déployer des**

revêtements anti-chaueur et anti-bruit clairs, absorbant moins la chaleur et perméables, tout en étant adaptés à l'esthétique parisienne.

✦ **Objectif n°7 : développer les voies cyclables et les équipements pour faciliter la pratique du vélo**

L'essor du vélo dans les rues parisiennes fait partie des **évolutions significatives, parfois controversées mais aussi approuvées par de nombreux Parisiens**, et que la Ville de Paris cherche à **accompagner dans une perspective de rééquilibrage adapté** à l'évolution des usages. Cet accompagnement s'est traduit par un premier **Plan Vélo 2015-2020** dont la dynamique est poursuivie par le **Plan Vélo 2021-2026**. La part modale du vélo devant doubler à horizon 2030, cette **orientation stratégique est cruciale pour l'avenir de Paris**.

Ce rééquilibrage est un travail de longue haleine et des imperfections restent à corriger, ce que signalent les contributions. Le PLM, à travers **le Plan Vélo, continuera d'optimiser les aménagements** en assurant la continuité des itinéraires cyclables, en résorbant les discontinuités et en sécurisant les parcours. De **nouveaux itinéraires structurants** seront aménagés sur les grands axes et entre les gares. **Le jalonnement du réseau** cyclable sera poursuivi afin d'assurer la sécurité des usagers, segmentant toujours plus les espaces réservés à chaque mode de transport. L'élargissement des voies pose cependant un problème similaire à celui des trottoirs : l'espace disponible est variable et des solutions individualisées doivent être trouvées par rue. Pour autant, la Ville prend note des secteurs et axes jugés insuffisamment dimensionnés et **considérera des évolutions de la répartition de la chaussée en fonction des flux**. La séparation des flux pose un problème similaire et sera traitée au cas par cas, même si la Ville cherche à la privilégier par principe. La **séparation matérielle** et les **aménagements sécurisants**, notamment dans les doubles-sens cyclables, sont toujours **privilégiés lorsqu'ils sont possibles**. De plus, depuis la mort de Paul Varry, nous avons entamé un travail conséquent avec la Préfecture de Police pour sécuriser les carrefours jugés les plus dangereux pas les associations vélos et qui représentent des points noirs pour les cyclistes. Enfin, les **aménagements de stationnements vélo seront poursuivis**, dans certains cas sécurisés en particulier à l'abord des gares et dans les espaces privés. La multiplication des stationnements, en particulier en zone tendue ou délaissée, permettra également de résoudre les conflits d'usage présents aujourd'hui. La Ville continuera d'accompagner les copropriétés pour l'aménagement de parkings vélos dans les copropriétés, avec une aide financière dédiée, complémentaire avec celle d'Alvéole + (dispositif national qui ne relève pas du PLM).

Pour certains contributeurs, l'évolution de la place du cyclisme **suscite à l'inverse des crispations** plutôt que des attentes, dont la Ville est également bien consciente. Sur cet aspect, **les objectifs n°3 et 4 visent à apporter des solutions de pédagogie** et

de contrôle, afin de renforcer l'acceptabilité du vélo dans l'espace public en régulant son utilisation. Le mot d'ordre pour la Ville reste, ici comme ailleurs, **d'atteindre le droit universel à la mobilité et de favoriser la multiplicité d'usages adaptés** aux différents publics, en sécurisant avant tout la marche, puis le 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**

La ZFE constitue aujourd'hui une **mesure essentielle pour garantir la diminution des émissions de polluants** en ville. Sa mise en œuvre, qui dépend de la **compétence de la Métropole du Grand Paris**, demeure une question complexe qui revêt des aspects techniques et sociaux que la Ville de Paris prend en compte. **Elle y travaille aux côtés de la Métropole** et **s'assurera de communiquer sur ses grandes étapes de réalisation**, notamment sur son étape la plus récente, l'interdiction des véhicules Crit'Air 3, depuis le 1^{er} janvier 2025. De même, la Ville sera exigeante quant au calendrier de déploiement du dispositif de ZFEm et du passage des différentes étapes, avec un objectif de maintenir l'interdiction des véhicules thermiques à horizon 2030, qui fera de Paris une ville pionnière en la matière. Malgré les débats en cours à l'Assemblée Nationale et au Sénat, la Ville continuera de défendre la ZFE pour le territoire du Grand Paris.

La Ville de Paris a bien conscience des difficultés et enjeux, sociaux en particulier, que représente la perspective de la ZFE et celle de la sortie du véhicule thermique. Pour autant, il s'agit d'un **défi crucial pour la santé publique**. Aussi, la Ville entend **se donner les moyens de relever ce défi** et a mis en **place des aides financières** pour faciliter cette transition vers des mobilités plus décarbonées. Par ailleurs, certaines **dérogations catégorielles et individuelles** ont bien été prévues dans certaines circonstances et ont été définies en accord avec la Métropole de Grand Paris. Ces mesures seront doublées **d'actions de sensibilisation et d'accompagnement vers l'écomobilité** dirigées en particulier vers les publics les plus touchés par la mise en place de la ZFE. Il faut rappeler que c'est à l'Etat que revient la charge de mettre en place des dispositifs d'aide à l'achat ou la location longue durée de véhicule propre ou tout autre aide financière qui permet aux ménages les plus précaires mais dépendants de la voiture de pouvoir changer d'automobile.

Ces évolutions normatives seront **couplées à des équipements** mentionnés à l'objectif n°10.

✦ **Objectif n°9 : bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés**

Les transports collectifs jouent un rôle central dans les mobilités parisiennes. En plus d'en être **l'ossature pour de très nombreux usagers**, leur rôle est fondamental pour **garantir la possibilité d'un report modal** aux autres utilisateurs dans la perspective d'une réduction de l'usage de la voiture. À ce titre, la Ville de Paris poursuivra son **soutien aux transports publics**, même lorsque ce soutien déborde de ses compétences propres en matière de mobilité, notamment en portant la voix de la Ville auprès des instances de décision régionales et métropolitaines. Ce **soutien se concrétise aussi par des financements**, comme celui versé à Île-de-France Mobilités ou l'investissement dans des projets d'adaptation et d'extension du réseau. Le **bus et le tramway** sont les deux modes qui seront **particulièrement visés** ces prochaines années. Ils ne sont pas les seuls, et **la Ville continue de financer la modernisation des réseaux de métro et de RER** pour en renforcer notamment la capacité.

Cet engagement spécifique pour le bus consiste également en **des aménagements visant à garantir la qualité du service**, aussi bien sa fréquence, sa fiabilité et sa vitesse, afin de régler les problèmes connus et effectivement rapportés dans les contributions. Ces aménagements prennent la forme d'extensions des couloirs de bus ou encore du renforcement des priorités aux feux. Concernant d'éventuelles interférences du service liées aux comportements d'autres usagers, les objectifs 3 et 4 comportent des actions visant à améliorer globalement le respect des règles communes. D'une manière générale, Paris réalisera un **état des lieux en concertation avec les usagers** pour prévoir des améliorations au plus proche des besoins des usagers.

Les transports en commun représentent également **un enjeu d'accessibilité sociale** sur lequel la Ville de Paris s'est **largement engagée** en promouvant une **tarification adaptée à toutes et tous** et en **soutenant les dispositifs sociaux** d'Île-de-France Mobilités comme la gratuité pour les jeunes, le Pass Paris Senior, les aides aux populations plus fragiles physiquement et socialement. Elle prend d'ailleurs à sa charge le remboursement des abonnements de groupes les plus fragiles tels que les jeunes, les seniors ou les personnes disposant des tarifications solidaires. L'accessibilité est aussi un **enjeu physique**, dont les solutions prévues au PLM ont été abordées au sein de l'objectif n°2. En plus de ces aménagements, la Ville s'engage à **faciliter l'intermodalité**, les correspondances entre transports et la lisibilité de celles-ci. Elle s'engage également à **renforcer le maillage local** et le service dans certains quartiers à travers les services dits « traverses ».

✦ **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**

En lien avec l'objectif n°8 et ses engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la Ville de Paris entend **densifier rapidement les réseaux d'approvisionnement en énergie** dans la perspective du développement des mobilités décarbonées et de la sortie du véhicule thermique. Ce déploiement passe en premier lieu par le **renforcement des infrastructures de recharge électrique**, avec des bornes en voirie et une mise en place progressive, par zones. Un **schéma directeur de transition énergétique des mobilités** est en cours d'élaboration par la Ville et vise à **échelonner dans le temps et l'espace** le déploiement d'un tel réseau. Paris continue par ailleurs d'étendre son **service Belib' de bornes de recharge électrique** dans l'espace public et au sein de hubs souterrains.

D'autres énergies sont également considérées, comme indiqué dans l'objectif n°8. **L'hydrogène vert** est notamment l'une des pistes principales de décarbonation des véhicules que la Ville de Paris souhaite soutenir via ces infrastructures d'approvisionnement., **toutes les énergies bas-carbone seront envisagées** dans la conception des futures infrastructures énergétiques dédiées à la mobilité dès lors qu'elles auront été **normativement établies comme énergies « propres »**. Des **solutions multi-énergies** seront, à ce titre, également mises à l'étude et **25 périmètres de localisation** de ces stations ont déjà été intégrés au Plan Local d'Urbanisme bioclimatique de Paris.

La Ville de Paris mesure bien les difficultés techniques liées au déploiement du réseau d'approvisionnement en nouvelles énergies. Les projets en copropriété peuvent être particulièrement complexes. C'est l'une des raisons pour lesquelles le **guichet unique « Coach Copro Mobilité »** a été mis en place pour accompagner les syndicats et les particuliers, avec le **soutien de l'Agence parisienne du climat**. Pour accompagner la transition des flottes professionnelles, en plus des aides à l'achat, la Ville propose une aide aux infrastructures de recharges pour véhicules électriques dans les locaux d'activités.

✦ **Objectif n°11 : accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation**

Les mobilités partagées, en particulier les vélos, constituent une **offre de mobilité complémentaire utile**. Elle peut en particulier constituer une solution en matière de mobilité dite « du dernier kilomètre » ou pour remplacer des trajets relativement courts normalement effectués en transports en commun ou en voiture. À ce titre, **leur rôle est reconnu aussi bien par les usagers que par la Ville**.

La plus ancienne et la plus pérenne de ces solutions est, bien entendu, le Vélib'. Cette solution, **très appréciée des usagers et soutenue par la Ville**, est essentielle pour proposer une offre de mobilité cyclable peu onéreuse à toutes et tous. Pour autant,

des carences peuvent exister, comme celles mentionnées par les contributions. La Ville de Paris a **à cœur de poursuivre l'extension du service et l'amélioration de la disponibilité** en investissant dans le maillage, en déployant des bornettes dans les stations saturées lorsque c'est possible et en créant des stations supplémentaires dans les zones encore trop peu couvertes.

A l'automne 2025, suite au lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI), l'activité des vélos privés en libre-service seront mieux réguler. En plus de demander toujours plus d'exigence aux opérateurs dans leurs gestions de leur flotte et le non-encombrement de l'espace public, nous avons révisé la règle de stationnement pour que ces engins utilisent moins de place sur les arceaux vélos.

Ce réseau est complété par une offre de scooters électriques et de vélos à assistance électrique en libre-service dont la flotte pourra grossir si l'usage démontre l'intérêt des Parisiens pour cette solution.

Concernant les taxis, la Ville de Paris continue de **soutenir leur déploiement et offre une assistance nouvelle pour l'accompagnement vers une flotte bas-carbone** via l'amélioration du réseau d'approvisionnement (voir objectif n°10) et des aides à l'achat de véhicules propres.

La question des trottinettes électriques en libre-service est un exemple type d'offre que la Ville a souhaité réguler, compte tenu des **problèmes de mésusages** qu'elles entraînaient. Si son offre est regrettée par certains, il semble que cette **mesure de régulation de l'espace public** ait finalement été **approuvée par la grande majorité des Parisiens**, comme l'a montré la votation d'avril 2023.

✦ **Objectif n°12 : proposer une mobilité touristique plus durable**

Paris est une ville éminemment touristique, avec le lot d'enjeux que cela comporte. Les 38 millions de visiteurs annuels de la Métropole du Grand Paris s'ajoutent aux usagers des transports parisiens et contribuent aux émissions de gaz à effet de serre. Le PLM et cet objectif 12 visent donc à **apporter des éléments de réponse à ces impacts**, parfois qualifiés de « surtourisme » dans les contributions. Cet objectif n'est d'ailleurs qu'un aspect du sujet, et la plupart des autres objectifs apportent également des éléments de réponse. Il s'agit donc d'un **objectif transversal** dépassant son propre contenu, comme peut l'être l'objectif n°1.

L'un des modes de transport privilégié des touristes est l'autocar. Dans la lignée des politiques de décarbonation précédemment évoquées, la Ville de Paris souhaite **accompagner la décarbonation des flottes d'autocars**. Elle souhaite également que soit entamée une **réflexion sur la place de l'autocar dans la ZTL** pour trouver des

solutions pérennes permettant la meilleure mobilité touristique tout en limitant les effets négatifs potentiels. À ce stade, toutes les pistes restent envisageables et les **parties prenantes de cette réflexion seront consultées** pour garantir une décision prise dans le dialogue. Pour le moment, les arrondissements centraux et leurs plus de 200 places réservées aux autocars restent accessibles.

✦ **Objectif n°13 : organiser un transport de marchandises et une logistique décarbonés efficaces à l'échelle métropolitaine**

La logistique urbaine est un sujet particulièrement important, avec une pression importante liée au développement du commerce en ligne qui s'ajoute aux flux quotidiens et conséquents que suppose le ravitaillement d'une ville comme Paris. Pour ce faire, la Municipalité s'est dotée d'une « **Stratégie pour une logistique durable 2022-2026** », élaborée en concertation avec les professionnels, qui doit permettre d'accompagner ces évolutions.

Ce sont les impacts pour la logistique des autres mesures qui ont beaucoup fait réagir les participants, notamment les mesures d'apaisement et la ZTL, perçues comme une réduction de l'accessibilité de la voirie et du stationnement. Ces problématiques sont identifiées par la Ville de Paris qui œuvre à **faciliter le travail des professionnels** et à **rendre les transformations les plus indolores possibles** tout en limitant les abus. Des **dérogations catégorielles**, comme indiqué dans l'objectif n°5, sont octroyées à de nombreux professionnels ; de plus, le trafic en origine et à destination de la ZTL demeurant possible pour tous les usagers, les livreurs et logisticiens qui souhaitent accéder à la ZTL peuvent continuer à le faire, avec une accessibilité qui sera facilitée du fait de la baisse attendue du trafic de transit. Le stationnement est un autre enjeu bien identifié. Le PLM intègre la **nécessité de fournir des espaces d'arrêt nombreux et bien calibrés aux besoins**. Il prévoit donc la création de **1000 places supplémentaires** d'ici 2026. Un nouveau mode de stationnement dédié est également à l'étude pour les professionnels. Il permettrait de garantir **un stationnement dépenalisé et à des tarifs avantageux** pour des ayants-droits également à définir.

Autre sujet d'inquiétude, la transition énergétique des véhicules des professionnels est également évoquée. L'objectif n°8 prévoit un **ensemble de mesures pour aider la transition énergétique** des véhicules, en particulier à destination des professionnels de la logistique, avec des aides à l'achat et des aides à l'aménagement des locaux d'activités (stationnement, recharge, livraisons...) . À cela s'ajoutent des outils dédiés, en particulier des **actions de sensibilisation et la mise en place d'un dispositif de conseil en mobilité métropolitain**. Ces dispositifs permettront à la Ville

de travailler avec les parties prenantes pour garantir un accompagnement continu, en particulier envers des acteurs plus fragiles.

Enfin, la Ville de Paris travaille à des **solutions d'apaisement de la logistique en ville** en accord avec un certain nombre de contributions dont les propositions peuvent être à étudier. À cette fin, la Ville va développer des **sites dédiés à la logistique** à travers le Plan Local d'Urbanisme bioclimatique pour aider à **rationaliser les flux**. Ces sites et d'autres mesures incitatives permettront de **développer les modes plus légers et moins polluants** comme les vélos-cargos, lorsque c'est pertinent. La Ville agit également pour pousser les acteurs de la logistique à livrer en **horaires décalés** et à mettre en place des **pratiques silencieuses**. Paris s'est, sur ce sujet, associé à Certibruit pour inciter les entreprises à améliorer leurs pratiques en **octroyant un label aux plus vertueuses**.

✦ **Objectif n°14 : préserver la santé des habitants et des visiteurs à Paris**

Le lien entre mobilité et santé n'est pas toujours bien identifié par les habitantes et habitants de notre ville, **et pourtant il revêt pourtant un enjeu crucial** : pollutions, nuisances sonores, îlots de chaleur urbains induits par les émissions de gaz à effet de serre sont autant de problèmes amplifiés par les mobilités qui ont un impact sur la santé humaine.

La Ville de Paris poursuit différents objectifs pour **donner aux Parisiens un cadre de vie agréable et préservant leur santé : respect des valeurs-limites de qualité de l'air** à horizon 2030 et des **recommandations de l'OMS en matière de qualité de l'air** d'ici 2035, ou encore **réduction du niveau sonore de 2 décibels** dans Paris en 2026. **La santé est une problématique au cœur des projets dès leur conception**. C'est pourquoi la Ville a souhaité que **les projets récents et futurs fassent l'objet d'évaluations d'impacts sur la santé (EIS)** plus systématiques et prenant en compte les choix de mobilité.

On le sait, ce sont majoritairement les personnes les plus modestes qui souffrent le plus des impacts des pollutions. Des efforts restent à faire et certains secteurs peuvent encore être défavorisés du fait d'une plus grande circulation ou de leur proximité avec le boulevard périphérique. Paris poursuit donc ces efforts pour **faire respecter des limitations de vitesse à 30km/h en ville et 50km/h sur le périphérique**, tout en réduisant la place de la voiture par ses politiques d'apaisement (voir l'objectif n°5). Les efforts qui seront menés pour la transition énergétique des véhicules et la mise en place de la ZFE (voir objectif n°8), ainsi que les autres mesures concernant les transports (objectif n°9), le tourisme (objectif n°12) ou la logistique (objectif n°13), ainsi que la « boulevardisation » du périphérique (objectif n°18) joueront également

un rôle crucial pour **limiter la pollution atmosphérique** à Paris et **réduire les nuisances sonores liées à la route**.

De nombreux contributeurs sont intervenus sur la question des nuisances sonores. Sur celles qui concernent le bruit routier, l'objectif n°5 prévoit un ensemble de mesures pour répondre à l'objectif de réduction de 2 décibels. En particulier, **des revêtements urbains phoniques et des radars anti-bruit** assureront la réduction et le contrôle du bruit routier. La Ville entend notamment participer à l'évolution de la réglementation sur les deux-roues motorisés afin d'en limiter les nuisances. Certaines contributions évoquent également les nuisances sonores suscitées par l'activité des terrasses des bars et restaurants. Ce sujet ne relève pas du PLM, mais du Plan d'Amélioration de l'Environnement Sonore. La Ville **intervient régulièrement à travers la police municipale pour lutter contre les éventuels débordements nocturnes**.

✦ **Objectif n°15 : participer à une meilleure coordination de l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle métropolitaine et francilienne**

Les grands enjeux de mobilité traités par le PLM **ne se limitent bien sûr pas au périmètre de Paris**. Toute la zone métropolitaine connaît, étant donné sa densité, des **enjeux similaires qui nécessitent d'être traités de façon commune**, ou du moins de façon la plus coordonnée possible.

Sur certains sujets, **les outils de coopération existent déjà**. Comme évoqué dans les observations de l'objectif n°9, la Ville de Paris s'implique par exemple aux côtés d'Île-de-France Mobilités pour **faire évoluer la gouvernance du maillage bus et tramway** tout en **renforçant la cohérence d'un réseau aujourd'hui toujours plus étendu à l'échelle métropolitaine**. La Métropole du Grand Paris joue de plus en plus un **rôle de coordination métropolitaine**. Le Vélib' en est un bon exemple : il est aujourd'hui géré par un syndicat métropolitain dans une perspective d'équilibre tout aussi métropolitain. Sur d'autres sujets, dont une partie a été mentionnée par les contributions, **la coordination doit encore être renforcée**. C'est le cas par exemple pour le transport de marchandises, les services de mobilité partagés ou encore les taxis et VTC. La Ville de Paris prône sur ces sujets une **coopération étendue au sein d'une autorité de coordination que pourrait constituer la Métropole du Grand Paris**. La Métropole porte déjà un « pacte pour une logistique métropolitaine » en cours de révision. Paris cherchera également à **constituer avec ses partenaires une nouvelle gouvernance des services de mobilité** afin d'assurer l'interopérabilité et éviter un morcellement des dispositifs par commune.

Deux grands types de pôles de mobilité ont également été mentionnés, qui vont faire l'objet d'une approche nouvelle en « **pôles d'échanges** ». Il s'agit, premièrement, des gares. Un « **Protocole des gares** » conclu avec la SNCF vise à **améliorer leur intégration dans l'espace urbain** tout en incluant dans leur

aménagement les impératifs de développement durable. Les **portes métropolitaines** constituent un second sujet d'attention. À travers des **conventions de coopération avec les communes limitrophes**, la Ville de Paris vise à **limiter l'effet de coupure urbaine au niveau des portes**, à améliorer les cheminements piétons et cyclables, et à apaiser ces secteurs de flux importants pour rendre les continuités entre Paris et les communes limitrophes nettement plus lisibles.

✦ **Objectif n°16 : associer les habitants, les entreprises et les visiteurs à la transition des mobilités**

Le PLM prévoit, parmi ses objectifs, des volets spécifiques visant à **favoriser l'appropriation des transformations engagées** et décrites en son sein pour les différents publics concernés. **Les déplacements induits par le travail** (déplacements dits « pendulaires » ou « contraints ») et **par le tourisme doivent également intégrer ces transformations**. L'implication des différents publics est essentielle quand 42% des déplacements sont liés au travail et aux études.

Le PLM prévoit à ce titre **un soutien à l'élaboration et à la diffusion des Plans de Mobilité Employeur (PDME)**. Ces plans constituent **des leviers d'accompagnement du changement des pratiques au sein du monde professionnel** et des outils pour **convaincre les employeurs de développer une approche de mobilité durable**. La Ville de Paris souhaite ainsi **inciter les entreprises à s'engager dans la transition des mobilités**, notamment par une meilleure information et formation, en promouvant les mobilités douces et en incitant à restreindre l'achat et l'utilisation des véhicules motorisés lorsque c'est possible, ou du moins à inciter à leur remplacement par des véhicules électriques. Pour montrer l'exemple, la Ville mène **son troisième « Plan de déplacements de l'administration parisienne » (PDAP)** pour la période 2024-2030. Le deuxième plan avait déjà permis de réduire de 30% l'empreinte carbone des mobilités des agents de la Ville grâce à des mesures incitatives aux mobilités actives, l'électrification de la flotte légère ou encore le renforcement des clauses environnementales de la Ville dans ses marchés publics.

La Ville de Paris est **tout à fait en phase avec les contributions l'appelant à des politiques incitatives**. Le PLM souligne l'importance de la **sensibilisation, de la pédagogie et de l'implication des publics** pour favoriser la transition vers des mobilités plus durables. Il propose dans différents objectifs des **solutions d'accompagnement** pour aider les publics cibles à s'approprier ces transformations : accompagnement technique (avec l'Agence Parisienne du Climat pour les copropriétés, la Métropole du Grand Paris dans le cadre de la mise en place de la ZFE...), aides financières (aide à l'achat de véhicules, à l'aménagement d'abris vélos dans les locaux d'activités et de copropriétés, à l'apprentissage du vélo...), guichets d'informations... La Ville réaffirme par ailleurs **son implication dans la co-construction**

de ses politiques de mobilité. Sur le sujet du tourisme, par exemple, les « Assises du tourisme durable », conduites en 2021, ont impliqué tous les grands acteurs du secteur pour aboutir à un ensemble de propositions qui seront poursuivies dans ce PLM. **Des concertations ont également été réalisées pour bâtir nombre des politiques aujourd’hui appliquées :** plans vélos et piétons, stratégie logistique ou encore réforme du stationnement ont été construits avec le public, les acteurs économiques et les acteurs associatifs. **Paris continuera à impliquer le public pour les projets de mobilité futurs,** en cherchant à impliquer un public toujours plus large, par exemple en développant des solutions inédites comme les maquettes 3D permettant aux personnes déficientes visuelles de pouvoir appréhender la configuration d’un site et donc de participer à sa conception.

✦ **Objectif n°17 : encourager et accompagner l’innovation pour un meilleur partage de l’espace public et une transition des mobilités**

L’innovation peut constituer **un levier puissant et transversal d’accompagnement de la transformation des mobilités.** Cependant, l’innovation est intéressante si et seulement si elle favorise la mise en œuvre **d’outils inédits et de méthodes nouvelles** pour améliorer la qualité des services et l’organisation de l’espace public.

La Ville de Paris encourage à ce titre le recours à de **nouvelles technologies de gestion de l’espace public,** comme les outils de **signalétique dynamique,** de **régulation intelligente et d’aménagements modulaires.** Le PLM prévoit également **une meilleure exploitation publique et citoyenne des données de mobilité** pour adapter les politiques publiques, en cohérence avec **les principes d’open data et les dynamiques d’observation en temps réel.** Le PLM prévoit à ce titre la **diversification des capteurs et outils de mesure du trafic** ainsi que de traitement de l’information par **des solutions d’intelligence artificielle,** qui reste bien évidemment contrôlée par les agents de la ville. **L’exploitation peut apporter un ensemble de bénéfices pour les usagers et pour la régulation des mobilités :** elle peut notamment améliorer l’information apportée aux usagers via les systèmes de guidage géolocalisés, renforcer le contrôle des règles de circulation ou encore limiter les mésusages sur l’espace public.

Des indicateurs **d’évaluation constituent également la condition d’une gouvernance fondée sur les usages.** Aussi, des indicateurs dédiés ont été élaborés et seront suivis pour chacun des objectifs du PLM. Ils permettront d’en assurer le suivi et fourniront une base factuelle essentielle à la conduite des politiques du PLM et à leur ajustement tout au long de son application.

✦ **Objectif n°18 : transformer le boulevard périphérique en concertation avec les élus du Grand Paris, les riverains et les usagers**

Le PLM poursuit les engagements déjà portés par la Ville de Paris dans le cadre de la concertation conduite en 2023 sur l'avenir du boulevard périphérique. Il rappelle que cette transformation constitue pour la Ville un projet structurant à l'échelle métropolitaine et un enjeu majeur de transition écologique, de santé publique mais aussi de qualité de l'aménagement urbain. La perspective de long terme d'une « boulevardisation » du périphérique continue donc d'être recherchée par la Ville.

Si certains estiment que cette politique constitue une mise à l'écart de l'infrastructure, la municipalité pense, à l'instar de certains contributeurs, qu'il s'agit d'un outil de lien métropolitain et de développement durable qui doit être renforcé en tant que tel dans le dialogue avec les communes limitrophes et les usagers. D'ailleurs, Paris n'a pas agi et n'agit pas seule. La Ville de Paris a été à l'initiative d'une démarche de réflexion et d'action partenariale avec ses voisins dans le cadre des « Ateliers du Périphérique » qui se sont tenus tout au long du mandat. Nous continuerons de penser le futur du boulevard périphérique dans ce cadre partenarial. La fracture urbaine que constitue le périphérique a vocation à se muer en une forme urbaine adoucie permettant de requalifier les portes et de mieux relier Paris à sa périphérie. De nouvelles portes seront encore à transformer d'ici 2030, comme 4 l'ont déjà été (Porte de Vanves, Porte Pouchet, Porte de Pantin et Porte des Lilas). La transformation du périphérique jouera également un rôle essentiel pour végétaliser le pourtour urbain et renforcer la dynamique de verdissement que Paris cherche à mener par différents moyens incluant le PLM. L'insertion urbaine, une fois réalisée, permettra également aux cyclistes et aux piétons de pouvoir s'y déplacer via des connexions dédiées. Cette transformation fera, bien entendu, l'objet d'un travail d'implication des communes limitrophes et du public tout au long de sa conception.

Les suites données à la consultation

Un mémoire en réponse de la Ville de Paris à cette consultation est disponible en annexe E du présent bilan. Il expose de façon précise les propositions que celle-ci a décidé de prendre en compte dans la version définitive du PLM.

Rappelons que toutes les contributions ont été analysées et considérées individuellement par la Ville. Au-delà de la notion de « propositions prise en compte » la Ville tient à souligner qu'elle retient plus largement les avis et témoignages qui se sont exprimés pour nourrir sa politique de mobilité et ses évolutions futures.

07. Annexes

En complément de ce bilan, les annexes suivantes peuvent être consultées :

- Annexe A : contributions du public ;
- Annexe B : pièces jointes aux contributions du public ;
- Annexe C : compte-rendu de la réunion publique de 11 mars ;
- Annexe D : compte-rendu de la réunion publique de 20 mars ;
- Annexe E : mémoire en réponse de la Ville de Paris.