

Plan local de mobilité de Paris



Sommaire

1 Synthèse

2 Diagnostic

3 Scénario prospectif

4 Fiches-actions

5 Annexes

Édito



ANNE HIDALGO, MAIRE DE PARIS

Maire de Paris

A Paris, nous ne nous déplaçons plus comme avant, et c'est une bonne nouvelle ! En une dizaine d'années, nous avons tourné la page d'un siècle dominé par le tout-voiture. Bientôt, nous aurons réduit de moitié la circulation automobile. Grâce à cette révolution, la qualité de l'air s'améliore : depuis 2005, les concentrations de particules fines et de dioxyde d'azote ont diminué respectivement de 55 % et 50 % en Île-de-France.

Avec le Plan Local de Mobilité, nous poursuivons cette transition et nous l'amplifions.

La marche à pied est aujourd'hui le premier mode de déplacement des Parisiennes et des Parisiens. Notre Plan Local de Mobilité consacre les piétons comme prioritaires afin que l'ensemble des Parisiennes et des Parisiens, de tous les âges, se déplacent aisément.

Le vélo, lui, est en train de changer l'allure de Paris. En 2024, il a dépassé la voiture pour les trajets intra-muros. C'est une bascule historique. Nous voulons en faire, dès 2026, le deuxième mode de transport des Parisiennes et

des Parisiens. Parce qu'il est bon pour la santé, pour le climat et pour notre qualité de vie, nous continuerons à développer un réseau cyclable sûr et continu dans tous les quartiers.

Les transports en commun restent, eux aussi, au cœur de notre vision. Paris est le département qui contribue le plus à leur financement, pour garantir des trajets fiables, quotidiens, accessibles à toutes et tous.

Pour celles et ceux qui utilisent encore leur voiture, notamment les professionnels, nous accompagnons le passage aux véhicules propres. Et sur le boulevard périphérique, nous avons pris nos responsabilités : la vitesse est désormais limitée à 50 km/h et une voie est réservée au covoiturage, aux taxis et aux transports collectifs. Une mesure juste, cohérente, qui rendra la ville plus silencieuse et plus respirable.

Avec les 18 objectifs du Plan Local de Mobilité, nous dessinons un Paris plus apaisé, plus vert, plus juste. Un Paris qui avance vers un avenir durable, pour toutes celles et tous ceux qui y vivent, y travaillent ou viennent le découvrir.

Édito



© Joséphine Brueder - Ville de Paris

David Belliard

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

Au-delà de ses 2 millions d'habitants, Paris accueille chaque jour 3,5 millions de personnes, dont plus d'un million d'actifs qui ne résident pas à Paris. Le tourisme, l'activité économique, le dynamisme en matière d'emploi et d'innovation, l'enseignement, l'art, la culture et la mode, tous ces secteurs peuvent prospérer et se développer, notamment grâce à un exceptionnel système de mobilité. La mobilité est une composante essentielle de la qualité de vie et du dynamisme de notre Métropole : grâce à elle, les 12 millions de Franciliens réalisent chaque jour 43 millions de déplacements, dont 13 millions sont en lien avec Paris.

Les enjeux environnementaux – réchauffement climatique, pollution de l'air, biodiversité, pollution lumineuse et sonore, consommation énergétique... – sont désormais au cœur de l'action politique ; depuis la COP21 organisée à Paris, les Villes se sont positionnées comme des acteurs centraux dans la lutte contre le réchauffement climatique, et plus généralement pour la préservation de l'environnement et la lutte contre toutes les formes de pollutions. À Paris, nous adaptons le système de mobilité à cette urgence environnementale : depuis 20 ans, la circulation automobile décroît, laissant la place à des modes de transport moins polluants. Par ailleurs, l'espace urbain parisien, dans cette ville si dense, est rare et précieux. Ces dernières années, les usages sur cet espace public se sont multipliés : circulation, livraisons, promenade, jeux et sport, commerce, restauration... Nous devons donc

renforcer les actions de mobilité durable et développer des modes de transport plus écologiques. C'est pourquoi la Ville de Paris a lancé un plan local de mobilité durable, qui vise à améliorer la qualité de la mobilité pour tous, en favorisant les modes doux, les modes collectifs et les modes partagés. Ce plan local de mobilité durable est un document stratégique qui définit les orientations de la politique de mobilité de la Ville de Paris. Il est le socle de toutes les actions de mobilité que la Ville de Paris mettra en œuvre.

Enfin, les crises récentes ou leurs conséquences directes ou indirectes, épidémie de la Covid, guerre en Ukraine, inflation et hausse du coût des carburants..., ont rappelé à la fois la fragilité de nos approvisionnements, et aussi l'extrême importance de bénéficier d'un système de mobilité efficace et résilient.

Ce plan local de mobilité vise à décrire la politique de mobilité que la Ville souhaite mettre en place. Il propose ainsi les actions prévues pour développer chaque mode de transport, pour être en capacité de proposer à tous les Parisiens et visiteurs une offre multimodale de qualité en privilégiant la marche, le vélo, les modes collectifs et les modes partagés et les actions à mettre en place pour apaiser la Ville et l'espace public. Ce plan local de mobilité se veut le plan d'une offre de mobilité durable, décarbonée, sûre, efficace et adaptée à tous.

Synthèse

Actives, partagées, durables...
Toutes vos mobilités
à Paris



Synthèse : sommaire

1 Plan local de mobilité de Paris : enjeux et objectifs

p.2

3 Tour d'horizon de vos mobilités

p.11

p.11 **Priorité aux modes de déplacement actifs**

p.11 La marche

p.12 Le vélo

p.13 **Cap sur les modes collectifs et partagés**

p.13 Les transports collectifs

p.14 Les mobilités partagées

p.15 Les pôles d'échange

p.15 Les taxis et VTC

p.16 **Vers une circulation routière apaisée**

p.16 La zone à faibles émissions (ZFE)

p.17 Le boulevard périphérique

p.18 Le stationnement

p.19 **De nouveaux aspects à intégrer**

p.19 La mobilité touristique

p.20 L'approvisionnement en énergie

p.21 Le volet innovation et data

p.21 L'implication des entreprises et des administrations

2 Cap vers la ville de demain

p.7

p.8 **Une ville qui préserve la santé**

p.8 **Une ville plus inclusive et plus accessible**

p.9 **Une ville apaisée**

p.10 **Une ville qui s'adapte au changement climatique**

4 Le transport de marchandises

p.22

5 L'amélioration de la gouvernance

p.23

1

Plan local de mobilité de Paris: enjeux et objectifs

Quelques repères pour commencer

Le plan local de mobilité, c'est quoi ?

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

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

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

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

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

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

Un élément perturbateur nommé Covid

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

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

Face à nous : 4 enjeux

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

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





Des objectifs stratégiques

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

Objectif N°1

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

Objectif N°2

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

Objectif N°3

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

Objectif n°4

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

Objectif n°5

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

Objectif n°6

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

Objectif n°7

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

Objectif n°8

Accompagner la mise en œuvre de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine pour une 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 boulevard urbain en concertation avec les élus du Grand Paris, les riverains et les usagers

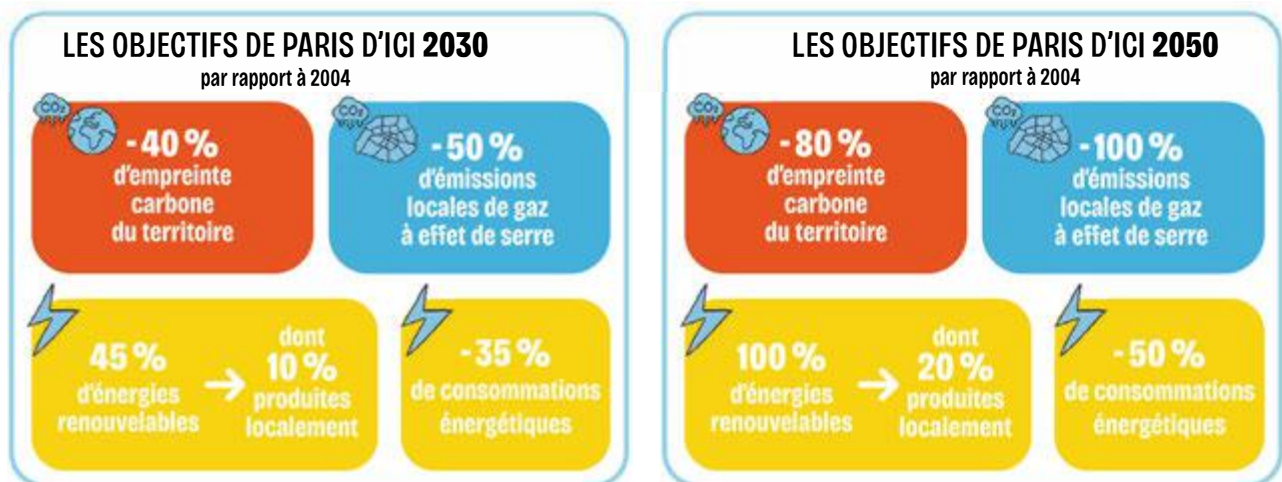
Ces objectifs sont en accord avec les objectifs prioritaires du plan climat :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité de 50 % à horizon 2030 (par rapport à 2004);
- Respecter les recommandations de l'OMS* à l'horizon 2035 sur la qualité de l'air;
- Atteindre le zéro carburant fossile en 2030, avec notamment l'interdiction de circulation pour les véhicules thermiques.

*Organisation mondiale de la santé

Les ambitions environnementales

La dimension environnementale du plan local de mobilité est capitale. À travers les objectifs du PLM, il s'agit d'atteindre les objectifs du plan climat. Ce dernier sonne la mobilisation générale pour garantir l'habitabilité de Paris dans un avenir proche. Il engage le territoire dans une course contre la montre pour maintenir l'objectif de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement climatique sous les 1,5°C, autour de deux séries d'objectifs :



QUALITÉ DE L'AIR



- 2025 -Aucune Parisienne et aucun Parisien exposé à un dépassement des valeurs réglementaires actuelles pour le dioxyde d'azote
- 2030 -Respect des nouvelles valeurs réglementaires européennes
- 2035 -Respect des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé

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

- Le développement de la pratique du vélo ;
- La poursuite de la réduction de la circulation automobile ;
- L'accélération de l'électrification du parc automobile ;
- La poursuite des restrictions liées à la zone à faibles émissions ; (ZFE) métropolitaine jusqu'à l'interdiction totale de la circulation des véhicules thermiques en 2030.

-60%

d'émissions locales de gaz à effet de serre liées aux transports entre 2004 et 2022 à Paris

Évolution du trafic routier dans Paris intra-muros

-50%

entre 2002 à 2022

Pour répondre à ces enjeux, la Ville entend faire plus vite, plus local et plus juste :

PLUS VITE, en changeant d'échelle sur les leviers municipaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre, pour planifier la sortie des énergies fossiles, par une sobriété énergétique et le déploiement massif d'énergies renouvelables. Pour accélérer les efforts, la Ville de Paris mobilise l'ensemble de son administration, de ses services et de ses agents, mais aussi l'ensemble des acteurs (habitants, entreprises, commerçants, associations etc.) du territoire parisien.

PLUS LOCAL, pour ancrer la transition écologique dans tous les quartiers de Paris. Pour la première fois, le Plan climat se décline localement pour assurer la mise en œuvre rapide des actions de lutte contre le changement climatique sur l'ensemble du territoire.

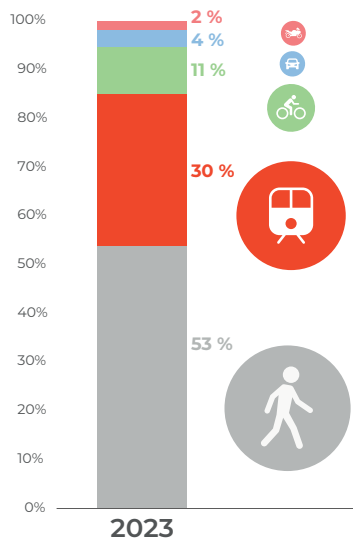
PLUS JUSTE, enfin, pour lutter contre les inégalités sociales, renforcées par les conséquences du changement climatique. Paris mettra toute sa détermination pour protéger les plus fragiles et place la justice sociale au cœur de sa stratégie de lutte contre le changement climatique.

Les données clés de la mobilité à Paris

Évolution des déplacements en Île-de-France

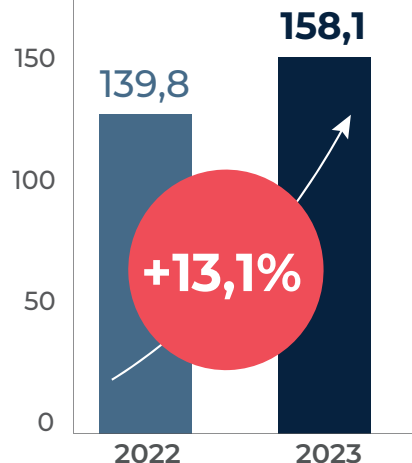
Parts modales des déplacements à l'intérieur de Paris

Source : Enquête EMG, IPR, 2024



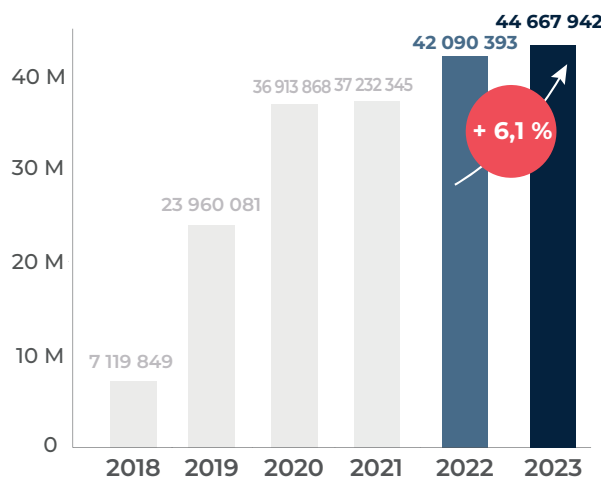
Fréquentation des aménagements cyclables parisiens

Le volume de circulation sur le réseau cyclable instrumenté, à l'instar du volume de circulation, est exprimé en vélos.km/h.



Évolution annuelle du nombre de déplacements en Vélib'

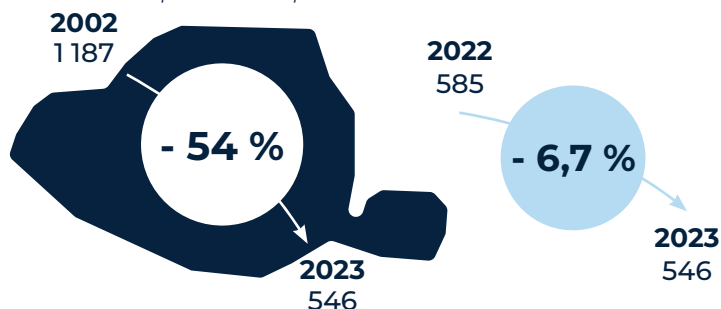
Unité : Nombre total de locations de plus de 3 minutes
Source : SAVM



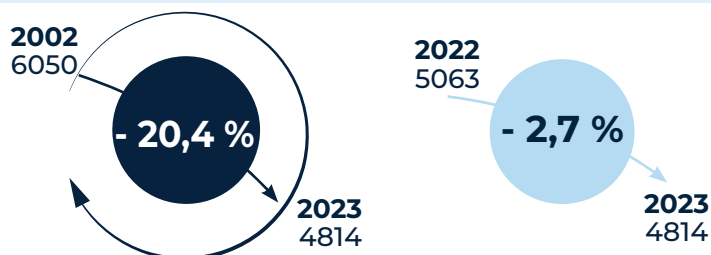
Volumes de circulation

Paris Intra-Muros

Unité : véhicules par kilomètre par heure

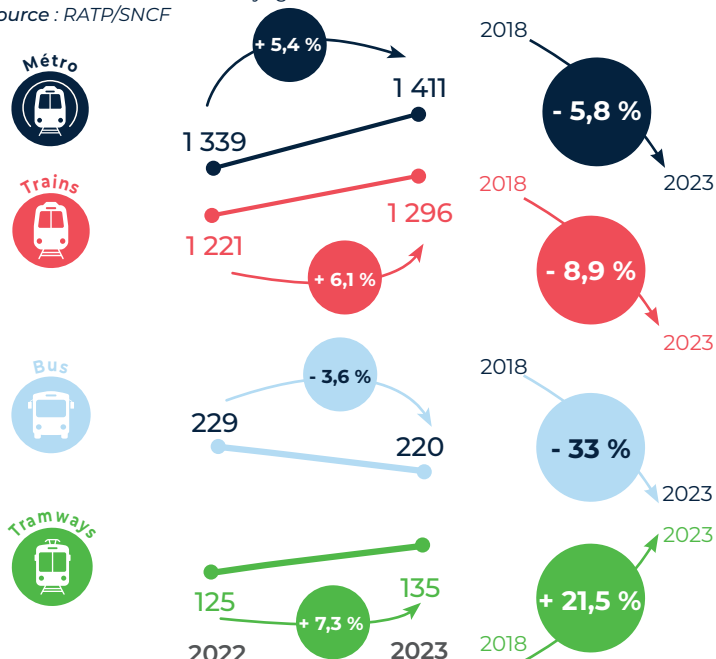


Boulevard périphérique



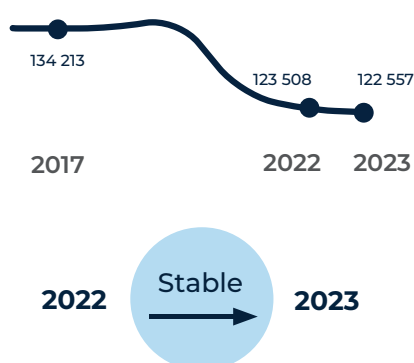
Fréquentation dans les transports en commun

Unité : Nombre annuel de voyageurs en milliers
Source : RATP/SNCF

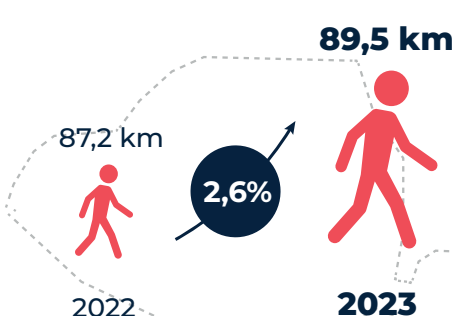


Évolution du linéaire de voirie

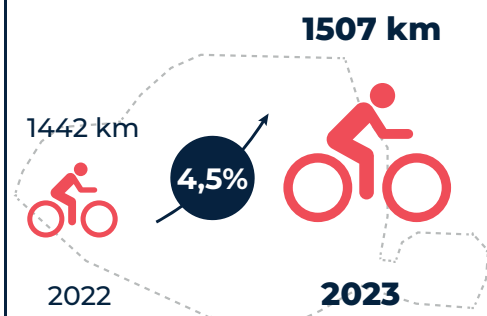
Places de stationnement véhicules



Linéaire d'aires piétonnes



Linéaire cyclable



Total du linéaire des voies parisiennes : 1 700 km

Les données clés de la mobilité à Paris

Réseau public Belib'

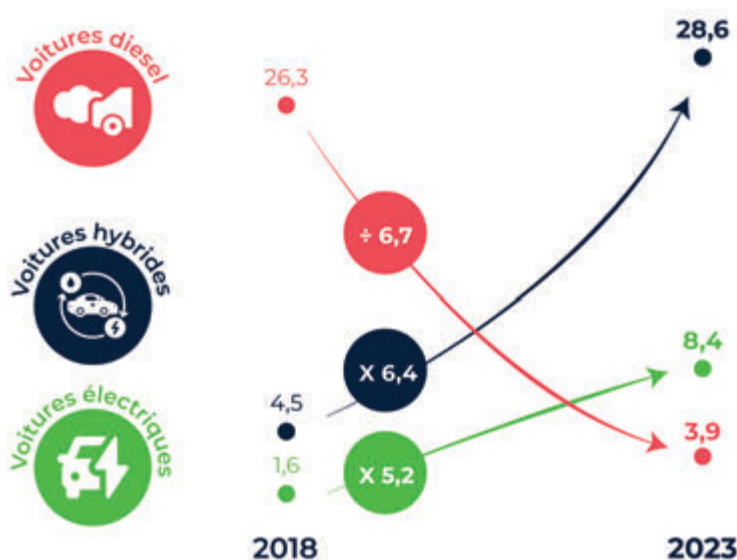
Nombre de recharges



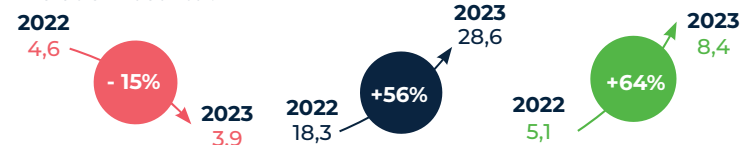
Consommation électrique (en millions de kWh)



Immatriculations neuves (en milliers) Source : MTES

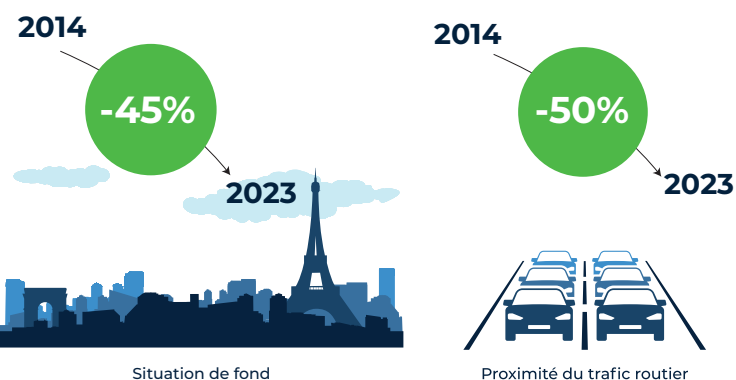


Evolution récente :



Qualité de l'air à Paris

Concentration de NO₂ en µg/m³



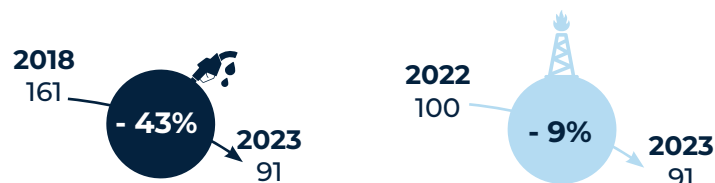
Ventes de produits pétroliers

Source : MTES

Total supercarburants et gazole routier (en milliers de tonnes)



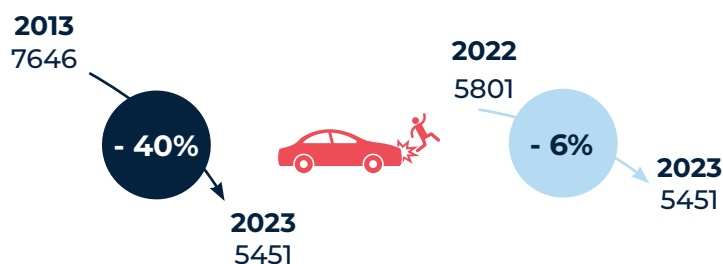
dont gazole routier (en milliers de tonnes)



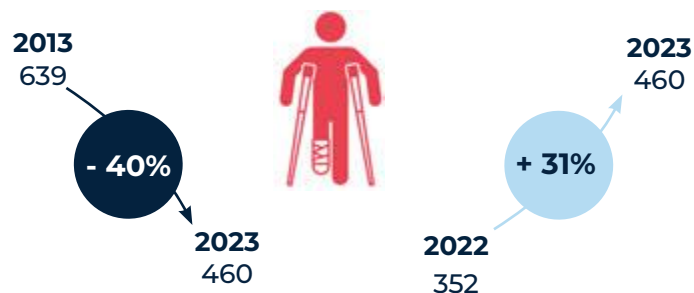
Evolution de l'accidentologie à Paris

Nombre total de victimes

Source : ONISR

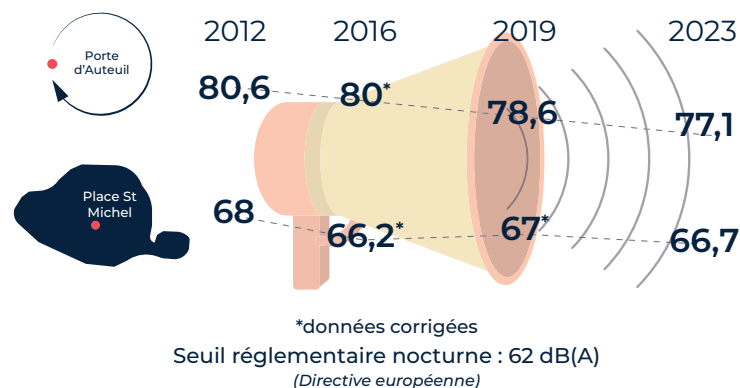


dont nombre de tués et blessés hospitalisés



Bruit routier nocturne parisien

Source : BruitParif



2 Cap vers la ville de demain

La ville et ses espaces publics ont été longtemps consacrés exclusivement à la circulation routière. Aujourd'hui, les choses ont changé. Se déplacer, mais aussi manger, faire du sport..., l'espace public est devenu un vrai lieu de vie. Un environnement à repenser de façon globale pour répondre aux grands enjeux : la santé, l'inclusion, l'apaisement urbain et l'adaptation au changement climatique.



Une ville qui préserve la santé



Objectif à atteindre

n°14

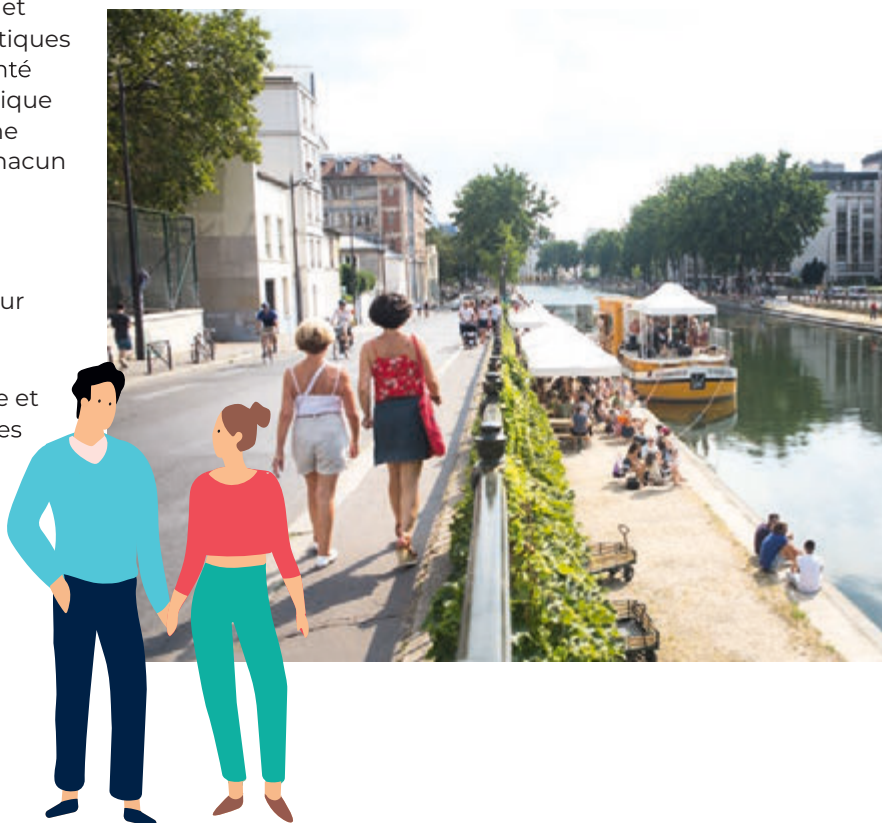
→ Préserver la santé des habitants et des visiteurs à Paris

Pourquoi c'est important ?

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

Comment y parvenir ?

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



1/4

du territoire parisien est constitué d'espaces publics

Une ville plus inclusive et plus accessible

Pourquoi c'est important ?

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

Comment y parvenir ?

- En élargissant les trottoirs, en aménageant les escaliers, en posant des revêtements de sol sécurisés ; en tendant vers une ville 100 % accessible
- En facilitant la marche, la promenade ainsi que le running (parcours sportifs, équipements en accès libre) ;
- En favorisant la pratique du vélo pour tous ;
- En réduisant l'accidentologie des piétons pour tendre vers le risque zéro
- En aménageant les abris voyageurs et les stations de taxis (amélioration de la visibilité, de l'éclairage, de la propreté, des informations) ;
- En rendant la ville plus accueillante et plus sécurisante la nuit : éclairage repensé, animations...
- En intégrant le critère du "genre" dans les appels à projets permettant d'inclure les femmes



Objectifs à atteindre

n°1 et 2

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



Objectifs à atteindre

n° 3, 4 et 5

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

Une ville apaisée



-50%

de circulation intramuros dans Paris entre 2002 et 2022

49%

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

Pourquoi c'est important ?

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

Comment y parvenir ?

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

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

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

Une ville qui s'adapte au changement climatique

Pourquoi c'est important ?

Canicules de plus en plus fréquentes, formation d'îlots de chaleur urbains avec un risque sanitaire majeur pour la population... Paris, comme toutes les grandes métropoles urbaines, doit s'adapter au changement climatique, améliorer sa capacité de résilience*. Face à ce défi crucial pour les années à venir, mettre en place des mesures de prévention est essentielle.

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

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

Comment y parvenir ?

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

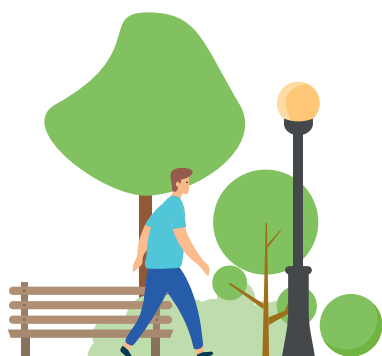
- Création de nouvelles rues végétalisées;
- Projets de plantations d'arbres denses et de forêts urbaines.



Objectif à atteindre

n° 6

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



3

Tour d'horizon de vos futures mobilités

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

Quatre orientations essentielles

- Favoriser la marche et lui accorder la priorité partout où c'est possible ;
- Développer les infrastructures et équipements cyclables ;
- Participer au développement de transports collectifs de qualité ;
- Favoriser le développement de l'autopartage en lien avec les acteurs régionaux et métropolitains.

Priorité aux modes de déplacement actifs



Objectifs à atteindre

n° 2 et 3

- Rendre l'espace public plus accessible en facilitant la marche pour tous
- Assurer la mise en oeuvre du Code de la Rue

La marche

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



1^{er}

mode de déplacement des Parisiens

65%

des déplacements dans Paris

19%

des victimes d'accidents en 2021 sont des piétons

Les actions déjà réalisées

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

Le plan d'actions pour demain

À retrouver dans la stratégie piétonne

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



Le vélo

La crise sanitaire en 2020-2021 a accéléré sa pratique et révélé une tendance qui dure. Bénéfique pour la santé et pour l'environnement, c'est une réelle alternative à la voiture particulière en milieu urbain dense et une mobilité complémentaire aux transports collectifs.



**Objectif
à atteindre**

n°7

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

Les actions déjà réalisées

La Ville de Paris peut tirer le bilan de son premier plan vélo (2015-2020). En 5 ans: 300 km d'aménagements cyclables, 52 km de pistes temporaires, un réseau express vélo, ont été réalisés; près de 31 000 places de stationnement supplémentaires ont été créées; des aides financières à destination des particuliers et des professionnels pour l'achat de vélos électriques ont été mises en place...

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

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

En développant les infrastructures cyclables

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

En augmentant le stationnement vélo

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

Autres actions envisagées

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

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

840 000

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

+34%

de fréquentation des pistes cyclables entre 2020 et 2024.





Objectifs à atteindre

n°9

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

* GNV : gaz naturel véhicule.



Cap sur les modes collectifs et partagés

9,4

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

27%

des trajets domicile-travail réalisés en bus à Paris

3/4

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

390 M€/an

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

Les transports collectifs

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

Les actions déjà réalisées pour le bus

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

Le plan d'actions pour demain

Poursuivre le développement du bus

- Accompagner la transition énergétique du parc de bus et des centres bus ;
- Améliorer les conditions de circulation des bus ;
- Donner de la lisibilité au réseau avec Île-de-France Mobilités ;
- Préparer la mise en concurrence : s'assurer que la qualité de service sera préservée et même améliorée ;
- Améliorer les liaisons entre Paris et les communes limitrophes.

Soutenir les autres transports collectifs

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



Objectifs à atteindre

n°11

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

1500

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

49 millions

de locations de Vélib' réalisées en 2024

Les mobilités partagées

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

Le plan d'actions pour demain

- Continuer à investir dans le dispositif Vélib' pour en faire une alternative de mobilité crédible et efficace ;
- Favoriser le développement de l'autopartage en lien avec les acteurs métropolitains et régionaux ;
- Assurer une régulation des services de micro-mobilité pour éviter les débordements sur l'espace public ;
- Soutenir les taxis et les accompagner vers la transition écologique

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

Les pôles d'échanges

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

FOCUS

4 types de pôles d'échange à Paris

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

Le plan d'actions pour demain

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



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

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



30%

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

3 100

places de stationnement sur 400 stations de taxis



Objectif à atteindre

n°11

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

Le plan d'actions pour demain

- Créer de nouvelles places de stationnement pour les taxis et les accompagner – ainsi que les VTC – dans leur transition « verte » en leur proposant, notamment, des solutions de recharge rapide;
- Améliorer l'information sur les offres.

Vers une circulation routière apaisée

La zone à faibles émissions (ZFE)

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

Les actions déjà réalisées

- Depuis 2021, les véhicules non classés/Crit'Air 5/Crit'Air 4/ Crit'Air 3 sont interdits de circulation sur l'ensemble du territoire de la métropole concerné par la ZFE.

Le plan d'actions pour demain

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

- Interdiction de circulation pour l'ensemble des véhicules fonctionnant avec des carburants fossiles (diesel et essence) à partir de 2030.

Accompagner la Métropole du Grand Paris avec de nouvelles mesures

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



Objectif à atteindre

n° 8

- Accompagner la mise en œuvre de la zone à faibles émissions métropolitaine pour une interdiction des véhicules à carburant fossile à l'horizon 2030





**Objectif
à atteindre**

n°18

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

Le boulevard périphérique

Axe le plus circulé d'Europe, il joue un rôle crucial pour les déplacements franciliens. C'est aussi l'infrastructure la plus polluante d'Île-de-France, causant des nuisances importantes pour les riverains. Cet axe emblématique a vocation à évoluer en lien avec l'essor des mobilités durables et les transformations urbaines.

35 km

d'autoroute urbaine

1,1 million

de véhicules/jour

300 000

personnes concernées par les nuisances, **600 000 riverains** dans une bande de **500 m**, **253 000 salariés** à proximité

37%

des émissions de dioxyde d'azote et **35%** des émissions de particules fines émises par le trafic routier parisien

Les actions déjà réalisées

- Mise en service de la voie dédiée au covoiturage/bus/taxis (à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques et pérennisée par la suite);
- Transformation de plusieurs portes en places
- Abaissement de la vitesse maximale de la vitesse

Le plan d'actions pour demain

- Transformer le périphérique en un boulevard urbain, agrémenté de plantations;
- Homogénéiser le nombre de voies à 2x3 voies;
- Poursuivre la transformation des nouvelles portes en places;
- Réaliser des plantations sur les files reconquises (et certaines voies latérales, bretelles et échangeurs);
- Transformer certains équipements (tunnels non utilisés, sous-faces des viaducs) pour accueillir des activités (logistique, etc.).
- Renforcer les plantations sur les talus, végétaliser le terre-plein central, aménager certaines voies latérales;
- Organiser des événements festifs ponctuels pour transformer l'image du périphérique.



Le stationnement

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

Le plan d'actions pour demain

À retrouver dans la réforme du stationnement

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

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

- Créer 1 000 places pour les personnes à mobilité réduite;
- Encourager l'utilisation des places de stationnement disponibles dans les immeubles résidentiels ou d'entreprise;
- Poursuivre la transformation des places de stationnement en espaces végétalisés ou piétonnisés.



Objectifs à atteindre

n°2, 7 et 11

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



8%

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

800 000

places de stationnement dans Paris:

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

12%

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



De nouveaux aspects à intégrer

La mobilité touristique

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

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

Visiter Paris: le palmarès des mobilités

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

Le plan d'actions pour demain

Les « Assises du tourisme durable », organisées en 2021 avec tous les acteurs du secteur, ont permis de formuler les propositions suivantes:

- Accélérer la décarbonation des flottes de transport (bus, autocar, taxis, bateaux, avions);
- Améliorer la signalétique dans Paris et la Métropole du Grand Paris pour une circulation plus fluide des visiteurs;
- Renforcer la mobilité touristique sur la Seine et les canaux: flottes décarbonées et lien avec les autres modes de transport
- Soutenir le développement du cyclotourisme



Objectif à atteindre

n°12

→ Proposer une mobilité touristique plus durable



38 millions

de visiteurs dans la Métropole du Grand Paris en 2019

63%

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





**Objectif
à atteindre**

n°10

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

90%

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

1890

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

5

stations GNV en 2022

L'approvisionnement en énergie

Avec l'objectif poursuivi par la Ville d'interdire les véhicules fonctionnant à l'énergie fossile (diesel et essence) prévue à l'horizon 2030, le parc automobile se tourne progressivement vers les énergies alternatives, électricité en premier lieu. Il faut donc développer des solutions d'avitaillement bas carbone pour ces nouveaux carburants (électricité, hydrogène) sur l'ensemble du territoire francilien et au plus près des besoins des particuliers et des entreprises.

Le plan d'actions pour demain

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



43%

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

42%

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



Objectifs à atteindre

n°16 et 17

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

Le volet innovation et data

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

4 priorités pour l'innovation

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

Le plan d'actions pour demain

- Mieux connaître les usages de l'espace public pour mieux les organiser;
- Utiliser les capteurs mobiles pour mieux évaluer les impacts d'un aménagement urbain ou d'un événement;
- Déployer des solutions innovantes en faveur des personnes à mobilité réduite;
- Expérimenter de nouveaux revêtements de sols.

L'implication des entreprises et des administrations

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

Le plan d'actions pour demain

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

4 Le transport de marchandises

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



Objectif à atteindre

n°13

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



90%

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

4,4

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

Le plan d'actions pour demain À retrouver dans la stratégie pour une logistique urbaine durable

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

6 domaines d'action

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

5 L'amélioration de la gouvernance

Les mobilités concernent un périmètre qui dépasse les limites du territoire communal. Elles font intervenir de nombreux acteurs, notamment à l'échelle de la métropole sur des problématiques communes. L'organisation et le pilotage des mobilités par ces différents partenaires pourraient sans doute évoluer pour être plus efficaces.



Objectif à atteindre

n°15

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

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

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

Les aides à la mobilité en lien avec la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine

Le transport de marchandises

Des dispositifs de mobilité partagée

Les infrastructures de recharge

Le pilotage des gares routières

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