

Annexe Accessibilité du Plan local de Mobilité

00

Sommaire

SOMMAIRE	2
<i>Préambule : faire de Paris une ville accessible pour répondre aux enjeux démographiques</i>	<i>2</i>
1. L'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS.....	3
2. L'ACCOMPAGNEMENT DES MOBILITÉS INDIVIDUELLES.....	3
2.1. LE STATIONNEMENT PMR ET LES BRVE ACCESSIBLES	3
2.3. AIDES À LA PRATIQUE DU VÉLO POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP.....	4
3. L'ACCESSIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC.....	4
3.1. LES QUARTIERS HYPER ACCESSIBLES (EX-QUARTIERS D'ACCESSIBILITÉ AUGMENTÉE)	4
3.2. AMÉLIORER LA MARCHABILITÉ DES TROTTOIRS ET TENDRE VERS UNE VILLE 100% ACCESSIBLE.....	4

Préambule : faire de Paris une ville accessible pour répondre aux enjeux démographiques

En 2019, les moins de 20 ans représentaient 19% de la population parisienne, contre 17% pour les plus de

65 ans. Selon les projections de l'INSEE, à horizon 2040, la part des premiers diminuerait (17%), tandis que la part de seniors aurait tendance à croître (22% de plus de 65 ans) et la part des plus de 60 ans ne va cesser de croître pour atteindre 27% en 2050. Par ailleurs, on estime à environ 7% la part de la population parisienne en situation de handicap : près de 34 000 Parisiens perçoivent l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH), dont 31 428 vivent à domicile et 2 420 en institution (2024, Handidonnées Ile-de-France). Ces évolutions démographiques nécessitent d'adapter l'espace public et les infrastructures de transports aux besoins spécifiques liés à l'âge et à la perte de certaines capacités motrices. En outre, la prise en compte du handicap, permanent ou temporaire, dans les politiques de mobilité est essentielle pour garantir l'équité des citoyens en termes d'accès au travail, au soin, aux loisirs. Une enquête du STIF en 2014 montrait en effet que 4 Franciliens sur 10 se trouvaient en situation de mobilité réduite un jour donné.

Pour ce faire, la Ville de Paris a mis en place une politique volontariste en faveur de l'accessibilité et de la mobilité des personnes en situation de handicap. Cette politique s'inscrit dans le cadre plus large de l'inclusion et de l'égalité d'accès à la ville pour tous. La Ville s'est ainsi dotée d'un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics en 2012 et d'un schéma parisien en direction des seniors 2017-2021, renouvelé pour la période 2022-2026. Le Plan piéton voté en 2023 intègre également l'ensemble des enjeux d'accessibilité universelle.

Afin de mieux prendre en compte dans l'aménagement des espaces publics de nouveaux enjeux qui ont un impact significatif sur l'accessibilité, tels que le vieillissement de la population, le dérèglement climatique, les évolutions techniques et technologiques, ainsi que la végétalisation, la gestion des eaux pluviales, la chaleur, l'ombre et l'éclairage.., la Ville de Paris a mis en révision son PAVE au cours de l'année 2025. Il devrait être voté fin 2025.

1. L'accessibilité des transports collectifs

Même si les transports sont majoritairement gérés par la RATP et Île-de-France Mobilités, la Ville de Paris collabore étroitement avec ces acteurs pour favoriser l'accessibilité. Si le métro ne reste que très partiellement accessible aux UFR (soit 3% des stations parisiennes en 2024, d'après la RATP). La Ville accompagnera IDFM dans son projet Métro pour Tous de mise en accessibilité du métro parisien, en particulier dans ses impacts sur l'aménagement de l'espace public.

Aujourd'hui, l'ensemble des lignes de bus parisiennes, les cinq lignes de Traverses, la totalité des lignes de tramway et la plupart des stations de RER sont considérées comme pleinement accessibles aux Utilisateurs de Fauteuil Roulant (UFR). 27% des trajets domicile-travail sont réalisés en bus à Paris et les ¾ des usagers des bus n'utilisent que ce mode de déplacement. La Ville de Paris s'engage dans une feuille de route en faveur du bus à Paris à améliorer l'accessibilité universelle du réseau de bus (bande de vigilance, sonorisation des arrêts, etc.)

Les lignes de bus parisiennes sont désormais accessibles à 100 % aux UFR : pour accompagner la mise en accessibilité du matériel roulant (les bus parisiens sont équipés de rampes d'accès et disposent d'espaces réservés aux fauteuils roulants). La Ville de Paris a mis en accessibilité au moins 70% des arrêts de bus de chacune des lignes parisiennes et va poursuivre cette mise en accessibilité

La Ville de Paris propose en outre la gratuité des Pass Paris Senior et Access', un forfait permettant de voyager gratuitement sur le réseau de transport francilien (soumis à un plafond de ressources) pour les seniors et personnes en situation de handicap. Le Pass Paris Senior et Access comptait 150 000 bénéficiaires en 2023 pour un coût annuel de 66 millions d'euros

2. L'accompagnement des mobilités individuelles

2.1. Le stationnement PMR et les BRVE accessibles

Fin 2023, 5664 emplacements réservés PMR ont été créés, dont 4672 sur voirie, représentant 3,8% des places de stationnement sur voirie. Un objectif de création de 1000 places supplémentaires a été voté

en 2021.

Par ailleurs, depuis 2021, les détenteurs de la carte CMI-S (carte mobilité inclusion stationnement) ou de la CES (carte européenne de stationnement) bénéficient de la gratuité du stationnement sur la totalité des emplacements. Les détenteurs de la carte CMI-S peuvent se référencer sur la plateforme Handistat mise en place par la Ville de Paris afin d'être dispensés de la pris de ticket gratuit à chaque stationnement. Ce service est ouvert aux résidents de la France entière, il est possible d'y inscrire 2 véhicules différents par porteur de carte, pour une durée de 3 ans.

Par ailleurs, 43 emplacements accessibles de recharge pour véhicules électriques ont été créés sur l'espace public.

2.2. Le service Pour Aider à la Mobilité (PAM)

Ce service propose une solution individualisée aux personnes à mobilité réduite. Il s'agit d'un service de transport à la demande fonctionnant 7 jours sur 7, de 6h à minuit. Ce service comptait en 2021 plus de 6 500 usagers actifs, réalisant 213 000 courses par an (Ville de Paris). En 2023, la gestion de ce service a été reprise au niveau régional.

2.3. Aides à la pratique du vélo pour les personnes en situation de handicap

La Ville de Paris propose une aide financière aux personnes porteuses d'un handicap pour l'achat d'un vélo adapté. Le montant de l'aide est fixé à 50 % du prix d'achat hors taxes, plafonné à 1 500 €. Les vélos éligibles à l'aide parisienne répondent aux mêmes critères que ceux éligibles à l'aide d'IDFM, les deux aides étant en outre cumulables.

3. L'accessibilité de l'espace public

3.1. Les quartiers hyper accessibles (ex-quartiers d'accessibilité augmentée)

Cette initiative lancée pour assurer l'accueil inclusif des visiteurs des JOP 2024 a permis la création de 17 quartiers hyper accessibles, soit un par arrondissement, avec un investissement de 500 000 € par quartier. Ces parcours reliant des établissements accessibles recevant du public visent à offrir un environnement urbain accessible à tous, comprenant :

- La suppression des obstacles dans l'espace public ;
- L'aménagement des passages piétons avec bandes d'éveil à la vigilance et le cas échéant pose de tapis traversants et l'équipement des traversées gérées par feux de modules sonores ;
- La création d'environ 150 places de stationnement pour personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- La mise en accessibilité arrêts de bus.

Cette méthode se poursuit en 2025 par l'extension des 17 parcours et la création de 10 nouveaux parcours dans les quartiers politiques de la ville.

3.2. Améliorer la marchabilité des trottoirs et tendre vers une ville 100% accessible

L'amélioration de la sécurité, du confort et de l'expérience de la marche pour toutes et tous et le renforcement de sa complémentarité avec les transports en commun constituent un enjeu majeur d'accessibilité universelle dans la mesure où la marche représente 65% des déplacements internes à Paris. Le Plan Piéton voté en 2023 détaille la stratégie pour atteindre cet objectif à horizon 2030. Il est doté d'un budget de 300 M€.

Espace piéton par excellence, le trottoir est la composante principale de l'infrastructure pédestre. La qualité d'un déplacement à pied dépend de son dimensionnement, son aménagement et son état d'entretien.

La Ville de Paris s'engage à intervenir sur ces trois paramètres de la manière suivante :

✓ Dimensionnement :

- Réaliser des opérations d'élargissement de trottoirs dans le cadre de la démarche « Embellir Votre Quartier » et pour tous les grands projets d'aménagement menés sur l'espace public à Paris lorsqu'un besoin est identifié
- Définir un nouveau référentiel des largeurs minimales de cheminement piéton à appliquer en fonction du contexte et des flux piétons
- Réaliser prioritairement un audit de tous les trottoirs de la capitale faisant moins d'1,4 m de large afin d'envisager des opérations d'élargissement de ces trottoirs ou d'amélioration du confort des piétons
- Réaliser un audit de tous les trottoirs de la capitale faisant moins de 2 m de large afin d'envisager des opérations d'élargissement de ces trottoirs ou d'amélioration du confort des piétons

✓ Aménagement :

- Mettre en accessibilité les trottoirs
- Désencombrer les trottoirs avec priorisation des trottoirs le plus étroits afin de libérer un espace de circulation de 1m80 de large
- Augmenter l'offre d'assises et autre mobilier de confort

✓ Entretien :

- Augmentation du budget d'entretien dévoué aux revêtements de voirie avec une priorité donnée à la réfection des trottoirs et des passages piétons plutôt qu'aux tapis de chaussée

Au-delà de ces engagements, la Ville de Paris a déjà mis en œuvre de nombreuses actions de mise en accessibilité de l'espace public, notamment par la mise en œuvre des préconisations du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) :

- Amélioration de la qualité des cheminements (désencombrement, entretien, revêtements)
- Amélioration et sécurisation des traversées piétonnes : réduction de la longueur de traversée, redressement ; création d'îlots refuge en cas de traversées longue ; mise à norme des abaissements de trottoirs ; sonorisation des passages piétons ; déploiement de dispositifs podotactiles d'aide au déplacement des personnes à mobilité réduite (PAM), notamment dans les quartiers hyper-accessibles et les sites qui ont accueilli des épreuves olympiques ; sécurisation de tous les passages piétons par la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont et en aval des passages pour piétons (obligation de la loi d'orientation des mobilités de 2019) ; création de trottoirs traversants dans les zones où la fréquentation piétonne est dense.
- Pour accompagner le déploiement de la sonorisation traversées piétonnes gérées par feux, un service de distribution gratuite de télécommandes d'activation des feux sonores est mis en place à destination des toutes les personnes aveugles ou malvoyantes résidant à Paris.
- Augmentation de la surface piétonne et reconquête d'axes routiers au profit des piétons (grandes places, berges de Seine, trottoirs élargis...). L'élargissement des trottoirs non conformes ou sous-dimensionnés par rapport aux flux piétons est effectué au fil de l'eau dans le cadre des opérations.
- Extension des aires à priorités piétonne : aire piétonne et zone de rencontre
- Piétonisations temporaires et événementielles : Paris Respire, journées sans voitures, grands événements