



## Direction de la Voirie et des Déplacements

2025 DVD 76 Plan Local de Mobilité de Paris- Adoption du projet

### PROJET DE DELIBERATION

#### EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

En application de la Loi d'Orientation des Mobilités du 26 décembre 2019 (article L.1214-35 du code des transports), la Ville de Paris doit élaborer un Plan local de mobilité (PLM), qui constitue la déclinaison parisienne locale du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) en vigueur et du futur Plan de Mobilité d'Ile-de-France (PDMIF).

Le Plan Local de Mobilité, dont vous avez arrêté le projet, le 8 février 2024, présente la stratégie de mobilité de la Ville de Paris (organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, circulation et stationnement) pour contribuer à la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées à la mobilité sur le territoire parisien. Il permet de rassembler l'ensemble des stratégies sectorielles de la Ville en lien avec la circulation, les transports, l'usage de la voirie, pour présenter une vision globale de la mobilité parisienne.

#### **Articulation avec la planification régionale et municipale**

Le Plan de Mobilité de Paris est **un outil de définition et de mise en œuvre à l'échelle locale des politiques de mobilité** : il précise et détaille le contenu du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France et prend également en compte le projet du PDMIF arrêté par la Région le 27 mars 2024. L'objectif est de proposer une trajectoire pour contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité sur le territoire parisien, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Le Plan de Mobilité doit en particulier s'intéresser à la mobilité piétonne et cyclable (continuité et sécurisation des itinéraires), peut inclure le sujet de la desserte fluviale et ferroviaire, autant pour la mobilité des personnes que des marchandises (articles L.1214-1, L.1214-2, L.1214-2-1, L.1214-2-2 du Code des Transports).

En outre, le Plan de Mobilité de Paris reprend les ambitions en matière de mobilité du quatrième **Plan climat de Paris 2024 - 2030** (PCAET) que vous avez adopté

le 20 novembre 2024. Le Plan Climat décline les actions nécessaires afin de garantir l'habitabilité de Paris dans un avenir proche, et 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 :

- Ceux à 2050 : réduction de 80% de l'empreinte carbone du territoire par rapport à 2004, faire de Paris un territoire zéro émission de gaz à effet de serre, réduction de 50% des consommations énergétiques sur le territoire, atteinte de 100% d'énergies renouvelables dans la consommation dont 20% produites localement ;
- Ceux intermédiaires à 2030, qui constituent un point de passage incontournable : réduction de 50% des émissions locales de gaz à effet de serre par rapport à 2004 ; réduction de 40% de l'empreinte carbone du territoire ; réduction de 35% les consommations énergétiques ; atteinte de 45% d'énergies renouvelables dans la consommation dont 10% produites localement.

Sur le volet « qualité de l'air » du Plan climat, en utilisant les leviers à sa disposition, la Ville de Paris se fixe pour objectif :

- En 2025, aucune Parisienne et aucun Parisien exposé à un dépassement des valeurs réglementaires actuelles pour le dioxyde d'azote,
- En 2030, le respect des nouvelles valeurs réglementaires européennes,
- En 2035, le respect des recommandations de l'OMS.

## **Une stratégie complète de transition des mobilités et de transformation de l'espace public**

Au-delà des obligations réglementaires, le PLM parisien a pour ambition de formuler de manière cohérente les grandes orientations de la politique parisienne des mobilités. Il présente une **vision globale de l'avenir de la mobilité parisienne**, rassemblant l'ensemble des plans et stratégies préparées pour les différentes composantes de la mobilité : stratégie piétonne, Plan Vélo, code de la rue, stratégie logistique durable, états généraux du stationnement, apaisement de Paris centre et des quartiers, transformation du boulevard périphérique et évolution du plan de circulation etc. 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. Plus qu'un « plan des plans » ou une continuité de politique municipale, le Plan Local de Mobilité propose une accélération des actions visant à assurer des déplacements moins polluants et moins nocifs pour la santé de celles et ceux qui vivent, travaillent, étudient ou visitent Paris.

**Quatre grands enjeux** sont identifiés pour la mobilité parisienne :

- Assurer une politique de décarbonation de la mobilité,
- Favoriser la sobriété dans la politique de mobilité,
- Adapter l'espace public et l'offre de mobilité pour favoriser l'inclusivité et l'accessibilité de tous,

- Protéger la santé des Parisiens et visiteurs à Paris, notamment par l'adaptation de l'espace public aux événements climatiques.

La transition des mobilités devra permettre la réalisation des déplacements nécessaires à la vie sociale tout en contribuant à l'atténuation du changement climatique et à la protection de la santé humaine et des ressources naturelles. Un des objectifs de ce Plan est également de permettre aux Parisiennes et Parisiens de pouvoir avoir plus de choix dans leur mobilité afin de choisir la façon de se déplacer qui soit la moins coûteuse. La transition passe donc par la promotion des modes actifs et des transports en commun, ainsi que par la maîtrise des déplacements motorisés.

En outre, la transition n'est possible qu'accompagnée d'**un partage nouveau de l'espace public**. En effet, l'espace public constitue à Paris un élément essentiel et remarquable du cadre de vie, du paysage et du patrimoine. Il constitue le support indispensable des déplacements et de la vie urbaine : sa transformation doit accompagner la transition des mobilités et répondre aux attentes des citoyens, ce qui suppose de valoriser et transformer ce patrimoine historique.

Ainsi, le PLM parisien expose une stratégie complète de transition des mobilités et de transformation de l'espace public. Le scénario sur lequel est basé le plan repose notamment sur une réduction de 50% des déplacements motorisés entre 2015 et 2030, et sur une multiplication par 3 des déplacements à vélo. Le plan se décline en 18 objectifs stratégiques :

- Intégrer la question du genre dans tous les aménagements de l'espace public,
- Rendre l'espace public plus accessible, notamment en facilitant la marche pour tous,
- Mettre en place un « Code de la rue » pour réduire les incivilités et les conflits d'usages,
- Tendre vers la « vision zéro » en matière de sécurité routière,
- Développer un plan de circulation pour apaiser la totalité du territoire parisien,
- 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,
- Développer les voies cyclables et les équipements pour faciliter la pratique du vélo,
- Accompagner la mise en œuvre de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine pour une interdiction des véhicules thermiques à horizon 2030,
- Bénéficier d'un réseau de transports collectifs efficaces et décarbonés,
- 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,
- Accompagner le développement des mobilités partagées tout en assurant leur régulation,
- Proposer une mobilité touristique plus durable,
- Organiser un transport de marchandises et une logistique décarbonés efficaces à l'échelle métropolitaine,
- Préserver la santé des habitants et des visiteurs à Paris,

- Participer à une meilleure coordination de l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle métropolitaine et francilienne,
- 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 une transition des mobilités,
- Transformer le boulevard périphérique en boulevard urbain en concertation avec les élus du Grand Paris, les riverains et les usagers.

Ces objectifs sont déclinés en fiches-action décrivant les mesures concrètes à mettre en œuvre.

### **Une articulation cohérente des échelles urbaines**

Le PLM parisien traduit une volonté d'assurer une mobilité pour tous, grâce à une plus grande cohérence et une complémentarité des projets conçus à l'échelle de la rue, du quartier, de l'arrondissement, de la ville ou de l'agglomération. Paris s'inscrit dans une interdépendance étroite avec les autres territoires au sein de l'agglomération : le bassin de vie dépasse très largement les limites administratives parisiennes, et les orientations en matière de mobilités ne peuvent être abordées uniquement à l'échelle parisienne. Cette réalité s'illustre par l'importance des flux de déplacements Paris-banlieue, voire des déplacements banlieue-banlieue via Paris. Le PLM parisien prend donc en compte la réalité du fonctionnement de la région et en particulier de sa zone dense.

Par ailleurs, la volonté d'aboutir à un projet fédérateur pour la vision future de la mobilité est également passée par l'initiative prise par la Ville de Paris d'associer les territoires concernés. Ainsi, les 45 territoires limitrophes (communes et établissements publics territoriaux) de Paris ont été invités à contribuer au PLM.

### **Des connaissances au service de la pédagogie et de l'évaluation**

La mise en œuvre du PLM parisien reposera sur la production de connaissances pertinentes sur la mobilité et l'espace public parisien tout au long du projet. Il fera également l'objet d'une évaluation annuelle. Les connaissances à mobiliser devront s'articuler aux objectifs du plan de mobilité et couvrir les principaux domaines suivants :

- La structure des mobilités (modes, motorisations, origines/destinations, motifs de déplacement, catégories d'usagers) aux différentes échelles (quartiers, arrondissements, Paris, Métropole),
- L'articulation de cette structure au plan de circulation et à l'espace public,
- Les impacts urbains et socio-économiques (logement, logistique, commerces, tourisme...),
- Les impacts environnementaux (climat, qualité de l'air, biodiversité...).

### **Evaluation environnementale stratégique du PLM**

Eu égard au caractère stratégique des enjeux pour l'environnement portés par le PLM, la Ville de Paris a soumis son projet pour la mobilité et la transformation de l'espace public à une évaluation environnementale.

Celle-ci a en particulier permis de montrer que le scénario visé par le Plan Local de Mobilité, incluant une division par deux du trafic automobile et une multiplication par 3 des trajets à vélos d'ici 2030, permettrait d'atteindre dans ce secteur :

- Une réduction de 37% des émissions de GES par rapport à 2020. Ce scénario donnera ainsi les moyens à la Ville de Paris d'atteindre son objectif de neutralité carbone en 2050,
- Une réduction de près de 40% des émissions d'oxydes d'azote en 2030 par rapport à 2019 : soit passer de 2 250 tonnes en 2019 à 1 500 tonnes en 2030,
- Pour les particules fines, la dynamique de réduction poursuit logiquement la même trajectoire en tenant compte des mêmes ambitions de réduction de trafic et d'évolution des motorisations alternatives.

## Procédure d'adoption du PLM - Consultations réglementaires

- **Les personnalités publiques associées**

En application de l'article L. 1214-31 et 32 du code des transports, le projet du PLM parisien, tel qu'arrêté le 8 février 2024, a été transmis pour avis aux entités suivantes : Conseil régional d'Ile-de-France ; Préfecture de Région ; Préfecture de police ; Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) ; Direction des Routes d'Ile-de-France (DiRIF) ; Ile-de-France Mobilités ; SNCF ; RATP ; Service des canaux de la Ville de Paris ; HAROPA Port ; VNF ; Paris Aéroport ; Métropole du Grand Paris ; SAVM).

Aucune des personnalités publiques associées n'a émis d'avis négatif. Le projet de PLM soumis aujourd'hui pour approbation prend en compte les différents avis reçus. Il est notamment complété de plusieurs annexes :

- Un dossier cartographique permettant d'illustrer le diagnostic du territoire et des projets,
- Une annexe recensant dans un document unique l'ensemble des mesures favorisant la mobilité des PMR,
- Une annexe explicitant les mesures mises en œuvre permettant de sécuriser et d'assurer la continuité des aménagements piétons et cyclables,
- Une étude des modalités de financement des domaines d'intervention du PLM,
- Une annexe avec la liste des indicateurs de suivi.

- **L'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale Île-de-France (MRAe)**

Par avis N° MRAe APPIF-2025-020 en date du 15 janvier 2025, la Mission régionale d'autorité environnementale Île-de-France (MRAe) a rendu un avis comportant 14 recommandations pour améliorer ou préciser certains aspects du projet de PLM.

Les recommandations ont notamment permis à la Ville de Paris de mieux clarifier l'articulation du PLM avec les différents documents de planification ou de programmation et stratégies auxquelles se rattachent les enjeux relevant du PLM.

Ainsi, le mémoire en réponse de la Ville de Paris rappelle l'ensemble des stratégies menées par la Ville de Paris à travers l'analyse des enjeux inhérents à la mobilité et aux grandes priorités du plan (santé, environnement, inclusion, développement du vélo et de la marche et apaisement de la circulation). En outre, l'ajout d'une annexe synthétique et graphique dans le rapport environnemental met en avant l'articulation entre les enjeux du PLM, ses réponses dans le programme d'action, et les liens qui sont faits avec les autres programmes de la Ville.

Le mémoire en réponse a également permis de compléter l'analyse des effets de la baisse du trafic sur la baisse globale des émissions de GES par une évaluation plus fine de la contribution des différentes mesures à cet objectif, et qui ont été déclinées en 4 grandes catégories :

- La contribution de la pratique du vélo et de la marche,
- La contribution de la maîtrise de la logistique,
- La contribution du co-voiturage,
- La contribution du développement de la cyclo-logistique.

Enfin, les recommandations de la MrAE ont permis à la Ville de Paris de mieux clarifier les modalités de suivi du PLM et les réponses qui pourront être apportées si les objectifs fixés ne sont pas ou insuffisamment atteints.

- **Consultation du public par voie électronique (PPVE)**

En application de l'article L.123-19 du code de l'environnement, le Plan local de mobilité de la Ville de Paris a fait l'objet d'une procédure de Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) du 10 mars au 8 avril 2025.

Le PLM parisien a ainsi été enrichi des contributions émanant directement des Parisiennes et des Parisiens. L'intégralité des 221 avis reçus et la réponse de la Ville sont disponibles sur Paris.fr.

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.

La tonalité des contributions peut être classées en 4 catégories :

- Les contributions approbatives, qui apportent un soutien direct au projet porté par la Ville de Paris : 16 contributions, soit 7% du total,
- Les contributions neutres, apportant un commentaire ou, dans la plupart des cas, soumettant une proposition pour le PLM : 88 contributions, soit 39% du total,

- 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,
- 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.

### **Approbation du projet de Plan local de mobilité parisien**

Aussi, en conclusion de ce processus d'adoption et suite aux consultations réglementaires, je vous demande de bien vouloir approuver de Plan Local de Mobilité de la Ville de Paris.

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris