

PARIS

Réponse de la liste « Paris en commun » Menée par Anne Hidalgo

Grille d'analyse à destination des candidats aux élections
municipales et intercommunales des 15 et 22 mars 2020

Concernant 1.1 - Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie

Quelle place donnez-vous à la mobilité dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?

La mobilité occupe une place centrale dans la politique municipale mise en œuvre depuis 2014 et dans le projet porté par Paris en commun. Paris est une des villes les plus denses du monde et elle est marquée par un zonage de son espace urbain (logements à l'est, emplois à l'ouest). La mobilité quotidienne s'organise principalement autour des transports en commun, mais les déplacements individuels motorisés y occupent encore une place très importante : 50% de l'espace public est occupé par la voiture qui pourtant n'assure que 11% des déplacements quotidiens (EGT). La contribution des transports à la pollution de l'air est majoritaire à Paris, avec 65% pour NOX, 36% pour PM (2015).

Après un mandat marqué par la reconquête de l'espace public au profit des piétons et des circulations douces, le projet pour la prochaine mandature s'articule autour de plusieurs orientations fortes :

1. Rendre la rue aux piétons :
 - a. Des aires piétonnes dans tous les quartiers.
 - b. Fermer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie.
 - c. Mettre fin au trafic de transit dans le centre de Paris où la circulation sera limitée aux personnes à mobilité réduite, aux riverains, aux taxis, aux véhicules d'urgence, aux artisans, aux commerçants et aux navettes électriques.
 - d. Un nouveau plan de circulation pour empêcher le trafic de transit dans les petites rues (« mon quartier n'est pas un raccourci »), et ainsi couper les itinéraires malins à l'intérieur des quartiers parisiens.
2. Enrichir l'offre de transports en commun :
 - a. Une ligne de bus express sur les quais hauts de la Seine.
 - b. Prolongement des lignes 10, 11, 14, du RER E ainsi que du tramway.
 - c. Des aménagements pour permettre aux bus d'aller plus vite (pour notamment soulager la ligne 13 du métro).
 - d. Création de navettes électriques pour les touristes, pour les seniors et les personnes à mobilité réduite.
 - e. Soutien aux transports de demain (fluviaux, autonomes, à hydrogène).
3. Mettre en œuvre une ville « 100% vélo » : de nouvelles pistes aménagées, de nouveaux stationnements sécurisés, des formations au vélo dès le plus jeune âge. Des solutions pour les professionnels pour passer du camion au vélo.
4. Créer un pass Navigo unique pour tous les modes de transport : Transports en commun, Velib', autopartage, trottinettes et scooters électriques, parking relais, etc.

5. Lutter contre le bruit : Verbalisation des deux roues et des véhicules trop bruyants, intervention de la police municipale en cas de tapage nocturne dans la rue. Mise en place d'un « permis à points » pour les établissements de nuit.

Quels sont les différents besoins de mobilité sur votre territoire ?

- Pour le métro et le RER, tous les projets de voirie / de développement urbain (nouveaux quartiers/requalification de quartiers) de la Ville sont en interface et intègrent les demandes des gestionnaires d'infrastructures de transport en commun (pour moderniser le métro...). En revanche, ces derniers ne prennent pas toujours en compte les besoins/les éléments de programme d'espace public. Une meilleure coordination pour insérer les ouvrages du métro/RER dans/en cohérence avec les projets d'espace public est nécessaire.
- Pour le bus : on fait aussi de notre mieux pour insérer les couloirs bus, les quais bus et rendre accessible les PA.
- Pour les équipements industriels de transport (atelier) : la Ville propose des solutions foncières dans le cadre de ses ZAC ou bien participe à la définition du programme urbain de nouveaux quartiers.
- Le projet urbain dans son ensemble vise à rééquilibrer l'est et l'ouest parisien en créant des zones d'emploi à l'est et en développant des logements à des prix plus abordables à l'ouest. À l'échelle des micro quartiers créés, la mobilité est intégrée dans la conception et les maîtres d'ouvrages doivent fournir des solutions favorisant les mobilités collectives et actives plutôt que la voiture individuelle.

Les données disponibles sur les mobilités de votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ? Quelles politiques publiques envisagez-vous de mobiliser pour agir sur les besoins de mobilité ?

Nous disposons de données génériques sur la mobilité grâce à l'EGT ou encore de données particulières dans le cadre de l'Observatoire des déplacements de la Ville de Paris ou d'études confiées à un prestataire. Néanmoins, la Ville ne dispose pas assez de données sur la fréquentation, la sociologie, le profil, les pratiques de déplacements des utilisateurs/trices des TC. Les données sont notoirement insuffisantes. La seule donnée un peu qualitative à l'échelle du bassin de déplacement (IDF) est l'EGT, mise à jour tous les 10 ans. Ce n'est pas suffisant dans un contexte où les offres de mobilité évoluent en permanence (la mandature actuelle a vu apparaître de nouvelles offres les VTC, le freefloating, le e-commerce, les cars macron, dont l'impact ont été majeurs sur les politiques publiques, sans que les enquêtes déplacement sachent le montrer). D'autre part, l'EGT ne décrit qu'une partie des déplacements, ceux des franciliens, ignorant les déplacements professionnels et des visiteurs. Les données de comptage produites par la ville (notamment trafic routier) produites par la ville ne sont pas suffisantes pour décrire l'ensemble des déplacements réalisés à Paris

Concernant 1.2 - Gouvernance des mobilités en Île-de-France

Quels objectifs avez-vous pour la mobilité sur votre territoire, notamment en termes de pratique des différents modes ? Quelles pratiques et usages souhaitez-vous favoriser ?

Notre action consiste à favoriser les alternatives à la voiture et à développer l'usage de modes de transport adaptés à la ville, peu polluants, moins bruyants, permettant le mass transit, mais également accessibles à toutes et tous et sûrs (besoins pour des publics particuliers d'arrêts à la demande la nuit et dans certains quartiers).

Nous souhaitons aider les familles en prenant une partie du coût du transport collectif : mise en place de tarifs avantageux. Notre action répond également à l'objectif de faciliter l'intermodalité, notamment le vélo et les transports collectifs.

Quels doivent être les objectifs de la politique de tarification et dans quelle stratégie globale doit-elle s'inscrire ?

Notre stratégie de tarification vise à :

- aider les familles, développer parmi les plus jeunes, les parents et les seniors le réflexe d'utilisation des transports collectifs, être plus vertueux en matière de déplacements ;
- Favoriser de l'intermodalité.

Concernant 1.3 - Accessibilité et qualité des transports collectifs et des services de mobilité

Comment souhaitez-vous accompagner les politiques de mobilité et de mise en accessibilité ?

- Pour le bus : plan de mise à niveau de l'accessibilité des points d'arrêt et des abris voyageurs, travail mené en lien avec la RATP.
- PAM (service dédié aux personnes en situation de handicap) : améliorer la qualité de service, gratuité pour les jeunes en situation de handicap.
- Traverses : bus local
- Pour le métro : pousser IDFM, RATP et l'Etat à faire évoluer la réglementation, à étudier des solutions innovantes et à financer la mise en accessibilité du métro, accompagner la RATP pour insérer les équipements d'accessibilité sur l'espace public.

Comment souhaitez-vous accompagner les usagers à l'évaluation régulière de la qualité de service des transports collectifs et des services de mobilité ?

Nous sommes favorables à des réunions régulières avec les associations représentant les publics ciblés, ainsi qu'à la co-construction des solutions envisagées.

Concernant le 1.4. - Grand Paris express

Quels impacts du Grand Paris Express attendez-vous pour votre territoire ? Comment comptez-vous accompagner le projet ?

Nous attendons du GPE une meilleure connexion de Paris à la métropole. Le GPE devrait également dé-saturer le métro parisien et le RER dans Paris, aider à construire/à structurer l'espace métropolitain et, pendant les travaux, permettre de valoriser le recours à la voie d'eau et aux installations situées le long des canaux parisiens.

Paris soutient le projet, facilite les travaux et le recours à la voie d'eau.

Concernant le 2.1 – Politique piétonne et partage de l'espace public

Souhaitez-vous pour faire évoluer le partage de l'espace urbain de votre territoire ? Avec quels types d'aménagements ou quelles mesures ?

En particulier, quelle place devrait avoir le véhicule individuel sur votre territoire selon vous ?

Envisagez-vous la piétonisation de certaines voies ou sites, de manière temporaire ou permanente ? Souhaitez-vous définir un plan pour les piétons sur votre territoire ?

Cf 1.1.

La marche, qui représente 60% des déplacements à Paris, est la première des mobilités. Paris a déjà adopté en 2017 un Plan Piéton ambitieux, qui s'est traduit par l'élargissement des trottoirs de 150 rues, la piétonisation de 227 rues, le réaménagement de grandes places (Nation, Bastille, Panthéon), la création de près de 20 rues aux enfants, etc. Nous cherchons à changer le paradigme en faisant de la ville du tout-voiture la ville qui donne la priorité aux mobilités actives, collectives et partagées. L'utilisation de la voiture individuelle doit être circonscrite aux usagers qui en ont réellement besoin (artisans, PMR, livreurs).

Concernant le 2.2 – Périphérique, autoroutes urbaines et boulevards urbains

Jugez-vous que certains axes routiers de votre territoire devraient évoluer vers une forme de type boulevard urbain ? Pour quels objectifs ?

Votre territoire est-il desservi par une autoroute urbaine ou le périphérique ? Le cas échéant, comment souhaitez-vous les voir évoluer ?

Comment envisagez-vous la coopération avec les autres territoires avec lesquels vous partagez l'usage de ces infrastructures ?

Le boulevard périphérique deviendra un boulevard urbain avec une circulation apaisée. Dès 2024, une voie sera réservée aux transports en commun, au covoiturage, aux véhicules propres et transportant des personnes à mobilité réduite. La transformation des portes en places sera poursuivie

Concernant le 2.3 - Autocars de tourisme

Quelle est votre politique d'accueil des cars de tourisme (stationnement, zones de dépose/reprise, voies réservées, gares routières...) ?

- Concernant les lignes touristiques :

Nous sommes confrontés à une vraie difficulté : IDFM ne souhaite pas réguler le trafic des lignes de bus touristique. L'AMI lancé par IDFM en septembre 2019 ne permet pas de juguler la forte augmentation du nombre de cars constatée ces dernières années dans les secteurs les plus touristiques de Paris du fait de l'arrivée de nouveaux opérateurs exploitant sans autorisation, et ne règle pas la question des droits dévolus jusqu'à fin 2024 aux deux opérateurs « historiques » reste entière, notamment du point de vue de la circulation dans les couloirs de bus ou de la possibilité de partager les points d'arrêts existants.

L'analyse des dossiers déposés dans le cadre de l'AMI fait apparaître l'incapacité, inhérente à la procédure choisie, à répondre aux enjeux de territoire posés par l'exploitation de ces lignes. En effet, les opérateurs proposent globalement les mêmes circuits, confortant les zones de saturation actuelles, sans qu'il soit possible de les sélectionner. La procédure laisse en outre de côté l'analyse de la cohérence d'ensemble des itinéraires. Dans ce cadre, la Ville n'est censée rendre un avis que sur les seuls points d'arrêts, ce qui revient, compte-tenu des modalités de l'AMI, à lui faire jouer le rôle de régulateur sans lui déléguer officiellement la compétence.

La Ville de Paris est favorable à endosser la délégation de compétence, afin, dans le strict respect des dispositions de la LOM, d'organiser l'intégralité du service des lignes régulières touristiques, dans une vision maîtrisée et cohérente sur son territoire.

- Concernant les autocars de tourisme :

La ville a choisi de réguler l'activité des autocars par la maîtrise du stationnement, avec des emplacements réservés au stationnement ou à la dépose reprise. Toutefois, le bon fonctionnement reste lié à la capacité de bien contrôler, rendue difficile par la nature du trafic (de nombreux autocars avec plaques étrangères, originaires de pays dans lesquels le recouvrement des amendes est difficile). Cette difficulté pourrait être contournée si la ville avait la capacité de collecter le montant des amendes en liquide, au moment de la verbalisation ; cette prérogative est uniquement dévolue à la Préfecture de Police.

Concernant le 2.4 – Transport fluvial et usages des berges

Quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?

Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux stationnaires...) ?

Le fleuve est un élément central de Paris. S'y développent une mixité entre activités de loisirs et de transport de personnes et de marchandises. Nous accompagnons le développement de la logistique urbaine en accompagnant les porteurs de projets, en préservant des espaces en bord à voie d'eau pour le chargement et le déchargement. La fin du diesel dans Paris en 2024 amplifiera l'usage de la voie d'eau pour les livraisons de marchandises.

En 2019, une grande réflexion sur le futur de la Seine, impliquant toutes les parties prenantes, a permis de créer un nouveau livre blanc portant sur l'aménagement et la gestion de la Seine à Paris. Il vise à faire cohabiter les différents usages récréatifs, industriels et fret. C'est ce livre blanc ainsi que les expérimentations déjà menées localement (ex : port de la Gare) qui serviront de base à la politique que nous souhaitons mener.

Concernant le 3.1 – Zones à faibles émissions métropolitaines

Comment évaluez-vous la politique menée par la Métropole du Grand Paris et comment vous positionnez-vous quant à la mise en place de la Zone à faibles émissions métropolitaine sur votre territoire ?

La Ville de Paris a mis en place la ZFE dès 2015. Les calendriers de la ZFE parisienne et métropolitaine sont coordonnés, nous viserons le zéro diesel en 2024 (interdiction des critères 2). L'action au niveau métropolitain est plus efficace qu'une action uniquement sur le territoire parisien.

Les dispositifs d'aide à la conversion des véhicules sont complémentaires (à destination des professionnels pour les aides versées par Paris, à destination des particuliers pour celles de la MGP)

Concernant 3.2 – Politiques en faveur de la pratique du vélo

Quels objectifs avez-vous pour la pratique du vélo sur votre territoire ?

Quels moyens souhaitez-vous mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs (élaboration d'un document de planification pour le vélo à l'échelle du territoire, nouveaux aménagements, équipements et services dédiés aux cyclistes de type stationnement vélo, vélos en libre-service, location, aide à l'achat...)?

L'objectif est de faire de Paris une ville 100% cyclable, en créant des pistes sécurisées sur les grands et en mettant en place un nouveau plan de circulation à l'échelle des quartiers, dans lesquels seront généralisés les double-sens cyclable. Ainsi, un réseau magistral connecté à la Métropole et des quartiers apaisés permettront à chaque Parisien, Francilien ou amoureux de Paris de se déplacer à vélo, que ce soit pour un usage professionnel ou récréatif. La Police Municipale s'assurera du bon respect de ces aménagements.

Le Plan Vélo sera co-construit avec les collectivités franciliennes avec qui nous créeront le RER V et les boucles cyclables olympiques, ainsi qu'avec les associations d'usagers. 350 millions d'€ y seront alloués, soit 26€/an/habitant. 100 000 places de stationnement seront créées, 50 000 sur voirie et 50 000 sécurisées (les Etats Généraux du stationnement permettront d'organiser cette création dans les hubs d'intermodalité, dans les parkings concédés et dans les parkings de ZAC ou de bailleurs sociaux). En plus du service Vélib, un système de location de moyenne et longue durée permettra de louer des vélos adaptés aux PMR, aux personnes âgées et des vélo-cargo, sur le modèle de ChronoVélo à Grenoble. La Maison du Vélo sera installée dans l'ancienne Mairie du 4^{ème} arrondissement, au sein de l'Académie du Climat. Les ateliers d'auto-réparation seront multipliés. Les aides à l'achat de vélos à assistance électrique seront étendues aux vélos mécaniques.

Concernant 3.3 – Engins de déplacements personnels et partage de la voirie

Comment souhaitez-vous organiser le partage de la voirie et de l'espace public entre les EDPM et les autres modes de déplacements (voitures, vélos, piétons...)?

La Ville de Paris a pour priorité la sanctuarisation des trottoirs pour préserver la sécurité et le confort des piétons et des personnes à mobilité réduite.

La police municipale verbalise depuis janvier 2019 les usagers de trottinettes électriques circulant sur les trottoirs et depuis mars 2019, la verbalisation s'est étendue aux véhicules dont le stationnement gêne les piétons.

Une charte de bonne conduite a également été signée en mai 2019 par tous les opérateurs d'EDP en free floating.

En juillet 2019, la Ville a renforcé sa capacité d'action de nouvelles mesures de régulation :

- Pour limiter la vitesse de circulation, qui était auparavant de 25km/h, il a été demandé aux opérateurs de brider automatiquement la vitesse des trottinettes à 20km/h dans tout Paris, à 8km/h dans les aires piétonnes et les zones de rencontre.
- Pour améliorer la gestion, la maintenance et la recharge, il a été demandé aux opérateurs de réguler le stationnement dans la journée pour éviter les emplacements surchargés, d'imposer l'interdiction du stationnement hors des emplacements réservés, de limiter le stationnement aux emplacements réservés, de créer des zones interdites au stationnement (no parking zones) et de zones interdites de circulation (parcs...).

Ce faisant, dans un contexte juridique flou et en dépit du retard pris dans l'adoption de la loi d'orientation des mobilités, dont l'examen au Parlement a pris plus d'un an de retard, la Ville de Paris a réussi à introduire une forme de régulation.

En complément, la Ville a lancé la création de plus de 2000 espaces dédiés au stationnement des trottinettes en free floating, pouvant accueillir près de 15 000 EDP.

Un appel à candidatures a été lancé fin 2019 et permettra de retenir, au printemps 2020, trois opérateurs d'EDP en flotte libre.

Chacun des opérateurs retenus sera autorisé, via la signature d'une convention d'occupation du domaine public, à déposer un maximum de 5 000 engins sur ces zones dédiées au remisage des EDP.

Concernant le 3.4. – Transports en commun en site propre et voies à occupation multiple

Souhaitez-vous favoriser le développement de sites propres sur la voirie de votre territoire ?

Nous sommes favorables au développement de sites propres : tramway T3 et T8 et projets de LHNS des quais, rocade des gares et bouclage du T3, TZEN5.... Objectif d'améliorer la régularité/fiabilité des transports en commun et de reconquérir l'espace public : vélo, piétons, sécurité routière, végétalisation, réduction des nuisances... Voie réservée : bus/taxis/vélos, situation commune à Paris. Il est envisagé de développer en lien avec les JOP des voies de bus/covoiturage sur le BP.

Concernant 3.5 – Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique

Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?

Envisagez-vous de participer au déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur la voirie communale lors du mandat à venir, ou à la mise en place de systèmes d'aides ou de subventions pour l'équipement des particuliers ? Selon quelles modalités ?

Envisagez-vous de soutenir le développement d'autres modes de motorisation (hydrogène, GNV...) et comment ?

Depuis 2014, 1150 bornes ex-Autolib' ont été remises en service.

À cela s'ajoutent les 90 bornes de recharge électrique Belib qui ont été installées (comprenant chacune 2 points de charge accélérée pour une recharge en 1 heure et 1 point de charge normale pour une durée plus longue), soit un total de 270 points de charge.

Il y a par ailleurs 255 points de charge dans les parkings publics souterrains.

S'ajoutent enfin des points de charge accélérée dans 2 stations-services situées à proximité du périphérique.

Au total, près de 1700 points de charge public pour véhicules électriques sont disponibles sur le territoire parisien.

Par ailleurs, fin 2020, un nouveau marché de concession pour la gestion des bornes de recharge sera notifié.

L'objectif est de moderniser, renforcer et rendre plus lisible l'offre de recharge électrique à Paris.

1000 points de charge supplémentaires seront disponibles.

En complément de l'offre de recharge sur l'espace public, la Ville accompagne les gestionnaires d'immeubles parisiens dans l'installation de solution de recharge au sein de leurs parkings.

- Une aide pour un pré-équipement électrique de 50% du montant HT des travaux (4000€ maximum) est octroyée aux syndicats et bailleurs sociaux désirant installer une borne de recharge ou bien rénover une colonne montante pour véhicules électriques ou hybrides dans leur parking.
- Une aide de 50 % du montant des travaux (500 € par point de charge, 4 points de recharge maximum) est octroyée aux syndicats et bailleurs sociaux désirant installer des bornes de recharge partagées, à l'usage des résidents ou des visiteurs.

Concernant le 3.6. : Politiques en faveur du véhicule autonome

Souhaitez-vous que votre territoire accueille des services de mobilité organisés avec des véhicules autonomes ? Pour quels types de service ?

La pertinence du besoin devra être finement étudiée avant de se lancer dans des expérimentations. Son développement devra être privilégié en dehors des zones piétonnes et dès lors que le dispositif sera pertinent en termes de besoin de transport. On pourrait envisager un mode de conduite autonome sur tout ou partie d'un itinéraire d'une ligne de bus.

Concernant le 4 : Politique de stationnement (réponse globale)

Quelle place accordez-vous à la politique de stationnement dans la politique générale de mobilité de votre collectivité ?

Envisagez-vous de modifier les modalités du stationnement payant sur voirie (grille tarifaire, montant du forfait post-stationnement, contrôle, zones de stationnement payant, délégation du contrôle...)?

Envisagez-vous de réglementer ou de faire payer les deux-roues motorisés sur voirie ?

Dans le cadre du règlement des établissements recevant du public et du PLUIF, quelles orientations souhaitez-vous fixer pour les espaces de stationnement dans le parc privé de logements et de bureaux ?

La ville de Paris a mis en place une politique de stationnement visant à favoriser les déplacements économiques, les véhicules propres et partagés. L'ensemble des emplacements de stationnement sur voirie est payant (hormis emplacements réservés PMR, transports de fond, livraison). La mise en place de la réforme du stationnement payant en 2018 a permis, par un meilleur contrôle, d'améliorer l'usage de la bande de stationnement, réduire le nombre de véhicules ventouses et faciliter la recherche d'une place.

Lors du conseil de Paris de décembre 2019, les élus parisiens ont voté un vœu demandant à ce que soit lancée, sous la forme d'États Généraux du stationnement, une large concertation portant sur l'évolution du stationnement dans Paris, concernant tant les aspects de tarification du stationnement que de sa place dans l'espace public. Ces États Généraux doivent traiter la question de la tarification en fonction de critères de pollution des véhicules, celle du désencombrement et de la libération de l'espace public via la mise en cohérence de l'offre de stationnement en surface et en sous-sol, des modalités de mise en œuvre du stationnement payant des véhicules deux-roues motorisés, des moyens mis en œuvre pour s'assurer du respect des trottoirs, des outils facilitant l'intermodalité, de l'organisation de la logistique urbaine et toute autre question articulant la politique du stationnement de la Ville de Paris avec sa politique environnementale. L'enjeu du stationnement vélo sera intégré à cette réflexion.

Concernant le 5.1. – Intermodalité et parcs relais

Comment évaluez-vous la politique d'intermodalité menée jusqu'à présent sur votre territoire, avec Île-de-France mobilités ?

Souhaitez-vous l'accompagner, par exemple en favorisant l'implantation de parcs relais sur votre territoire ?

Nous souhaitons une meilleure prise en compte des besoins de stationnement vélo, dans ce sens une étude est engagée avec IDFM sur le déploiement de Véligos dans Paris. Pour l'intermodalité des parcs relais en dehors de Paris, nous faisons le constat d'un manque de vélos dans les parcs de grande couronne et, plus largement, d'un manque d'investissement dans les infrastructures cyclables structurantes et en rabattement vers les gares.

La question de l'intermodalité devrait également être traitée en termes de complémentarité de type d'infrastructures. A savoir : doubler les lignes fortes de transports en commun par une infrastructure cyclables, de manière à offrir une alternative. Ceci permettrait de dé-

saturer le métro/RER aux heures de pointe ou encore d'offrir une alternative en cas de perturbations.

Concernant les Parcs relais : la Ville en a mis en service plusieurs aux portes de Paris, même si, compte tenu des conditions d'accès difficiles à la capitale par le réseau routier, les parcs relais ont davantage d'utilité en grande et moyenne couronne afin d'utiliser les transports en commun pour se rapprocher de Paris.

Concernant le 5.2. – Grandes gares

Souhaitez-vous voir les gares de votre territoire évoluer (services, circulations, insertion urbaine...)?

- Évolution des gares : il est nécessaire de faire évoluer les gares pour :
 - o faire face à la croissance de la mobilité et du trafic ferroviaire,
 - o accueillir de nouveaux services de mobilité et d'intermodalité,
 - o accompagner les évolutions des quartiers et mener des projets en cohérence avec les caractéristiques commercial, urbaines et d'espace public des quartiers : éviter la sur-densité, éviter les îlots de chaleur...

En revanche, il est impératif d'éviter le développement de centres commerciaux, déconnectés des besoins des voyageurs, de la vie de quartier et ne contribuant pas à un mode de vie durable (consommation, déchets...).

Concernant le 5.3. – Gares routières

Estimez-vous que les infrastructures de votre territoire sont suffisantes ou ont-elles besoin d'être adaptées à ce nouveau trafic ? Le cas échéant, de quelle manière ?

Les gares routières de Paris devront être transformées en éco-station bus afin d'être mieux insérées dans la Ville et d'offrir des services d'intermodalité aux usagers. Elles devront permettre/faciliter le déploiement de bus propres au moyen d'équipements de recharge.

Concernant 5.4 - Aéroports

Comment évaluez-vous la connexion de votre territoire aux aéroports d'Île-de-France et du Grand bassin parisien (Orly, Roissy, Le Bourget, Beauvais) ? Souhaitez-vous améliorer cette dernière ? Par quels moyens ?

Nous attendons du Grand Paris Express une meilleure desserte des aéroports en transports en commun. Nous pensons que les connexions routières mériteraient d'être rationalisées et d'être plus claires, car l'offre existante est plurielle et peu lisible (cars de la RATP, lignes de la RATP, cars Air France...). Ile-de-France Mobilités pourrait jouer un rôle de régulation afin de structurer et de rendre cette offre plus lisible. Ce travail bénéficierait aux passagers autant qu'à celles et ceux qui travaillent dans les aéroports.

Concernant 6.1 – Accompagnement de services de covoiturage

Pensez-vous que le covoiturage constitue une solution de mobilité adaptée aux besoins de mobilité des habitants de votre territoire ?

Souhaitez-vous accompagner ou poursuivre son développement ? Avec quels leviers (subventions, parkings, voies dédiées...) ? Pour quels objectifs ?

Dans la perspective des Jeux olympiques, une voie sera réservée aux transports en commun, au covoiturage, aux véhicules propres et transportant des personnes à mobilité réduite.

Concernant 6.2 – Services de location de véhicules

Votre collectivité fait-elle partie du syndicat Autolib' Vélib' Métropole ? Bénéficie-t-elle d'un autre service de location de vélos (Véligo, autre) ?

Des services de véhicules en location en libre-service (scooters, automobiles) se sont-ils développés sur votre territoire ?

Souhaitez-vous développer certaines de ces offres de mobilité ou des offres similaires sur votre territoire ? Lesquelles ? Selon quelles modalités ?

La Ville accompagne l'arrivée d'opérateurs de véhicules en *free floating* électriques qui constituent une offre supplémentaire de déplacements non polluants et qui peuvent favoriser la démotorisation des ménages.

Le déploiement d'une flotte de véhicules en flotte libre est soumise au paiement de redevances d'occupation du domaine public, dont les tarifs sont fixés en fonction de la catégorie de véhicules et de leur nombre.

Des chartes de bonne conduite spécifiques sont également signées pour chaque catégorie (vélo, scooter et trottinettes).

Les opérateurs de voitures en *free floating* désirant utiliser les bornes de recharge publiques doivent également s'acquitter de la carte de recharge spécifique aux véhicules partagés.

La Ville de Paris participe au service Vélib Métropole et bénéficie de Véligo (stationnement et location), mis en œuvre par IDFM. Nous créons une quinzaine de nouvelles consignes Véligo dans les gares parisiennes (7 gares + hubs d'intermodalités comme Denfert Rochereau ou porte Dauphine)

Concernant 6.3 – Gestion des services du free floating

Comment évaluez-vous l'impact du free-floating sur votre territoire ? Comment souhaitez-vous le voir évoluer ?

Comment envisagez-vous d'utiliser les outils fournis par la LOM sur votre territoire pour encadrer le free-floating ? Souhaitez-vous mettre en place des outils de régulation spécifiques (chartes, redevance, interdiction, limitation du nombre d'engins déployés...) ?

Cf éléments de réponse du 3.3

Concernant 6.4 – Véhicules de transport avec chauffeur

Comment évaluez-vous l'impact des activités de VTC sur votre territoire ? Souhaitez-vous encadrer ces activités ? Pour quels objectifs et selon quelles modalités ?

A Paris, ces dernières années, l'augmentation importante du nombre de VTC suite au développement des plateformes numériques, a engendré des nuisances environnementales et sociales non négligeables. L'étude publiée récemment par l'ONG Transport et Environnement souligne que les plateformes de VTC participaient à l'augmentation de la congestion et de la pollution dans les grandes villes européennes.

Il apparaît donc nécessaire et urgent que la réglementation et l'encadrement des VTC puissent être menés par les Villes à l'échelle territoriale.

Concernant le 6.5. – Services numériques multimodaux et mobilité servicielle

Souhaitez-vous développer ou participer au développement d'outils numériques complémentaires d'information multimodale ? Avec quels objectifs et sous quelle forme ?

- Un MaaS multimodal, permettant d'informer, de choisir et de payer qui agrège autour du mass transit le maximum de services de transport et qui soit cohérent avec les objectifs de politique de mobilité: complémentarité avec les TC, mass transit, modes propres, régulés, conditions sociales de travail...

Concernant le 7.1. Etat, entretien, modernisation et nouveaux projets pour les infrastructures routières

Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance ou de modernisation d'infrastructures sur votre territoire ?

Quelle stratégie et quel mode de gestion souhaitez-vous engager pour répondre à ces besoins ?

Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie, ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?

- La Ville de Paris ne nécessite pas de nouvelles infrastructures routières.
- L'entretien courant de la voirie est important pour assurer la sécurité et la qualité des déplacements de tous les modes de transport et pour améliorer la qualité de l'environnement (revêtement clair, peu bruyant, perméable...).
- La gestion des réseaux souterrains devra permettre d'adapter l'espace public aux nouvelles fonctionnalités de l'espace public : à l'occasion des travaux, le trottoir ne devra pas simplement être remis en état mais permettre la végétalisation, les revêtements perméables, etc.
- La transformation de l'espace public en vue d'un meilleur partage de l'espace public et de sa végétalisation est également un axe stratégique de politique publique. Des infrastructures visant à favoriser la marche et le vélo sont par contre nécessaires : transformation des tunnels routiers, création de passerelles pour assurer la continuité des berges de Seine, liens urbains...

Concernant le 7.2. Gestion des chantiers d'infrastructures

Considérez-vous que les chantiers dans l'espace public constituent un enjeu sur votre territoire ? Quelle stratégie envisagez-vous pour renforcer leur acceptabilité et quelles sont vos attentes vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure le cas échéant ?

La bonne tenue des chantiers est un enjeu majeur et notamment la maîtrise de leur durée, de leurs emprises, des nuisances (méthode de travaux, engins de chantier). La Ville de Paris dispose d'un règlement de voirie définissant des règles en matière de gestion des chantiers. Davantage d'exigence et de contrôle des entreprises est également à envisager : l'emprise doit être limitée au strict nécessaire et être traitée comme le reste de la voirie en termes de propreté. Une plus grande transparence est mise en œuvre sur les chantiers (opendata). Enfin, la Ville de Paris incite les acteurs des travaux publics à déployer des engins de chantier propre et peu bruyant

Concernant 7.3 – Expérimentations de nouvelles infrastructures

Etes-vous favorable à l'introduction d'infrastructures innovantes sur votre territoire ? Pour répondre à quels besoins ? Selon quelles modalités ?

Paris accompagne le développement des nouvelles techniques et nouvelles technologies sur la voirie : revêtements anti bruit sur périphérique et paris intra-muros, capteurs thermiques et caméra pour le comptage des flux, infrastructure connectée sur le périphérique, enquêtes trafic par lecture de plaques d'immatriculation, test de radars sonores. Les technologies doivent être mises au service d'une infrastructure permettant de limiter les nuisances du transport routier et améliorer l'usage du réseau viaire.

La Ville de Paris développe également des instruments de comptage d'autres mobilités que la voiture, notamment la marche et le vélo, afin de mieux connaître ces pratiques et adapter les politiques qui y sont liées.

Concernant 8.1 – Réglementation des véhicules et stationnement

Quelle réglementation des véhicules de distribution urbaine souhaitez-vous mettre en place (taille, émissions, heures d'accès, ...) ? Pour quels objectifs ?

Quelle politique de stationnement souhaitez-vous appliquer (emplacements réservés, ...) ? Quels moyens de contrôle des usages souhaitez-vous déployer ?

Paris possède un règlement de circulation des véhicules affectés au transport de marchandises, contrairement à la majorité de villes d'île de France. Le premier enjeu est d'harmoniser les règles sur une grande partie du territoire afin qu'elles soient connues et respectées par tous. Le règlement marchandises doit répondre à l'objectif d'une bonne organisation du transport de marchandises, de réduction des nuisances et de protection de usagers les plus fragiles.

Les véhicules de livraison sont concernés au même titre que les autres par la sortie du diesel en 2024. Nous souhaitons pouvoir mieux réglementer l'accès des véhicules en fonction de leurs dispositifs protégeant les autres usagers des angles morts, question pour laquelle nous avons besoin de modifications législatives (l'amendement que nous portons en ce sens n'a pas été voté, il n'a pas reçu le soutien du gouvernement)

Concernant le stationnement : nous implanterons des capteurs de présence sur les aires de livraison, de façon à ce que le livreur puisse connaître en temps réel la disponibilité des aires autour de son véhicule, et que le contrôle soit amélioré. Au-delà des aires de livraison classiques, nous souhaitons pouvoir mettre en place des aires de livraison réservables quelques heures par jour. Cette disposition nécessite une modification réglementaire, ayant fait l'objet d'un amendement dans la LOM qui n'a pas été voté.

Concernant 8.2 – Politique immobilière et coopération inter-collectivités

Comment évaluez-vous la stratégie globale d'aménagement du PDUIF pour le fret urbain sur votre territoire (plan d'action, schéma d'organisation, lieux de dépôts, plateformes logistiques...) ? Souhaitez-vous l'accompagner ? De quelle manière ?

Envisagez-vous une réflexion commune avec les autres collectivités pour mettre en œuvre une politique de logistique urbaine cohérente et homogène ?

La Ville de Paris anime une concertation logistique depuis 2002, ayant fait l'objet de 2 chartes de bonnes pratiques (2006 et 2013). Les engagements portés dans ces chartes ont été traduits dans le PDUIF, il n'y a donc convergence entre la stratégie du PDU et celle de la ville de Paris. La ville développe depuis 15ans des espaces de logistique urbaine, plateforme de groupage / dégroupage de quelques centaine de mètres à carrés à plusieurs milliers. Le PLU permet de préserver et développer des sites logistiques, comme chapelle international (plateforme embranchée ferroviaire), préserver les emplacements portuaires, et développer des petits sites logistiques de 500 à 1000m² (60 emplacements réservés dans le PLU).

La ville participe à la concertation logistique mise en place par la MGP et à l'ensemble des groupes de travail afférents.

Concernant 9.1- Transition énergétique des flottes des collectivités

Quelle est votre stratégie pour la transition énergétique de la flotte de véhicules de votre collectivité ?

La Ville de Paris a réduit son parc automobile et engagé sa transition énergétique. Seuls quelques utilitaires et poids lourds fonctionnent encore au diesel (engins spécifiques, matériel agricole, ...). Les véhicules thermiques sont remplacés de façon privilégiée par des électriques ou hybrides au fur et à mesure de leur arrivée en fin de vie (VL, petits utilitaires, 2RM).

Les marchés de fournitures et de services privilégient l'usage de véhicules basses émissions (par exemple, le marché de transport scolaire est constitué uniquement de bus roulant au GNV).

Concernant 9.2 – Plans de mobilité employeurs

Comment souhaitez-vous insérer les dispositions des plans de mobilité mis en œuvre par les entreprises dans l'organisation générale des mobilités dans votre territoire ?

Le plan de déplacement de l'administration parisienne encourage le télétravail, les déplacements doux (prime à l'acquisition d'un VAE, versement d'une indemnité kilométrique vélo, remboursement de l'abonnement vélib, accès à des vélos partagés pour les déplacements professionnels)