



Concours de secrétaire administratif

Les nouvelles mobilités



Auteur : Bruno GIBERT

Année : 2020

Les nouvelles mobilités

Contexte juridique : la LOM (loi d'orientation des mobilités)

La loi d'orientation des mobilités a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019. Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple: des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

Elle donne une priorité aux transports du quotidien en passant d'une logique de transports à une logique de mobilité. Ceci dans toutes ses composantes : autopartage, covoiturage, vélo, engins de déplacement personnel (trottinette, monoroues, etc.)

Elle veut tirer parti de la révolution numérique et ouvrir les données (« data ») pour proposer de nouveaux services aux usagers.

- Elle promeut surtout des transports plus propres, avec notamment l'inscription dans la loi de la fin des ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040, le déploiement de la recharge électrique ou encore le développement des zones à faibles émissions (ZFE, nouveau nom des ZCR zones à circulation restreinte). Ces ZFE permettent aux collectivités de limiter la circulation aux véhicules les moins polluants, selon des critères de leur choix. Elles permettent de lutter contre la pollution de l'air, de protéger la santé publique et d'enclencher la transition énergétique.

Parmi ses nouvelles mesures :

- la possibilité de créer des voies de covoiturage ou réservées aux véhicules propres
- l'interdiction de stationner 5 mètres en amont des passages piétons,
- Un plan vélo inédit pour tripler sa part dans les déplacements,
- l'identification par marquage des cycles,
- l'obligation de signaler les angles morts sur les poids lourds,
- la mobilité domicile-travail au cœur du dialogue social dans les entreprises : elle deviendra un thème obligatoire de négociation sociale pour s'assurer que les entreprises s'engagent à faciliter les trajets de leurs salariés. Cet accompagnement pourra prendre la forme d'un titre-mobilité, sur le modèle ticket restaurant.
- un forfait mobilité durable, jusqu'à 400 €/an pour aller au travail en covoiturage ou en vélo : les employeurs pourront contribuer aux frais de déplacements de leurs salariés par ce forfait, exonéré d'impôts et de cotisations sociales. L'État le généralisera à tous ses agents dès 2020 à hauteur de 200 €/an.
-

Le plan vélo parisien (avant la crise du COVID 19)

Pour traverser Paris à vélo facilement, rapidement et en toute sécurité, le Plan Vélo assure trois types de réseaux : Réseau express Vélo (REVe), réseau structurant et le réseau secondaire.

Réseau Express Vélo : il est constitué d'aménagements protégés à double sens, continus et homogènes. La largeur des pistes garantira le confort, la sécurité et la cohabitation de l'ensemble des cyclistes. Il est mis en place sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest, sur les berges de Seine, et permet de relier les bois de Vincennes et de Boulogne.

Réseau Structurant : il s'organise autour du REVe et comprend au total 61 km d'aménagements d'ici 2020, principalement sous forme de pistes qui permettent de circuler dans les deux sens. Il est constitué de trois axes : la rocade des Maréchaux, celui des Fermiers-Généraux et celui constitué par les Grands Boulevards et le boulevard Saint-Germain.

Réseau Secondaire : il maille le territoire parisien pour assurer une couverture fine du réseau cyclable.

Le Plan Vélo assure aussi 10.000 places de stationnement supplémentaire déjà disponibles dans tout Paris. Différentes possibilités de stationnement sont également étudiées pour proposer un service complémentaire aux cyclistes parisiens à proximité de leur lieu de travail, de résidence, des zones d'activité et de loisirs.

De nouveaux outils numériques pour les cyclistes:

- Une carte du réseau cyclable parisien est en ligne pour retrouver les itinéraires cyclables et de nombreuses infos pratiques pour faciliter vos déplacements dans le dépliant "Paris à vélo, le Bon Plan".
- Un calculateur de trajet qui s'adapte à vos besoins : Geovelo permet de préparer le trajet le plus court, le plus sûr ou le plus confortable avant d'enfourcher votre plus fidèle monture.

Vélib'

Depuis le 1er janvier 2018, les Parisiens, Franciliens et visiteurs bénéficient d'un nouveau Vélib', disponible à l'échelle de la métropole. Ces vélos sont plus légers, 30% d'entre eux sont équipés d'une assistance électrique, et il est possible de les déposer aux stations même lorsque tous les emplacements sont déjà occupés.

Ce marché public a été attribué à Smoovengo pour une durée de 15 ans, à partir du 1er janvier 2018.

Zone à Circulation Restreinte (ZCR) et Zone à Faibles Emissions (ZFE)

Qu'est-ce qu'une ZFE ?

Parmi les actions efficaces pour réduire les émissions du trafic routier, une Zone à circulation restreinte (ZCR), ou Zone à faibles émissions (ZFE), telle qu'il en existe 227 en Europe et d'autres villes dans le monde, vise à limiter l'accès des véhicules les plus polluants au centre des agglomérations, donc à accélérer le renouvellement du parc roulant par des véhicules plus récents ou l'usage d'autres modes de transport.

D'abord appelées Zones de circulation restreinte (ZCR), elles sont nommées aujourd'hui Zones à faibles émissions (ZFE). La ZFE fait partie des mesures annoncées dans le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la ville de Paris.

La ZFE vise à supprimer progressivement les véhicules les plus polluants selon leur vignette Crit'Air.

Les objectifs sont d'accélérer le renouvellement du parc automobile de près de 5 ans, de diminuer les émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier (NOx, PM10, PM2,5 et composés organiques volatils), de réduire le nombre de personnes exposées à des concentrations supérieures aux valeurs réglementaires ou aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Paris a ainsi mis en place une ZFE le 1er septembre 2015. Les bus, les cars, ainsi que les poids lourds antérieurs à 2001 (véhicules Crit'air 5 et antérieurs) ont été interdits de circulation 7 jours sur 7, entre 8h et 20h. En 2017, cette ZFE a été étendue aux véhicules légers non classés et Crit'air 5, du lundi au vendredi de 8h à 20h.

La ZFE a vocation à être de plus en plus restrictive au fil des années. Depuis le 1er Juillet 2019, l'interdiction s'étend aux véhicules Crit'air 4.

La Ville de Paris a également introduit des objectifs aux horizons 2024 et 2030 dans son PCAET : la fin des moteurs diesel d'ici 2024 et la fin des moteurs thermiques d'ici 2030.

Les trottinettes électriques à paris

Nouvelle étape importante dans la régulation des trottinettes électriques mais aussi des gyroroues, ou encore des hoverboards (planches à roulettes électriques) : tous ces "engins de déplacement personnel motorisés" (EPDM) sont désormais soumis au Code de la route, comme le souhaitait la Ville de Paris. Les règles d'utilisation sont désormais plus précises.

La limite autorisée pour tous ces engins est de 25 km/h maximum, comme celle fixée pour les vélos à assistance électrique. La circulation est possible sur les pistes cyclables et sur les routes où la circulation maximale autorisée est inférieure à 50 km/h. Circuler sur les trottoirs est strictement interdit.

Comme les vélos, les trottinettes doivent être équipés de feux avant et arrière, d'un avertisseur sonore et d'un catadioptre (un système rétro-réfléchissant). Il est également conseillé de porter un casque, un gilet réfléchissant (de nuit ou par visibilité insuffisante) et d'utiliser des gants.

Le conducteur doit être âgé d'au moins 12 ans. Il est formellement interdit de prendre un passager sur une trottinette.

A Paris, pour ne pas gêner les piétons, les trottinettes électriques en libre-service n'ont plus le droit de stationner sur les trottoirs, sur les aires piétonnes et sur la chaussée depuis un arrêté de la Maire de Paris, publié le 30 juillet 2019. Elles peuvent se garer gratuitement sur les emplacements dédiés au stationnement payant des véhicules motorisés et au stationnement des deux roues motorisés, ainsi que sur les 15 000 places dédiées au

stationnement des trottinettes que la Ville est en train de réaliser.

La Ville a travaillé avec une start-up à un algorithme permettant de construire une offre de stationnement dédiée aux trottinettes en free floating. Les données d'utilisation des trottinettes, transmises par les opérateurs signataires de la charte de bonne conduite, ont permis de déterminer la carte des besoins en stationnement et d'aboutir à un maillage de 2500 emplacements dans des secteurs privilégiés.

Le tramway t3

Cette nouvelle extension de 3,2 km vers l'ouest contribue au développement durable de la métropole. Les travaux se dérouleront de 2019 à 2023. À l'issue du chantier, le T3b de la porte de Vincennes à la porte Dauphine couvrira une distance d'environ 17 km, en complément des 12,8 km déjà couverts au sud par le T3a, du pont du Garigliano à la porte de Vincennes.

Une des ambitions du T3b est de proposer une **nouvelle répartition des moyens de transport** (tramway, voitures, piétons, vélos, etc.), tout en réaménageant l'espace public et en augmentant la présence du végétal.

Le comblement des passages souterrains permettra d'effacer les coupures urbaines. Les trottoirs seront quant à eux élargis et des **pistes cyclables** aménagées tout le long du tracé, pour une reconquête progressive de la ville par les piétons et les cyclistes.

Sur le tronçon, plus de 962 arbres seront plantés. Il s'agit principalement d'essences indigènes s'adaptant bien au climat parisien. La plateforme sera végétalisée sur la majeure partie du tracé.

Les mesures post déconfinement

Mise en place de pistes cyclables, fermeture de la rue de Rivoli à la circulation, création de rues piétonnes... Paris innove pour développer les modes de déplacement alternatifs. Objectif : permettre une reprise de l'activité tout en garantissant des mesures de distanciation physique.

La Ville travaille au développement de pistes cyclables transitoires, notamment le long des lignes de métro 1, 4, et 13, en lien avec les conseils départementaux de petite couronne. Ce travail est mené avec le préfet de la Région Île-de-France, la présidente de région et les présidents de départements avec qui Paris siège au sein d'Île-de-France Mobilités. Objectif : éviter un retour massif à l'usage de la voiture, qui entraînerait la thrombose du système routier d'Île-de-France, et limiter le plus possible le nombre d'usagers du métro, en créant des alternatives de transport pour les voyageurs. Cette action est construite en étroite concertation avec les territoires et communes limitrophes, ainsi que la Métropole du Grand Paris

Au total, cela représente 50 km de voies cyclables supplémentaires dans Paris et une centaine de kilomètres supplémentaires dans les départements de la petite couronne, qui viendront compléter le réseau existant. Sont, par exemple, concernés l'avenue du Général Leclerc (14e), le boulevard Saint-Michel (5e), la rue St Jacques (5e), le tunnel de l'Etoile (8e)...

Autre initiative : **certaines artères restent fermées à la circulation, comme la rue de Rivoli, uniquement réservée aux vélos, piétons et mobilités douces.** Elle est ouverte également aux véhicules autorisés et aux riverains.

Paris double le nombre de places dans ses parkings relais et dans les parcs de stationnement aux portes de Paris. Ces 2700 places réparties dans 30 parcs sont gratuites pour les titulaires du passe Navigo.

Pour qu'il soit possible de respecter la distanciation physique entre les piétons, les abords de la gare Montparnasse (rue du Départ), les rues Mouffetard (5^e) et le quartier du Faubourg-Saint-Denis (10^e), certaines rues commerçantes, ainsi que les abords de certaines écoles et équipements publics, sont réaménagés.

Selon les sites, il peut s'agir de rues fermées à la circulation (comme la rue de Rivoli), des places de stationnement remplacées par des trottoirs, de zones de rencontre créées (où la circulation est limitée à 20km/heure)...Une trentaine de rues ont été ainsi réaménagées. Par ailleurs, 14 rues ont été piétonnisées de manière temporaire, dans le cadre de l'extension provisoire des terrasses des cafés et restaurants. Sont notamment concernées la rue Biot (17e), la rue des Fontaines-du-Temple (3e), la rue Montmorency (3e) et la rue Quincampoix (4e).

Quelques projets :

- * **Des routes moins bruyantes et moins chaudes :**
La Ville de Paris teste des formulations d'enrobés routiers innovants destinés à lutter à la fois contre la pollution sonore et le phénomène des îlots de chaleur.
- * **Des caméras pour compter le trafic en lisant automatiquement les plaques :**
La lecture automatique de plaques par caméras (LAPI), permet de réaliser simultanément l'enquête composition de trafic qui est réalisée depuis plus de 20 ans et permet d'implémenter les modèles de trafic Parisien et francilien, et l'enquête « plaques » qui a pour objectif d'évaluer les politiques de déplacements mises en œuvre dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique locale liée au trafic routier comme la zone à circulation restreinte.

Quelques chiffres de la voirie parisienne

- 1639 Km de voies publiques dans Paris intramuros,
- 121 Km pour le Boulevard périphérique et les bretelles d'accès
- 35 Km de voies circulées dans les bois.
- 754 Km d'aménagements cyclables (objectif 1000 kms en 2020)
- les surfaces dévolues aux piétons représentent 12 001 000 m² (Trottoirs, ilots et aires piétonnes) et la chaussée circulée 12 583 000 m², soit 50/50
- 1000 ouvrages d'art dont 37 ponts sur la Seine (dont 35 entretenus par la DVD) et 20 souterrains de plus de 300 mètres
- 142 000 places de stationnements sur voirie,