

## 4. MOBILITÉ

### Des déplacements apaisés et décarbonnés

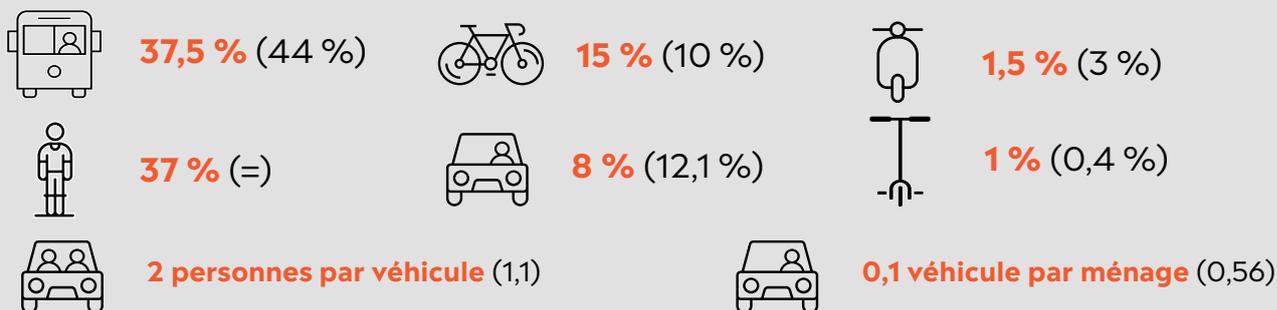
La Ville de Paris ambitionne de réinventer, en quelques décennies, la mobilité urbaine. Elle s'est ainsi donné pour objectif d'interdire à la circulation tout véhicule diesel en 2024 et tout véhicule à essence en 2030. Dès 2020, la capitale sera aussi 100 % cyclable. Cette volonté politique s'appuie sur des tendances déjà perceptibles de désaffection pour le véhicule individuel : en 2030, le nombre de véhicules par ménage devrait descendre à 0,3, voire 0,1 contre 0,56 aujourd'hui. Deux facteurs y contribueront plus encore à l'avenir. L'un tient à l'émergence d'une nouvelle offre de mobilité : expansion de l'usage du vélo,, banalisation de l'auto partage - un véhicule

partagé remplace huit véhicules individuels - essor de la voiture électrique, véhicules autonomes, généralisation des plateformes numériques de services de mobilité... L'autre repose sur une réorganisation progressive de la ville susceptible de réduire le nombre et la longueur des déplacements individuels [ville de proximité] grâce notamment aux circuits courts de distribution, aux commerces et services de proximité, au télétravail...

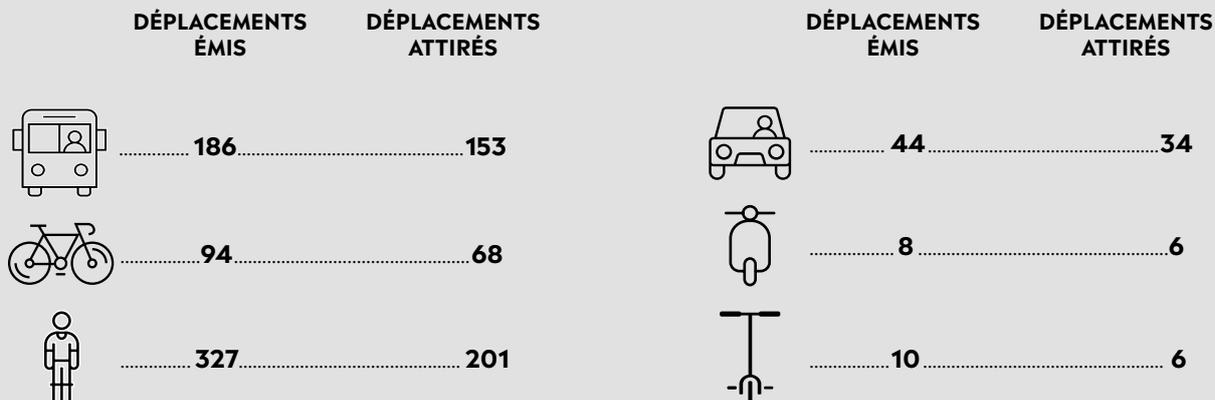
Saint-Vincent-de-Paul bénéficie en outre de plusieurs facteurs favorables à une faible motorisation. L'environnement urbain du projet, d'abord, le quartier bénéficiant à proximité

#### VILLE DE PROXIMITÉ

#### PARTS MODALES EN 2030 (PARTS MODALES ACTUELLES)



#### DÉPLACEMENTS GÉNÉRÉS PAR LE QUARTIER EN HEURE DE POINTE DU MATIN À HORIZON 2030



immédiate d'une offre complète de transports collectifs et individuels (RER B, lignes de métro M4 et M6, bus, Uélib'). Les caractéristiques programmatiques du site ensuite. Deux tiers des surfaces construites sont dédiées à l'habitat. Or, il a été constaté qu'une majorité d'habitants du 14e arrondissement travaille à Paris même ou en première couronne, des secteurs parfaitement accessibles en transports en commun. Par ailleurs les locataires de logements sociaux qui représentent 50 % de la composante résidentielle du site, sont traditionnellement peu motorisés. Enfin, la diminution généralisée du taux de motorisation et le développement de nouvelles mobilités libéreront des places de parkings autour du quartier (parkings publics ou places dans les immeubles des rues adjacentes).

A partir de ce diagnostic, la Ville de Paris a fait le choix d'un quartier sans stationnement individuel. Une centrale de mobilité alternative

en entrée de site, dans le bâtiment Denfert sera proposée aux habitants du quartier.

Information personnalisée à l'utilisateur, plateforme d'accès à une mobilité partagée, mise à disposition de véhicules autonomes, vélos partagés... sa nature reste à préciser, mais de nombreux projets élaborés dans le cadre des concours « Réinventer Paris » en ont esquissé les contours possibles.

**Le nouveau quartier fera donc la part belle aux piétons et aux vélos.** La voie de desserte, accessible depuis l'avenue Denfert-Rochereau, est pensée comme une « zone de rencontre » espace paysagé, apaisé, partagé entre piétons, vélos et véhicules dont la vitesse est limitée à 20 km/h et le stationnement limité aux livraisons. Deux autres accès piétonniers sont aménagés à travers la cour Robin et depuis la rue Boissonnade.