

**POUR UN BIG BANG DE LA TARIFICATION DES TRANSPORTS
DANS LE GRAND PARIS**

Janvier 2019

Annexes du rapport établi par

Emmanuel GREGOIRE,

**Premier Adjoint en charge du budget, de la transformation des politiques publiques et
des relations avec les arrondissements**

Jean-Louis MISSIKA,

**Adjoint en charge de l'urbanisme, des projets du Grand Paris, développement
économique et attractivité**

Christophe NAJDOVSKI,

Adjoint en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public

Annexes

Annexe 1 : Synthèse des propositions

Annexe 2 : Résumé des auditions

Annexe 3 : Règlement de l'appel à contribution

Annexe 4 : Synthèse du séminaire collaboratif du 12 octobre

Annexe 5 : Structure de financement d'Ile de France Mobilités – 2017

Annexe 6 : Point sur les gratuités déjà existantes

Annexe 7 : Point sur les aides à la mobilité déjà en vigueur à l'initiative de la Ville de Paris

Annexe 8 : Rapport du LIEPP

Annexe 1 : Synthèse des propositions

Proposition 1 : étudier, en lien avec les acteurs sociaux, la pertinence et les modalités éventuelles de prise en charge du Pass Paris Access pour les publics les plus fragiles.

Proposition 2 : modifier la loi LOM afin que le remboursement des titres de transport des salariés par l'entreprise soit augmenté pour les plus faibles revenus (50% de remboursement plancher, jusqu'à 100% de remboursement pour un salarié au smic).

Proposition 3 : dans le prolongement de la politique menée en faveur des Parisiens handicapés, étendre la gratuité des transports en commun aux Parisien.ne.s handicapé.e.s de moins de 20 ans pour l'ensemble de leurs déplacements. IdFM pourrait utilement étudier la prise en charge de l'extension de cette mesure à l'ensemble de son territoire.

Proposition 4 : étudier dans le cadre d'IDFM l'instauration d'un titre de transport qui permettrait à une famille ou à un groupe de bénéficier d'un tarif réduit pour se déplacer, sur le modèle du titre de transport anti-pollution.

Proposition 5 : prendre en charge la gratuité du Pass Navigo pour les enfants de moins de 11 ans et le remboursement partiel de la carte Imagin R pour tout ou partie des élèves du secondaire

Proposition 6 : mettre en place un guichet unique au niveau de la Métropole du Grand Paris pour les aides financières à la mobilité similaires instaurées par les différentes collectivités franciliennes (communes, MGP, région), afin d'accompagner socialement et économiquement la mise en place de la ZFE) l'échelle métropolitaine.

Proposition 7 : soutenir des dispositifs d'accompagnement au changement des pratiques des mobilités portées à l'échelle locale (écogestionnaire de quartier) ou par des employeurs.

Proposition 8 : Encourager des offres qui découplent le transport de matériel du transport de personne. Une étude sera lancée dès 2019 pour les services de la ville.

Proposition 9 : prendre en charge la gratuité de l'abonnement Vélib' pour les jeunes de 14 à 18 ans disposant d'un abonnement Imagin'R ou Navigo, en complément d'une mesure similaire proposée à l'échelon de la Métropole du Grand Paris.

Proposition 10 : créer une plateforme ouverte aux différentes collectivités franciliennes afin d'organiser la mise en place de packs de mobilité qui intègrent services publics de mobilité (dont les transports en commun) et services privés labellisés et qui pourront faire l'objet d'aides orientées vers l'utilisateur, délivrées par la collectivité ou l'employeur.

Proposition 11 :Elaborer un schéma directeur vélo métropolitain, comportant notamment la réalisation d'un réseau cyclable continu et sécurisé à l'échelle métropolitaine.

Proposition 12 : définir un stratégie piéton à l'échelle métropolitaine qui mutualise les bonnes pratiques de chaque collectivité, dont notamment l'expérimentation du dispositif « Marche à suivre » dans les stations de Tram, métros et bus en zone dense.

Proposition 13 : généraliser le passage d'un permis vélo dès l'école primaire et étendu aux collégien.ne.s, en complément du permis piéton, dans le cadre d'actions pédagogiques sur les bonnes pratiques dans l'espace public.

Proposition 14 : réserver, d'ici 2024 au plus tard, la voie de gauche du boulevard périphérique parisien aux véhicules transportant au moins deux personnes, transports en commun y compris.

Proposition 15 : renforcer la communication sur l'autopartage en facilitant l'intégration de cette offre dans des « packs de mobilité » qui incluent les services d'autopartage labellisés (à commencer par le freefloating électrique et l'autopartage en boucle).

Proposition 16 : instaurer une redevance pour les opérateurs de flottes de scooters, trottinettes et vélos en libre-service.

Proposition 17: dédier des emplacements sur la voirie au stationnement de ces scooters, trottinettes et vélos en libre-service.

Proposition 18 : élaborer un schéma directeur du stationnement qui permette de poursuivre la baisse tendancielle du stationnement sur voirie, en s'appuyant notamment sur des modulations de tarification au profit des motorisations plus propres.

Proposition 19 : inciter les entreprises à mettre en place des « packs de mobilité » multimodaux pour leurs salariés en lieu et place des véhicules de fonction et de services ainsi que de l'offre de stationnement sur le lieu de travail.

Proposition 20 : permettre le cumul du forfait mobilité durable et de la prise en charge, par les entreprises et administrations, d'un abonnement aux transports en commun et assouplir les conditions de ce cumul par rapport au dispositif existant pour l'indemnité kilométrique vélo.

Proposition 21 : expérimenter sur la base du volontariat la modification des horaires d'ouverture des universités, des lycées, des collèges et des écoles primaires pour réduire la congestion, notamment dans les transports publics, à l'heure de pointe du matin.

Proposition 22 : Mobiliser la portabilité de données citoyennes pour enrichir les enquêtes de mobilité de l'Observatoire de la Mobilité en Ile-de-France (OMNIL).

Proposition 23 : Confier à la Métropole du Grand Paris le statut d'AOM de second rang, afin qu'elle puisse intervenir sur les réseaux de surface.

Proposition 24 : Prévoir des modalités de vote spécifiques au conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités concernant les projets localisés.

Annexe 2 : Résumé des auditions

Rencontre avec **Elizabeth BORNE**, Ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports, le 30 août 2018. La discussion a permis d'évoquer le contexte de l'étude et les réflexions communes qui pourraient être portées dans le cadre notamment de la loi LOM.

Plusieurs rencontres ont eu lieu avec Monsieur **Jacques RAPOPORT**, dès le mois de juin 2018, afin d'échanger régulièrement sur les avancées et perspectives des études respectives.

L'audition de Monsieur **Jean COLDEFY**, le 6 septembre 2018 a permis à ce chercheur-universitaire et directeur du programme Mobilité 3.0 chez Atec Its France d'introduire le propos qu'il développa ensuite lors du séminaire du 12 octobre, notamment au sujet de la nécessité de proposer une alternative efficace à l'usage de la voiture afin que le facteur coût impacte les comportements de manière massive.

L'audition des représentants de la **RATP**, le 21 septembre 2018 a notamment été l'occasion pour la régie de présenter les effets d'une gratuité éventuelle selon leur dispositif de modélisation interne : GLOBAL. De plus, la RATP étudie différentes pistes d'évolution, concernant par exemple des tarifications sociales, une réforme du ticket (intégration multimodale, télé-billetisation), ainsi que les procédures de facturation.

Les auditeurs ont rencontré **Stéphane BEAUDET**, Vice-Président de la Région Ile de France, et Laurent PROBST, Directeur d'Ile-de-France Mobilités le 10 octobre 2018. Cet échange a été l'occasion d'évoquer les démarches respectives menées sur le thème, ainsi que d'effectuer un tour d'actualité des sujets transports et déplacements.

Une rencontre avec les équipes du SNCF **Transilien** le 19 octobre a consisté en un échange sur l'état des lieux de leur exploitation, ainsi que sur les perspectives à venir et financements des nouvelles infrastructures, avec les grands projets en construction (GPE, Éole, tram-train). L'importance d'une modulation a été évoquée pour adapter le réseau et ses règles de fonctionnement, alors que l'accent doit être mis sur la réponse aux attentes des usagers en termes de qualité de service (ponctualité, information voyageurs, propreté et sûreté). Un autre enjeu serait de mieux lier les questions de mobilité connectée aux dynamiques d'emploi et de logement, alors qu'une révolution des mobilités s'annonce (multiplication des acteurs de la mobilité, diversification des usages, apparition du Maas,...).

Les rapporteurs ont rencontré le **GART** le 23 novembre 2018 lors d'un échange ayant permis d'évoquer principalement le besoin de perfectionner les données à disposition des collectivités territoriales et autorités de transports, tant en termes de fréquentation, de reports éventuels, que de billettique. Aussi, cet organisme a récemment décidé de réaliser une étude sur la base de 30 réseaux gratuits en France.

Une audition de **Pierre GARZON**, Vice-Président du département du Val de Marne, a été effectuée le 6 décembre 2018. Le représentant du Président départemental a indiqué considérer de manière favorable le fait que Paris pose la question de la gratuité des transports en commun. Le CD94 questionne en effet depuis plusieurs années le principe de la tarification unique, et estime que les effets des mesures mises en œuvre ont été notables et pertinents.

Une rencontre organisée à la demande du **MEDEF Paris** le 13 décembre 2018, leur a permis de faire part de leur appréciation du projet, dans le contexte de financement et de développement actuel du Grand Paris Express. Il a été indiqué que les enjeux et les impacts doivent se concevoir à l'échelle métropolitaine et régionale, et dans un biais de concertation et d'évaluation (études d'impacts, benchmark,...), et réaffirmé le rôle que pourraient jouer les entreprises et employeurs dans les mutations de la mobilité en cours et à venir (packs mobilités pour remplacer un véhicule de fonction par exemple).



Étude sur la gratuité des transports – Appel à contributions

Contexte et Objectifs

La Mairie de Paris a récemment lancé une étude sur la gratuité des transports en commun pour les usagers avec pour objectif d'évaluer l'existence d'un modèle économique viable et de définir des pistes d'évolution pour la tarification et le financement des transports, afin de renforcer l'attractivité des alternatives à la voiture individuelle carbonée et de lutter ainsi contre la pollution de l'air. Les premières conclusions sont attendues pour la fin de l'année 2018.

L'étude se structure en trois parties :

- La première, consacrée à l'analyse de la littérature existante sur le sujet de la gratuité des transports en commun, est menée en partenariat avec le Laboratoire interdisciplinaire d'évaluation des politiques publiques (LIEPP) de Science Po – et fera l'objet d'un livrable public spécifique.
- La deuxième partie s'intéressera à l'économétrie et aux chiffrages des impacts financiers, ainsi qu'à l'évolution des parts modales estimée sur la base des modalisations des acteurs du secteur.
- La troisième partie, objet du présent appel à contributions, est consacrée à la prospective pour apporter de nouvelles idées et étendre le débat.

Dans le cadre de cette partie, la Mairie de Paris souhaite avancer sur des propositions détaillées, tenant compte des évolutions du secteur des transports et de la mobilité, à date et dans le futur, et dépassant le cadre strict de la gratuité et des transports en commun. Les propositions envisagées pourront, par exemple :

- Envisager des modèles de gratuité dynamique (en fonction des horaires, des modes de déplacement utilisés, de l'activité, du territoire, etc.) et ciblées sur divers profils d'usagers.
- Proposer des extensions de la gratuité ou de subvention à d'autres modes de transport (transport à la demande, véhicules/vélos en libre-service, covoiturage, etc.) dans la perspective d'un bouquet de services de mobilité élargi (en référence au concept Mobility-as-a-Service), pour permettre aux usagers de disposer d'offres adaptées à leurs besoins, en favorisant les modes les plus vertueux; Élargir la réflexion au financement de la mobilité, en interrogeant de nouvelles pistes de financement liées à l'évolution des usages et notamment l'apparition de nouveaux modes et pratiques, à la modernisation du parc (caractéristiques environnementales des véhicules (Crit'Air)) et aux besoins spécifiques de mobilité (fiscalité foncière limitant l'expansion urbaine ou système de modulation permettant de limiter les accès et éviter la congestion automobile par exemple).

Les propositions devront tenir compte des enjeux économiques, environnementaux, sanitaires et sociaux de la ville de Paris. L'objectif de cet appel à contributions est, dans le cadre de cette partie prospective, de recueillir des pistes de réflexion pour l'avenir du financement de la mobilité pour tous les modes en Ile-de-France, tout en tenant compte des évolutions du secteur de la mobilité (évolutions technologiques, changements des comportements et des besoins des usagers, nouvelles régulations). Les contributions pourront se faire autour de deux thèmes.



- Faut-il étendre la gratuité ou les subventions à d'autres modes de transport (transport à la demande, véhicules/vélos en libre-service, covoiturage, etc.) pour permettre aux usagers de disposer d'offres adaptées à leurs besoins, notamment dans le cas et territoires où les transports en communs sont insuffisants ?
- Quelles populations pourraient bénéficier en priorité de ces forfaits gratuits ? Comment accompagner la prise en main de ces forfaits par tous les usagers (même les moins habitués aux nouvelles technologies) ?
- Comment rétribuer les opérateurs de transport ? Comment élargir la politique de subvention profitable à tous les modes ?

Une réflexion pourrait également être menée sur la mise en place d'une gratuité partielle en fonction des heures de la journée ou d'autres critères à définir (congestion, saturation des transports en commun, etc.), encourageant les comportements vertueux. Par exemple : quels mécanismes incitatifs personnalisés peut-on mettre en place pour encourager les comportements vertueux (décongestion, baisse de la pollution, etc.) ? Peut-on imaginer un système avec un forfait de base proposant un panier de mobilités gratuit pour l'usager et des options payantes (par exemple : le trajet le plus vertueux pour la collectivité est gratuit, les autres sont payants) ? Comment assurer la lisibilité et la prédictibilité du budget transport pour les usagers dans le cas d'une gratuité partielle ?

Calendrier

Lancement de l'appel à contribution : **19 Juillet 2018**

Mobilisation des acteurs clés (y compris auditions ciblées) : **Juillet – Août 2018**

Réception des propositions : **10 Septembre 2018**

Analyse des propositions : **Septembre 2018**

Réponse aux auteurs : **1^{er} Octobre 2018**

Séminaire d'inspiration : **12 Octobre 2018**

Format

Cet appel à contributions est ouvert aux entreprises du secteur de la mobilité (gestionnaires d'infrastructures, constructeurs, opérateurs de transports, acteurs technologiques...), aux startups, aux académiques (chercheurs, doctorants, enseignants-chercheurs), comme aux acteurs associatifs et institutionnels, mais aussi aux citoyens. Des entretiens seront proposés pour affiner certaines de ces contributions.

Format de réponse à l'appel à contributions :

Synthèse de 4 000 signes espaces compris, accompagnée dans la mesure du possible d'annexes. Elles pourront être adressées d'ici au 10 septembre 2018 minuit à l'adresse :

gratuite-transport.contribution@paris.fr ou sur le site <https://idee.paris.fr>

L'évaluation des propositions sera faite par l'équipe en charge de l'étude, sur la base de leur caractère innovant, de la robustesse du raisonnement et sur leur faisabilité. Les propositions retenues seront invitées à venir être présentées lors du séminaire de restitution le 12 octobre 2018.

Annexe 4 : Synthèse du séminaire collaboratif du 12 octobre

Le 12 octobre 2018, l'Hôtel de Ville a accueilli un séminaire collaboratif sur la gratuité dans les transports en commun en Ile-de-France. La Ville de Paris a été accompagnée par le Boston Consulting Group pour orchestrer cette rencontre. Ce séminaire, ouvert au public, a constitué un point d'étape crucial dans l'élaboration de ce rapport. Le nombre de participants et la richesse des échanges ont non seulement prouvé l'engouement suscité par la question de la tarification des transports; mais ont aussi confirmé la nécessité de notre étude sur la gratuité.

L'ouverture des élus, Emmanuel Grégoire et Jean-Louis Missika a permis de rappeler la méthodologie et le contexte de notre étude, qui est celui d'une grande mutation des infrastructures et des pratiques de mobilité. Ont aussi été évoquées les difficultés posées par la question de la gratuité des transports en commun :

- La gratuité n'existe pas : il y a toujours un report sur une autre source de financement;
- La gratuité imposerait de trouver un moyen autre que la billettique pour récolter des informations sur les pratiques de transport en Ile-de-France;
- Les transports en commun sont déjà, partiellement, gratuits, ce à hauteur de 67%. Il n'y a que les 23% restants qui sont à charge des usagers Franciliens, ce qui est une part assez faible comparé à d'autres métropoles mondiales;
- Le scénario de gratuité universelle apparaît comme très délicat à envisager. Mais les politiques de gratuité sont multifformes et ce sont des scénarii de gratuité partielle qui seront privilégiés.

La grande complexité de la question impose donc un questionnement multidimensionnel : selon le temps - prenant en compte les évolutions prochaines du système de transport en Ile-de-France- selon l'espace - prenant en compte l'immense diversité entre les villes et communes Franciliennes en terme de population, de densité, de richesse -, et enfin selon les comportements des usagers.

Le LIEPP (Laboratoire Interdisciplinaire d'Evaluation des Politiques Publiques) a ensuite esquissé les principales conclusions de son étude (également en annexe du rapport). En se basant sur la littérature académique ayant trait aux expériences de gratuité dans le monde et sur les leçons de l'économie des transports, le LIEPP concluait que (1) la gratuité est une politique qui peut avoir des effets multiples parfois différents des objectifs initialement poursuivis et que (2) la gratuité des transports en commun est une solution insuffisante pour modifier significativement la pression automobile en Île-de-France.

Le séminaire de la Ville de Paris a également reçu le Comité Rapoport et son rapporteur Grégoire Marlot qui présentait une synthèse du rapport commandé par la Région Ile-de-France, exposant une position fermement opposée à la gratuité. La conclusion du Comité était fermement opposée à la gratuité : la mesure serait justifiée dans les villes petites à moyennes mais pas dans la métropole parisienne, où elle apparaît peu adaptée aux enjeux spécifiques du système transports franciliens. Les propositions du Comité Rapoport étaient les suivantes : (1) à court-terme : prendre en compte le renouveau des mobilités, développer le covoiturage et les mobilités partagées, développer des infrastructures adaptées au vélo; (2) à

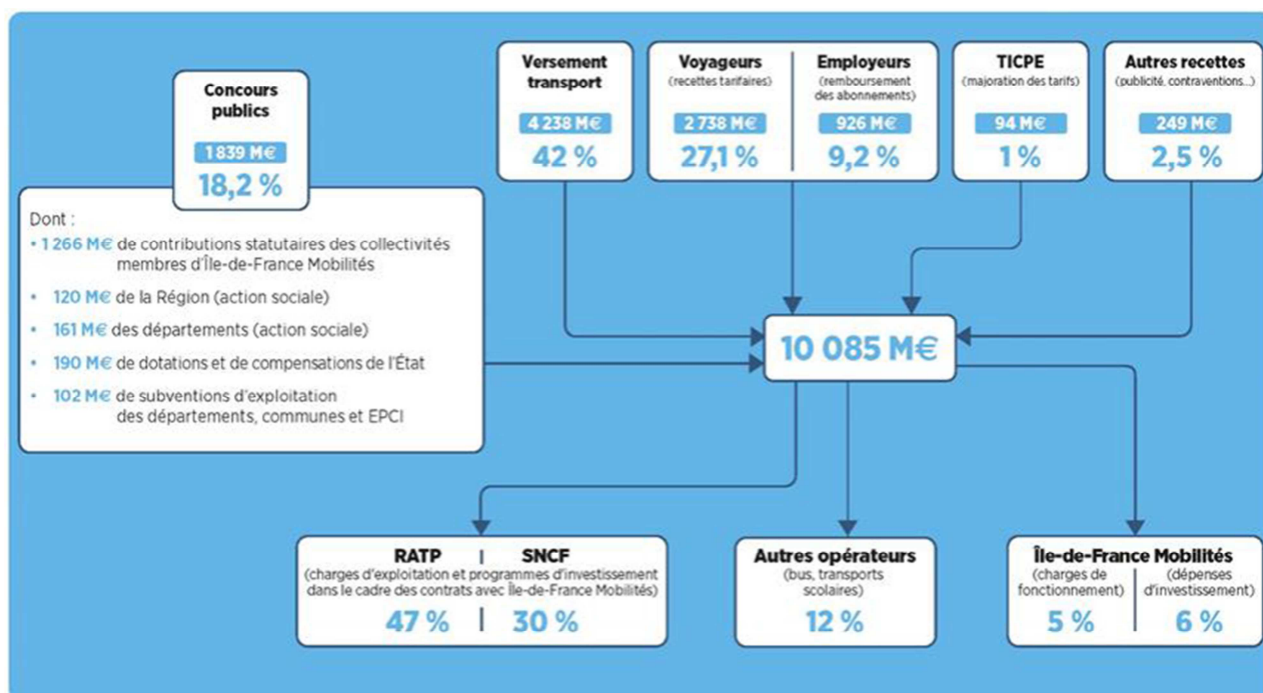
moyen terme : tarifier les transports à l'usage et abandonner le dézonnage du pass Navigo; (3)
à long terme : régulation et maîtrise par les pouvoirs publics des nouvelles offres de mobilité.

Les 11 contributeurs, qui ont été sélectionnés par un jury pour l'intérêt et la qualité de leur contribution, introduits par Joel Hazan (directeur associé, Boston Consulting Group) ont ensuite partagé leurs idées autour de la mise en œuvre et du financement de la gratuité partielle ou totale des transports en commun et du renouveau du système de tarification des transports franciliens : intégration des différents modes de transports via un système de « Pack Mobilités », principe du « générateur-payeur » pour les mobilités « contraintes »¹, développement du télétravail, gratuité ciblée pour les jeunes, gratuité de l'accès au vélo...

Ces contributions, venues de tous les tropismes (citoyens, experts, start-ups), qui défendaient des intérêts variés (mobilités douces, technologies, opérateurs classiques), ont participé de la diversité et de l'intérêt des échanges lors du séminaire. Elles ont aussi constitué une inspiration pour nourrir la suite de l'élaboration de notre étude et les propositions qui en découlent.

¹ Déplacements domicile-travail ou domicile-lieu d'études, hors mobilités « choisies », de loisir.

Annexe 5 : Structure de financement d'Ile de France Mobilités – 2017



Annexe 6 : Point sur les gratuités des transports déjà existantes

Plusieurs mesures existent déjà pour réduire le coût des transports en commun pour certains publics, en particulier pour les bénéficiaires de prestations sociales. Des mesures de gratuité partielles existent également.

- **La tarification « Solidarité Transport »**

La tarification Solidarité Transport proposée par Ile-de-France Mobilités permet de bénéficier de la gratuité ou d'une réduction sur les billets ou sur les forfaits mois ou semaine.

Les allocataires du RSA et l'ensemble des membres de leur foyer bénéficient de la **gratuité totale**, sous conditions de ressources, sur les forfaits Navigo. Pour mémoire, Paris comptait au 31 décembre 2017 65 918 foyers bénéficiaires du RSA, dont 3 352 bénéficiant du RSA majoré².

Les demandeurs d'emploi, lorsqu'ils sont titulaires tout à la fois de l'Allocation de Solidarité Spécifique (ASS) et de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMU-C) sont également bénéficiaires de la **gratuité totale**. En outre, les membres de leur foyer peuvent bénéficier d'une **réduction de 75%, sur les forfaits mois et semaine Navigo et de 50% sur les billets**.

Les demandeurs d'emploi titulaires de l'ASS mais ne bénéficiant pas de la CMU-C ont droit à la même réduction.

Les allocataires de l'Aide Médicale d'État (AME) bénéficient d'une **réduction de 50%**, pour l'instant seulement sur les billets, s'ils appartiennent à un foyer dont les revenus sont connus par l'administration fiscale.

- **« Pass Paris Seniors » et « Pass Paris Access' » du Centre d'action sociale de la Ville de Paris**

Le Centre d'action sociale de la Ville de Paris (CASVP) propose une prestation facultative d'aide au transport à travers l'acquisition et l'attribution de forfaits gratuits aux personnes âgées et aux personnes en situation de handicap sous condition d'imposition ou de statut (anciens combattants, veufs et veuves de guerre, bénéficiaires de minima sociaux notamment).

Le dispositif **Pass Paris Seniors** permet ainsi aux Parisiens de plus de 65 ans de bénéficier de la **gratuité intégrale de leur titre de transport dézonné**, sous condition de ressources. Ils doivent appartenir à un foyer fiscal acquittant un impôt sur les revenus inférieur ou égal à 2 028 € (première demande) ou à 2 430 € (renouvellement). Les bénéficiaires doivent également habiter Paris depuis au moins 3 ans et justifier de la régularité du séjour en France. Au 31 décembre 2017, 90 301 personnes âgées bénéficiaient de ce dispositif.

Le dispositif **Pass Paris Access'** permet aux Parisiens handicapés adultes âgés d'au moins 20 ans, qui résident à Paris depuis au moins 3 ans, de bénéficier également de la **gratuité**

² DREES, 2017, *Données départementales, RSA et Prime d'activité*.

intégrale et d'un titre de transport dézonné. Le Pass Paris Access' est soumis aux mêmes conditions de ressources que le Pass Paris Seniors. Au 31 décembre 2017, 19 206 personnes en situation de handicap bénéficiaient de ce dispositif.

- **Les transports scolaires pour les scolaires ou étudiants en situation de handicap**

En Île-de-France, à la condition de disposer d'un dossier médical établi et à jour auprès de la MDPH du département de résidence, les **trajets entre le domicile et l'établissement scolaire ou universitaire sont gratuits pour le bénéficiaire.** A Paris, cela concerne **8 690 élèves³** en situation de handicap scolarisés dans un établissement ordinaire. Les trajets vers un établissement adapté sont pris en charge par l'organisme de sécurité sociale.

- **Les enfants de moins de 4 ans**

Les enfants de moins de 4 ans bénéficient automatiquement de la **gratuité totale** dans l'ensemble des transports en commun francilien, sur simple présentation d'un justificatif d'âge. Selon l'INSEE, la population concernée à Paris au 1^{er} janvier 2018 est de **108 029 personnes⁴**.

Par ailleurs, les enfants âgés de 4 à 10 ans bénéficient d'une **réduction de 50% sur les billets**, ce qui concerne **124 323 personnes** à Paris.⁵

- **Les policiers**

Depuis une convention signée à l'automne 2016 entre le ministère de l'intérieur la RATP, SNCF, Optile et Île-de-France Mobilités, les fonctionnaires de police bénéficient de la **gratuité totale** dans les transports en commun à Paris, ce qui **concerne 30 000 personnes.** Cette mesure, qui concernait également la petite couronne, a été étendue à la grande couronne depuis 2018.

- **Les réductions pour les élèves et étudiants boursiers**

La collectivité parisienne permet aux élèves et étudiants boursiers de bénéficier d'une **réduction sur les forfaits Imagin'R en fonction de leur échelon de bourse**, ce qui leur permet de payer soit 236 € pour les échelons 1 à 5, soit 122 € pour les échelons 6 et 7, au lieu de 350 € pour un tarif classique.

³ APUR, 2018, *Le handicap à Paris, analyse des tendances réelles.*

⁴ INSEE, 2018, *Estimation de la population par département de 1975 à 2018.*

⁵ Ibid.

Annexe 7 : Point sur les aides à la mobilité déjà en vigueur à l'initiative de la Ville de Paris

Aide financière	Date de mise en place	Public cible	Montant (en €)	Pièces à fournir	Gestion administrative actuelle
1. Achat vélo électrique	2011	Particuliers	≤ 400	Formulaire	SD - SSVP (2 agents)
2. Achat vélo cargo	2015	Particuliers	≤ 600	Formulaire	SD - SSVP (2 agents)
3. Achat dispositif d'assistance électrique	2018	Particuliers	≤ 400	Formulaire	SD - SSVP (2 agents)
4. Remplacement 2RM par 2R électrique	2018	Particuliers	≤ 400	Procédure dématérialisée	CUI AM
5. Abandon véhicule personnel	2015	Particuliers	Bouquet ≤ 600€	Procédure dématérialisée	CUI AM
6. Primo-conducteurs	2015	Particuliers	50% autolib, crédit de 50€ et vélib	Procédure dématérialisée	CUI AM
7. Achat micro-utilitaire de TM	2018	Professionnels auto-entrepr, TPE PME<50	≤ 1000	Procédure dématérialisée	CUI AM
8. Achat utilitaire léger	2015	Professionnels auto-entrepr, TPE PME<50	≤ 6000	Procédure dématérialisée	CUI AM
9. Achat poids lourd	2015	Professionnels auto-entrepr, TPE PME<50	≤ 9000	Procédure dématérialisée	CUI AM
10. Achat ou location 2R électrique	2009	Professionnels auto-entrepr, TPE PME<50	≤ 400 (33% prix)	Procédure dématérialisée	CUI AM
11. Installation d'un espace pour la recharge de batteries de 2R électrique	2018	Professionnels auto-entrepr, TPE PME<50	≤ 2000 (50% prix)	Procédure dématérialisée	CUI AM
12. Achat ou location vélo électrique	2011 ou 2015	Professionnels auto-entrepr, TPE PME<50	≤ 400	Procédure dématérialisée	CUI AM
13. Achat ou location vélo cargo	2015	Professionnels auto-entrepr, TPE PME<50	≤ 600	Procédure dématérialisée	CUI AM
14. Achat ou location triporteur	2018	Professionnels auto-entrepr, TPE PME<50	≤ 1200	Procédure dématérialisée	CUI AM
15. Dispositif d'assistance électrique	2018	Professionnels auto-entrepr, TPE PME<50	≤ 400	Procédure dématérialisée	CUI AM
16. Achat système de dépollution pour moteurs de bateaux	2018	E transport fluvial et maritime	≤ 1200	Procédure dématérialisée	CUI AM
17. Achat d'un moteur à énergie alternative	2018	E transport fluvial et maritime	≤ 9000	Procédure dématérialisée	CUI AM
18. Achat ou location d'un autocar propre	2018	E<150 salariés	≤ 9000	Procédure dématérialisée	CUI AM
19. Acquisition ou location de véhicules électriques	2018	Auto-écoles	≤ 6000	Procédure dématérialisée	CUI AM
20. Achat ou ou location d'un taxi propre	2015	Taxis	4000 pour hybride et 6000 pour électrique	Procédure dématérialisée	Secrétariat AM (1 agent)
21. Achat véhicule hybride	2015	Taxis	hybride et 3000 occasion électrique	Procédure dématérialisée	Secrétariat AM (1 agent)
22. Aide bornes en copropriété taxi	2015	Taxis	50% du montant des travaux (≤ 4000)	Procédure dématérialisée	Secrétariat AM (1 agent)
23. Accès bornes de recharge bélib	2018	Taxis	Gratuit pendant 1an	Procédure dématérialisée	Secrétariat AM (1 agent)
24. Aide pour un pré-équipement électrique (borne de recharge parking)	2015	Copropriétés	50% des travaux (≤ 4000)	Procédure dématérialisée	CUI AM
25. Aide pour un pré-équipement électrique (borne de recharge partagée)	2018	Copropriétés	50% du montant des travaux (500€ par point de charge, 4 point de recharge)	Procédure dématérialisée	CUI AM
26. Aide installation d'abris vélos sécurisés	2015	Copropriétés	50% (≤ 2000)	Procédure dématérialisée	CUI AM
27. Equipement de dispositifs antibruit pour livraisons nocturnes (locaux de destination)	2018	Professionnels	50% du montant HT plafonné à 4 000 €	Procédure dématérialisée	CUI AM
28. Achat ou location de véhicules utilitaires silencieux pour livraisons nocturnes	2018	Professionnels	20% du prix HT plafonné à 2 000 € si <3,5 T 20% du prix HT plafonné à 6 000 € si >3,5 T	Procédure dématérialisée	CUI AM (Gwenaëlle)

Annexe 8 : Rapport du LIEPP