

PARIS

Réponse de la liste « L'écologie pour Paris » Menée par David Belliard

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

Réponse aux questionnaires TDIE

1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie (questions 1.1 à 1.3 du questionnaire)

Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie.

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

La mobilité et les déplacements sont au coeur du quotidien des habitant.e.s de Paris. Notre objectif n'est pas forcément d'entrer dans une course à l'échalote en matière de projets, mais d'abord et avant tout de donner la priorité à l'amélioration de la qualité de nos déplacements en transports en commun et aux modes doux. Nous voulons une offre toujours plus qualitative pour renforcer l'attractivité des transports en commun face à la voiture individuelle.

- Comment évaluez-vous les différents besoins de mobilité sur votre territoire ?

Ils concernent tout le monde, salarié.e.s, usagers occasionnels, touristes, publics fragiles (jeunes, handicapés, seniors), agents et services de la ville. Ils concernent aussi les franciliens qui sont nombreux à transiter par Paris où à venir y travailler.

- Comment souhaitez-vous collaborer avec les différentes parties prenantes de mobilité (Région, usagers, employeurs...) pour la mise en place des politiques locales de mobilité ?

Maire de Paris, David BELLIARD veillera tout particulièrement à ce que le dialogue entre la Ville, la Région Ile-de-France et son Autorité Organisatrice de Mobilité IDFM soit le plus intense et constructif possible. Ce dialogue, il est exigé à la fois par les parisiens qui veulent une politique de mobilité efficace, mais aussi par le monde de l'entreprise, du commerce et de l'artisanat qui doivent pouvoir avoir confiance dans la parole des décideurs.

A une échelle parisienne, je compte mettre en place une gouvernance partagée sur nos projets en réunissant aussi souvent que possible les acteurs économiques pour partager sur les ambitions de la Ville comme les projets. Au travers, pourquoi pas d'une commission extra-municipale des déplacements régulièrement convoquée.

David BELLIARD pour les écologistes s'est engagé auprès du MEDEF Paris à ce que nous associons les entreprises à nos instances de dialogue. Les trajets domicile-travail font le quotidien de nos heures de pointes notamment, on ne peut plus faire sans discuter avec les employeurs.

2. Transports publics et services de mobilités (questions 2.1 à 2.8 du questionnaire)

L'organisation de la mobilité relève de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), une compétence des intercommunalités.

- Quels services de mobilité souhaitez-vous développer sur votre territoire ? Pour répondre à quels objectifs ?

Notre objectif: offrir un report modal vers les alternatives à la voiture individuelle le plus efficient possible en tenant compte de la saturation du réseau en Ile-de-France et à Paris. Pour se faire, nous voulons d'abord une offre de mobilité la plus coordonnées possible entre l'ensemble des modes depuis le train jusqu'à la marche en passant par toutes les nouvelles formes de mobilités. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, cette intégration servicielle doit être accompagnée d'une intégration tarifaire. C'est le levier le plus efficace aujourd'hui pour offrir les alternatives réclamées par les usagers.

Nouvelles mobilités: une vigilance particulière devra être apportée sur les nouvelles mobilités, avec une régulation la plus stricte possible sur l'usage, comme sur les conditions d'exploitation du service. Aucune autorisation de déploiement d'un nouveau service se fera sans l'accord de la Ville. Nous conditionnerons l'exploitation commerciale à des critères stricts de respect de l'espace public, à la sécurité routière et à l'impact social et environnemental du service. Nous voulons lutter contre les modèles économiques de prédation sociale incarné par UBER notamment.

Désaturation: nous travaillerons par ailleurs avec les acteurs économiques et les entreprises à la désaturation de notre réseau de transports publics. A l'image des expérimentations en cours à La Défense et à Plaine Commune, nous engagerons une réflexion pour alléger la charge dans les transports publics aux heures de pointes, par un encouragement aux nouveaux modes de travail. Ces mesures ont été partagées avec le MEDEF Paris.

- Quelles politiques et quels outils souhaitez-vous mettre en place afin de favoriser l'accessibilité pour tous les habitants ?

Lever tous les freins à la mobilités pour les plus fragiles: 80% des personnes en situation de handicap sont en invisibilité, 41% de la population francilienne est en mobilité réduite un jour donné (cheville cassée, valise, poussette, handicap, etc.), 7% des franciliens seulement en situation de handicap font l'objet d'une reconnaissance administrative (source Transilien SNCF). Nous savons aussi sur le territoire national que pour 50% des français, le coût des déplacements est un 1er obstacle à la mobilité (source Baromètre des mobilités du quotidien FNH / Wimoov). Près de 7 millions d'actifs sont empêchés de se déplacer faute d'un accès à la mobilité facilité (source Laboratoire de la Mobilité Inclusive).

Ces chiffres sont éloquentes et témoignent de l'urgence pour le politique à redéfinir ce que recouvre "l'accessibilité" dans les transports publics.

Tous les freins devront être levés, ils sont au nombre de quatre et sont parfois cumulés : physique, financier, modal, cognitif.

Tout projet de transport public à Paris devra être conçu à la lumière de ces quatre freins.

L'ensemble des politiques publiques et des projets d'infrastructures de la ville (accompagnement des publics fragiles, emplois, insertion, handicap) devront intégrer la dimension mobilité pour n'oublier personne.

Le financement des transports collectifs repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État.

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

Inclusive, intermodale, équitable et solidaire, voilà comment les écologistes voient la politique tarifaire des transports publics.

Inclusive pour tenir compte de tous les publics, de toutes les fragilités.

Intermodale pour intégrer toutes les formes de mobilités et lever les freins à la multimodalité.

Équitable et solidaire entre tous les publics, mais aussi entre les territoires.

Redonner à Paris sa place dans la gouvernance des transports en Ile-de-France: Paris n'est pas une île, la contribution de la capitale au budget d'IDFM est de l'ordre de 30%, c'est colossal. Nous devons à la fois affirmer notre position de financeur structurant de la politique de mobilité en Ile-de-France, mais de la même manière changer notre regard sur notre contribution au financement de la mobilité.

Pourquoi est-ce utile pour la mobilité des parisiens de contribuer au financement de tramway ou de tram-train en petite et en grande couronne par exemple ou encore pourquoi financer EOLE qui désaturera le RER A est utile aux parisiens ?

Cette histoire, nous devons l'expliquer aux habitants de la capitale pour mieux justifier nos dépenses et mieux inscrire Paris dans la métropole et dans la dynamique économique et démographique régionale. C'est une question de transparence, de gouvernance partagée mais aussi d'équité vis-à-vis des autres territoires franciliens.

Mesures tarifaires envisagées:

Parmi les mesures tarifaires que nous défendons pour la mandature 2020/2026, nous voulons la **gratuité des transports publics pour les jeunes de moins de 26 ans**, cela va dans le sens d'un accès facilité à la mobilité.

Sur le financement des transports publics: les écologistes parisiens pensent qu'il faut maintenant songer à **travailler à une évolution franche du versement transport payé par les entreprises**. Modulé et plus engageant, il doit pouvoir tenir compte de toutes les fragilités mais aussi des disparités territoriales dans l'accès à la mobilité.

3. Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo (questions 3.1 à 3.7 du questionnaire)

Les politiques de gestion de la voirie visent à favoriser la mobilité des personnes tout en limitant les nuisances et les externalités négatives liées à son usage.

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air (ZFE, autre...) ?

Report modal: concernant la congestion, nous souhaitons encourager le report modal en affirmant notre contribution au financement des infrastructures en petite et grande couronne comme à l'amélioration continue de l'offre de mobilité en Ile-de-France.

Respect du code de la route: au delà, en lien avec la Préfecture de Police, nous devons lancer un grand plan relatif à la conduite à Paris et au respect strict du code de la route. La grande majorité des embouteillages à Paris sont liés à des comportements en conduite non-conformes aux règles édictées par le Code de la route. Nous pensons notamment aux carrefours. Cela passera par de la sensibilisation à l'école auprès des enfants mais aussi auprès des futurs titulaires du permis de conduire à qui nous nous adresserons en lien avec les acteurs de la formation à la conduite. Nous déploierons enfin des caméras de contrôle aux carrefours et dans les couloirs de bus pour verbaliser autant que possible les comportements abusifs.

ZFE: nous renforcerons la ZFE afin de limiter d'ici 2026 aux seuls véhicules bénéficiaires de la vignette CRIT'AIR 0 et 1.

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

Nous voulons une ville qui soit adaptée aux mobilités actives, particulièrement au vélo, David BELLIARD veut être le "Pompidou du vélo" et reprend à son compte la totalité des propositions faites par les acteurs du vélo à Paris et notamment le réseau "Vélopolitain".

Une "Vélopôle": Les écologistes veulent créer une "Vélopole" avec les communes du Grand Paris qui se traduit par des aménagements structurants, maillés de stationnements aux pôles de transports. Nous voulons développer le stationnement sécurisés à Paris et notamment dans les gares (cf point 6).

Apprentissage et réparation: Outre les infrastructures, les écologistes veulent encourager la pratique du vélo en favorisant l'apprentissage à l'école mais aussi la réparation par le déploiement d'un réseau d'atelier de réparation solidaires dans chaque quartier, à l'image de ce que peut faire Solicycle dans le 14ème et dans le 18ème ou à Saint-Denis et Massy.

Libérer l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail: les écologistes travailleront enfin aussi avec les entreprises pour encourager la pratique du vélo et lever les freins actuels liés à la sécurité dans les déplacements domicile-travail.

- Etes-vous favorable à la création de voies réservées à certains véhicules ?

A ce stade, la réponse est non. Nous avons d'abord besoin de régler les sujets de congestion avant d'envisager des régimes dérogatoires. Le réseau viaire est aujourd'hui déjà beaucoup trop sollicité à Paris pour réserver des voies à certains véhicules.

En revanche, notre politique de l'espace public tendra à accélérer le **meilleur partage en faveur des mobilités actives**. C'est pourquoi les écologistes développeront des voies spécifiques pour les vélos, cf la question du dessus.

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

Si la priorité pour les écologistes est de contraindre l'usage des véhicules classiques au profit des mobilités actives, l'accompagnement de l'évolution du parc motorisé est un deuxième impératif majeur pour limiter la pollution à Paris.

Recharges: il faut bien sûr développer un réseau de bornes de recharges pour permettre aux propriétaires de véhicules électriques de les recharger, nous pensons notamment aux artisans qu'il faut accompagner pour leur permettre de faire la transition.

Vigiler les usages et les effets report sur la voiture individuelle : Autolib a démontré qu'une partie des usagers étaient revenu.e.s à une mobilité individuelle en voiture, cet écueil, nous ne voulons pas le retrouver avec les nouveaux acteurs de la mobilité partagée, notamment électrique. C'est pourquoi nous serons d'une vigilance extrême quant à l'évolution des comportements et insisterons auprès des acteurs du secteur arguant du fait de proposer un parc électrique pour que leur produit s'intègre pleinement dans une vision intermodale de la mobilité à Paris et en Ile-de-France.

Cars de tourisme: nous bannirons enfin les cars de tourisme de Paris et proposons une grande conférence avec les acteurs économiques du secteur pour poser ensemble le constat, marquer notre fermeté et nous tourner vers l'avenir pour proposer une mobilité propre et apaisée aux touristes.

4. Espace urbain, mobilités et cadre de vie (questions 4.1 à 4.3 du questionnaire)

L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal moyen de régulation de la mobilité.

- Quelles mesures en faveur de la marche ou du cadre de vie en général souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire ?

Une place sur deux de stationnement sera supprimée au profit d'un nouvel usage de l'espace public. Végétalisation, terrasses en parklet pour les restaurateurs, lieux d'animation. Nous allons réinventer l'usage de l'espace public à Paris. Ce rééquilibrage du partage de l'espace public est structurant. Nous en profiterons pour élargir les trottoirs.

Gouvernance: face à ces futurs nouveaux usages, les écologistes souhaitent mettre en place une **"Agence de l'espace public"** qui rassemblera l'ensemble des services concernés afin de veiller d'une part à une réglementation la plus claire possible, d'autre part à ce que l'usage soit régulé. Cette agence servira enfin de rempart à la marchandisation de l'espace public que nous avons observé à plusieurs reprises.

Cette meilleure répartition de l'espace public donnera toute sa place à la marche, le mode le plus répandu à Paris.

Protéger nos enfants: en parallèle, nous piétonnisons les abords des écoles pour dépolluer drastiquement l'air, sécuriser l'espace public et protéger nos enfants.

Quartiers Verts : nous relancerons la politique de "Quartiers Verts" initiée entre 2001 et 2008, pilotée par les élu.e.s écologistes pour pacifier la circulation dans nos quartiers et restreindre la circulation de transit aux grands axes.

- 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 et les canaux sont aujourd'hui sous-utilisés mais ils méritent aussi que l'on invente de nouveaux usages. Les écologistes et David BELLIARD défendent la création d'un Conseil Citoyen de la Seine pour associer l'ensemble des habitant.e.s et des usagers de la Seine à son avenir.

Transition des motorisations: Nous voulons aider à la remotorisation des bateaux pour remplacer le gazole par de nouvelles motorisations, plus propres.

Une ligne pour les touristes sur la Seine : Les écologistes créeront enfin une ligne de bateau régulière sur la Seine dédiée aux touristes. Plusieurs expérimentations ayant déjà eu lieu, nous nous appuyerons sur les diagnostics et les bilans pour évaluer la meilleure option possible en complément du réseau existant.

5. Politique de stationnement (questions 5.1 à 5.3 du questionnaire)

Le stationnement constitue un levier important des communes et des intercommunalités pour la gestion des pratiques de mobilité.

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

Nous voulons un acte 2 de la politique de stationnement à Paris.

1 place sur 2 en moins en surface: la suppression d'une place sur deux de stationnement en voirie sera compensée par une rénovation de l'ensemble du parc de stationnement des bailleurs sociaux de la Ville. Et ce, afin qu'une alternative sécurisée soit proposée aux parisiens encore propriétaire d'un véhicule. Nous travaillerons ainsi avec les bailleurs et leurs foncières pour voir comment lever l'investissement nécessaire à cette rénovation.

Politique tarifaire: plus généralement, la politique de stationnement concédé devra être revue de fond en comble avec une politique tarifaire à la fois régulatrice en surface et attractive en sous-sol, notamment pour les deux-roues motorisées. Nous mettrons d'ailleurs un frein au régime d'exception pour le stationnement des deux-roues motorisées en surface.

Une vigilance particulière sera donnée aussi à l'évolution des garages privés en surface, aujourd'hui sujet à une spéculation immobilière sans précédent. Dans certains quartiers, ces garages sont des variables d'ajustement utiles à l'évolution du stationnement en surface.

6. Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique (questions 6.1 à 6.6 du questionnaire)

Les systèmes de rabattement vers les gares (parcs relais, navettes collectives, stationnements vélos, ...) sont essentiels pour réaliser l'intermodalité des systèmes de transport.

- Quelle politique souhaitez-vous mettre en place pour favoriser l'intermodalité ? En particulier, souhaitez-vous développer des parcs-relais sur votre territoire ?

Parcs-relais, priorité grande couronne: les écologistes sont fermement contre la création de parcs-relais en rabattement dans Paris comme aux entrées de la capitale. La labellisation portée par IDFM et la Région Ile-de-France, en accord avec la Mairie de Paris, mise en oeuvre en 2018 est un échec cuisant. Nous l'avons prédit. Paris doit contribuer massivement au renforcement et à l'affirmation d'une politique de rabattement vers le réseau structurant notamment en moyenne et grande couronne.

L'intermodalité sera la norme : nous voulons accélérer la construction d'un superparc de stationnement à vélos dans les gares, mais aussi près des générateurs de flux et dans les quartiers dits d'affaires. L'intermodalité doit devenir la norme absolue dans notre politique de mobilité, elle est déjà pensée aux abords des gares parisiennes, mais pas assez dans le métro.

Des bus pour nos quartiers: Les écologistes multiplieront les "traverses" actuelles qui pour mieux desservir les quartiers en garantissant un financement de la part de la Région et de l'AO.

Les mobilités non-urbaines ne sont pas de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité. Certains services de mobilité ou projets d'infrastructures majeurs de transport interurbain peuvent bénéficier d'un soutien des collectivités locales.

- Êtes-vous favorable au développement de nouveaux services ferroviaires sur votre territoire (de type RER métropolitain par exemple) ?

Stop aux grands projets: le temps des grands projets d'infrastructures est aujourd'hui révolu à Paris, allons au bout des projets en cours.

7. Infrastructures (questions 7.1 à 7.5 du questionnaire)

Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d'un patrimoine important d'infrastructures routières et de transports collectifs.

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

Pas de nouvelle infrastructure: nos finances sont exsangues, nous peinons même à financer les gares d'interconnexion du grand paris express. Il faut par ailleurs aller au bout de ce qui a été engagé. La réponse la plus raisonnable à la congestion du réseau n'est pas dans la création de nouvelles infrastructures mais déjà à la modification de nos habitudes de déplacements. Nouveaux modes de travail, démobilité, nous devons engager toutes les réflexions possibles pour limiter la congestion et étaler les heures de pointes dans les transports publics.

Les écologistes ne défendrons pas de nouvelle infrastructure ferroviaire souterraine à Paris et nous continuerons de nous opposer fermement au CDG Express

Projets en cours: nous veillerons en revanche à la réalisation complète en temps et en heure du prolongement du RER E vers l'Ouest (EOLE), garantie d'une désaturation de la ligne A du RER.

Prolongement des lignes de métro: nous irons au bout des projets de prolongements de lignes de métro engagés pour mieux relier Paris à la 1ère couronne.

Priorité à l'existant: les besoins sont colossaux, notamment pour les portions de RER qui traversent Paris, mais aussi pour les lignes de Transilien qui permettent à de nombreuses et nombreux franciliens de venir travailler ou se divertir à Paris. La massification des travaux engagée par IDFM et SNCF Réseau en Ile-de-France est contraignante mais bénéfique. Paris doit activement contribuer aux différents schémas directeurs de rénovation engagés sur les lignes structurantes du réseau RER.

Automatisation du métro mais en maintenant l'emploi: l'automatisation représente un vrai gain en terme de robustesse d'exploitation. Mais cela pose la question de l'évolution des métiers chez RATP. Nous manquons d'agents en gares et sur les quais pour accompagner les usagers, tout projet visant à automatiser devra être accompagné d'un bilan social éclairé et de mesures visant à préserver l'emploi et faire évoluer les compétences et les métiers.

- Souhaitez-vous développer votre réseau avec de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre ?

Un tram entre les gares: les écologistes souhaitent développer un mode léger entre les gares parisiennes pour favoriser le rabattement vers un mode décarboné en surface et alléger la charge de certaines lignes du métro.

Un réseau de bus plus robuste: nous renforcerons par ailleurs le réseau de bus et aménagerons les lignes de bus les plus fréquentées de sorte qu'elle puisse tendre la norme BHNS, avec une priorité aux feux.

8. Logistique urbaine (questions 8.1 à 8.3 du questionnaire)

La distribution de marchandises et autres services urbains représente 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 50% des émissions pour certains polluants.

- Quelle réglementation des véhicules, quelle réglementation des véhicules et quelle stratégie globale d'aménagement souhaitez-vous mettre en place pour la logistique urbaine sur votre territoire ?

Depuis 2001, la Ville de Paris renonce à agir en matière de logistique. Un plan avait pourtant été prévu durant la mandature 2001-2008, mais jamais appliqué. Nous voulons conjurer le sort mais aussi nous appuyer sur les territoires d'Ile-de-France pour élaborer une stratégie.

Une conférence métropolitaine et régionale sur la logistique urbaine, ferroviaire et fluviale: qui aura pour objectif de construire un diagnostic partagé et de mettre en oeuvre dans les 5 ans des solutions immédiate, avec lien avec tous les acteurs de la logistique.

Un plan parisien pour une logistique et des livraisons vertueuse: mieux cadrer les livraisons, notamment sur les marchés alimentaires, engager la transition des motorisations pour les artisans et commerçants. Le plan sera construit avec les acteurs concernés en toute transparence. Les professionnels signeront une charte de bonne conduite.

Le dernier kilomètre, ELU: des espaces de logistique urbaines partout là où nous pourrons, notamment aux entrées de Paris. Accessibles prioritairement aux motorisations propres.

Priorité vélos-cargos, formation et équipement : encourager la création d'une filière professionnelle de la livraison en vélos-cargos en s'appuyant sur les formations type cyclo-logisticiens développée par Solicycle et Carton Plein. Ouvrir un ELU dédié par arrondissement.

Le train, priorité absolue pour les marchandises en IDF: les écologistes mettront en oeuvre un travail concerté avec la Région IDF, la Métropole du Grand Paris, l'Etat, la SEMMARIS, la SOGARIS et SNCF pour faire de Paris et du coeur d'agglomération parisienne un territoire exemplaire avec l'application immédiate de mesures en faveur d'un report modal de la route vers le train.

2 objectifs prioritaires: faire entrer le 1er train dans la halle SOGARIS Chapelle International, approvisionner RUNGIS en train de manière pérenne.

Décarboner les modes chez les artisans et les commerçants et faciliter le quotidien: nous déploierons un guichet unique pour l'aide à l'achat de véhicules propre, réseau d'autopartage propre dédié pour mutualiser les véhicules. **Nous expérimentons la réservation de places dédiées à la livraisons par un contrôle avec des bornes connectées.**

Réactiver le fret fluvial: aider au renouvellement des motorisations de bateaux pour moins de pollution, développer les livraisons par le fleuve.