



## **Les nouvelles mobilités.**

03/07/2018

Par Mme Anne HIDALGO - Maire de Paris

Seul le prononcé fait foi

Mes chers collègues, les nouvelles mobilités constituent aujourd'hui un secteur en pleine mutation et qui est bien sûr déterminant dans l'avenir de notre ville car il est au cœur d'un double défi : celui de la lutte contre la pollution de l'air mais aussi celui de la qualité de vie. C'est pourquoi j'ai choisi de soumettre aujourd'hui au vote de notre Conseil plusieurs initiatives visant à impulser et accompagner leur développement.

Je vous propose tout d'abord une mesure permettant d'assurer le développement d'offres de mobilité alternative au service Autolib'. Ainsi je vous proposerai tout à l'heure d'adopter la création d'une carte de stationnement réservée aux véhicules en auto-partage électrique, permettant de faciliter le stationnement des véhicules des flottes dédiées à l'auto-partage, qui représente des services nouveaux propres, efficaces et flexibles.

Il s'agira aussi bien sûr de poursuivre le déploiement des lignes de traverses de bus de quartiers que la Ville maintient alors, je le précise, que les transports collectifs sont de la compétence de la Région, et transports pour lesquels nous investissons dans du matériel roulant entièrement électrique.

Nous aurons aussi à nous prononcer sur la poursuite de l'extension du tramway T3 jusqu'à la porte Dauphine, alors que nous allons inaugurer le 24 novembre le tramway T3 jusqu'à la porte d'Asnières.

Je rappelle d'ailleurs que le tramway est une véritable colonne vertébrale des transports collectifs, c'est un lien entre Paris et ses communes limitrophes. Ainsi un usager sur deux a pour origine ou destination une ville voisine de Paris. Le tramway est donc une vraie infrastructure parisienne et métropolitaine. C'est un transport propre, silencieux, efficace, qui permet aussi une transformation de la ville et des quartiers qu'il dessert.

Nous aurons également à voter la poursuite du Plan Vélo adopté par ce Conseil en 2015 qui prévoit un investissement de plus de 150 millions d'euros sur la mandature avec de nouvelles pistes cyclables. C'est notamment ce Réseau Express Vélo, le fameux "REVe", qui propose des pistes bidirectionnelles, confortables, sécurisées, et aussi le développement de stationnements de vélos sous forme d'attaches vélo, comme d'ailleurs de vélo stations, elles aussi sécurisées.

Nous voterons aussi, je l'espère, et je l'espère vraiment avec une large majorité, la possibilité de compléter les aides à la mobilité de la Ville, régulièrement enrichies, pour proposer un panel de solutions de mobilité aux particuliers qui renoncent à leurs véhicules, notamment les véhicules polluants, mais aussi des aides au renouvellement des véhicules professionnels. Il s'agit aujourd'hui de simplifier le dispositif d'aide à l'achat d'un deux-roues électrique, une aide qui rencontre un très grand succès.

Enfin, nous préparerons aussi la Journée sans voiture, qui sera prévue le 16 septembre 2018, en même temps d'ailleurs - c'est une volonté conjointe avec la Ministre de la Culture - que les Journées du Patrimoine. Nous aurons bien sûr un partenariat avec la R.A.T.P. Cette journée est représentative des actions que nous voulons mener pour pacifier l'espace public dans la veine de ces opérations, comme "Paris Respire" ou encore de la piétonisation des Champs-Élysées.

Tous ces projets de délibération couvrent différents modes de transport, différents modes d'action de la Ville et différents types de mobilité. Ils ont justifié l'organisation d'un débat sur la mobilité car ils représentent la diversité de cette mobilité à Paris et son évolution actuelle.

Toutefois, ils ne représentent qu'une partie de l'action que nous menons tous les jours dans le domaine des transports. Nous pourrions parler bien sûr du Plan Piéton, du travail mené avec la Préfecture de police sur la régulation des carrefours, des rues piétonnisées ou végétalisées, des modes lourds que nous finançons également, comme les prolongements de lignes de métro ; je pense à la ligne 11 vers la Seine-Saint-Denis ou encore le R.E.R. E actuellement en travaux.

Mais il existe un trait commun à cette diversité d'offres de mobilité. En effet, la politique de mobilité que je conduis, que nous conduisons à Paris vise deux objectifs principaux. D'une part, c'est rendre la ville plus agréable à vivre pour tous, en réduisant la pollution et les nuisances, et plus largement en construisant des rues, des places, des jardins pacifiés, sécurisés, plus écologiques comme je l'ai souvent dit, des lieux où nous pouvons lâcher la main de nos enfants. D'autre part, c'est en proposant à chacun aussi des alternatives à la possession d'un véhicule individuel pour pouvoir se déplacer facilement.

Permettez-moi de faire un lien entre notre discussion d'aujourd'hui et celle d'hier sur la question du handicap sur lequel nous nous sommes tous entendus et les projets de délibération ont été votés à l'unanimité. Bien évidemment, si pour nous le critère de la ville, c'est une ville accessible et d'abord aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, cela veut dire qu'elle est accessible pour tous et cela vaut pour le métro et des infrastructures plus anciennes sur lesquelles nous aurons à revenir.

Je veux aussi parler des différentes actions qui rentrent dans cette démarche relative aux nouvelles mobilités et à la piétonisation. Le nouveau parc des rives de Seine en est un parfait exemple, parce qu'en transformant une autoroute urbaine en lieu de promenade, on réduit le flux global de circulation. Je rappelle ici que c'est moins 7 % de trafic dans Paris depuis le début de l'année 2018. Et donc nous réduisons aussi les émissions polluantes, parce qu'il y a une corrélation directe, quasiment automatique, entre la baisse du trafic automobile et la baisse de la pollution. Les deux vont de pair.

Mais c'est vrai que nous avons aussi aménagé un nouveau lieu de vie. D'ailleurs, par temps de canicule comme nous le connaissons aujourd'hui, nous le savons, je l'ai dit souvent mais là nous pouvons même l'éprouver, au-delà de le savoir, ce sont des îlots de fraîcheur qui participent aussi à la lutte contre le réchauffement climatique. Je tiens à le dire, ce parc est devenu l'emblème à Paris mais aussi à l'International d'une politique volontariste radicale assumée, au service des Parisiens, directement alignée sur l'Accord de Paris relatif à la lutte contre le changement climatique, et qui doit également contribuer à ce que nous respectons les normes européennes sur la qualité de l'air pour lesquels la France, je le rappelle ici, est poursuivie devant la Cour européenne de justice.

Un autre aspect de cette politique volontariste, c'est le développement des mobilités innovantes, domaine dans lequel Paris a toujours été aux avant-postes. Paris a le réseau de métro le plus dense au monde, un des plus anciens. Paris a lancé le premier service de véhicules en auto-partage électriques. Paris a testé les premiers bus électriques quand ils sont arrivés sur le marché et les navettes autonomes testées aujourd'hui, par exemple, dans le bois de Vincennes.

Paris possède la première flotte de taxis à hydrogène, "Hype". Paris a automatisé des lignes de métro, d'ailleurs avec un financement municipal. Je rappelle que l'automatisation notamment de la ligne 1 a été, pour une très grande partie si ce n'est l'essentiel, financée par le budget de la Ville de Paris, ce qui était d'ailleurs, sur ces automatisations de lignes de métro, une première mondiale.

Paris a aussi aujourd'hui le réseau de bornes de recharge le plus dense. C'est à Paris que le "SeaBubbles" se prépare à s'implanter dans la Seine pour devenir un service de taxis qui utiliseront notre fleuve.

C'est ainsi que, conformément à notre histoire et nos valeurs, Paris innove pour proposer toujours des solutions nouvelles à ses habitants.

Notre ville, nous le savons, est aussi une vitrine, en tête de tous les classements internationaux, lorsqu'il s'agit de mesurer le fonctionnement des transports et les solutions de mobilité. D'ailleurs, ce sujet a été très important dans la victoire que nous avons eue sur les Jeux olympiques et paralympiques. Le réseau de transport a pesé très fortement dans la décision des membres du C.I.O.

Mais nous sommes aujourd'hui dans une période de transition, puisque la mobilité connaît une révolution telle que nous ne l'avons pas connue depuis des décennies. Avec l'arrivée des V.T.C., ce sont maintenant des opérateurs de vélos, de scooters, de voitures en auto-partage, de trottinettes dites en "free floating", qui arrivent dans toutes les grandes villes et les métropoles.

Les navettes autonomes sont également déjà en cours d'expérimentation et les applications permettant d'avoir une vision globale de la mobilité se multiplient. On ne parle plus d'infrastructures de transport, mais de service de mobilité. Je parle des métropoles. Je sais qu'il y a ici des tenants du ferroviaire qui parleront toujours, et c'est normal, d'infrastructures de transport, mais là, je parle de la Ville et de la Métropole.

Notre responsabilité est de regarder en face ces mutations, de nous adapter, de les anticiper, de permettre leur déploiement harmonieux et juste. Nous passons d'un monde fondé sur des contrats de délégation de service public, des opérateurs installés dans la durée, du génie civil, à un monde de la mobilité agile qui évolue sans cesse, qui s'adapte aux usagers grâce à des échanges de données permanents, des échanges de données, le data, et bien sûr, des services principalement disponibles via ces instruments qui s'appellent les smartphones grâce au numérique.

Paris est aussi une capitale dans laquelle les "start-up" du numérique sont en train de proposer toutes les solutions pour le futur. Bien entendu, ce passage ne peut se faire entièrement sans heurt. Les modèles économiques du passé sont dépassés, les opérateurs doivent évoluer, et nous aussi. Nous devons être particulièrement vigilants à ce que personne ne soit laissé sur le côté, aucun salarié, aucun usager.

C'est donc aujourd'hui à Paris de prouver qu'elle est pionnière, qu'elle sait s'adapter et intégrer les transformations récentes pour proposer aux Parisiens et aux visiteurs, une mobilité à la hauteur des enjeux de notre temps.

Bien sûr, plus que jamais la mobilité doit nous accompagner dans la transition énergétique et la lutte contre la pollution. La mobilité doit être active, électrique, respectueuse de l'environnement.

Pour lutter contre la pollution, nous avons déjà mis en place une zone à circulation restreinte adossée aux vignettes Crit'air, lancé de grands aménagements visant à réduire la place de la voiture - je ne reviens pas sur les berges de Seine, mais je veux parler bien sûr des sept places.

Nous avons étendu progressivement les zones 30, créé des zones piétonnes permettant à chacun de se réapproprié l'espace public. Nous avons aussi proposé de nombreuses aides pour accompagner les automobilistes à laisser leur véhicule pour trouver une alternative.

Pour accompagner cette réduction de la circulation que nous revendiquons, nous développons les alternatives à la possession d'un véhicule particulier polluant avec, en particulier, le déploiement du Plan Vélo 2015-2020, le réseau BéliB de bornes de recharge électrique avec des tarifs avantageux. Nous avons 620 points de recharge déjà présents sur le territoire parisien en voirie ou en parking.

Nous avons un service dit "S.V.P." de véhicules partagés, d'auto-partage avec des places en voirie. Aujourd'hui, plus de 600 véhicules sont déjà disponibles, et cela va encore se développer. Notre nouvelle politique de stationnement d'ailleurs est également partie prenante de cette politique de mobilité puisqu'aujourd'hui, il y a plus de places pour stationner à Paris, grâce à la réforme du stationnement.

Nous avons aussi bien sûr en soutien des expérimentations et un certain nombre de flottes - j'en ai parlé précédemment - avec les navettes autonomes ou les taxis à hydrogène.

Mais nous devons aller plus loin et plus vite de manière active et déterminée. C'est pourquoi j'ai aussi souhaité mettre en place, cette année, un Conseil parisien des mobilités qui s'est réuni en avril dernier avec l'ensemble des acteurs intervenants en matière de mobilité dans notre Capitale. Je veux parler des constructeurs, mais aussi des opérateurs publics et privés de mobilité pour préparer ensemble cette mobilité de demain.

C'est pourquoi, le 11 juin dernier, j'ai réuni, avec Jean-Louis MISSIKA et Christophe NAJDOVSKI, l'ensemble des constructeurs et opérateurs d'auto-partage pour avancer ensemble sur les nouveaux services d'auto-partage qu'ils pourraient proposer pour Paris. Les échanges se poursuivent avec un certain nombre de constructeurs et d'opérateurs. Beaucoup d'entre eux sont prêts à développer de nouveaux services de mobilité.

Le 27 juin, j'ai réuni avec mes adjoints l'ensemble des opérateurs de vélos en "free floating", de scooters électriques et aussi de trottinettes pour signer avec eux une charte de bonne conduite, permettant de mieux cadrer leur déploiement dans Paris et d'assurer que leurs services soient respectueux des autres usagers de l'espace public. Mais aussi le 24 novembre, nous inaugurerons le T3 jusqu'à Asnières et nous poursuivrons, bien sûr, tout au long de cette année, la réalisation du Plan Vélo avec des pistes déjà livrées, la voie Georges-Pompidou dans le 16e, l'avenue de la Grande-Armée, des travaux en cours, piste de Rivoli, l'avenue Voltaire, les travaux à venir, la piste des Champs-Élysées après le

passage du Tour de France, et bien sûr, ce travail sur le stationnement des vélos sur lequel Christophe NAJDOVSKI est particulièrement impliqué.

Nous travaillons avec la Métropole, et je travaille en tant que présidente du C40, avec les autres villes du monde entier.

Mes chers collègues, aujourd'hui, le développement de ces nouvelles mobilités est un impératif, mais cette évolution ne peut se faire en un jour. Elle demande une adaptation de chacun, un changement d'attitude, mais aussi une évolution de la ville et du partage de l'espace qui nous est commun.

Les aménagements visant à apaiser l'espace public et à développer les modes alternatifs nécessitent des travaux d'infrastructure souvent lourds et longs, avec des emprises sur l'espace public et la voirie qui sont forcément perturbants pour la circulation des automobilistes comme celle des piétons et des cyclistes.

Nous sommes actuellement dans cette phase de transition, conscients des difficultés qui émergent et des devoirs qui sont les nôtres, mais conscients aussi de devoir faire les bons choix stratégiques, d'abord réduire la place de la voiture polluante pour réduire la pollution, mais aussi impulser et accompagner les évolutions dans un souci d'efficacité, de justice et d'équilibre territorial. Il faut que ces nouvelles mobilités profitent à tous.

C'est le choix que font aujourd'hui toutes les grandes villes du monde. Partout, nous, les maires, accélérons la mise en œuvre des solutions pour permettre des villes apaisées et moins polluées. C'est aussi le choix que font tous les maires de France, de la plus petite commune à la plus grande, et il n'est pas question que Paris soit à côté de ce mouvement de lutte contre la pollution au motif que d'autres auraient des droits que nous n'aurions pas sur Paris. Il faut que le droit à respirer un air de qualité soit un droit non négociable. C'est ce que nous faisons.

Paris est au rendez-vous, fidèle à sa vocation d'innovation et, bien sûr, fidèle aussi à son histoire. Les difficultés sont là. Cela fait partie de la vie d'un maire de Paris de surmonter des difficultés et d'apporter des solutions. Ceux et celles qui pensent que gérer est une affaire simplement de belles paroles et de moments dans lesquels on n'est pas confronté à des choix fondamentaux, peut-être ne savent pas tout à fait ce que signifie le terme "gérer".

En tous les cas, j'assume que nous ayons à trouver de nouveaux modèles au moment où il faut justement penser ces nouveaux modèles. J'assume aussi de le faire dans le souci de la qualité de l'air que respirent les Parisiens, parce que la qualité de l'air et la pollution tuent beaucoup trop. Je ne veux être comptable ni aujourd'hui, ni demain, ni après-demain de ce que je n'aurais pas fait et nous n'aurions pas fait pour éviter ces morts et ces maladies liées à l'air pollué. J'assume aussi totalement de travailler avec l'ensemble des acteurs - les citoyens, les opérateurs publics et les opérateurs privés - pour trouver les nouvelles solutions à la mobilité.

Ce que nous allons évoquer et voter maintenant contribue, bien sûr, à cette vision d'une mobilité durable dans une ville où, je l'espère encore, toujours et j'y travaille avec vous, nous pourrons un jour bien respirer et lâcher la main à nos enfants.

Je vous remercie.