

Paris : quelles mobilités pour demain?

À quelques mois des élections à la mairie de Paris, Mobility Makers a organisé une matinée de débats pour parler de l'avenir de la mobilité sur le territoire francilien. Scooters, vélos, voitures, piétons...qui prendra le contrôle de l'espace public ?

Temps de lecture : minute

5 décembre 2019

En ouverture, trois candidats à la mairie de Paris, Benjamin Griveaux, Ariel Weil et David Belliard, ont présenté leur vision de la mobilité et de l'espace public parisien d'ici à 2025. Pas de grand chamboulement, ni d'annonce fracassante en perspective mais une tendance de fond s'est clairement dessinée : redonner à Paris une dimension humaine. David Belliard propose ainsi de récupérer 60 000 places de stationnement dans tout Paris, soit la moitié de toutes celles disponibles pour végétaliser la capitale, la piétonniser davantage et améliorer les pistes cyclables. L'interdiction des bus touristiques a même été évoquée. Si tous les candidats ne vont pas aussi loin dans leur démarche, tous pointent l'importance du vélo comme moteur de la mobilité de demain. Pour des raisons de pollution mais aussi d'engorgement et de stationnement, la voiture et surtout l'autosolisme ont clairement été pointés du doigt. Quant aux flottes de trottinettes et de vélos en free-floating, il convient de *"créer des espaces dédiés et sécurisés pour éviter les vols et les délabrements"* expliquent globalement les trois candidats.

Autre point d'intérêt à souligner, le désir de repenser la livraison. Les candidats imaginent un système de stockage centralisé d'où partiraient des solutions de mobilité douce pour le dernier kilomètre. *"Les Français*

doivent se demander s'ils ont vraiment besoin d'être livrés instantanément" souligne Ariel Weil. Dans tous les cas, des discussions devront s'engager avec les grands acteurs de la distribution pour pouvoir fournir les 65 000 commerçants du centre parisien.

Paris et la mobilité, l'histoire d'un entre-soi ?

Un deuxième panel dédié à la mobilité francilienne a passablement élargi la perspective, offrant un point de vue beaucoup plus macro sur la question.

Sans s'expatrier à 100 km de Paris, on se rend rapidement compte que les besoins et les usages divergent. Si combattre l'autosolisme est un objectif pour les grandes métropoles comme Paris, le maire de Mantes-la-Jolie, Raphaël Cognet a souligné l'écart majeur entre les propos des candidats et la réalité des villes extra-muros. *"Notre réseau de transport n'est pas aussi développé que celui de Paris et la voiture reste encore nécessaire pour emmener les enfants à l'école"* admet-il. Les enjeux ne sont pas les mêmes non plus. Dans ces territoires, la voiture comme les RER ont un véritable poids économique. *"Si les entreprises viennent s'installer sur nos territoires, il faut que les salariés puissent s'y rendre sans forcément y habiter"* explique t-il. Or, depuis plus de 20 ans, la ville gère seule ses problèmes de mobilité, sans qu'aucun dialogue n'ait été entamé avec Paris pour faciliter les échanges entre elles. L'arrivée du RER E en 2024 devrait profondément transformer le visage, l'expansion et l'attractivité de cette ville des Yvelines. L'offre de transports entre les centres villes et les périphéries, reste encore très inégale, à Mantes-la-Jolie mais aussi dans le reste de la France.



À lire aussi

Paris expérimente des aires de chargement pour trottinettes électriques

La Défense face au défi de la micromobilité

Dans le plus grand centre d'affaires français, la Défense, l'enjeu est différent. *"Nous sommes très bien desservis grâce au métro, au RER et aux parkings"* explique Anouk Extertier, responsable du Pôle Mobilité. En revanche, le lieu doit faire face à un enjeu d'engorgement : tous les jours 180 000 salariés et 45 000 étudiants se rendent à la Défense pour travailler. Pour tenter de juguler le problème, le pôle s'est associé à d'autres organismes publics et 14 entreprises pour tester de nouvelles solutions, non pas de déplacement, mais de travail : télétravail, coworking, horaires décalés, covoiturage interne... Lancé il y a un an, le projet finit de se structurer : *"Toutes les parties prenantes qui ne se parlaient pas ont pu discuter ensemble et ont mis en avant cette question dans leur agenda"* poursuit Anouk Extertier. À termes, l'objectif est d'avoir une politique harmonisée de gestion des flux à l'échelle du

quartier.

Pour se déplacer sur les 12 000m² du Parvis, le Pôle Mobilité avait également pensé au vélo *“mais l’esplanade est composé de nombreux escaliers et ne s’y prêtait pas du tout”*.

Il s’est alors tourné vers la trottinette pour répondre aux besoins des 500 000 personnes qui s’y déplacent chaque jour. *“Le quartier est grand , il fallait une solution pour faciliter le déplacement des gens et nous ne voulions pas nous retrouver avec des cimetières de trottinettes comme en Chine”*. Un appel à projets a permis de limiter et réguler l’utilisation de l’espace par la compagnie Lime. Encore une fois, ce sont les solutions de partage qui gagnent la bataille.

La propriété est morte, vive le partage

Globalement, tous les acteurs, privés comme publics s’accordent à dire qu’un seul type de mobilité ne pourra jamais répondre à tous les besoins. Ils doivent, au contraire, s’adapter aux différents terrains de jeu et se construire, ensemble, comme un écosystème collaboratif pour espérer répondre aux problèmes actuels.

Consciente de ses limites, la RATP a ouvert un accélérateur *“qui est plutôt un investisseur”* souligne Stéphanie Bourgeois, Directrice M&A chez RATP Capital Innovatio. Au-delà des jours de grève, le transporteur travaille avec des startups pour étoffer son offre et améliorer la qualité de ses services. L’application de la RATP permet ainsi de voir quels sont les Cityscoot à proximité, par exemple. *“Et ce n’est qu’un premier niveau d’information. Nous souhaitons une évolution croissante pour pouvoir proposer des trajets combinés et un mode de paiement unique”* souligne t-elle. Ce type d’accord pourrait même être étendu à la voiture. Loin d’être morte pour Jean-Claude Puerto, fondateur d’UCAR, son utilisation doit être repensée de manière raisonnée et citoyenne, c’est à dire, en

partage.

L'avenir de la mobilité est encore flou. Seul constat clair : la propriété perd clairement du terrain dans la capitale au profit de mobilités plus douces.

Article écrit par Anne Taffin