



**RÉACTIONS À
"FAIRE LE PARIS DE DEMAIN :
UNE VILLE RÉSILIENTE ET SÛRE,
UN HORIZON ÉCOLOGISTE POUR LA
VILLE DÉCARBONÉE"
DE DAVID BELLIARD**

Par **Sylvie Landrière** et **Christophe Gay**,
co-directeurs du Forum Vies Mobiles, think tank
de la mobilité du futur

et

Philippe Clergeau, professeur au Museum
national d'Histoire naturelle et consultant en
urbanisme écologique

21 FÉVRIER 2020

Terra Nova a décidé d'ouvrir ses pages au débat des élections municipales de mars 2020 à Paris en publiant un texte le 12 février 2020 de David Belliard, candidat de « L'écologie pour Paris » aux élections municipales. Notre volonté n'est pas ici d'exprimer une préférence partisane, mais de jeter les bases d'une discussion de fond. À ce débat documenté, nous convions toutes les parties prenantes à cette élection, y compris les experts qui souhaitent s'exprimer sur ces sujets. Nous sommes ici dans notre rôle d'animation de la vie démocratique. Notre seule exigence est que ces contributions dépassent le cadre d'une simple opinion ou d'une tribune.

Nous avons sollicité, pour réagir à la contribution de David Belliard, plusieurs personnalités qualifiées afin de recueillir leurs commentaires et leur analyse de ses propositions, partant de leur domaine d'expertise. Nous les publions aujourd'hui. Nous les remercions de s'être prêtés à cet exercice.



élections
#PARIS2020

RÉACTIONS À

"FAIRE LE PARIS DE DEMAIN : UNE VILLE RÉSILIENTE ET SÛRE, UN HORIZON ÉCOLOGISTE POUR LA VILLE DÉCARBONÉE" DE DAVID BELLIARD

21 février 2020



Par Sylvie Landrière et Christophe Gay, co-directeurs du *Forum Vies Mobiles*, think tank de la mobilité du futur

Le Forum Vies Mobiles^[1] est un institut de recherche qui prépare la transition vers des modes de vie désirés et soutenables, dont les travaux portent sur la mobilité des personnes. C'est donc par ce prisme que nous avons analysé ce document^[2]. Le candidat écologiste n'a plus à démontrer qu'il a saisi l'importance des enjeux environnementaux et le caractère décisif du prochain mandat municipal pour adapter le territoire aux défis climatiques. Toutes les mesures proposées vont dans le sens de nos constats et recommandations pour rendre le territoire plus résilient^[3] sur le plan des mobilités, c'est-à-dire pour viser l'autonomie par rapport aux énergies fossiles et la réduction de la dépendance aux territoires lointains. Mais cette ville résiliente doit se construire en conservant une attention centrale aux enjeux sociaux et aux aspirations des habitants.

Le Forum Vies Mobiles plébiscite les mesures proposées en faveur d'une **dédensification de la ville de Paris**, qui répondent aux désirs des habitants de vivre dans un cadre de vie plus agréable et respirable. Aujourd'hui, 42% des habitants de Paris souhaiteraient habiter dans une autre ville^[4], en raison du stress, du coût de la vie et de la pollution. De plus, la ville dense n'est en rien un vecteur de diminution des déplacements^[5] et il faut donc inverser la tendance à la concentration

[1] <http://fr.forumviesmobiles.org/page/presentation-lassociation>

[2] Nous ne prenons donc pas position sur les autres thématiques développées (alimentation, habitat), ni sur le transport de marchandises

[3] [Pour diminuer les transports, redonnons vie aux territoires](#), Forum Vies Mobiles, Reporterre

[4] [Enquête sur l'aspiration à quitter l'Île-de-France](#), Forum Vies Mobiles, Obsoco

[5] [Mobilité vertueuse : les atouts de la ville dense remis en cause ?](#), Forum Vies Mobiles

des emplois, des activités et des infrastructures dans la mégalopole parisienne. Il paraît également indispensable de privilégier l'usage de l'existant (logements, infrastructures) à la construction de nouveaux bâtiments, pour façonner une ville résiliente et sobre : c'est d'ailleurs dans cette perspective que doit s'inscrire, selon nous, la réflexion sur la transformation du périurbain[6]. La ville de Paris pourrait à plus long terme promouvoir la définition de biorégions[7], pour tendre vers de nouvelles formes d'autonomies énergétiques et alimentaires permettant de vivre en plus grande proximité.

Il faut ensuite souligner que le programme de la liste de David Belliard est l'un des plus avancés concernant les modes actifs. Le vélo en particulier fait l'objet d'un traitement systémique (continuités cyclables, usages multiples du vélo, échelle métropolitaine...) qui témoigne d'une appropriation de l'expertise et des recommandations des associations de promotion du vélo. Les mesures en faveur de la marche traduisent une réelle préoccupation pour les différents types de besoins et d'utilisateurs (PMR, poussettes...). Toutefois, les exemples internationaux montrent qu'il n'est pas suffisant de créer de larges zones piétonnes pour faire de la marche un véritable mode de déplacement[8] (au-delà d'une simple activité de loisirs (consommation, tourisme...)). Il s'agit de mettre en œuvre une stratégie ambitieuse de mobilité piétonne à l'échelle du Grand Paris, par des aménagements systématiques visant à prioriser le confort, la sécurité et la visibilité des piétons. L'aménagement d'espaces publics de qualité, équipés de bancs, de fontaines et d'une signalétique adaptée (temps, distances) sont des leviers pour favoriser la pratique de la marche chez tous les publics (actifs, familles, personnes âgées...). La promotion des modes actifs doit ainsi être pensée comme une priorité de santé publique: en plus de la pollution, les modes motorisés sont un vecteur de sédentarité, à l'origine de la réduction de l'espérance de vie en bonne santé.

Pour aller plus loin, il faudrait prendre en compte dans ce programme l'inclusion de la ville de Paris dans un système plus large de déplacements, dont il s'agit de réduire le volume. Des mesures radicales visant les sources les plus importantes de mobilités rapides et carbonées paraissent incontournables, au-delà des seuls déplacements des « Parisiens travaillant à Paris ». Le rayonnement et le fonctionnement de la capitale génèrent en effet des déplacements à l'échelle régionale (liés

[6] [La suppression du périurbain à Paris : vers des modes de vie plus durables et plus désirables ?](#), Forum Vies Mobiles

[7] « La biorégion est un territoire dont les limites ne sont pas définies par des frontières politiques, mais par des limites géographiques. Cette vision conçoit les habitants d'un territoire, leurs activités et les écosystèmes naturels comme une seule unité organique au sein de laquelle chaque site, chaque ressource, de la forêt à la ville, des plateaux aux vallées, est développé de manière raisonnable en s'appuyant sur les atouts naturels du territoire » ; [Biorégions 2050, l'Île-de-France après l'effondrement](#), Institut Momentum et Forum Vies Mobiles

[8] [Centre-ville, piétonisation et modes de vie](#), Forum Vies Mobiles

aux emplois en particulier), nationale (déséquilibres territoriaux, concentration des ressources) et internationale (tourisme de masse, voyages d'affaires). La configuration francilienne, par exemple, implique une forte dépendance à la voiture^[9] que Paris ne peut se contenter d'ignorer. C'est pour cette raison que la question de la place des véhicules motorisés dans une perspective de transition mérite d'être mieux traitée par le programme écologiste : il nous semble par exemple indispensable de mettre en place des aides à la conversion pour accéder à des véhicules plus légers ou électriques – en particulier à destination des ménages les plus modestes et des petites entreprises (artisans, commerçants). Il ne nous semble pas pertinent d'écarter la solution que peuvent représenter les deux-roues motorisés, sous certaines conditions (petites motorisations, régulation du stationnement, voies réservées...). À une autre échelle, le volume des déplacements touristiques, en très forte augmentation depuis plusieurs années, représente un levier majeur : en tant que métropole internationale parmi les plus visitées au monde, Paris est au cœur d'un système massif de déplacements en avion. La ville de Paris pourrait se positionner contre l'agrandissement des aéroports franciliens et pour la suppression des vols nationaux substituables par le train. La stratégie d'attractivité touristique pourrait être repensée pour inciter les pratiques durables et ne venant pas dégrader la qualité de vie des habitants.

Le programme de David Belliard s'inscrit ainsi à juste titre dans une perspective de résilience territoriale, en défendant la vision d'une ville active, productive et conviviale. La réduction de la densité, l'accès aux logements et la valorisation de la vie en proximité (communs urbains, équipements culturels et sportifs de quartiers) font l'objet d'une attention particulière à laquelle le Forum Vies Mobiles est sensible. Toutefois, la question des mobilités mérite d'être abordée de façon plus systémique, voire radicale : la réduction du poids démographique et économique de la « ville-monde » parisienne est indispensable pour diminuer le volume des déplacements qu'elle génère (tourisme compris), seul levier véritablement efficace pour limiter l'impact environnemental des déplacements^[10] tout en répondant au désir de ralentissement de ses habitants.

[9] [Post-car Ile-de-France](#), Forum Vies Mobiles

[10] [Mobilités décarbonées, une transition mal engagée](#), Forum Vies Mobiles



Par **Philippe Clergeau**, professeur au Museum national d'Histoire naturelle et consultant en urbanisme écologique

David Belliard, candidat écologiste à la mairie de Paris, nous propose un beau et long texte humaniste et écologiste sur ce que pourrait être une prise en compte plus affirmée de la transition écologique.

Ce texte est cependant surprenant car il passe des grandes considérations politiques, par exemple développer une suprématie des mobilités douces ou la nécessité d'une démocratie plus participative, à des aspects hyper techniques comme par exemple la limitation des transports de terre, la prise en compte des vélos dans les transports en commun ou la rénovation énergétique des bâtiments. Ces idées sont très concrètes et certaines sont déjà à l'œuvre ou en passe de l'être. On aimerait souvent aller un peu plus loin : oui la gestion de l'eau est fondamentale, mais pourquoi ne pas aborder l'eau brute à Paris ? Quelles espèces pour végétaliser Paris ? Débitumer mais où en priorité ? Etc.

Le texte manque d'une vision urbanistique et des grandes orientations qui doivent l'accompagner. On ne peut pas imaginer que la ville de demain sortira des réunions avec les citoyen.e.s et *a fortiori* pour une grande capitale. Il faut des lignes politiques qui conduisent les idées et les actions. Il n'est rien dit sur les trames vertes et bleues, sur les jeux de densifications, ni sur ce que pourrait être l'espace public dans une ville apaisée, qui sont pourtant des enjeux majeurs. Hormis une gestion différente des mobilités qui est bien abordée, on pourrait supposer que les voiries supportent de nouvelles appropriations citoyennes ou commerçantes. Quid de cet espace libéré par la baisse attendue des véhicules en ville ? Dans le même ordre d'idée, on s'attendrait à plus d'ambition dans l'organisation de la gouvernance. Par exemple, redévelopper un maraîchage autour de Paris ne peut se faire qu'en concertation supra parisienne. Se pose alors la question du grand Paris, des relations entre niveaux de décisions et pourquoi pas d'une municipalité grande parisienne et plus seulement parisienne. La vision systémique suggérée en conclusion nécessiterait aussi, à mon avis, d'avoir des projets originaux dans ce sens...



@TerraNovaThinkTank



@_Terra_Nova



Terra Nova- think tank