



Resum de la conferència de Jean-Louis Missika, tinent d'alcalde de París, 23 de març de 2017

El convidat va iniciar la seva conferència, que va comptar amb l'assistència de 90 persones, indicant que París ha estat proclamada com la capital mundial del transport públic, segons un informe de ITDP. En efecte, París compta amb 219 km de metro i 302 estacions. La primera línia es va obrir el 1900 i la darrera el 1998, la línia 14, que és també la primera línia automàtica a París. El 100% dels parisencs es troben a menys d'un quilòmetre d'una estació de metro. A Barcelona aquest valor és del 99%. Es podria dir que les dues ciutats lideren ex-aequo la classificació, molt per davant de Madrid i Londres.

No hi ha molta distància entre les mides de París i Barcelona, sobre els 100 km² amb poblacions properes: 2.200.000-1.600.000. Dues de les ciutats més denses d'Europa. Això no obstant, les xifres també mostren que la perifèria de Barcelona està millor servida pel transport públic que la de París. Això es deu també a la menor densitat dels suburbis de París.

Després de la posada en servei de la línia 14 de metro al 1998, no hi ha hagut cap nou projecte de transport amb infraestructura pesada en construcció, tret de les línies de tramvia, projectes que han revifat la dinàmica. La primera part de la Porte de Versailles i de la Porte de la Chapelle es van obrir al 2006. Ara s'està treballant per a la seva extensió. Hi ha altres projectes de línies de tramvia en marxa. L'àrea metropolitana compta amb 5 noves línies tramviàries obertes des de la dècada de 2000.

Hi havia molts estudis sobre la taula per ampliar el metro i obrir noves línies fora de les fronteres de la ciutat, però no es va prendre cap decisió fins la dècada del 2000. A l'any 2010 un acord entre el govern (de dreta) i la regió (aleshores a l'esquerra) va permetre desbloquejar un gran projecte d'infraestructures per el futur de la metròpoli parisenca. Al 2012 es va crear la Société du Grand Paris responsable de dur a terme aquest programa amb la creació de nous impostos finalistes.

El projecte Gran París preveu 68 noves estacions i 200 km de metro que es preveuen obrir entre 2022 i 2030. A mig termini, el 90% dels habitants de l'aglomeració seran a menys de 2 quilòmetres d'una estació de ferrocarril. L'objectiu és també respondre a la saturació de les línies més concorregudes que creuen París. A les hores punta, el tràfic d'aquesta línies s'hauria de reduir d'un 20 a un 30%.

El projecte del Gran París es completa amb la renovació de la major part de les línies RER de rodalies, així com extensions de diverses línies. Aquestes inversions addicionals seran finançades pel STIF, l'empresa de transports a l'Illa de França (regió de París).

A conseqüència de la dimensió de la xarxa de transport públic, París compta també amb un percentatge molt important de persones que no tenen cotxe. El nombre de llars motoritzades és només del 37% i en continu descens. Aquesta proporció és molt més gran a les zones del centre històric de París i als barris populars. En algunes zones menys del 20% de llars tenen un automòbil.

Els viatges en auto representen el 10% dels viatges de la ciutat contra 32% per al transport públic i el 55% a peu. Des de 2001 s'ha produït una disminució continua de l'ús del cotxe al ritme del 2-3% per any. Però aquest 10% de desplaçaments en cotxe disposa del 50% de l'espai públic, incloent-hi l'aparcament. L'Ajuntament lluita avui per revertir aquesta lògica.

Encara que el caminar és clarament majoritari, la idea de reduir l'espai del cotxe encara planteja una forta oposició, com ho demostra la recent controvèrsia sobre el tancament de 2,3 km de l'autopista als marges del Sena. Els usuaris d'aquesta via ràpida són majoritàriament homes que viatgen sols en el seu automòbil, la majoria són gent d'edat, pertanyents a les classes socioprofessionals superiors, incloent-hi molts que prenen decisions, com polítics i periodistes, que van mobilitzar l'opinió pública contra el projecte liderat per l'alcalde de París.

El potencial recreatiu de les vores del Sena és enorme, i quan es visita París es poden veure molts nous usos que proporcionats pel tancament al trànsit en aquests marges.

La lluita contra la contaminació és una prioritat per a la ciutat de París. I ha millorat significativament a la ciutat i a la regió en els últims anys. Al 2007, entre 30% i 40% de l'Illa de França va està sotmesa a nivells superiors als líndars màxims d'òxid de nitrogen (40 g/m³) i PM10 (30 g/m³). Aquest percentatge es va dividir per 3 el 2015, en el cas dels òxids de nitrogen. Però encara avui un de cada dos parisencs segueix patint la superació d'aquest líndar, ja que la contaminació està molt concentrada a la zona densa.

Quant a les partícules fines, la proporció de residents a l'Illa de França que supera aquest líndar va caure fortament, fins l'1%. Així i tot, aquest líndar és virtual, ja que els estudis de salut mostren que els efectes de les partícules són perjudicials per a qualsevol nivell.

La prioritat de la ciutat és accelerar la reducció dels contaminants de l'aire, començant amb el dièsel que ara per ara és la principal font d'aquests contaminants, especialment en òxids de nitrogen.

El nostre compromís implica també la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle, per assolir al 2050 la neutralitat de carboni d'acord amb el pla climàtic. Per assolir aquests objectius, la ciutat s'ha compromès en una estratègia per als vianants, un pla ciclista i una estratègia per a la logística urbana sostenible:

L'estratègia de vianants té com a objectiu afavorir el desplaçament a peu i reduir al 30% l'espai reservat al trànsit dins de l'espai públic. Es basa principalment en la remodelació de diverses places de París. El repte és redissenyar les interseccions per construir llocs d'estada, situar mobiliari urbà innovador i minimitzar els conflictes entre els diferents usos. Experimentem diversos mètodes, amb vistes a aquesta nova estructura, i també noves formes de participació i ús de les dades, per fer una nova planificació guiada per la seva explotació.

La ciutat va votar un ambiciós Pla de bicicletes amb l'objectiu de passar del 5 al 15% la seva quota modal al 2020. Les inversions ens permetran duplicar les infraestructures ciclistes, de 700 a 1.400 quilòmetres. El doble sentit es generalitzarà i permetrà als ciclistes utilitzar els carrers en ambdues direccions, fins i tot en carrers de sentit únic per als altres vehicles.

S'han augmentat significativament la proporció de carrers de trànsit calmat. Les zones 30 arribaran aquest any a la meitat dels carrers de París. Aquest pla es complementa amb àrees de trobada amb velocitat a 20 km/h.

La velocitat mitjana a París es troba estable al voltant dels 15 km/h. Les àrees de tràfic calmat estan destinades principalment a reduir l'acceleració i la frenada brusca, la qual cosa no solament redueix el risc d'accidents i la seva gravetat, sinó també el soroll i la contaminació.

I pel que fa a la logística, París destaca per les seves innovacions. La ciutat s'ha compromès amb una política de logística urbana sostenible implicant-hi tots els actors del transport de mercaderies. Un centenar d'actors han signat la carta presentada per l'ajuntament. El pla d'acció ha permès fer avançar diverses propostes: la modificació del pla d'urbanisme per fomentar la integració de la logística a la ciutat, l'inici d'una experimentació per provar múltiples solucions -com la foto- basada en la logística mòbil dins del camió o, fins i tot, noves solucions per via fluvial. La ciutat també avança en fer que els lliuraments siguin més nets, amb gas natural, electricitat i, també cada cop més amb bicicleta.

L'enfocament col·laboratiu es vol estendre a la transformació del conjunt de mobilitats. Aquesta transformació descansa en una triple revolució. 1) La transició d'energia a partir, no només de la mobilitat elèctrica, sinó també de l'hidrogen. El motor d'hidrogen té experiència a París en una flota de taxis o com a prolongament de l'autonomia de la flota elèctrica de l'ajuntament. 2) La revolució del fet de compartir ens ha de treure de la lògica del vehicle individual, per tal de maximitzar la utilització de l'automòbil, cal afavorir el car-pool o, encara millor, el car-sharing. El cotxe ha de deixar de ser una propietat per esdevenir un servei. 3) La revolució digital que permet utilitzar les dades dels nous serveis de mobilitat.

Per la seva banda la flota de car-sharing elèctric Autolib' és una innovació situada a la cruïlla d'aquests desenvolupaments. Per això es dona suport a múltiples models, com estacions Belib' de bicicleta elèctrica o scooters privats elèctrics.

La circulació a París, com a d'altres ciutats, es veu ara pertorbada per plataformes digitals com ara Uber, per a la distribució de mercaderies impulsada per la popularitat del comerç electrònic. Així, el creixement del "lliurament immediat" ha estat molt ràpid. En un any ha arribat a 100.000 per setmana, és a dir un lliurament per llar i mes, gairebé el 90% distribuïts amb bicicleta. Aquests models econòmics semblen ser particularment destructiu per als serveis de mobilitat tradicional, taxis però també pel comerç. Amb el problema addicional que creixen sense haver de pagar les seves externalitats.

Però també hi ha models positius en aquest camp. Per això algunes start-ups s'han incubat en una plataforma de l'agència de desenvolupament econòmic de París&co, però també a d'altres de privades. Donen solucions de mobilitat i logística amb el principal punt en comú d'utilitzar el telèfon intel·ligent per geolocalitzar conductors, passatgers o paquets, tot optimitzant els fluxos, promovent formes de cooperació de serveis. Avui, el repte per a les autoritats públiques és establir noves regulacions que aprofitin aquestes solucions digitals i de la informació que proporciona.

La taxa per congestió ha estat molt debatuda a París i fins ara no ha fet consens. Se segueix reflexionant avui amb els nostres socis metropolitanos sobre les noves formes de pagament peatge 3.0.

Tots els actors diuen que ara ens trobem en un moment excepcional per co-construir, amb els socis econòmics, les regulacions de la mobilitat del demà. Ara cal sumar els vehicles autònoms a aquesta esperada revolució, un transport on el conductor pot deixar de banda el volant, un sistema en experimentació per part de la RATP. Els vehicles autònoms transformaran la ciutat perquè alliberaran enormes quantitats d'espai públic, el 100% de la via pública i el 80% dels garatges. La ciutat de París té prop d'1 milió de places d'aparcament públiques i privades, que representen enormes quantitats d'espai que es desviaran a nous usos.

Però la revolució del transport autònom ha d'estar acompanyada per part del sector públic, per tal que participi en el procés de desaparició del vehicle individual i de combustió. Els vehicles autònoms han de ser vehicles compartits i nets.

Posteriorment, Jean-Louis Missika va contestar d'una manera molt àmplia satisfactòria a gairebé una quinzena de qüestions plantejades des del públic en un animat col·loqui.