

ÉLECTIONS MUNICIPALES – 15 ET 22 MARS 2026

Le Nouveau Paris Populaire

A portrait of Sophia Chikirou, a woman with dark hair, smiling, wearing a maroon blazer and a necklace. The portrait is cut out with a white border and is positioned on the left side of the poster. The background of the entire poster is a green-tinted aerial view of a Parisian street with cars and buildings.

**SOPHIA
CHIKIROU**

PRÉSENTE

SON PLAN POUR

**SE DÉPLACER ET
CIRCULER MIEUX**



sophiapourparis.fr





Depuis vingt-cinq ans, la politique des mobilités à Paris oscille entre communication et gestion technocratique, sans jamais remettre en cause les logiques profondes de la désorganisation qui règne en la matière. La voiture continue de capter une part démesurée de l'espace public alors qu'elle ne représente qu'une minorité des déplacements, pendant que les bus ralentissent, que l'accessibilité reste marginale pour les personnes en situation de handicap, que les tarifs augmentent et que des services essentiels comme Vélib' sont laissés à des opérateurs dont l'objectif est purement financier. Le Boulevard Périphérique demeure une cicatrice urbaine, concentrant pollution et nuisances dans les quartiers populaires, transformant Paris en zone de passage pour traverser la France. Nous refusons cette ville pensée pour la rentabilité, la vitesse et la concurrence des usages. Nous portons une rupture assumée : faire de la mobilité un bien commun, reprendre la main sur les services, imposer la justice sociale et territoriale dans le partage de la rue, donner la priorité aux piétons, aux deux-roues et aux transports publics, et engager un rapport de force avec la Région pour garantir un réseau accessible, public, non privatisé et réellement au service des habitants.



NOTRE CONSTAT

Une politique de mobilité fragmentée et incohérente

La majorité sortante a passé ces 25 dernières années à multiplier les effets d'annonces : suppression de 70 000 places de stationnement, généralisation des zones à 30 km/h, « coronapistes » pérennisées. Toutefois, il manque à ce vernis marketing un élément clé : **un schéma directeur cohérent** et une politique claire pour les mobilités.

En dépit des annonces tonitruantes de la mairie sortante, la voiture occupe encore **50 % de l'espace de voirie** alors qu'elle ne représente que **4 %** des déplacements internes à Paris, et **12 %** de l'ensemble des déplacements. À l'inverse, la marche représente **53 % des déplacements** et le vélo **11 %**, avec un essor continu. En dépit de la réalité, ces modes de mobilité ne disposent pas de l'espace proportionnel à leur usage.

Les choix désordonnés et mal coordonnés qui ont été faits dans la gestion de la voirie publique n'ont pas pacifié l'espace public. Au contraire, ils ont créé des **points de blocage permanents** qui affectent la qualité de vie des riverains : pollution de l'air, nuisances sonores, îlots de chaleur.

Un réseau de transport en déliquescence

Le bus est un autre grand perdant de l'action socialiste en matière de transports. Entre 2019 et 2023, la fréquentation des bus parisiens a chuté de **29 %**. Les aménagements décidés par la mairie ont eu pour effet de **ralentir** la vitesse des bus, laquelle est tombée à **8,85 km/h en heure de pointe** (mars 2024), contre 9,8 km/h en 2019 et 15 km/h en 2000. Les bus passent désormais **39 % de leur temps** à l'arrêt.

Outre l'organisation des voies publiques, ce qui est en cause est l'incapacité de la Ville de Paris à imposer un **rapport de force** à la région Île-de-France, alors même que les Parisiens contribuent à hauteur de 400 millions d'euros chaque année au budget des mobilités franciliennes.

Au regard de cette contribution, il est tout bonnement **inacceptable** que seules **29 stations de métro sur 309** – soit 9 % des stations – soient accessibles aux personnes en fauteuil roulant, un « *échec* » de l'aveu même d'Anne Hidalgo. En cela, nous ne pouvons qu'être d'accord avec la majorité sortante.



Mais le symbole de ce réseau de transport en souffrance est sans doute Vélib'. Sous l'égide de Smovengo comme de JC Decaux avant lui, le service accumule les dysfonctionnements. Le prestataire et la force publique se sont montrés incapables de **gérer** les stations, marquées par un déséquilibre chronique entre stations pleines et vides, et un manque structurel de bornes électriques.

De même, les responsables n'ont pas su lutter contre le **vandalisme massif**. On estime à 3 000, le nombre de vélos manquants du parc. En juillet 2025, **640 vélos** ont disparu chaque semaine.

En dépit d'un service dégradé, Vélib' n'a pas hésité, avec l'aval des pouvoirs publics, à augmenter le prix des abonnements, jusqu'à **39 % pour certains**. Le mécontentement légitime des Parisiens ne s'est pas fait attendre : **plus d'un abonnement sur dix a été résilié** suite à cette hausse.

Une accidentologie qui persiste

Le 27 janvier dernier, une cycliste est décédée dans le 12^e arrondissement. En 2024, **69 cyclistes** ont été **tués ou grièvement blessés** dans les rues parisiennes, soit une victime tous les **cinq jours** environ. Au total, **433 personnes** ont été **tuées ou grièvement blessées** sur les routes de Paris en 2024.

L'augmentation du nombre de cyclistes et de piétons gravement touchés, dans un contexte de forte croissance de ces mobilités, souligne les lacunes persistantes dans la sécurisation de l'espace public pour l'ensemble des usagers. Les acteurs associatifs parisiens identifient **200 carrefours dangereux** ; la Ville s'est engagée à en réaménager 60 d'ici fin 2025 – un rythme insuffisant.

Le Boulevard Périphérique, une infrastructure de transit au cœur de la Ville

Le Boulevard Périphérique, propriété de la Ville de Paris, constitue une anomalie urbaine majeure. Alors que près de **600 000** personnes vivent dans un rayon de 500 mètres de cet axe (de part et d'autre), et que **22 quartiers prioritaires de la ville** le bordent, le Boulevard Périphérique est devenu une **zone de transit**.



Une partie importante du trafic ne fait que traverser Paris sans s'y arrêter, générant ainsi nuisances sonores et lumineuses, mais aussi pollution, pour les riverains. Là encore, au-delà de mesures timides (50 km/h depuis octobre 2024, voie réservée au covoiturage depuis mars 2025), la majorité sortante n'a pas engagé de processus politique avec l'ensemble des parties prenantes, pour remettre en cause la logique de transit qui fait de Paris et sa ceinture une zone de passage plutôt qu'un espace de vie.



NOTRE VISION

Loin de la segmentation des enjeux de mobilité, stratégie électorale qui a caractérisé la mandature sortante, le Nouveau Paris Populaire défend une approche **systemique et égalitaire**, fondée sur trois principes.

Tout d'abord, **la mobilité est un droit, pas un privilège**. Chaque Parisien, chaque Parisienne, quels que soient sa condition physique, son âge, son lieu de résidence ou ses revenus, doit pouvoir se déplacer librement et dignement sur tout le territoire parisien.

Ensuite, **la rue appartient à ceux qui la vivent et qui la font vivre**. La marche représente plus de la moitié des déplacements et est le premier moyen de mobilité des Parisiens, tandis que le vélo connaît un boom continu. Ces deux modes de locomotion doivent retrouver la place qui leur revient, parce qu'une ville où l'on peut marcher, pédaler et prendre le bus sans stress ni danger est une ville où l'on peut vivre.

Enfin, **Paris n'est pas une zone de transit**. La capitale doit cesser d'être traversée par des flux de véhicules qui ne s'y arrêtent pas. Le périphérique et les grandes artères doivent devenir des espaces de vie, pas des autoroutes urbaines.

Paris doit réaffirmer ces choix, notamment auprès de la région Île-de-France, face à laquelle une Mairie insoumise se dressera à la fois comme un **partenaire exigeant et un contre-pouvoir intransigeant**.

Face à la politique de dégradation des transports collectifs conduite par la majorité régionale, nous nous engageons à ce que les 400 millions d'euros que les Parisiens consacrent aux transports franciliens soient conditionnés à un arrêt des hausses tarifaires, un calendrier accéléré d'accessibilité universelle du réseau des mobilités, et un refus de toute privatisation dans le secteur.

Nous assumons une politique de rupture. Au verdissement cosmétique de la majorité sortante, nous préférons la transformation structurelle des mobilités parisiennes.



NOTRE PLAN D' ACTIONS

Notre première mesure sera de lancer l'élaboration d'un nouveau Plan de circulation adapté aux évolutions en termes de mobilités et à la réalité des flux. Ce Plan permettra de mieux connecter la ville avec ses voisines, de mieux adapter les transports en commun aux besoins, de sécuriser les usagers de vélo et les piétons, mais aussi d'aller vers la fin des véhicules thermiques en commençant par les bus et les véhicules de la Ville.

Faire de Paris la ville des piétons

- Lancer un diagnostic arrondissement par arrondissement, de l'état des trottoirs en vue de mettre en place, avec les mairies d'arrondissement, un plan de réfection des trottoirs
- Libérer les trottoirs des obstacles (poubelles, potelets inutiles, panneaux publicitaires, terrasses débordantes, véhicules en stationnement sauvage) en repensant la place du mobilier urbain, en réduisant les places de stationnement de surface, en pratiquant la médiation avec les usagers et en renforçant, au besoin, les contrôles et les sanctions
- Créer un « plan trottoir » avec objectif de 100 % des trottoirs accessibles aux fauteuils roulants et poussettes d'ici 2032
- Créer des « **chemins piétons prioritaires** », en coopération avec les mairies d'arrondissement, reliant les équipements du quotidien (écoles, marchés, centres de santé, mairies) avec trottoirs élargis, traversées sécurisées, bancs et ombre garantis
- Allonger le temps de feu vert piéton sur les grands axes et le calibrer sur 0,8 m/s au lieu de 1,2 m/s, ce qui correspond à l'allure moyenne d'une personne âgée ou d'un enfant

Sauver et transformer le réseau de bus parisien

- Étendre le réseau de Traverses et le porter à vingt, notamment dans les arrondissements et quartiers enclavés, sous-dotés en transports en commun, et notamment :
 - **Doubler** progressivement la fréquence des huit lignes Traverses pour passer de 12 minutes d'attente en moyenne à 6 minutes
 - **Étendre** les horaires des Traverses existantes jusqu'à 23h le soir, contre 20h30 actuellement, pour offrir un service plus fiable et adapté aux besoins

- 
- **Coopérer** avec la RATP et Île-de-France Mobilités atteindre **100 %** de bus électriques sur le réseau parisien à horizon 2032

Faire de Paris la capitale mondiale du vélo

- Créer une régie publique du vélo, en agissant pour mettre fin au contrat actuel de Vélib' Métropole, afin d'en faire un véritable service public : flotte de vélos renforcée, mise en place d'une réelle **tarification sociale** prévoyant la **gratuité** pour les moins de 26 ans et bénéficiaires du RSA et une tarification progressive selon le quotient familial, garantie de vélos fiables, de stations pleinement opérationnelles et d'une meilleure sécurité des usagers
- Créer une école municipale du vélo, ouverte à tous les âges, pour apprendre, pratiquer et gagner en autonomie dans l'usage du vélo, et généraliser l'apprentissage du « savoir rouler » dans toutes les écoles municipales afin d'apprendre, pratiquer et gagner en autonomie
- Expérimenter le déploiement des distributeurs de casques aux bornes Vélib' avec système de nettoyage et de maintien d'hygiène
- Collaborer avec Île-de-France Mobilités et les villes alentour pour favoriser les réseaux cyclables continus pour créer des ponts entre Paris et les villes voisines, et développer des liaisons cyclables continues vers les forêts, rivières et lieux de baignade
- **Expérimenter** le principe « **vélo d'abord** » dans 50 rues parisiennes étroites, principe selon lequel les voitures doivent rouler derrière les cyclistes avec interdiction de les doubler
- **Agir** en faveur de la mise en place de **feux de circulation** décalés pour permettre aux cyclistes de démarrer 5 à 10 secondes avant les automobilistes, pour démarrer en sécurité, être visible et donc réduire les accidents
- Réaménager, en concertation avec le Préfet de Paris pour les axes structurants, **200 carrefours** identifiés comme dangereux pour la pratique du vélo, à horizon 2028



Œuvrer pour l'accessibilité universelle des transports, grande cause communale

- Engager la ville de Paris à négocier l'élaboration d'un calendrier accéléré et à cofinancer avec Île-de-France Mobilités (IDFM), la région et l'État, pour atteindre l'accessibilité universelle du réseau de transports francilien, notamment en combinant le développement de lignes de bus et de leur fréquence, à des pôles multimodaux de transport
- Proposer via les représentants de la ville de Paris au conseil d'administration d'IDFM, une modification statutaire d'IDFM avec pour objectif de dédier 5 % du budget vers l'accessibilité universelle
- Faire de l'accessibilité une condition du vote favorable des contrats et projets d'IDFM des représentants de la ville de Paris au conseil d'administration d'IDFM
- Accorder le Pass Paris Access' à l'ensemble des personnes en situation de handicap porteuses d'une carte Carte Mobilité Inclusion (CMI) ou de reconnaissance de qualité de travailleur handicapé (RQTH) sans condition de ressources et après un an de résidence au lieu de trois ans comme actuellement exigé
- Plaider pour revenir sur la régionalisation du dispositif PAM (Pour Aider la Mobilité), qui, de l'avis unanime des usagers a provoqué sa nette dégradation, et revenir à l'échelle de la Ville de Paris pour plus de souplesse, d'efficacité et de proximité avec les usagers

Atteindre l'objectif 0 tué, 0 blessé grave dans les rues de Paris

- Confier au CESEP une mission d'évaluation de la **sécurité routière de la Ville de Paris** en lien avec la Ville, la Préfecture de Paris, des associations d'usagers (piétons, cyclistes, automobilistes), et les opérateurs de transport et d'experts en accidents pour établir un état des lieux et proposer des mesures
- Rendre systématiques les déviations protégées pour cyclistes et piétons lors des chantiers
- Expérimenter, là où la piétonnisation n'est pas possible, la fermeture temporaire des axes, en totalité ou partiellement, aux véhicules motorisés, durant les horaires d'entrée et de sortie des classes (8h15-8h45 et 16h15-16h45), avec pour objectif de garantir une entrée et sortie d'école sans voiture à tous les écoliers des 600 écoles parisiennes



Repenser la place de la voiture dans l'espace parisien

Libérer l'espace public du stationnement

- Réduire le stationnement en surface et privilégier le stationnement sous-terrain via la reprise progressive en régie des parkings souterrains
- Mettre en place une plateforme publique et centralisée de réservation qui regroupe l'offre publique et privée de stationnement pour réduire la congestion et la circulation dite « de recherche » estimée à 10-15 % du trafic

Accompagner les plus vulnérables dans la sortie du véhicule thermique

- Accorder une aide sous critères sociaux aux ménages les plus modestes (quotient familial 1 à 3), pour passer d'un véhicule thermique vers un véhicule décarboné
- Engager la reprise en gestion publique des parkings souterrains concédés à des opérateurs privés ainsi que des parkings des bailleurs sociaux, afin de constituer une autorité municipale unique du stationnement souterrain. Cette régie permettrait de mutualiser les capacités existantes, d'optimiser les taux d'occupation, de mettre en place une tarification différenciée et sociale selon les usages (résidentiel, professionnel indispensable, logistique, santé, urgences), et d'assurer la transparence
- Maintenir l'interdiction des véhicules thermiques à Paris à horizon **2035**, en **planifiant** l'accompagnement des classes populaires vers l'acquisition de véhicules moins polluants

Offrir aux Parisiens des moments de tranquillité sans voiture

- Étendre et multiplier les journées « Paris Respire » afin de libérer régulièrement les rues de la circulation, notamment les dimanches et jours fériés
- Expérimenter, en concertation avec le Préfet de Paris, **5 quartiers « piétons d'abord »** dès 2027, où la durée du feu vert piéton sera rallongée, et où **la règle sera le feu vert piéton** et l'exception le feu vert véhicule grâce à l'installation de capteurs de véhicules
- Expérimenter **la piétonnisation partielle** dans cinq rues commerçantes avec une ouverture aux livraisons en matinée durant la semaine (6h-10h), et entièrement piétonne le reste de la journée et le week-end dès 2027, et envisager la généralisation progressive à horizon 2032 en cas d'expérience concluante



Pour un réel système municipal de gestion dynamique des feux (« feux intelligents »)

- **Fonder un système municipal de gestion dynamique des feux** (feux « intelligents ») pour en finir avec les cycles fixes, encore trop généralisés, et qui ne répondent plus aux usages de l'espace public par les Parisiens, et notamment :
 - Créer une « cellule de contrôle » automatisée, dans chaque quartier, chargée d'analyser le trafic et de créer des « ondes vertes » sur les axes fluides, ralentir l'accès aux zones saturées, et adapter les feux selon l'affluence
 - Créer un « couloir vert » de **priorité systématique aux bus et aux véhicules d'urgence** (pompiers, SAMU, police, etc.), pour qu'ils ne s'arrêtent plus aux carrefours

Faire du Boulevard Périphérique un boulevard urbain

- Impulser une concertation avec l'État, la Région, la Métropole et les communes concernées sur l'avenir du boulevard périphérique, des portes et des autoroutes urbaines, afin qu'ils ne constituent plus une frontière avec la petite couronne et d'engager la transformation du boulevard périphérique en boulevard urbain. Dans l'attente de cette mutation, renforcer le déploiement des dispositifs de réduction des nuisances, en concertation étroite avec les habitantes et habitants concernés : murs antibruit, enrobés phoniques et techniques de réduction de la pollution
- Porter une **proposition d'ensemble** pour l'avenir du Boulevard Périphérique, fondée sur un schéma de report du trafic de transit sur les axes autoroutiers (en priorité l'A86), pour en faire un réel boulevard urbain, et en finir avec la circulation de transit sur le boulevard périphérique

Faire de la mobilité un bien commun accessible financièrement

- Plaider auprès d'Île-de-France Mobilités, et mobiliser les représentants de la Ville de Paris au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, pour instaurer la gratuité des transports publics pour tous les jeunes de moins de 25 ans, qu'ils soient ou non-résidents à Paris, en commençant par les étudiants boursiers



- Engager le rapport de force avec la Région et Île-de-France Mobilités pour geler les tarifs des titres et abonnements, renégocier l'accord de financement 2024-2031 qui prévoit des hausses annuelles automatiques, et conditionner la contribution parisienne à des engagements sur les tarifs
- Rompre avec la tarification unique du stationnement résidentiel et la moduler en fonction du quotient familial