



REMARQUES ET PROPOSITIONS RELATIVES AU PROJET DE SDRIF PRESENTÉES PAR L'ASSOCIATION A10 GRATUITE

avril 2013

Tél : 06 07 29 85 35
Site : <http://a10gratuite.free.fr>
Courriel : a10gratuite@free.fr

Le projet de SDRIF-Grand Paris qui fait l'objet de cette enquête publique illustre un phénomène régional récurrent : l'ignorance de la grande couronne francilienne. Pour les pouvoirs publics - Etat et région - l'Ile de France semble s'arrêter à la francilienne.

Pourtant, les orientations suivies depuis une quarantaine d'années ont eu des conséquences structurantes et durables sur tout le territoire régional et pour l'ensemble des franciliens.

Elles ont tout d'abord consisté à déplacer vers les banlieues plus de 600 000 habitants de Paris intra muros et, simultanément, à délocaliser ses activités industrielles.

Mobilisant l'essentiel des moyens disponibles, des villes nouvelles, de vastes zones d'activités industrielles et commerciales ont été implantées en banlieue - plus ou moins loin du centre de l'agglomération - sans que les infrastructures lourdes de transport soient construites.

L'évolution régionale a ensuite été et est toujours façonnée par les effets de l'intense spéculation foncière et immobilière et par des fiscalités locales discriminatoires.

Cela a amplifié les effets des précédentes mesures en repoussant toujours plus loin du centre de l'agglomération et des territoires les mieux desservis par les TC les populations les plus fragiles, tout en constituant des ghettos.

Simultanément, et sans doute est-ce la cause des précédentes mesures, nous avons assisté à la concentration à Paris des sièges sociaux, des centres d'affaires, des structures et manifestations touristiques, administratives et culturelles.

Ces dispositions ont allongé les coûts, les distances et les temps de transport, creusant un vaste fossé entre les besoins et l'offre, particulièrement en TC en grande couronne. Elles ont eu des effets, économiques, sociaux et environnementaux déplorables. Face aux nécessités, la voiture s'est donc imposée comme un outil incontournable.

Depuis une dizaine d'années, ces orientations ont été accompagnées de discours culpabilisants et de politiques répressives à l'égard des populations victimes de ces choix depuis 40 ans. Ces choix comme ces discours deviennent de plus en plus insupportables.

Malgré leur inefficacité, ils structurent les aménagements - controversés - du centre de l'agglomération, stigmatisant ceux qui sont dépourvus de moyens de transports collectifs.

Ils ne sauraient cependant masquer une réalité peu glorieuse : le décalage entre l'offre et les besoins de mobilités s'est creusé, surtout en grande banlieue.

N'en déplaise aux promoteurs de ces mesures et des campagnes médiatiques les justifiant, les laissés pour compte, ceux qui n'ont d'autre choix que leur voiture pour aller travailler et pour leurs nécessaires déplacements quotidiens, ne sont pas des

coupables mais des victimes de leurs décisions. Ils en subissent quotidiennement les conséquences.

La situation économique et sociale actuelle tend à accentuer tous ces déséquilibres car la précarité et la flexibilité de l'emploi conjuguées à la faiblesse grandissante des ressources des ménages conduisent à des mobilités forcées éloignant plus encore les lieux de travail des lieux d'habitation.

Les dispositions visant à favoriser la mixité sociale sur l'ensemble du territoire vont entraîner des évolutions sociales dans les zones injustement délaissées par le SDRIF.

Le Préfet de région se félicitait récemment qu'avec le nouveau SDRIF et le Grand Paris : *"90 % des habitants de l'Ile-de-France se trouveront à proximité d'un mode de transport efficace et rapide."*

Si les actes suivent les intentions, à terme, il s'agira effectivement d'une sensible amélioration du maillage des transports collectifs dans le centre et la petite couronne francilienne. Ces investissements sont nécessaires. Cependant, nous contestons leur caractère exclusif surtout s'ils continuent de s'accompagner de campagnes punitives vis-à-vis de ceux qui échappent à cette exclusivité.

Une question se pose : comment densifier les réseaux de la proche couronne et améliorer simultanément les conditions de transport et de vie de ceux qui sont et resteront démunis de TC, notamment dans la grande couronne francilienne ? Cette question ne concerne pas seulement les populations directement concernées, elle concerne l'ensemble de la région.

Force est de constater que l'action actuelle de la région et de l'Etat ainsi que leurs projets, éludent ces questions.

Si, selon les annonces, 90% des franciliens peuvent effectivement espérer des évolutions positives à moyen et long terme, les autres resteront durablement exclus.

Devront-ils subir de nouvelles prescriptions ségrégatives car leurs moyens de mobilité resteront nécessairement différents ?

N'oublions pas que les 10% restant, représentent environ 1.2 million de franciliens et plus de 4 millions de déplacements quotidiens. N'oublions pas que 70% des déplacements franciliens s'effectuent en banlieue et que ces flux ont augmenté de 53% depuis 1976 et continuent d'augmenter. Si l'usage de la voiture progresse en grande couronne est-ce les fruits du hasard ?

Comment, demain, ces populations se déplaceront-elles ? Comment accéderont-elles aux bassins d'emplois, aux administrations et lieux culturels concentrés à Paris, aux nouvelles infrastructures de TC ? Continueront-elles à faire l'objet de politiques répressives, injustes et inefficaces car elles n'ont et n'auront toujours pas d'autres modes de transport que leur voiture, notamment pour leurs trajets domicile -travail ? En raison de l'étalement de l'habitat en grande couronne, il est illusoire de penser qu'un maillage de TC pourrait compléter efficacement les projets annoncés et répondre aux besoins de ces territoires. L'acceptation de la mixité des moyens de mobilité est la seule réponse raisonnable.

Dans les zones peu denses, les distances à parcourir sont en effet trop importantes pour les modes actifs et l'offre de transports collectifs y est moins attractive.

Réduire la dépendance à la voiture ne peut se faire de manière répressive et dogmatique. Elle suppose la mise en place de dispositifs alternatifs efficaces. Elle suppose une vision de long terme, pragmatique, permettant de réduire progressivement l'usage de la voiture par un développement maîtrisé de l'espace et des mobilités.

Pour rester dans le cadre de nos objectifs associatifs, nous estimons que des réponses partielles et applicables à court terme sont possibles. Elles ont pour objectif d'améliorer les mobilités dans les zones démunies en TC et d'en réduire les nuisances.

Nous proposons d'utiliser de façon plus rationnelle les infrastructures existantes. Pour cela nous demandons qu'il soit mis fin au racket que subissent quotidiennement les habitants de la grande couronne en raison des péages sur les autoroutes périphériques franciliennes.

Contrairement à une idée reçue, dans les zones urbaines et péri urbaines, les péages ne réduisent pas les nuisances et les atteintes à l'environnement, ils les déplacent, souvent en les accentuant (l'exemple de l'A10 francilienne est particulièrement démonstratif). Ils agissent de manière discriminatoire sur les conditions de vie de ceux qui les subissent.

C'est pourquoi, **nous proposons de compléter les projets soumis à la présente enquête publique par la suppression des péages** sur les autoroutes radiales périphériques franciliennes, notamment **sur les tronçons franciliens des autoroutes A10 et A11** qui mobilisent les populations et les élus concernés depuis plus de 10 ans.

Les effets négatifs des péages sont d'autant plus marqués qu'ils s'exercent au plus près des centres urbains.

Or, l'A10 a la particularité d'être payante à 23 km de Paris, alors que les anciennes autoroutes franciliennes le sont approximativement à la sortie de Ile de France ou à environ 50 km de Paris.

Notre proposition mettrait fin à une situation socialement injuste, économiquement coûteuse, environnementalement néfaste.

En effet, le péage coûte : 10M€an aux usagers franciliens, autant aux collectivités locales qui tentent de faire face comme elles le peuvent au trafic d'évitement sur le réseau secondaire, 150K€an au STIF pour les bus empruntant l'A10. Le péage provoque des nuisances et des agressions environnementales sur l'ensemble de la voirie locale ainsi qu' un accroissement des émissions de CO2 en raison de sa saturation matin et soir.

Certes, nous savons que cette disposition relève des compétences de l'Etat. Mais l'Etat n'est-il pas impliqué significativement dans le Projet de Grand Paris, notamment dans l'opération Paris-Saclay située à l'entrée du tronçon concédé de l'A10 ?

Nous l'avons montré par ailleurs, cette mesure ne coûterait rien à l'Etat, ni à la région, ni aux collectivités locales. Elle demande cependant une volonté politique qui est absente dans le projet soumis à enquête.

Elle montrerait que les habitants de la grande couronne sont aussi des franciliens et des citoyens d'une métropole *"plus durable, plus humaine et plus solidaire"*.

Elle donnerait une réalité au *"nouveau modèle de développement conçu à l'aune du développement durable remplaçant le francilien au cœur du projet"* régional.

Jean Claude LAGRON
Président de A10 GRATUITE

