



Association Loi 1901

Contribution aux Assises Nationales de la mobilité

Octobre 2017

Cette contribution n'a pas l'ambition de répondre aux multiples besoins de mobilités quotidiennes en Ile de France. Elle est centrée sur l'actualité des problèmes spécifiques du sud-sud-ouest francilien.

Pour débiter notre propos, nous partirons des grands programmes SDRIF-Grand Paris de 2013, ainsi que des projets structurants comme les JO ou l'exposition universelle, décidés par l'Etat et la région pour l'Ile de France. Ils vont façonner l'avenir régional.

Leur caractéristique majeure est l'ignorance de la grande couronne francilienne. **Pour les pouvoirs publics, l'Ile de France s'arrête à la francilienne.** La restructuration territoriale autour de la métropole du Grand Paris va encore accentuer ce mépris à l'égard des territoires périphériques. Pourtant, les conditions de déplacements quotidiens dans ces territoires s'aggravent et conditionnent l'ensemble du dispositif francilien.

Les orientations suivies depuis une cinquantaine 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 publics 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, les territoires péri urbains se sont peuplés sans que les infrastructures de transport correspondantes soient construites.

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

Cela a amplifié les effets des dispositions antérieures 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 ça et là des ghettos.

Simultanément, et sans doute est-ce la cause des précédentes mesures, nous avons assisté à la concentration à Paris – et maintenant à Paris-métropole - des sièges sociaux, des centres d'affaires, des structures et manifestations économiques, touristiques, administratives, sportives 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 de TC en grande couronne. Elles ont eu des effets, économiques, sociaux et environnementaux déplorables.

Face aux nécessités de la vie quotidienne et à l'incurie des pouvoirs publics, en grande banlieue, la voiture s'est donc imposée comme un outil incontournable.

Depuis une dizaine d'années, nous assistons à des discours culpabilisants et à des politiques répressives à l'égard des populations victimes de ces choix en vigueur depuis 50 ans. Ces choix comme ces discours sont insupportables et inefficaces.

Ils structurent cependant les aménagements - controversés - du centre de l'agglomération, stigmatisant ceux qui sont dépourvus de moyens de transports collectifs.

Ils ne sauraient masquer une réalité peu glorieuse : le décalage entre l'offre et les besoins de mobilités s'est creusé, particulièrement 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. Ce sont eux qui 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 des ressources de nombreux ménages conduisent à des mobilités forcées éloignant plus encore les lieux de travail des lieux d'habitation.

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

En supposant que les actes suivent les annonces, à terme, il s'agira effectivement d'une 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 des territoires péri urbains délaissés, elle concerne l'ensemble de la région. Force est de constater que région et Etat, éludent ces questions.

Si, selon les annonces, 90% des franciliens peuvent espérer des évolutions positives à moyen et long terme, les autres resteront durablement exclus. Devront-ils subir de nouvelles prescriptions ségréгатives car leurs moyens de mobilité resteront nécessairement différents avec une prépondérance pour la voiture ?

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 au centre de la métropole, 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 ?

Compte tenu de l'étalement de l'habitat en grande couronne, il est illusoire de penser qu'un maillage de TC pourrait, avant longtemps, répondre aux besoins de ces territoires. Accepter la mixité des moyens de mobilité est la seule réponse raisonnable. Il ne s'agit pas pour autant d'en rester au statu quo.

Ainsi que le mentionnait la Cour des comptes, en raison des retards pris, les infrastructures de TC ne sont pas – et ne seront pas à court et moyen termes - en mesure d'absorber des flux quotidiens beaucoup plus élevés.

De plus, les aménagements territoriaux dans le sud ouest francilien vont avoir de très sérieuses répercussions aggravantes dans tout ce bassin. Mentionnons : le rayonnement de la ville nouvelle Paris-Saclay, l'accueil de populations plus fragiles par l'application de la SRU dans des territoires mal desservis par les TC, le projet d'exposition universelle de 2025 dans la ville nouvelle Paris-Saclay...

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 et des mesures pragmatiques immédiates, permettant de réduire progressivement l'usage de la voiture par un développement maîtrisé de l'espace et des mobilités.

Les effets négatifs de l'usage de la voiture sont souvent évoqués mais le trafic des poids lourds l'est beaucoup moins alors qu'il contribue significativement à la congestion des voies radiales dans les territoires péri urbains. La mise en place d'une taxe carbone pour les poids lourds pourrait être un excellent moyen de régulation des trafics. Elle permettrait : une meilleure maîtrise publique des flux routiers et autoroutiers, une plus juste contribution des PL à l'entretien des routes et autoroutes, de recueillir des ressources nouvelles pour financer de nouveaux modes de transports moins polluants.

Les territoires péri urbains n'ont pas vocation à ressembler au centre de l'agglomération, pour autant, leurs besoins spécifiques ne peuvent continuer à être méprisés.

Des dispositions partielles et applicables à court terme sont possibles. Elles devraient avoir pour objectif d'améliorer les mobilités dans les zones péri urbaines démunies en TC et de réduire certains effets environnementaux négatifs.

Nous proposons d'utiliser de façon plus rationnelle les infrastructures existantes, notamment pour les usages quotidiens. 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 péri urbaines, les péages ne réduisent pas l'usage de la voiture, 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 la suppression des péages sur les autoroutes radiales périphériques franciliennes, notamment sur les tronçons franciliens des autoroutes A10 et A11. Cette proposition mobilise les populations et les élus concernés depuis plus de 15 ans.

Les effets négatifs des péages sont d'autant plus marqués qu'ils s'exercent au plus près du centre des métropoles. Or, l'A10 à la particularité d'être payante à 23 km de Paris, alors que les autoroutes historiques 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 pour les usagers et les collectivités locales, environnementalement néfaste.

En effet, sur l'A10, le péage coûte : 10M€/an aux usagers franciliens (jusqu'à 1200€/an par usager), 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.

Cette mesure pourrait ne rien coûter à l'Etat, ni aux collectivités locales. Elle demande cependant une volonté politique des pouvoirs publics qui, jusqu'à ce jour, a été totalement absente.

Pour cela nous demandons à l'Etat de suivre enfin les recommandations de la Cour des comptes, de l'Autorité de la Concurrence, de l'ARAFER, des multiples rapports parlementaires qui, invitent inlassablement l'Etat à rééquilibrer les contrats de concessions passés avec les sociétés d'autoroutes en introduisant des clauses en faveur des usagers et de l'intérêt général. Jusqu'à ce jour, tous les avenants conclus en catimini entre l'Etat et les concessionnaires ont été exclusivement favorables à ces derniers (leurs scandaleux résultats financiers en attestent). **Pour améliorer les transports du quotidien, il est urgent de changer de modèle.**

En résumé, nous proposons que les territoires péri urbains des métropoles ne soient plus les éternels oubliés des politiques publiques.

Il convient de différencier les déplacements du quotidien des autres motifs de déplacements. Les déplacements du quotidien (notamment domicile-travail) sont le plus souvent très répétitifs (environ 40 trajets/mois). Pour des questions de coûts et de contraintes économiques et sociales, ils doivent être considérés d'une autre manière que les déplacements de transit ou occasionnels.

De ce point de vue, nous souscrivons aux propos du Président de la République : *« L'amélioration des transports du quotidien est la priorité, car les Français n'attendent pas des solutions pour dans vingt ans mais veulent des réponses rapides ».*

Nous demandons que ces engagements deviennent rapidement réalité.

Saint Arnoult en Yvelines, le 11 octobre 2017