

La ville sans voitures,

TRANSPORTS. Certes, sept déplacements sur dix en Ile-de-France se font toujours en voiture. Mais la plupart des automobilistes n'ont pas d'autre choix et une large majorité plaide pour un développement des transports en commun et une baisse de leurs tarifs.

TROQUER SON AUTO pour un ticket de métro ou un coupon de carte orange, et la vie serait tellement plus belle ! Moins de pollution. Moins d'embouteillages et de difficultés de stationnement... Si l'on en croit les différentes enquêtes d'opinion, les Franciliens sont de plus en plus nombreux à se déclarer prêts à laisser leur voiture au garage. D'ailleurs, 41 % d'entre eux (voir ci-dessous) souhaitent que les pouvoirs publics interviennent en priorité sur la question des transports. Ce dossier est tellement crucial que se déroule, en ce moment, à la porte de Versailles, le premier Salon européen de la mobilité. Ce nouveau salon est avant tout le rendez-vous des citoyens, usagers de la route ou des transports en commun et de leurs élus. Tous sont invités à venir débattre de l'avenir des politiques de transports et des déplacements lors de la Journée grand public, demain samedi. L'annonce, il y a deux jours, d'une nouvelle augmentation du prix de la carte orange de 3,8 %, à compter du 1^{er} août, devrait sans nul doute alimenter les conversations et animer les échanges lors du débat prévu samedi, à partir de 15 heures, entre les Franciliens et les responsables des transports.

7 % de trafic en moins à Paris

En ville sans ma voiture : tout le monde en rêve ! Certains imaginent même des solutions alternatives de déplacement à Paris et en proche banlieue. Pourtant, même si le maire de Paris, Bertrand Delanoë, peut s'enorgueillir



Sur les 12 millions de Franciliens, 8 millions empruntent encore deux à trois fois par jour leur véhicule pour se déplacer. (LP/DELPHINE GOLDSZTEJN.)

d'avoir fait baisser de 7 % le trafic automobile dans la capitale, il n'en demeure pas moins que sur l'ensemble de la région, 68 % des déplacements quotidiens (marche à pied exclue) se font en voiture contre 30 % en transports collectifs. Ce qui signifie que, sur les 12 millions de Franciliens, 8 millions empruntent encore deux à trois fois par jour leur véhicule pour se déplacer. Soit qu'ils jugent cette solution plus confortable, soient qu'ils ne puissent pas faire autrement.

« Imaginons que seulement 10 % de ceux qui se déplacent en voiture actuellement en Ile-de-France décident du jour au lendemain de prendre les transports en commun pour aller travailler, cela entraînerait une augmentation de la fréquentation de près d'un quart dans les transports en commun », explique Jean-Marie Guidez, expert en mobilité urbaine au Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (Certu). « Ni les gares, ni les parcs de trains ou bus, ni les réseaux ne sont actuellement dimensionnés en Ile-de-France pour absorber un tel afflux de voyageurs. » D'où l'idée de relancer une vraie politique des transports en commun en Ile-de-France, comme le propose le président de la région, Jean-Paul Huchon.

CAROLE GUÉCHI

Salon européen de la mobilité. Paris-Expo porte de Versailles. Ouverture au public le samedi 19 juin. Ouvert de 9 heures à 18 heures. Tarif 5 € le matin.

Entrée libre l'après-midi pour la « parade des altermobilités », de 14 h 30 à 17 h 30



Mieux circuler, priorité n° 1

D'une manière générale, en Ile-de-France, quels sont les domaines sur lesquels il faudrait agir en priorité ?

■ Les transports et les déplacements	41 %
■ La sécurité	39 %
■ L'emploi	33 %
■ Le logement	31 %

Le total des pourcentages est supérieur à 100, les personnes interrogées ayant pu donner deux réponses.

POUR 41 % des Franciliens interrogés, les transports sont le domaine « sur lequel il faudrait intervenir en priorité » devant la sécurité (39 %) ou l'emploi (33 %). Ce qui est nouveau. Il y a deux ans, ceux-ci auraient sans doute cité en premier l'emploi ou la sécurité. Aujourd'hui, le fait que cette problématique s'étale régulièrement dans les journaux, qu'elle soit récurrente dans le discours des hommes politiques et

qu'elle explique les aménagements urbains de la Ville de Paris, montre la prise de conscience collective. Il faut dire que 60 % des usagers sondés estiment que la situation des transports et des déplacements en Ile-de-France est actuellement mauvaise. Peu optimistes, 41 % pensent que cela va se dégrader et devenir intenable dans les années à venir contre 43 % qui pensent que la situation sera la même.

Des tarifs trop élevés

Personnellement, estimez-vous que les tarifs des transports publics en Ile-de-France sont trop chers, normaux ou bon marché ?



■ Trop chers	58 %
■ Normaux	36 %
■ Bon marché	3 %

La différence avec 100% correspond aux sans-opinion.

Le tarif constitue donc un frein à leur utilisation. Les actifs (25-49 ans), tranche d'âge qui, par définition, ne bénéficie ni des tarifs jeunes ni des cartes de réduction seniors, sont les plus nombreux à s'en plaindre, quelle que soit leur catégorie socioprofessionnelle. Dans l'avenir, ces usagers craignent que la politique tarifaire des transporteurs ne se dégrade et que les tarifs augmentent (65 %).



Améliorer le trafic en banlieue

En ce qui concerne le réseau de transports publics, qu'est-ce qui devrait être développé et amélioré en priorité ?

■ Les liaisons de banlieue à banlieue	61 %
■ Les liaisons entre Paris et la banlieue	19 %

La différence avec 100% correspond aux sans-opinion.

TRÈS CLAI-REMENT, les Franciliens jugent que les transports en commun sont

LES LIAISONS de banlieue à banlieue, voilà ce qu'il serait temps d'améliorer (61 %). Si dans Paris et en ce qui concerne les liaisons en étoile entre Paris et la banlieue, la grande majorité des personnes interrogées estime que le réseau de transports en commun est bien maillé, l'avis n'est pas le même plus on s'éloigne de la capitale. Pour 68 % des sondés, les liaisons de banlieue à banlieue sont carrément mauvaises et 65 % tablent sur une amélioration progressive dans l'avenir. Tout reste à faire !

■ **Sondage TNS Sofres**, réalisé du 26 au 29 mai 2004, sur un échantillon représentatif de 600 personnes de la population d'Ile-de-France âgées de 18 ans et plus.

« Diminuer l'usage de l'auto pour préserver l'environnement »

JEAN-PAUL HUCHON, président du conseil régional d'Ile-de-France

41 % des Franciliens font de l'amélioration des transports en Ile-de-France la priorité numéro 1 devant la sécurité et l'emploi. Cela vous étonne ?

■ **Jean-Paul Huchon.** Non. Mais ce qui retient avant tout mon attention, c'est que 61 % d'entre eux estiment qu'il faut développer en priorité les liaisons banlieue à banlieue. Si l'on veut diminuer l'usage de l'automobile pour préserver notre environnement, 70 % des Franciliens continuant de se déplacer en voiture, c'est dans ce sens-là qu'il faut poursuivre les efforts engagés. Et la région s'y emploie.

Quelles sont vos actions concrètes ?

Durant le contrat de plan 2000-2006, nous

avons investi 3,3 milliards d'euros en faveur des transports en commun contre 1,5 milliard pour la voiture. Nous avons financé 12 lignes de tramway et contribué à améliorer la qualité de service : fin 2005, la région aura financé pour un coût de 250 millions d'euros le remplacement de 40 % des trains SNCF d'Ile-de-France.

Pourtant, les usagers estiment que cela ne va pas assez vite ? Faut-il un plan Marshall des transports en Ile-de-France ?

Je ne suis pas contre mais cela suppose plusieurs conditions. D'abord que l'Etat respecte ses engagements financiers. Sur 2003, il a rogné de plus de 30 % ses crédits d'investissements en faveur des transports collectifs en

IDF et amputé de 50 % ses crédits pour les routes. Ensuite, il faut mettre fin à cette situation paradoxale : l'Ile-de-France est la dernière région française à ne pas avoir le contrôle de ses transports.

En attendant, comment améliorer le rapport qualité/prix pour les usagers qui trouvent les transports en commun trop chers ?

J'ai obtenu que la carte Imagin'R soit utilisable sur toute l'Ile-de-France pendant les grandes vacances. J'ai également obtenu que ceux qui sont couverts par la CMU (couverture maladie universelle) bénéficient de 50 % de réduction sur leur carte orange. Et enfin que la RATP, la SNCF et les bus circulent une heure plus tard la nuit les vendredi et samedi. Par ailleurs, je

vais demander au conseil régional du 24 juin la mise en œuvre dans les meilleurs délais de la gratuité des transports pour les plus modestes (chômeurs, érémites, personnes âgées sans ressources, jeunes en insertion), l'utilisation de la carte Imagin'R sur toute l'Ile-de-France les week-ends et jours fériés, enfin l'extension de cette carte aux moins de 25 ans qui ne sont pas salariés. Et puis, j'entends tenir ma promesse de simplifier la tarification de la carte orange en réduisant à deux le nombre de zones : une carte autour de 40 € pour Paris et la petite couronne et une carte à 60 € pour la grande banlieue. »

PROPOS RECUEILLIS PAR
JACQUES LALLAIN

ils en rêvent

« Je rentre plus tard, mais je suis moins fatiguée »

MARIA COSTA, habitante de Seine-et-Marne, préfère le train à la voiture

PENDANT DEUX ANS, cette célibataire a connu toutes les galères de l'automobiliste francilien en parcourant les quelque 60 kilomètres qui séparent son domicile de Verneuil-l'Étang (Seine-et-Marne) à son lieu de travail dans le XIII^e arrondissement de Paris : embouteillages à n'en plus finir, des heures pour trouver une place de stationnement... « Jusqu'à l'hiver dernier, où j'en ai eu marre. J'étais stressée, fatiguée, l'idée de circuler sur des routes gelées me faisait peur. Et puis j'étais sensible à toutes les questions d'environnement : je pensais beaucoup à la pollution automobile, ça me culpabilisait », témoigne Maria Costa. Alors depuis novembre dernier, cette Seine-et-Marnaise de 40 ans a entrepris une démarche qu'elle qualifie elle-même de « citoyenne » : elle a laissé sa voiture au garage et elle est devenue une usagère des transports en commun.

Un acte plutôt courageux, car elle emprunte l'une des pires lignes

SNCF d'Ile-de-France : la liaison Paris-Nangis-Provins, un des derniers réseaux où les trains ne sont pas électrifiés. « Les premières semaines, ce que j'ai surtout apprécié, c'est de retarder mon réveil d'une heure : au lieu de me lever à 5 heures le matin, je régle maintenant l'horloge à 6 h 15, le paradis », s'amuse Maria Costa.

« C'est forcément plus cher que la voiture car je roulais au diesel »

Mais elle rentre plus tard le soir : 18 h 50 contre 17 heures quand elle prenait la voiture. « Enfin en théorie, si je n'étais pas coincée dans les bouchons. Même si j'arrive à la maison plus tard, je suis moins fatiguée : dans le train, je peux lire, me reposer, faire des rencontres... Tout un tas de choses impossibles en voiture, surtout dans les embouteillages, où on reste crispé sur son volant à pester

contre les autres automobilistes », se souvient la nouvelle voyageuse.

Côté coût, Maria paye un peu plus de carte orange que de gazole : « Je dois acheter un coupon mensuel de 6 zones qui s'élève à plus de 107 €. C'est forcément plus cher que la voiture car je roulais au diesel. Mais il n'y a pas une énorme différence », reconnaît-elle.

En fait, cette nouvelle usagère des transports en commun n'a qu'un reproche contre la SNCF : les retards à répétition. « En voiture, j'étais stressée à cause des bouchons car on se sent impuissant. Mais ce n'est rien à côté du train : il ne se passe pas une semaine sans que l'on subisse plus de quarante minutes de retard. Et le plus insupportable, c'est d'être bloqué sans savoir ce qui se passe. C'est très rare qu'un chauffeur ouvre son micro pour nous tenir informé. On nous traite comme du bétail », s'empare Maria Costa. Mais « malgré ce stress, la voiture ne me manque pas », jure-t-elle.

CÉCILE CHEVALLIER



VERNEUIL-L'ÉTANG (SEINE-ET-MARNE), VENDREDI 4 JUIN, 7 HEURES. Maria Costa a troqué sa voiture contre le train. Et pour rien, elle ne retomberait dans les embouteillages routiers. (LP/C.C.)

Comment se déplacer autrement

VÉLO, ROLLER, covoiturage, voiture partagée ne servent plus seulement à s'aérer le week-end, mais deviennent des modes de déplacement à part entière. Certains développent de véritables agences ou entreprises de services autour de cette idée.

Ces « alternobilistes » clôtureront le Salon

de la mobilité par une grande « parade »*, histoire de faire partager leur expérience au grand public et aux transporteurs.

■ **Voiture partagée** : lorsqu'on est propriétaire de son véhicule, on dépense en moyenne 600 € par mois pour l'entretenir et l'utiliser alors qu'en général, elle ne roule pas plus d'une

heure par jour. Partant de ce constat, Caisse commune propose à ses clients parisiens d'avoir accès vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept à un véhicule moyennant une cotisation de 12 € par mois et un prix d'utilisation calculé à l'heure et au kilomètre. Pour une Renault Twingo, il vous en

coûtera ainsi 1,95 € de l'heure et 0,27 € du km (essence comprise) et pour un Renault Scénic, comptez 2,95 € de l'heure et 0,43 € du kilomètre parcouru.

56, boulevard Beaumarchais, Paris XI^e. Tél. 01.43.55.15.95. www.caisse-commune.com

■ **Les rollers**. « La majorité des adhérents qui s'inscrivent à nos cours depuis deux ans le font dans le but d'abandonner la voiture », affirme Adeline Le Men, présidente de Roller Squad Institut. « Ce qu'ils recherchent, c'est trouver une réponse fiable à leur besoin de déplacement quotidien. » A condition de respecter quatre règles de base : maîtrise technique, bonne connaissance géographique des parcours pour ne pas se lancer à l'aveugle, de l'organisation et ne pas surestimer ses capacités. Il faut tout de même compter un an à raison de trois heures d'entraînement par semaine pour maîtriser le roller en ville. 7, rue Jean-Giono, 75013 Paris. 01.56.61.99.61.

■ **Le vélo** est « concurrentiel avec tous les autres moyens de transport y compris la moto sur des parcours de 5 à 6 km et de moins d'une demi-heure », affirme Pierre Toulouse, président de l'association de lobbying Mieux se déplacer à bicyclette (MBD). Et le vélo est nettement moins dangereux que les deux-roues motorisés : « Pour un ou deux tués à vélo, il y a 30 tués à moto à Paris. »

Moyennant quoi, Roue libre, le service vélo de la RATP, enregistre un succès grandissant. Location de vélo (7 € la journée en semaine et 110 € pour un an), gardiennage (1,50 € la journée), forfaits petit entretien (8 €)... « Beaucoup de clients font le trajet domicile/gare en vélo, nous le confient pour la journée et poursuivent en RER », explique-t-on à la station Roue libre située à la sortie du RER A à Neuilly-Plaisance (93). D'autres stations devraient bientôt ouvrir leurs portes à Bastille, Antony (92), Porte-Dorée...

MBD : au 01.43.20.26.02, ou www.mbd-idf.org. Et www.rouelibre.fr

■ **Le covoiturage** : après avoir expérimenté le covoiturage sur le campus de la faculté, Stéphanie Lux, de Voiture and Co, lance une « centrale de mobilité » sur Nanterre. Une fois vos besoins enregistrés, cette véritable agence se charge de vous trouver des partenaires de covoiturage, moyennant une adhésion de 10 € par an, plus une participation de 0,06 €/km. Tél. 01.49.00.08.88. www.voitureandco.com

CAROLE GUÉCHI

* Le samedi 19 juin de 14 h 30 à 17 h 30.

Les chiffres des transports en Ile-de-France

	En chiffres	+ Avantages	- Inconvénients
VOITURE	4,9 millions de voitures particulières 16,6 millions de déplacements/jour	Indépendance/confort, 24 h/24, porte à porte	Pollution, bouchons, stationnement, coût de plus en plus élevé (essence, entretien...)
MOTO/SCOOTER	10 % du trafic de véhicules dans Paris + 30 % de vente de scooters depuis janvier 2004	« Sauter-bouchons », rapidité, porte à porte	Pollution, 6 fois plus de risques d'être tué, pluie et froid, coût élevé (assurance, entretien...)
TRAIN DE BANLIEUE RER	5 000 trains/jour 2,7 millions de voyageurs/jour 454 gares	Temps « garanti »	Risques de grève, ne circule pas la nuit, peu de liaisons interbanlieue, 1 gare pour 25 000 habitants, peu accessible aux handicapés
METRO	16 lignes, 297 stations 4,5 millions de voyageurs/jour	Temps « garanti », 1 station pour 5 000 habitants	Risques de grève, ne circule pas la nuit, atmosphère polluée, peu accessible aux handicapés
BUS (Paris + banlieue)	7 040 arrêts 321 lignes 2,5 millions de voyageurs/jour	Couloirs de bus aménagés, réseau dense dans Paris	Risques de grève, ne circule pas la nuit, insuffisant en grande couronne, peu accessible aux handicapés
TRAMWAY	34 stations pour 2 lignes 145 000 passagers/jour	Ecologique, temps « garanti »	Encombre la chaussée, ne circule pas la nuit
TAXI	20 100 taxis dont 15 100 à Paris Transportent 1/3 des voyageurs des aéroports et des gares 350 000 passagers/jour	Utilise les voies de bus dans Paris, 24 h/24, porte à porte	Tarifs élevés (8,50 € de moyenne la course), attente en raison du nombre limité de véhicules
VELO/ROLLERS/MARCHE	700 km de pistes, 1 % des usagers qui se rendent en gare utilise le vélo Rollers : + 40 % de licenciés depuis cinq ans	Ecologique, bon pour la santé, porte à porte, pratique entre deux modes de transport (rollers)	Pas assez de pistes réservées, 50 % des tués sur la route sont piétons, fatigant, trottoirs encombrés

Comment se déplacent les Franciliens

