

## Transports en Île-de-France : un bilan à assumer pour la majorité sortante



Les transports seront le sujet central de l'élection régionale en Ile-De-France. Claude Bartolone annonce que "tout commence par les transports", quand Valérie Pécresse indique qu'elle veut lancer une véritable "révolution".

Avec Damien  
Liccia

Les transports en commun ont un rôle structurant pour les territoires qu'ils desservent. S'ils jouent un rôle crucial quant à la mobilité des personnes, dans l'acception plurielle de cette notion, leur fonction en matière de structuration sociale et territoriale est tout aussi importante. De leur inefficience découlent de facto des problèmes politiques, sociaux et sociétaux. Elément central des questions de mobilité, la question des transports en commun revêt une importance majeure pour une région comme l'Ile-de-France. Or, l'héritage et la prégnance des 17 années de gestion socialiste apparaissent comme fortement problématiques. Faute d'avoir appréhendé les nouvelles logiques sociétales, l'évolution de la localisation du marché de l'emploi, ainsi que les mouvements de dispersion accrue de l'habitat, la majorité socialiste n'a pas su adapter les transports en conséquence. **De ce manque de vision prospective, découle aujourd'hui une inégalité accrue entre les Franciliens, en fonction tant de leur catégorie socio-professionnelle que de leur lieu de résidence.**

En Ile-de-France, la majorité socialiste, comme l'illustre nombre de rapports dont un particulièrement saillant de la Cour des Comptes paru en Novembre 2010, n'a en aucune manière pris en compte les nouvelles formes de mobilité. **"Le réseau de transports collectifs s'est insuffisamment adapté aux évolutions des modes de vie des habitants de la région et, en particulier, au fait qu'une part majoritaire et croissante des déplacements s'effectue désormais de banlieue à banlieue. Dans ces conditions, la part des transports collectifs demeure faible pour ce type de trajet"**, faisaient déjà remarquer les Sages de la rue Cambon en 2010. En ayant accentué la structuration en radiales du maillage francilien, la région dirigée par les socialistes depuis ces 17 dernières années, a aggravé les problèmes engendrés par les évolutions sociétales des Franciliens. Alors que les déplacements entre deux bassins de vie en banlieue représentent plus de 32% des déplacements des Franciliens, l'offre en matière de transports collectifs est très loin de répondre à cette nouvelle demande.

**Peu adaptés aux nouvelles logiques des habitants de la région, les transports en commun ne posent pas les conditions de possibilité d'un véritable polycentrisme régional.**

Dans cette configuration, alors qu'en moyenne les Franciliens consacrent à leurs déplacements 1 heure 24 par jour, on comprend le rôle essentiel et structurant des transports en commun pour assurer la cohésion territoriale. La polarisation et la spécification accrues des territoires, avec une dichotomie de plus en plus affirmée entre lieux de résidence et lieux de travail, font de la mobilité une question fondamentale. Or, les logiques de gentrification et la hausse constante des prix de l'immobilier dans la capitale incitent une

---

part importante des populations modestes à s'éloigner du centre de la région. Hausse du chômage, flexibilité accrue dans le marché du travail, essor des contrats à temps partiel, bouleversent la donne en matière de transports en commun et de mobilité. En Ile-de-France, une proportion grandissante d'actifs, ces dernières années, connaît une multiplication et une diversification de ses déplacements. Alors que les emplois non qualifiés se sont progressivement éloignés du centre-ville, pour gagner la périphérie, cela a induit une augmentation certaine du temps passé dans les transports en commun pour ces individus. Dans l'agglomération parisienne, ce sont les franges périurbaines de la population, celles qui ont été reléguées dans les marges du territoire, qui pâtissent le plus de l'inefficience et de la faiblesse structurelle du maillage actuel.

**En Île-de-France, hormis quelques exceptions notables, il existe une corrélation entre la position spatiale et la position sociale.** Des politiques publiques concernant les transports en commun on attend une résorption des inégalités, et non une accentuation et une reproduction de ces dernières. Faute d'avoir pris en compte les nouvelles formes de disparités, ainsi que l'éloignement dans les stratégies résidentielles, les socialistes ont mis les transports en commun au service d'une reproduction de l'ordre social actuel. En ayant contribué à une accentuation du déséquilibre entre un maillage très dense à Paris, et inversement très relâché et distendu en périphérie, ils ont alourdi le poids représenté par les transports pour les franges périurbaines de la population francilienne.

Pour les péri-urbains Franciliens, la mobilité complexe qui caractérise leur déplacement, a par ailleurs un coût, ou plutôt un fort surcoût lié à l'éloignement. Pour ces populations, on constate l'existence d'une double peine : contraintes de s'exiler de Paris en raison des prix de l'immobilier, et corrélativement contraintes de palier à cet éloignement avec un budget déplacement très important qui pèse sur le budget des individus et des ménages. Un rapport de la Chambre de Commerce et d'Industrie Paris Île-de-France, publié en 2009, montre par exemple que **plus on s'éloigne de Paris, plus la proportion de ménages possédant un ou plusieurs véhicules augmente**. Alors que 53% des ménages parisiens ne possèdent pas de véhicules, ils ne sont que 15% en grande couronne. Cela représente donc un coût déplacement d'autant plus important pour les populations périphériques, tant sur le plan budgétaire que temporel.

Cette disparité entre les potentialités en matière de transports intra et extra-muros, vient aggraver les inégalités entre le centre et la périphérie. Pour les populations périphériques, le trajet domicile-travail est donc caractérisé par le complexe « voiture - transports en commun ». **Or, les carences du RER, notamment sur les lignes B et D, rendent extrêmement problématique la mobilité de ces populations. L'utilisation de certaines lignes réputées pour leur faible efficacité pouvant même s'avérer discriminante sur le marché du travail.**

S'ils ont un rôle structurant, les transports peuvent donc également contribuer à produire des inégalités sociales et économiques, en aggravant l'exclusion de populations déjà à la marge : c'est ce que l'on constate en Ile-de-France après 17 années de gestion socialiste.