

Bloc-notes de L'Opinion, L'impossible mobilité de l'Ile de France, 22 novembre 2018



[Télécharger l'article](#) ^[1]

Chaque année la circulation automobile est de plus en plus difficile en Ile-de-France. La durée des trajets domicile-travail ne cesse de s'allonger et, la plupart du temps, il n'y a pas de réel substitut à l'automobile. Tous les ans les embouteillages s'accroissent d'un minimum de 5%. *Ile-de-France Mobilité* mentionne que 44% des déplacements se font en voiture et 64% d'entre eux se font de banlieue à banlieue et souvent, malgré les obstacles, il faut pouvoir traverser Paris. Le coût des encombrements et des pertes de temps qu'ils génèrent est estimé à 350 milliards € sur 15 ans.

Le périphérique parisien est l'axe le plus emprunté de toute l'Europe et 77% de ses 35 kms sont congestionnés aux heures de pointe. On frémit en entendant que la Mairie de Paris imagine et étudie les moyens de transformer son utilisation avec l'Atelier Parisien d'Urbanisme et que le Forum métropolitain et la Métropole elle-même se prêtent à cet égoïsme au prétexte de protéger le climat. Il y a donc des écologistes, ou prétendus tels, qui croient si peu à la future voiture électrique qu'ils veulent interdire définitivement l'accès de tout véhicule.

Les discours démagogiques sur la vocation solidaire de la Métropole parisienne sont en contradiction avec les obstacles multiples organisés pour réduire l'accès des habitants de banlieue à la capitale. En réalité la Métropole s'arrête aux portes de Paris jalousement gardées, tandis que sa voirie est de plus en plus dégradée. La chasse aux véhicules des banlieusards s'accommode pourtant de véhicules autrement polluants que sont les énormes

poids lourds qui sont de plus en nombreux à faire les livraisons, les autocars surdimensionnés venus de toute l'Europe et les autobus articulés qui bloquent les carrefours.

Fonction touristique. On peut comprendre que la ville de Paris devienne peu à peu prisonnière de sa fonction touristique et qu'elle s'adapte à cette exigence en multipliant les zones piétonnes pour ne conserver que les commerces de luxe, les start-up, et les équipements culturels. Sa beauté l'entraîne à devenir ce qu'est devenue Florence et c'est peut-être inévitable compte tenu des flux touristiques qui en ont fait leur première destination. Mais alors, Paris finira par cesser d'être une métropole, elle perdra peu à peu ses sièges sociaux, et le gouvernement lui-même ne pourra demeurer éternellement dans une ville qui se fige, déjà qu'il est pratiquement cantonné à l'arrondissement le plus riche.

J'ai peur que Paris ne s'étouffe du centralisme qui l'a fait ce qu'elle est et qui atteint désormais sa limite par l'excès de densification. La petite couronne est le territoire le plus dense de toute l'Europe

J'ai peur que Paris ne s'étouffe du centralisme qui l'a fait ce qu'elle est et qui atteint désormais sa limite par l'excès de densification. La petite couronne est le territoire le plus dense de toute l'Europe or le programme de l'Etat poussé par le militantisme des hauts fonctionnaires est de densifier encore davantage.

La métropole de la loi Notre qu'ils ont conçue, bâtie sur la petite couronne, est la quintessence de cette densification, coupée du rural et du reste du pays. Le résultat est qu'elle s'asphyxie, se paralyse, provoque le mécontentement : le mal-vivre et la méfiance publique sont la rançon de cette saturation ; huit franciliens sur dix sont prêts à quitter l'Ile-de-France en raison de la mauvaise qualité de vie et du coût de la vie trop élevé ! Et moins d'un Français sur cinq se dit attiré par cette région ?

Les transports en commun, sans cesse invoqués, n'offrent pas le même service que l'automobile, n'ont pas le même confort personnel et de loin, ils n'offrent pas la même protection de l'individu, ils permettent mal de se charger de courses, d'accompagner des enfants en bas âge ou des personnes ayant du mal à marcher. Et en outre ils n'ont été conçus que pour Paris, n'ayant pour seul objet que de l'alimenter par une organisation rayonnant autour d'elle.

L'offre de transport dans Paris est abondante et peu chère pour des parisiens plus aisés que les banlieusards qui sont éloignés et cruellement mal desservis, à un prix élevé. L'Etat a peu et mal investi dans les infrastructures ; les pannes, les grèves et les incidents sont quotidiens.

C'est le progrès technologique qui peut réduire la pollution et non pas le rationnement. Mais pour cela il faudrait une politique industrielle ignorée dans notre pays.

Le métro circulaire du Grand Paris est une heureuse initiative, prise par Nicolas Sarkozy, et fort mal gérée, avec des coûts faramineux et des retards considérables, mais il est l'avenir à long terme. Il dessine un territoire qui doit s'étendre très au-delà de la petite couronne car l'étalement urbain est inévitable et nécessaire. Il est aussi la condition du développement de territoires prometteurs mais enclavés comme le plateau de Saclay qui se veut la Silicon Valley française mais demeure difficilement accessible.

Mouche du coche. Dans cette situation, la Métropole du Grand Paris devrait cesser de se

comporter comme la mouche du coche. Alors qu'elle n'a ni compétence en matière de transport, ni expérience, ne finance rien, sauf sa communication et son fonctionnement, elle croit pouvoir organiser les déplacements ! En effet, elle vient de délibérer pour faire interdire l'accès de la zone située à l'intérieur du périmètre de la A 86 aux véhicules diesel antérieur à 2001 ! C'est bien entendu s'en prendre aux plus pauvres et concerne 800.000 véhicules sur les 5 millions d'Ile de France. Seuls les 79 maires concernés peuvent prendre la mesure : certains le feront, d'autres pas, plusieurs communes sont à la fois dans et hors le périmètre. La mesure envisagée n'a donc pas de sens, si ce n'est de gêner un peu plus les Français. Le diesel si longtemps encensé par les écologistes n'est d'ailleurs pas le plus polluant. C'est le progrès technologique qui peut réduire la pollution et non pas le rationnement. Mais pour cela il faudrait une politique industrielle ignorée dans notre pays.

Partant de l'idée, inspirée, sans doute, du sapeur Camember, certains ont imaginé qu'il faut supprimer les heures de pointe, en demandant aux entreprises de plus de 100 personnes de les « lisser ». Il est vrai qu'après avoir chargé les entreprises de recouvrer les impôts, on peut aussi leur demander d'organiser les transports ! La bureaucratie généralisée ne remplacera jamais les investissements qui n'ont pas été faits. Elle ajoute à la paralysie.

L'avenir de notre région est plus menacé qu'on ne le croit et l'autosatisfaction généralisée n'est pas bonne conseillère. C'est dommage à un moment où la défaillance britannique donne à la France la possibilité d'être le centre de gravité de l'Europe.

<https://www.lopinion.fr/edition/politique/l-impossible-mobilite-l-ile-fr...> [2]

Tags:

[transports](#) [3]

[pollution](#) [4]

[mobilité](#) [5]

[densification](#) [6]

[Ile-de-France](#) [7]

categories:

[Bloc Notes L'Opinion](#) [8]

[La Métropole Parisienne](#) [9]

[Transports](#) [10]

[Hauts-de-Seine](#) [11]

[Dans la presse](#) [12]

[Tweet](#) [13]

Sunday, 25 November 2018

Source URL (retrieved on 05/28/2020 - 22:28): <http://patrickdevedjian.fr/bloc-notes-de-l%E2%80%99opinion-l%E2%80%99impossible-mobilit%C3%A9-de-l%E2%80%99ile-de-france-22-novembre-2018/1040>

Links:

[1] <http://patrickdevedjian.fr/sites/default/files/PCD%20-%20Bloc-notes%20-%20L%27impossible%20mobilit%C3%A9%20de%20l%27Ile%20de%20France.pdf>

[2] <https://www.lopinion.fr/edition/politique/l-impossible-mobilite-l-ile-france-chronique-patrick-devedjian-169363>

[3] <http://patrickdevedjian.fr/tags/transports>

[4] <http://patrickdevedjian.fr/tags/pollution>

[5] <http://patrickdevedjian.fr/tags/mobilit%C3%A9>

- [6] <http://patrickdevedjian.fr/tags/densification>
- [7] <http://patrickdevedjian.fr/tags/ile-de-france-0>
- [8] <http://patrickdevedjian.fr/blog/bloc-notes-lopinion>
- [9] <http://patrickdevedjian.fr/blog/la-m%C3%A9tropole-parisienne>
- [10] <http://patrickdevedjian.fr/blog/transports>
- [11] <http://patrickdevedjian.fr/blog/hauts-de-seine>
- [12] <http://patrickdevedjian.fr/blog/dans-la-presse>
- [13] <http://twitter.com/share>