

Janvier 2011



NATURELLEMENT IDF

Promouvoir l'emploi, la mixité sociale, et lutter contre l'étalement urbain

Les projets grand Paris et Arc Express n'intéressent pas seulement Paris et la Région Île-de-France. Par le rôle qu'ils jouent dans la richesse de la France, c'est, en fait, tout le pays qui est concerné. « Paris ville monde » n'est possible qu'avec l'ensemble de toute la chaîne d'activités : administration, industrielle, commerciale, agricole, formation, recherche, culture, logement, loisir, sport, ce qui ne semble pas être le cas dans les projets proposés qui n'envisagent pas de pôles d'activité pour l'industrie et stérilisent beaucoup de terres agricoles de qualité. Le projet du grand Paris favorise la spéculation financière sur l'immobilier. Par l'augmentation des coûts des loyers et de l'immobilier ce processus est une des causes de l'étalement urbain et de la ségrégation spatiale. La promotion de la spéculation financière pour financer des infrastructures est indigne de la notion d'égalité républicaine et redoutablement inefficace économiquement.

L'accroissement des inégalités spatiales du point de vue de la localisation de l'emploi et de son accessibilité résulte d'un aménagement déséquilibré de la région en faveur de l'Ouest parisien. Ce déséquilibre est générateur de mobilité motorisée et donc émetteur de CO₂. De plus, le rééquilibrage vers l'Est parisien des infrastructures et de l'emploi est ignoré des deux projets ou prévu en pointillé. L'accessibilité des gares à l'est est réduite alors que le chômage y est important et que la mobilité est un préalable à l'accès à l'emploi.

L'étalement urbain et les déséquilibres spatiaux concernant la localisation d'emploi doivent être remis en question afin de préserver l'environnement. Les propositions de Naturellement Île-de-France visent cet objectif au travers d'une politique alternative visant :

- 1- la mobilité,
- 2- la localisation de l'emploi et de la résidence.

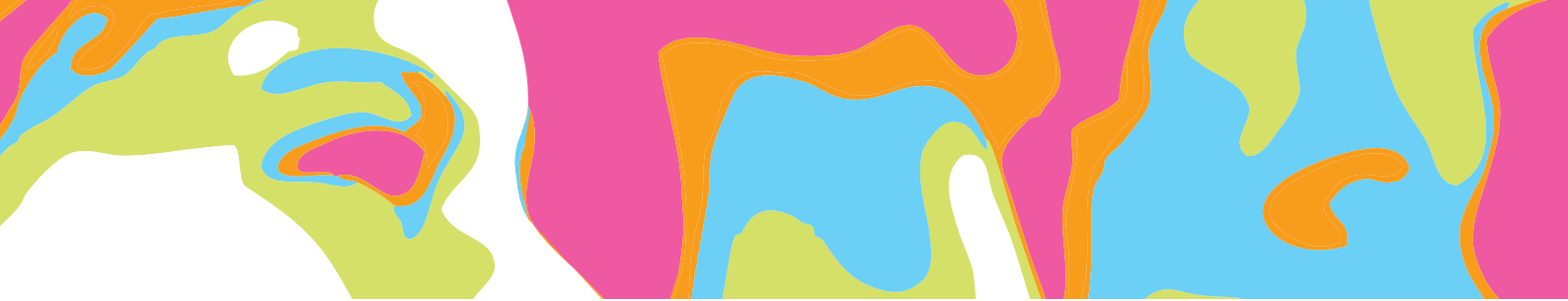
Naturellement Île-de-France est une association régionale issue du MNLE (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement). Ce dernier est un mouvement qui existe depuis une trentaine d'années en France. Il s'agit d'un mouvement militant. Son développement actuel implique la construction d'associations régionales (Naturellement Île-de-France en région IDF) et une mise en réseau de ses nombreux partenaires au travers du « réseau homme et Nature ». Quatre Domaines d'activité intéressent plus particulièrement notre association.

- 1 - L'eau.
- 2 - La biodiversité urbaine.
- 3 - La mobilité urbaine.
- 4 - L'énergie.

Ces domaines font l'objet :
de publications en ligne dans les comités locaux possédant un site et sur le site national ;
d'interventions auprès des élus (organisme de formation, débat public, interpellations individuelles) ;
d'interventions auprès des citoyens (tractage, pétition, manifestation...) ;
d'interventions auprès des institutions scolaires (animation auprès des enfants, sensibilisation à l'environnement).

Domicilié : MNLE
6, rue Jules-Auffrey - 93100 Pantin
Tél. : 01 48 46 04 14

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.



1 - La question de la mobilité

Deux domaines spécifiques intéressent notre association :

- 1- la mobilité non motorisée,
- 2- la complémentarité des modes individuels et collectifs.

Prioriser la mobilité non motorisée

La mobilité non motorisée est celle qui permet la plus grande efficacité énergétique territoriale. Elle peut être effectuée par l'intermédiaire de la densification. L'augmentation du nombre de commerces, d'emplois, de service public et d'administration à proximité des domiciles est favorable à l'implantation d'équipements culturels sportifs et de loisirs. En effet, l'émergence d'une mobilité plus variée et moins centrée sur le trajet domicile travail ne doit pas faire oublier le caractère structurant de celui-ci dans le cadre de la position de l'habitat vis-à-vis de l'emploi. La densification proposée par Arc Express est, à cet égard, favorable à une mobilité alternative au véhicule individuel, mais, il est erroné de supposer qu'elle suffit par elle-même à la favoriser. Il s'agit d'une condition nécessaire mais nullement suffisante.

Dans ce cadre, Naturellement Île-de-France le réseau homme et nature et les comités franciliens du MNLE, proposent une politique de rapprochement du domicile et du travail pour laquelle les collectivités locales travaillent en coopération, notamment :

- par l'intermédiaire de la réservation de logements sociaux aux travailleurs de la commune et une recherche effective de mixité ;
- par une incitation fiscale et des aides publiques à la création d'emploi dans les milieux hyperdenses en particuliers dans l'Est parisien. Des dispositifs punitifs devant être prévus pour les « chasseurs de subvention » ;
- par des dispositions visant à inciter à la mobilité alternative sur les déplacements autres que domicile travail spécifiquement dans l'hypercentre riche en commerces et salles de spectacle afin de favoriser l'utilisation des transports en commun

en lieu et place de la voiture. La question d'une taxe sur les parkings dans les hypermarchés payés par ceux-ci doit être prévue parallèlement à un encouragement économique à la livraison à domicile pour ces entreprises.

Encourager la complémentarité des modes collectifs et individuels

La question de l'usage du véhicule individuel est posée pour les trajets domicile travail, de loisir ainsi que les affaires personnelles. Les chiffres de la RATP démontrent que la majorité du trafic est portée par le trajet domicile travail. Même si d'autres motifs existent et sont en augmentation, ils restent faibles par rapport au volume de personnes transportées.

De plus, envisager un transfert modal important du véhicule individuel vers le transport collectif en heure de pointe alors que le réseau est déjà largement saturé aboutirait à son asphyxie. Il est donc totalement utopique même si les nouvelles lignes proposées peuvent y contribuer.

La complémentarité des modes individuels et collectifs n'est pas d'actualité. Le nombre de parcs relais est nettement insuffisant en île de France et il n'est pas certain que leur augmentation génère des transferts modaux entre les véhicules individuels et le transport collectif dans le cadre des correspondances..

Naturellement Île-de-France propose :

- l'incitation à l'usage du taxi de manière collective par des conventions avec les professionnels ;
- envisager la desserte par des taxis collectifs des gares de transports en commun en zone non dense ;
- un débat sur la tarification des transports en commun et de leur accessibilité (en particuliers pour les personnes handicapées) ;
- la mise en place d'une société publique locale afin de gérer les transports en commun urbain.

2 - Emploi et résidences

La localisation réciproque des emplois et des résidences détermine la mobilité quotidienne. Le rapprochement du domicile et du travail semble un préalable pour favoriser la mobilité non motorisée. Or, un tel rapprochement suppose l'existence d'une quantité de logements suffisante favorisant la mixité sociale.

Localisation

Le chômage touche principalement l'Est parisien comme le montrent les données INSEE. La Seine Saint-Denis comporte le plus fort taux de chômage en Île-de-France.

Chômage en Île-de-France

Paris	8,7 %
Hauts-de-Seine	7,4 %
Seine-Saint-Denis	11,0 %
Val-de-Marne	7,7 %
Seine-et-Marne	7,1 %
Yvelines	6,5 %
Essonne	6,6 %
Val d'Oise	8,8 %
Île-de-France	8,1 %

Source INSEE

Il apparaît donc prioritaire que les efforts attachés aux infrastructures soient prioritairement affectés à l'Est parisien. Or les deux projets sont explicites en la matière. Le projet du grand Paris comporte deux lignes qui partent de Roissy et desservent principalement l'ouest parisien (Saint-Lazare, La Défense) alors que le tronçon Est part du Bourget qui est un aéroport d'affaire relié directement à la Défense. Or les zones d'emplois sont largement en friches à l'est alors qu'elles existent à l'ouest. Va-t-il exister un transfert d'emploi ? Rien ne l'indique.

L'est risqué d'être le « parent pauvre » des aménagements proposés qui vont amplifier les déséquilibres. De plus, la structure de l'emploi n'est pas abordée alors qu'elle est essentielle pour y accéder. La promotion de l'industrie n'est pas abordée seules les tendances actuelles sont anticipées et accompagnées (financiarisation, tertiarisation...). Aujourd'hui, il est indispensable de relocaliser l'industrie pour plusieurs motifs :

Favoriser l'emploi et réduire de chômage.

- Favoriser les normes visant à préserver l'environnement et éviter une concurrence territoriale basée sur la destruction des ressources naturelles.
- Éviter les transports internationaux et nationaux et donc réduire l'émission de gaz à effet de serre.

Dans le même esprit :

- favoriser les cultures maraîchères de proximité ;
- favoriser le maintien de terres agricoles dans la région parisienne.

Le MNLE propose afin d'améliorer l'accès au bassin d'emploi de l'Est parisien :

- qu'une ligne budgétaire soit prévue dans le projet régional spécifiquement pour l'Est parisien ;
- que le tracé attaché à l'Est parisien soit prioritaire dans le cadre du grand Paris ;
- que le projet d'implantation des emplois (zone Clichy / Montfermeil, Livry, Sevran, Aulnay) prévu dans le projet du grand Paris soit prioritaire afin de localiser l'emploi dans ces zones ;
- qu'une révision du projet du grand Paris soit faite afin que la desserte puisse correspondre à un espace intergare de 1 000 mètres et d'améliorer l'accessibilité aux populations du 93.

Logement

La construction de 60 ou 70 000 logements est prévue dans les deux projets qui n'évaluent absolument pas l'impact des aménagements sur la ...

- hausse de la rente foncière. Le projet du grand Paris spéculer par ailleurs sur cette rente afin de rembourser les investissements.

Peu d'éléments existent sur cette construction qui s'effectue dans un cadre budgétaire contraint. La solution pour construire ces logements implique alors des négociations avec les promoteurs immobiliers qui pourront obtenir un retour sur investissement grâce aux largesses que les collectivités locales leur accorderont du point de vue des COS (Coefficient d'Occupation des Sol). Or les promoteurs ont pour fonction de vendre des appartements pas de faire du logement social. L'histoire montre que les aménagements effectués par l'intermédiaire de ces procédures impliquent l'exclusion des populations fragiles économiquement.

La question du logement social est donc posée : quelle place prend-il réellement ? Aucune mesure de maîtrise des sols, c'est-à-dire de zones territoriales spécifiquement aménagées pour faire du logement social et encourager la mixité sociale, ne semble prévue dans les deux projets.

Aussi le MNLE propose :

- une maîtrise affirmée des sols auprès des aménagements futurs afin de construire des logements sociaux et rendre effectifs le droit au logement (loi DALO) ;
- une priorité dans la construction des logements visant la mixité sociale ;
- un retour du financement public des logements visant à favoriser la production de logement au travers de « l'aide à la pierre ».

Conclusion

Pour un autre développement de la région Île-de-France

Le projet attaché à la région parisienne ne peut qu'amplifier les déséquilibres territoriaux résultants de choix économiques aberrants visant à détruire l'industrie par des délocalisations massives au profit de l'industrie financière dont les procédés douteux conduisent à une crise économique majeure. Le bilan environnemental et social de ce développement est catastrophique pour notre territoire.

Les propositions de Naturellement Île-de-France visent à combattre à la source ces déséquilibres en visant plusieurs objectifs simultanés :

- 1 - la construction d'un emploi pérenne dans l'Est parisien et la lutte contre le chômage ;
- 2 - la baisse des migrations alternantes motorisée est ouest dans la petite couronne et la promotion des modes alternatifs de déplacements au travers du rapprochement de l'emploi et du domicile ;
- 3 - la promotion des services publics et la construction publique de logements afin de lutter contre la spéculation financière ;
- 4 - favoriser l'agriculture de proximité et la promotion des cycles courts en terme de distance.

Gageons que la responsabilité publique prendra le pas sur les lobbys et les intérêts particuliers qui nous mènent à la catastrophe. Il est donc temps de remettre en cause en profondeur ce pseudo développement basé sur la finance et l'exploitation éhontée de l'humanité et de la nature.