



## **Concertation citoyenne sur l'avenir de l'usage individuel de la voiture**

**Avis citoyen - Décembre 2017**



**Métropole  
du Grand Paris**

**MAIRIE DE PARIS**



Dans le cadre de la démarche Mobilité 2030, pilotée par le Forum métropolitain du Grand Paris en lien avec l'Association des Maires d'Ile-de-France, la Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris, les élus ont tenu à ouvrir le débat en organisant une concertation citoyenne. Celle-ci a été conduite par un prestataire spécialisé et encadrée par un Comité indépendant chargé de la déontologie, afin d'éviter tous biais (partialité des connaissances apportées, intervention des institutions, etc.). Ce Comité regroupait notamment des représentants de la Commission Nationale du Débat Public et de Décider Ensemble. L'avis présenté ci-dessous sera présenté au public le 6 février, lors d'un Forum organisé en lien avec le journal Libération sur les mobilités en Ile-de-France. Il est rappelé qu'il ne s'agit que d'un avis, qui n'engage naturellement pas les élus.

**En réponse à la question :** *Selon vous, faudrait-il se donner pour ambition de réduire fortement à horizon 2024-30 l'usage individuel la voiture en Ile-de-France ? Pour cela, quelles stratégies doit-on développer : co et court voiturage, intermodalité avec les transports collectifs et les mobilités actives (marche, vélo et vélo électrique, trottinettes, etc.), autopartage, location de voitures entre particuliers, taxis collectifs, mesures incitatives et coercitives... ? Comment rendre plus attractives pour les Francilien-ne-s les solutions permettant d'augmenter le taux d'occupation des véhicules ?*

**Nous sommes 20 citoyens, 10 femmes et 10 hommes, tous résidents en l'Ile de France. 4 d'entre nous habitent Paris, 10 en petite couronne et 6 en grande couronne. 10 sont actifs, 10 retraités, chercheur d'emploi ou étudiantes. 5 ont entre 18 et 30 ans, 7 entre 30 et 60 ans et 8 plus de 60 ans.**

**Nous exprimons ici l'avis que nous avons formulé après avoir participé à une séance de formation et à une séance d'audition d'experts portant sur les mobilités en Ile-de-France. Pour répondre à cette question nous nous sommes tout d'abord attachés à comprendre le contexte et les enjeux dans lesquels elle s'inscrit. Nous avons choisi de partager ici nos réflexions sur ce contexte avant de formuler notre avis.**

## **1. Notre compréhension du contexte**

**La question qui nous est posée s'inscrit dans un contexte complexe** mixant des enjeux d'aménagement du territoire, environnementaux, technologiques, économiques et financiers qui ont un impact très fort sur les questions de mobilité et qui se posent de façon très différente selon les différents territoires franciliens.

**S'agissant de l'aménagement du territoire :** L'Ile-de-France (IDF) est un territoire hétérogène avec de fortes différences de densité de population entre Paris, la petite et la grande couronne, mais aussi de maillage des infrastructures de transports collectifs (TC) avec un réseau plus dense en cœur d'agglomération qu'en périphérie.

Nous avons compris que ces déplacements sont générés par la **spécialisation des territoires** (habitat, emploi, autres activités...) et par les **choix plus ou moins contraints des ménages** franciliens liés notamment aux différences de prix de l'immobilier rendant des territoires inabordables à certains habitants, mais aussi à des choix de vie (souhait de qualité de vie, proximité de services, temps de trajet emploi-habitat lors des premiers emplois). Même si la volonté des aménageurs évolue depuis quelques années pour rééquilibrer les activités de la métropole vers l'Est, **nous savons que ce rééquilibrage sera très lent.**

**Nous avons conscience que l'espace public a été pensé et aménagé pour l'automobile** et que celle-ci reste prédominante en IDF à part à Paris et en très proche couronne où la voiture recule au profit des usages alternatifs ou doux. Nous pensons que cette tendance va s'étendre du cœur vers la périphérie, à long terme.

Nous pensons que **les grands évènements** à venir peuvent jouer un rôle d'accélérateur de l'évolution vers une mobilité plus propre : coupe du monde de Rugby en 2023, jeux olympiques en 2024, projet d'exposition universelle à Saclay, ou Ryder Cup de golf en 2018....

**Le contexte environnemental est pour nous une préoccupation majeure** comme il l'est à l'échelle de la planète (COP21, appel des 15000...). L'augmentation démographique, les pollutions, la nécessaire économie des ressources naturelles nous obligent à revoir notre modèle de développement. Même si la voiture n'est pas responsable de la totalité des pollutions, elle reste une source majeure de pollution à diminuer.

**Les évolutions technologiques** peuvent permettre de réinventer les mobilités : développement des voitures électriques (qui restent malgré tout chères et nous interrogent sur la manière dont sera produit l'énergie qu'elles consommeront) véhicules autonomes, outils numériques... Toutefois la question de l'usage individuel de l'automobile continuera de se poser et ce, même si la fin de la production de la voiture thermique est annoncée pour 2040 voire 2050.

**La mobilité est un enjeu de société**, tant en raison des nécessités professionnelles que familiales ou personnelles. Les besoins de déplacement varient avec les âges de la vie et les lieux de vie et d'activité. Ils restent partiellement contraints ce qui explique la saturation du réseau routier aux heures de pointe. Mais la **mobilité est aussi une condition de la liberté individuelle**. L'automobile y a été associée depuis les Trente Glorieuses mais ce que représente la voiture (liberté, niveau social, richesse, propriété, confort) est aujourd'hui en mutation. Dans les nouvelles générations, l'usage tend à primer sur la propriété : covoiturage, autopartage, etc. Il faut toutefois prendre en compte les besoins spécifiques liés au vieillissement de la population. L'automobile assure aujourd'hui 40% des déplacements en IDF, soit le double des transports en commun. Elle reste donc le mode de déplacement privilégié.

Nous considérons qu'il faut également prendre en compte les usages professionnels (artisans, commerçants, entreprises), mais aussi la question du trafic de transit.

**Nous avons aussi pris en compte le fait que les transports en commun qui assurent 20%** des déplacements franciliens sont aujourd'hui saturés aux heures de pointe. Si des projets d'extension du réseau sont prévus et plus que nécessaires (GPE...), ils ne résoudront pas complètement les problèmes de déplacement des Franciliens. Tous les territoires ne sont pas desservis et les possibilités d'intermodalités (TC, covoiturage, déplacements doux...) sont insuffisantes aujourd'hui. Nous avons également entendu que le développement des TC se heurte à un manque important de moyens financiers. Nous regrettons à ce propos que les investissements ont trop longtemps été retardés et il nous semble qu'il faut absolument continuer à investir en la matière particulièrement pour les transports ferrés.

Enfin nous avons compris que le **contexte législatif et réglementaire concernant les déplacements carbonés va évoluer et peser pour limiter l'usage de la voiture** : accord de Paris (COP21), vignette CritAir, renchérissement du coût de stationnement, annonce de la fin de la voiture diesel à Paris en 2025...

## 2. Notre perception de l'intérêt général en matière de mobilité

Selon nous, penser la mobilité du futur c'est prendre en compte plusieurs enjeux d'intérêt général :

- La préservation ou la reconquête des **espaces publics** qui doivent pouvoir accueillir les usages de la mobilité mais surtout être des biens communs où peuvent s'exprimer sociabilité et démocratie.
- La préservation de la planète et de ses ressources, le respect des êtres vivants et l'amélioration indispensable de la **santé publique** passe par la réduction des pollutions (qualité de l'air, niveau sonore) pour réduire le coût collectif humain et financier
- Le respect de la **liberté de circuler et de choisir parmi plusieurs modes de mobilités respectueux de l'environnement**.

**Pour agir dans l'intérêt général en IDF, il nous semble indispensable de penser la mobilité à l'échelle de tout le territoire et de chacun des bassins de vie, plutôt que de raisonner en termes de limites administratives.**

Nous sommes convaincus que **l'évolution des mentalités** est au cœur des problématiques évoquées. Le modèle de développement urbain francilien des Trente Glorieuses (tout voiture, urbanisation horizontale, spécialisation des espaces, etc.) commence à être remis en cause par une prise de conscience de ses limites et la nécessité d'une approche durable du développement. **Mais il faut amplifier ces changements en faisant évoluer les comportements.** Pour cela nous avons identifié différents leviers.

- Ce sont d'abord les démarches de communication, de sensibilisation, de formation **auprès de tous publics et tous âges, dès le plus jeune âge**. Elles doivent viser la présentation de visions globales, prospectives et de long terme. Elles doivent promouvoir les mobilités alternatives et du futur pour en faciliter l'adoption par les Franciliens. Elles doivent être répétées pour garantir une meilleure adoption des bonnes pratiques et s'appuyer sur tous les canaux de communication.
- Il faut concevoir des **dispositifs adaptés aux différents publics**. En s'appuyant par exemple sur l'école pour sensibiliser les plus jeunes aux modes respectueux de déplacements afin qu'ils gardent de bonnes habitudes à l'âge adulte, mettre en place des accompagnements personnalisés pour les seniors et les retraités prenant en compte leurs besoins, tenir compte des besoins particuliers des artisans, des petites entreprises...
- Nous aimerions voir se généraliser des **maisons des mobilités** complémentaires aux actions sur des médias en ligne offrant différents services d'information et d'accompagnement.
- Les **collectivités publiques** doivent elles aussi être sensibilisées afin qu'elles déploient au mieux le développement de mobilités alternatives.

Nous nous sommes interrogés sur **ce que représentent le coût de l'automobile et les ressources qu'elle génère** : les infrastructures sont financées sur fonds public, la voiture par les individus, les impacts en termes de pollution sont un coût collectif, l'industrie automobile est une source de ressources et de bénéfices privés et de dépenses publiques pour certaines aides ciblées...

Nous souhaitons que le coût de la voiture soit pensé de façon globale et que les taxes prélevées sur l'usage de la voiture (stationnement, amendes, taxe sur les carburants...) soient utilisées

pour développer les modalités alternatives de déplacement et pour réparer les impacts négatifs de la voiture dans l'espace public.

Enfin, il est primordial pour nous que l'avis des habitants et des usagers soit systématiquement sollicité et pris en compte pour les décisions concernant la mobilité et que tous les acteurs publics aient un discours cohérent, et surtout que ce discours soit bien suivi d'effets en ce qui concerne les aménagements de mobilité.

## NOTRE REPONSE A LA QUESTION

**Parce que nous sommes convaincus qu'il est urgent et d'intérêt général d'agir contre les nuisances causées par l'usage de la voiture, nous estimons qu'il faut réduire fortement à horizon 2024-2030 l'usage individuel de la voiture en Ile-de-France et considérons qu'il s'agit d'une étape nécessaire qui doit intervenir en complément d'un développement ambitieux des modes alternatifs de déplacement.**

Pour augmenter le taux d'occupation des véhicules nous considérons qu'il faut **développer un système combinant les différentes manières de remplir la voiture** : covoiturage, taxi collectif, autopartage, autostop, voitures autonomes à plusieurs passagers, optimisation des flottes professionnelles ... **et ne pas traiter ces sujets de façon non coordonnée.**

Nous ne visons pas forcément 100% de la population, mais estimons **qu'il faut agir sur les flux les plus importants et sur les publics les plus aptes à changer leur comportement**, en prenant le parti de ne pas s'arrêter aux cas particuliers.

Toutefois nous considérons qu'il faut **prendre en compte les personnes en situation de handicap**, qui doivent, dans un grand nombre de cas, pouvoir bénéficier de systèmes de déplacement adaptés, notamment lorsque la mise en accessibilité des transports en commun n'est pas possible.

Nous sommes convaincus que, pour construire ce dispositif, **il est nécessaire d'impliquer tous les acteurs de la mobilité** : opérateurs de transports, gestionnaires de parkings, entreprises, collectivités locales...et usagers.

Nous considérons que les solutions doivent être adaptées aux différents territoires de la métropole. Nous pouvons **être coercitifs dans les zones disposant d'un bon maillage de TC (comme dans le cœur dense) et plutôt incitatifs dans les zones moins denses.**

- Dans le cœur dense de la métropole, nous considérons qu'il faut **dissuader fortement**, en pratiquant une réelle concertation avec tous les intéressés, **les voitures à un seul occupant** (sauf s'il a été covoitureur sur une partie de son trajet), à l'aide de mesures telles que les péages, taxes, coût accru du parking... et en adaptant la voirie pour limiter

la place de la voiture sans pour autant bloquer la circulation. Il conviendrait cependant d'adapter ce dispositif coercitif pour les personnes en situation de handicap.

- Dans la zone moins dense, nous estimons qu'il est nécessaire de **développer les mesures incitatives** au partage de la voiture, de renforcer l'intermodalité, tout en permettant l'usage individuel de la voiture.

**Pour développer ce système de « remplissage » des véhicules nous avons identifié les solutions suivantes :**

- Le développement des **outils numériques** (appli...) rassemblant toutes les offres déjà existantes ou à venir, sans oublier le conseil en mobilité pour accompagner les différents publics.
- La mise en place d'un **pass unique** et financièrement abordable, aussi bien disponible en abonnement qu'en trajets ponctuels et pour tous les modes de déplacement à l'échelle de l'IDF.
- Le développement des **places d'autopartage** dans les résidences anciennes ou les nouvelles constructions ainsi que les **P+R résidentiels** (parkings relais) qui dissuadent l'usage de la voiture pour des courtes distances.
- Le développement des **parkings/points de rassemblement**. Plutôt que de construire de nouveaux grands parkings aux portes de la métropole, nous estimons préférable **de valoriser les parkings existants (limités à la journée) et/ou en créer de nouveaux de taille moyenne pour constituer de nombreux points de rencontre proposant toutes les solutions d'usage partagé de la voiture** (covoiturage, autopartage, taxi collectif, autostop, flottes professionnelles...), ces points de rencontre devant absolument être connectés aux TC et à tous les autres modes actifs...
- S'agissant de l'idée de créer **des voies réservées aux covoitureurs** sur les grands axes routiers, nous ne sommes pas parvenus à avoir un point de vue unanime. Notre groupe est partagé entre deux positions : créer des voies réservées sur les grands axes pour les TC et covoitureurs pour inciter au remplissage des véhicules, ou réserver uniquement ces voies aux TC plus efficaces en termes environnementaux. Le groupe s'est accordé sur le fait qu'il serait intéressant de réaliser des expérimentations de ces deux options dans des zones ciblées.
- Nous estimons également qu'il serait souhaitable de **demander aux entreprises, intervenant dans le champ de la mobilité** (opérateurs de transports, industrie automobile...), **d'être exemplaires dans le développement de ces solutions pour leurs salariés** (ex. : incitations financières pour les covoitureurs). Cette dernière remarque peut s'étendre à toutes les entreprises disposant de flottes pour leurs salariés.

Pour être spontanément acceptées par le plus grand nombre, les mesures à mettre en place devront être d'abord bien comprises par une importante campagne d'information pédagogique ciblée.

Nous considérons enfin, que dans l'avenir, la mise en service de véhicules autonomes à plusieurs passagers constituera un progrès technologique qui incitera à réduire la possession ou l'usage de véhicules individuels.

## Conclusion :

Nous souhaitons conclure notre avis en exprimant notre souhait que les démarches participatives de cette nature soient développées. Nous avons trouvé cette démarche intéressante car nous sommes intégrés au débat public duquel nous nous sentons souvent exclus.

L'avis que nous avons formulé est le produit de l'intelligence collective. Il s'est nourri de l'apport des formateurs et des experts qui nous a permis de monter en compétences.

Nous avons eu un débat constructif, grâce à l'accompagnement indispensable de professionnels de la concertation, et **nous avons réussi malgré notre diversité et nos différences à construire un avis collectif dont nous espérons fortement qu'il viendra nourrir les décisions des élus.**

Nous recommandons de poursuivre ce type de démarche participative, tant à l'échelle locale, régionale que nationale, pour tous les sujets d'intérêt collectif.

Les participants,

Jean-François DELAPORTE, Antoine HAUVILLE, Georges SALOMON, Guy-Michel BOULARD, Frédéric LAMPRECHT, Najat HASHAS, Jean-François LEAU, Christine COUTRIS, Guy AUMETTRE, Dominique GAMBIER, Gérald DIGARD, Lise-Marie VIGUE, Laurence DELAUTRE, Rosalie THEODORE, Sara CARADEC, Fanny BON, Malek MONASTIRI, Grégory MARS, Sophie BOSQUILLON, Gérard NOEL.