

Plan Banlieues « Respect et égalité des chances »

Contribution commune Ville et Banlieue - GART Pour l'amélioration de la desserte des quartiers sensibles et des banlieues

Enjeux

Les banlieues et les quartiers sensibles sont très souvent confrontés à de lourds problèmes d'isolement, parfois même d'enclavement sur les plans spatial, économique et social. Leurs habitants doivent faire face, dans le domaine de la mobilité, à un manque flagrant de services de transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture particulière.

Les différents documents de planification territoriale dans lesquels sont engagés l'Etat et les collectivités ne reflètent pas encore assez la nécessité d'améliorer la desserte des banlieues et des quartiers sensibles. L'inscription des enjeux liés à la mobilité dans ces documents est pourtant indispensable si l'on souhaite changer durablement le rôle et l'image des banlieues dans le système urbain.

De même, les intercommunalités et les autorités organisatrices de transports doivent se mobiliser pour que leurs politiques de développement et de transports prennent mieux en compte la géographie prioritaire de la politique de la ville. En effet, cette dénomination n'a pas toujours été suivie d'effets.

Il est donc urgent que l'Etat, les régions et les intercommunalités se concertent pour diversifier l'offre de transports dans les communes de banlieues les plus mal dotées, pour faciliter de nouvelles dynamiques économiques, urbaines et sociales au sein des agglomérations et inverser la tendance au mal développement et à la disqualification urbaine

Jusqu'à présent, les besoins des habitants en matière de transports dans les quartiers sensibles ont essentiellement été traités par le biais tarifaire, ce qui a conduit à la mise en place d'une tarification unique à l'échelle de l'agglomération, hormis en Ile-de-France.

Pourtant, si ces efforts sont importants, ils doivent s'accompagner de la mise en place de nouveaux services de transports pour assurer la desserte des quartiers où les difficultés de déplacements sont centrales : accès aux lieux d'emplois, d'habitats, aux équipements publics (hôpitaux)... à des horaires inhabituels (tôt le matin et tard le soir) et jusqu'en bout de lignes.

C'est donc une nouvelle politique des déplacements, plus souple, plus proche des besoins des habitants des quartiers qu'il reste à inventer si l'on veut réellement, comme le dit le titre 1 du Plan Banlieues, « Désenclaver et mettre fin à l'isolement des quartiers »

Les enjeux sont de taille :

- **Sur le plan social** : l'amélioration de la desserte des quartiers sensibles est indispensable pour lutter contre la ségrégation sociale et spatiale
- **Sur le plan économique** : un réseau de transport efficace est nécessaire pour asseoir une mobilité performante propre à contribuer à une plus grande attractivité économique des territoires
- **Sur le plan environnemental** : du fait des émissions de GES liées aux transports, nous devons développer des modes de déplacements alternatifs respectueux de l'environnement et de la santé.

18 Propositions

Agir pour le désenclavement et la fin de l'isolement des quartiers sensibles

1. Implanter, grâce au concours conjoint de l'Etat, des régions et des intercommunalités, des services transport dans les villes de banlieues les plus mal dotées, pour favoriser de nouvelles dynamiques économiques, urbaines et sociales au sein des agglomérations et inverser ainsi la tendance au mal développement et à la disqualification urbaine.
2. Mettre en œuvre des politiques locales de déplacement en faveur des banlieues : via les PDU, PDE et PDA, rechercher les tracés structurants, améliorer la qualité de service (cadences, confort, sécurité).
3. Mobiliser l'Etat et les collectivités sur le rattrapage du retard frappant les déplacements de banlieue à banlieue (liaisons habitat -emploi notamment)

Intégrer le volet transport à sa juste place dans les politiques de rénovation urbaine

4. Rendre obligatoire le volet « désenclavement-transports » dans les Programmes de Rénovation Urbaine (PRU), avec un chapitre « modes durables de transports » et un volet financement. Ne pas laisser construire de nouveaux logements sans prise en compte des déplacements pour la desserte interne comme pour la liaison du quartier à l'agglomération.
5. Profiter des PRU pour faire des villes de banlieues des villes-phares de l'habitat et du développement durables avec la mise en place des services permettant la mobilité durable des habitants

Mettre en œuvre des services adaptés aux besoins spécifiques des populations des quartiers sensibles

6. Développer les alternatives à l'usage de la voiture particulière en solo : location de vélos, transport à la demande, auto-partage, taxis collectifs... et l'intermodalité des transports.

Favoriser par les services de transports l'accès à l'emploi des habitants

7. Mobiliser l'Etat et les collectivités sur le rattrapage du retard frappant les déplacements de banlieue à banlieue via des lignes tangentielles reliant les quartiers en difficulté aux pôles d'emploi.
8. Rapprocher les quartiers en difficulté et les pôles de richesse économique par des programmes ciblés de formation professionnelle et des dessertes efficaces.
9. Favoriser l'emploi des habitants des quartiers sensibles dans les services de transports spécifiques (transport à la demande...) comme dans les projets de rénovation urbaine.

Assurer la sécurité dans les transports collectifs

10. Développer la police des transports
11. Améliorer la qualité du mobilier urbain (éclairage public, abris...) et prévoir des équipements pour alerter les services de sécurité dans les points d'arrêt isolés.
12. Autoriser la nuit, la dépose des passagers au plus près de leur destination, si nécessaire en dehors des arrêts commerciaux.

Doter les Autorités Organisatrices de Proximité des compétences et des moyens nécessaires

13. En Ile-de-France, accélérer et élargir les délégations de compétence du STIF aux autorités organisatrices de proximité afin que puissent être apportées des réponses circonstanciées aux besoins de déplacement des habitants des quartiers ;
14. Assurer un financement pérenne et adapté pour les services qui seront développés par ces autorités organisatrices de proximité ;
15. Améliorer la concertation entre le STIF et ces autorités pour tous les services qui, ne pouvant pas être délégués, ont néanmoins un impact sur les territoires concernés ;
16. Accompagner ces mesures d'une réflexion globale sur les évolutions de l'intercommunalité francilienne destinées à favoriser la création de structures assises sur les bassins de vie.

Mieux connaître la mobilité et les transports dans les banlieues

17. Insérer un volet sur la mobilité dans les travaux de l'Observatoire National des Zones Urbaines Sensibles (ZUS) en créant des indicateurs adaptés aux problématiques transports et banlieues

Optimiser les financements des services de transports

18. Seul un financement pérenne pourra remédier à l'enclavement des quartiers périphériques et à l'exclusion de leurs habitants. Les dotations financières (dont 4 milliards d'euros de l'Etat annoncés à l'issue des tables rondes du Grenelle de l'Environnement) doivent prendre en compte les coûts d'exploitation des services et concerner l'ensemble du territoire national (Ile-de-France incluse).