



Fédération Française des Motards
en Colère

8, rue Jean-Jacques Rousseau
93100 MONTREUIL

Paris, le 11 décembre 2015

Monsieur

J'ai pris connaissance avec la plus grande attention des problématiques actuelles de la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) Paris et Petite Couronne, de vos préoccupations légitimes et de vos demandes dans le cadre de la campagne.

Je souhaiterais tout d'abord vous rassurer : mon projet, c'est un droit réel à la mobilité pour tous les Franciliens en Ile-de-France. Car tout commence par les transports : l'accès à l'emploi, à la formation, à la santé, à la culture... Tous les Franciliens doivent par conséquent avoir une égalité d'accès devant les solutions de mobilité. Cela ne veut pas dire que l'offre de transports doit être la même partout. En revanche, il ne doit plus y avoir de Franciliens assignés à résidence, pour lesquels l'usage de la voiture individuelle est la seule solution de mobilité. Chacun doit pouvoir avoir tout près de chez lui accès à différentes solutions de mobilité, offrant une vraie qualité de service.

Ainsi, si je m'engage à améliorer, à moderniser et à développer l'offre de services de transports collectifs, j'agirai aussi très fortement sur la remise à niveau du réseau routier francilien, mais pour une autre idée de la route. Nous ne devons plus opposer la voiture aux transports collectifs, mais travailler à la complémentarité des modes de transports et favoriser leur pertinence selon les zones géographiques et les heures de la journée.

Il s'agit aussi d'avoir des infrastructures routières remises à niveau, et ensuite d'engager leur transformation pour les moderniser : plus de services, plus d'informations aux voyageurs grâce aux nouvelles technologies, un partage de l'usage des voies et une meilleure gestion et insertion dans l'environnement. Les autoroutes, qui font partie en Ile-de-France pour l'essentiel du réseau national non concédé et qui sont de la responsabilité de l'Etat, sont sales et mal entretenues.

Comment acceptez aujourd'hui l'état de nos routes et de leurs délaissés en Ile-de-France ? Elu de la Seine-Saint-Denis, je me suis régulièrement battu pour le nettoyage et l'entretien de l'A1 et de l'A3 qui traversent mon département. Ce manque d'entretien pose aussi des questions de sécurité, notamment s'agissant de l'évacuation des eaux pluviales. C'est dangereux pour les voitures et les deux-roues motorisés. Je m'engage à ce que les abords des routes nationales et les autoroutes soient nettoyées et entretenues. Je proposerai ainsi une gouvernance nouvelle qui porte sur le réseau de l'Etat, les parkings de rabattement et l'information aux voyageurs sur la base d'une démarche de contractualisation avec des objectifs de qualité de service, particulièrement sur l'entretien.



Le coût annuel supporté par l'Etat de l'ordre de 40 M€ (non compris les agents d'exploitation de la DIRIF) serait abondé de 20 M€ de la Région qui serait alors co-décisionnaire avec l'Etat. En contractualisant ainsi avec l'Etat, la Région pourra exiger qu'enfin les autoroutes urbaines soient mieux entretenues et régulièrement nettoyées. Il est temps de mettre les moyens nécessaires et de développer les nouvelles technologies pour des voies rapides urbaines mieux utilisées, plus optimisées et modernes et permettre ainsi une information voyageurs en temps réels.

Je reviens sur votre préoccupation la plus urgente, concernant les futures restrictions de circulation pour les deux-roues motorisés dans Paris. Au vu de ce qui a été présenté cette année lors des conférences métropolitaines sur la lutte contre la pollution de l'air organisées par la Ville de Paris, les deux-roues motorisés immatriculés avant 2000 pourraient être concernés dès le 1^{er} juillet 2016.

La pollution de l'air est un sujet de santé publique majeur, qui a des coûts économiques et sociaux très importants. Les effets de la dégradation de l'environnement révèlent malheureusement des inégalités géographiques et sociales. C'est pourquoi j'assume mon ambition politique, celle de faire de l'Ile-de-France une région éco-responsable. Mais personne ne doit être laissé au bord de la route. Nous ne pouvons pas prendre le risque de voir la mobilité d'une partie des Franciliens amoindrie, ni des entreprises franciliennes pénalisées, alors que certaines communes, comme Paris, ont déjà avancé sur les zones de circulation restreintes. Car ce sont souvent les plus humbles qui ont les véhicules motorisés les plus vieux et les plus polluants et qui n'ont pas les moyens de les remplacer.

C'est pourquoi je me suis engagé sur une prime à la casse régionale pour tout abandon de véhicule polluant pour l'achat de véhicule moins polluant, y compris d'occasion.

S'agissant de la problématique spécifique des deux-roues motorisés, il convient d'adopter une position soutenable pour toutes les parties. Dans le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE) adopté fin 2012, il est en effet écrit que, quelles que soient les conditions d'usage, les véhicules particuliers sont plus émetteurs que les deux-roues. En revanche, les émissions de composés organiques volatils des deux-roues motorisés sont plus importantes que celles des voitures particulières.

La maire de Paris vous a reçus et a mieux pris en compte vos problématiques. Il faut poursuivre le dialogue. Si je suis élu Président de la Région, je m'engage à ce que la Région soit un acteur présent et actif de la conférence métropolitaine sur la lutte contre la pollution de l'air, alors qu'elle ne l'a pas été en 2015, et à discuter avec la Maire de Paris des conséquences des restrictions de circulation adoptées par Paris sur la mobilité de tous les Franciliens, y compris des deux-roues motorisés.

Il s'agit pleinement d'une problématique régionale, à la fois parce que l'échelle régionale s'avère être le bon niveau pour l'appréhension des phénomènes de pollution et que les décisions prises à Paris ont des effets sur les territoires limitrophes.

C'est pourquoi j'ai proposé dans le cadre de mon programme une nouvelle gouvernance du STIF. La loi MAPTAM de janvier 2014 donne au STIF la mission d'Autorité Organisatrice de la Mobilité à l'échelle régionale. Si l'on souhaite que le STIF devienne une véritable autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France, il faut pouvoir dépasser le handicap premier que représente l'extrême morcellement des compétences et de la gouvernance en Ile-de-France. Comme être une autorité organisatrice de la mobilité si l'on n'a pas la compétence sur toutes les mobilités ?

Je m'engage donc pour une évolution de la Gouvernance du STIF, autorité de tous les déplacements pour tous les usagers. Pour vous donner quelques exemples, il nous faut réfléchir à étendre la compétence aux taxis, à la voirie départementale... Seule cette évolution dans la Gouvernance nous permettra d'avoir un système coordonné, intégré, fluidifié, simple et efficace.





Dans le cadre de la réforme de la gouvernance du STIF que je lancerai, je changerai les choses afin que les associations d'usagers des transports puissent avoir une voix délibérative au conseil d'administration du STIF. Le voyageur est en effet l'acteur clé et la toute première priorité de la politique des transports : il est donc fondamental qu'il soit au cœur de l'organe de décision de cette politique.

Quel que soit le résultat dimanche soir, je me tiens à votre disposition pour vous voir et pour approfondir ces problématiques avec vous dès début 2016.

Je vous prie de croire, Monsieur le Délégué général, à l'assurance de ma considération distinguée.

Claude BARTOLONE