



L'OTRE ÎDF rassemble les PME et entreprises patrimoniales du transport routier, principalement transport de marchandises mais aussi transport de personnes (Voyageurs et VTC), déménagement, ambulanciers ou transporteurs de fonds relevant tous de la convention collective des transports.

Les 4 dossiers prioritaires de l'OTRE au plan Régional sont :

- la concurrence déloyale – dumping social des pays de l'Est, travail au noir et l'uberisation dévoyée ;
- la transition énergétique qui est le cheval de bataille de la mairie de Paris et de la Région ;
- l'écotaxe ou son clone, vignette ou péage urbain qui reviennent régulièrement sur le devant de la scène ;
- la circulation et le stationnement – les voies sur berge, le parking des autocars, les aires de livraisons, etc.

L'OTRE Île-de-France est organisée autour de ses près de 300 adhérents, représentés par un Conseil d'administration de 15 membres et un Bureau de 4 membres comprenant un président, deux vice-présidents et un trésorier. Plusieurs groupes et conseils de métiers thématiques ont été constituées en parallèle pour travailler seuls ou avec des partenaires (Région, Ville de Paris, institutionnels ou autres...) à la fois sur les dossiers d'actualité et des sujets prospectifs. Elles sont composées d'adhérents et pilotées par un président ou par un permanent.

Cahier d'acteur pour la consultation internationale Routes du futur du Grand Paris

Interrogée sur les routes du Futur du Grand Paris, notamment par un groupe d'électeurs citoyens tirés au sort le 17 novembre 2018 et après avoir consulté l'ensemble de ses membres, notamment dans une déclinaison du grand débat national qui s'est tenue le 12 mars 2019, l'OTRE Île-de-France est en capacité d'apporter sa contribution aux 4 questions qui lui sont posées.

À l'horizon 2030-2050, quelles devraient être les mobilités de demain sur les autoroutes, le boulevard périphérique et les principales voies de circulation du Grand Paris ?

À l'horizon 2030-2050, nous serons tous morts, ou du moins à la retraite, donc la question ne nous concernera plus, mais peut être pas nos enfants, il faut donc s'en préoccuper dès maintenant et maintenant, c'est peut-être même déjà trop tard.
Au-delà de la boutade ou de la provocation, les mobilités de demain à cet horizon (mais qui est déjà demain) seront propres, partagées et autonomes.

Il convient donc de s'y préparer dès à présent, et par une écologie et une gestion de la voirie incitative et non punitive. La fermeture autoritaires des voies sur berge à Paris étant le contre-exemple de ce qu'il faut faire. Alors qu'il convient d'inciter à la transition et non compter sur l'exaspération des automobilistes (et des professionnels de la route) en comptant sur une « évaporation » des véhicules et des flux par la congestion en l'absence de modes de transports alternatifs efficaces et économiquement rentables. Les marchandises ne votent pas, mais quand on les oublie, elles se vengent.

La solution est sans doute progressivement d'inciter les utilisateurs auto-solistes d'utiliser moins leur véhicule et passer progressivement de 1,1 utilisateur par voiture à 1,6 ou 1,8, seuil de la fluidité, par des incitations financières et techniques au co-voiturage, et en réservant progressivement une puis plusieurs voies dédiées aux véhicules professionnels, propres, et ayant un rôle économique indispensable, comme cela se fait et parfois depuis des années par exemple aux USA, et pas uniquement à « ceux qui peuvent payer » (comme l'A14 ou le tunnel Ouest de l'A86).

À moyen/long termes, comment mieux intégrer ces routes dans le territoire urbain ?

Ces routes doivent à moyen long termes être mieux intégrées dans le territoire urbain, générer moins de cassures, être enterrées, silencieuses, et permettre la recharge photovoltaïque (ce qui n'est pas compatible avec l'enfouissement).

Comment réduire les nuisances sonores et la pollution générées par le trafic sur ces axes ?

Voir au point 1, encourager l'obligation de mise aux normes PIEK pour le bruit, et travailler sur les enrobés drainant silencieux pour lutter contre le bruit des bandes de roulement (parfois supérieur à celui des moteurs qui ont fait de gros efforts).

La solution est sans doute progressivement d'inciter les utilisateurs autosolistes d'utiliser moins leur véhicule et passer progressivement de 1,1 utilisateur par voiture à 1,6 ou 1,8, seuil de la fluidité, par des incitations financières et techniques au co-voiturage, et en réservant progressivement une puis plusieurs voies dédiées aux véhicules professionnels, propres, et ayant un rôle économique indispensable, avec modulation réactive des voies ouvertes par surveillance vidéo, vidéo verbalisation par lecture optique des plaques et contrôle par caméras thermiques du nombre de passager et favoriser la fluidité du trafic.

C'est la congestion qui génère de la pollution, pas le trafic.

Nécessité sans doute de travailler plus en amont sur le détournement des flux de transit, par la signalétique, mais également par la taxation de ces flux qui génèrent nuisances et aucune recette, et qui ne contribuent pas au financement de nos infrastructures de transport.

La piste d'une vignette est à cet égard intéressante (voir point 4).

À moyen/long termes, comment mieux intégrer ces routes dans le territoire urbain ?

Tous ceux qui utilisent le réseau routier doivent être mis à contribution, et pas uniquement les poids lourds, car plus l'assiette est large, plus le rendement est performant.

A cet égard, le financement ne peut être mis sur la seule contribution des transporteurs qui n'ont pas la trésorerie ni la ressource financière pour supporter toute nouvelle taxation, ni même sur les seules entreprises franciliennes qui sont déjà beaucoup (voire) trop mises à contribution par le Versement Transport, mais ce financement doit être réalisé en mettant à contribution tous ceux qui utilisent nos infrastructures sans contribuer ni à leur financement ni à celui de modes alternatifs, et cela dans un cadre euro-compatible. Ce financement doit être fiscalement neutre pour les entreprises franciliennes pour être psychologiquement acceptable, et ne pas être une source de recette nouvelle pour alimenter un autre budget.

La majoration de la TICPE que n'acquittent pas les sociétés étrangères qui ne font pas leur plein en France n'est en ce sens pas une bonne idée.

Le principe « pollueur-payeur » ou utilisateur-payeur » n'est pas non plus une bonne idée, dans la mesure où il touche le maillon faible du dernier élément de la chaîne de décision de transport et n'a aucun impact sur le « donneur d'ordre », voire l'incite à des voies de contournement à effet inverse à celui recherché (maximisation d'utilisation de Véhicules Utilitaires Légers d'Europe de l'Est low cost non taxés à la place de Poids Lourds « taxés », soit plus de véhicules, plus de consommation et plus de CO2 pour un même volume transporté.

Taxer en fonction des classes Euro n'est pas non plus forcément une bonne idée pour préserver le, le transport de proximité, les opérateurs d'Europe de l'Est ayant désormais la possibilité d'opérer avec des flottes récentes, propres, parfois financées sur fonds européens, pour réaliser en France en situation de détachement des transport qui pourraient être opérés par des opérateurs locaux, à véhicules parfois plus anciens, mais dont le bilan carbone doit être regardé « du puit à la roue », et pas uniquement en termes d'obsolescence programmée, les obligeant à changer de véhicules, alors que leur véhicule envoyé en Afrique polluera tout autant la planète, mais pas chez nous...

À cet égard, il convient de réfléchir à obtenir un financement de la part du « donneur d'ordre », industriel, de celui qui commande et qui décide du transport, et taxer la marchandise peut être une idée, mais risque d'aboutir en usine à gaz difficile à mettre en œuvre.

En revanche, taxer les Gafa, la livraison juste à temps, à J zéro ou 2 fois par jour ou à J+1 quand elle pourrait l'être aussi bien à J+2, alors que la vitesse est l'ennemi de l'optimisation des flux est à envisager sérieusement.

L'affichage obligatoire du coût du transport et la lutte contre les « frais de port offert » et le transport gratuit doit être privilégiée, notamment par une taxation obligatoire à la source lors de toute commande par Internet.

La réaffectation des amendes pour circulation illicite dans les voies dédiées pourrait également être réaffectée au financement des infrastructures.

Enfin, la piste d'une vignette, dématérialisée, achetée en ligne ou à chaque point d'entrée du territoire avec contrôle automatisé et réutilisation des portiques écotaxe à cette fin, avec une modulation à la journée en fonction des classes euro pour tout utilisateur qui ne contribue pas déjà au financement des infrastructures par ses impôts, TICPE, Versement Transport et taxe à l'essieu doit être sérieusement envisagée, si elle a pour objet de faire payer ceux qui ne paient pas, et non de faire payer un peu plus ceux qui paient déjà beaucoup !

Retrouvez l'ensemble des cahiers d'acteurs sur
www.routesdufutur-grandparis.fr

Coordonnées du contributeur



OTRE Île de France- Organisation des Transporteurs Routiers Européens
Siège : 75 Avenue de Saint Mandé 75012 PARIS
Téléphone : 01 53 62 83 40 - Télécopie : 01 53 62 06 56 - Site : www.otre.org
NAF 9411Z - SIRET 440 749 000 000 38