

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Janvier 2011



En tant qu'organisation syndicale, la CGT RATP s'est depuis toujours préoccupée d'articuler l'intérêt des personnels et celui des usagers qui sont aussi des salariés dans leur grande majorité. Elle a de longue date formulé et défendu des propositions de développement et d'amélioration des réseaux de transport, en lien avec les structures départementales et régionales de la CGT. Notre contribution au débat public ouvert sur les projets du Grand Paris et d'Arc Express participe de cette démarche.

Concrétiser le droit à la mobilité pour tous, garantir l'égalité d'accès des citoyens aux transports, assurer la continuité de l'offre de service et l'adaptabilité des réseaux aux besoins nouveaux : ces principes qui sont au cœur de la notion de Service Public doivent à notre sens guider les choix à opérer.

**UNION SYNDICALE
CGT - RATP**

85, rue Charlot - 75003 Paris
www.cgt-ratp.fr

LA CGT/RATP

Priorité aux besoins des populations

Les conditions de transport des Franciliens sont aujourd'hui difficiles. Stress, fatigue, perte de temps sont le lot quotidien de millions d'habitants. Il y a urgence à y remédier.

La situation actuelle est notamment marquée par l'insuffisance des moyens de déplacement de banlieue à banlieue et l'engorgement des liaisons radiales qui en résulte. C'est la conséquence du choix du « tout-voiture » qui a longtemps prévalu au détriment de l'investissement dans de nouvelles infrastructures de transport collectif.

Le lancement d'une troisième grande phase de développement, 100 ans après la création du métro et 40 ans après celle du RER, est indispensable. Elle doit articuler de nouvelles artères ferrées avec un réseau de bus et de tramways renforcé de manière à irriguer l'ensemble du territoire dans l'optique d'une région solidaire. Cette

ambition suppose de dégager des nouvelles sources de financement compatibles avec les exigences de justice sociale et d'attractivité renforcée des modes de déplacement collectifs.

Dans le cadre d'une convergence des projets, la priorité doit être donnée à la réponse aux besoins immédiats des populations. Cela implique notamment la réalisation d'une rocade de métro en première couronne interconnectée avec le réseau actuel et avec ses extensions déjà engagées ou prévues.

Les entreprises publiques RATP et SNCF ont un rôle central à jouer dans la réalisation et l'exploitation future de ce nouveau réseau. C'est la condition pour que cette opération soit réalisée avec succès et dans les meilleurs délais, et pour permettre sa pleine maîtrise par les citoyens et leurs élus.

Pour un nouvel essor des transports collectifs en Île-de-France

En 25 ans, la part des transports collectifs dans les déplacements motorisés en Île-de-France est passée de 34 % à 29 %, conduisant notre région au bord de l'asphyxie. Une inversion de tendance est indispensable : donner un nouvel essor aux transports collectifs est le seul moyen d'apporter une réponse soutenable et égalitaire au développement régional et aux besoins de mobilité qui l'accompagnent.

Le réseau actuel, notamment dans sa partie ferroviaire, est en effet en voie de saturation. C'est déjà le cas des lignes A et B du RER et de la ligne 13 du métro. La cause majeure de cet engorgement est le sous-équipement dont souffre la banlieue. Alors que le trafic voyageurs augmente depuis quinze ans, beaucoup de déplacements banlieue-banlieue sont aujourd'hui réalisés *via* Paris en empruntant les liaisons radiales, faute de desserte directe. Ce phénomène sera encore accentué par les prolongements de lignes de métro engagés, pourtant nécessaires car ils répondent à une attente des populations.

La priorité doit aller au traitement des situations les plus critiques en phasant les investissements.

Les urgences sont la construction d'une rocade métro en première couronne pour désaturer la zone centrale et l'autonomisation de la branche ouest de la ligne 13 pour améliorer la fréquence sur ce tronçon. La rocade doit impérativement être mise en correspondance avec les liaisons radiales (RER, Transilien et lignes de métro, y compris la ligne 14 à prolonger au nord et au sud), ce qui suppose des gares plus nombreuses et des interstations plus courtes que celles prévues dans le schéma initial du Grand Paris. Le choix du matériel roulant doit permettre une vitesse commerciale attractive et une fréquence optimisée des passages.

Ce projet doit s'inscrire dans un maillage fin du territoire. Dès que sera arrêté le tracé définitif concernant le mode ferré, une réflexion devra s'engager en concertation avec les collectivités territoriales concernées sur le renforcement du réseau de surface au moyen de lignes de tramway et de lignes de bus à haute qualité de service (BHNS).

Ce n'est pas d'un métro dont Saclay a besoin !

Les prévisions de trafic sur le tronçon Versailles-Saclay-Orly oscillent entre 6000 et 8000 personnes par jour selon les hypothèses du projet Grand Paris. Par comparaison, celles-ci prévoient 26 000 à 27 000 voyageurs par jour sur le tronçon Villejuif-Champigny. Construire un métro pour la desserte de Saclay n'est donc pas justifié ; une liaison en tramway ou en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) suffit amplement. Les économies ainsi réalisées pourraient servir à financer les investissements prioritaires dans la rocade de première couronne et les lignes 13 et 14.



Financement : trouver de nouvelles ressources sans pénaliser les usagers et les ménages

D'ores et déjà, le système de transport francilien est confronté à une insuffisance de ressources comme en témoigne l'arrêt depuis 2008 des développements de l'offre engagés par le STIF. La réalisation puis l'exploitation et la maintenance de nouvelles infrastructures de transport collectif (représentant un accroissement de près de 80 % du réseau actuel) ne peuvent être envisagés sans traiter cette question qui demeure aujourd'hui posée, même après le vote de la loi sur le Grand Paris.

Il convient de doter au plus vite la Société du Grand Paris (SGP) des moyens d'assurer ses missions. Il en va notamment de sa capacité à lancer immédiatement les premières études et à préempter sans tarder les terrains nécessaires à la construction des futures gares afin de limiter les risques de spéculation.

Nous proposons de dégager de nouvelles sources de financement en explorant d'autres pistes que l'augmentation de la fiscalité sur les ménages ou l'accroissement des tarifs payés

par les usagers (qui remettrait en cause le principe d'égalité d'accès de tous aux réseaux). Nous sommes également opposés aux financements sous forme de partenariats public-privé (PPP) comme celui envisagé pour la liaison Charles de Gaulle Express, qui se traduiraient par des coûts supplémentaires pour rémunérer les investisseurs privés et une hausse des tarifs voyageurs tout en faisant supporter le poids des risques sur les budgets publics.

Concernant les investissements, l'État, qui s'est largement désengagé depuis deux décennies du financement des transports en Île-de-France, doit y réinvestir. C'est justifié par la place de l'Île-de-France qui produit aujourd'hui 29 % du PIB du pays, mais ne reçoit que 23 % du revenu disponible. Les bénéficiaires réels des systèmes de transports que sont

les grandes surfaces commerciales, les promoteurs immobiliers, les compagnies d'assurance automobile peuvent également être davantage mis à contribution par des mesures fiscales particulières. Pour étaler la charge des investissements, nous préconisons le recours à un emprunt à taux bonifié à contracter auprès des organismes publics de crédit afin que le financement de l'opération ne soit pas soumis aux exigences de rentabilité des marchés financiers.

Concernant les dépenses de fonctionnement, nous proposons une augmentation significative du versement transport payé par les entreprises et une modification de son assiette qui ne devrait plus reposer sur la seule masse salariale, mais intégrer les revenus financiers des entreprises et être modulée de sorte à favoriser l'emploi.

Un rôle central pour les entreprises publiques

La perspective d'une nouvelle ère de développement des réseaux excite les convoitises du côté des cabinets d'ingénierie et des grands opérateurs privés du transport. Or, il est essentiel que l'ensemble du projet qui sera retenu soit guidé, depuis la conception des lignes jusqu'à leur fonctionnement, par l'intérêt général et non par des intérêts particuliers.

Le recours aux entreprises publiques comme la RATP pour la réalisation des prestations d'étude et d'ingénierie comme plus tard pour l'exploitation et l'entretien des futures lignes répond à plusieurs problématiques :

- c'est le seul choix qui permet que l'opération soit pilotée sur la base de critères de Service Public et non en fonction d'un impératif de rétribution d'actionnaires privés ;
- c'est le meilleur moyen pour que la maîtrise de l'opération soit dans les mains des citoyens et de leurs élus, les entreprises publiques étant les seules à être soumises à des

procédures de contrôle aussi poussées sur les choix techniques et l'utilisation des fonds alloués ;

- c'est une garantie d'efficacité en termes de minimisation des délais de réalisation et de respect des exigences de sécurité et de qualité de service. Le recours à une entreprise intégrée comme la RATP qui combine en son sein les savoir-faire en matière de conception, d'ingénierie, d'exploitation et de maintenance sur le métro automatique, mais aussi sur les autres modes est en effet la condition d'une articulation optimale des différentes fonctions impliquées dans le projet ;
- c'est enfin une nécessité pour éviter le risque de perte de cohérence du système de transports francilien qui résulterait d'une privatisation d'une partie du réseau. L'heure est au contraire au renforcement de l'intermodalité et de la coopération entre RATP et SNCF.



En conclusion

Les points forts défendus par la CGT RATP :

- la convergence des projets et un phasage de l'opération en fonction des urgences ;
- la réalisation en priorité de la rocade métro, du raccordement avec la ligne 14 et du débranchement de la ligne 13 ;
- une desserte fine de tous les territoires en articulant réseau ferré et réseau de surface ;
- de nouvelles sources de financement mettant à contribution les bénéficiaires réels des transports et épargnant les usagers et les ménages ;
- le choix des entreprises publiques pour les travaux d'ingénierie, l'exploitation et la maintenance des nouvelles lignes.

