



CONTRIBUTION AU DEBAT GRAND PARIS EVRY – 21 10 2010

Victime du sous investissement massif de l'Etat, datant de plusieurs décennies, le réseau de transport francilien est aujourd'hui largement saturé et dégradé. Cette situation qui affecte la qualité du transport en commun public, résulte de choix politiques incompatibles avec une réponse adaptée aux nécessités d'aménagement du territoire. Aménagement prenant en compte les besoins de transports collectifs publics et les exigences sociales, économiques et environnementales.

Les usagers des lignes RER B, C et D en Essonne, sont quotidiennement victimes de retards de trafics, d'incidents récurrents sur le réseau, du nombre de rames insuffisant. Les agents SNCF et RATP sont victimes dans leur activité de baisses constantes de moyens matériels et financiers, de pénurie de personnel, d'une attaque sans précédent de leur statut et de leurs conditions de travail.

C'est pourquoi nous demandons à l'Etat, au STIF, de dégager d'urgence les moyens nécessaires pour l'amélioration et la modernisation des transports en commun de la ligne B, C, D du RER, répondre aux besoins des essonniens.

Le démantèlement du service public de transport de voyageurs en Ile de France, datant de l'ordonnance de 1959, répond aussi à la volonté de l'Europe libérale, par le règlement sur les Obligations de Service Public (OSP), à la volonté de l'Europe libérale d'ouverture à la concurrence inscrite dans le Traité de Lisbonne.

La question du transport public et de son financement est donc une question cruciale qu'il s'agit d'appréhender en dépassant toute prétention localiste.

Les communistes essonniens et leurs élus portent la volonté de travailler à une nécessaire cohérence globale du maillage allant du local au régional. Il s'agit de concilier la réalisation de nouveaux réseaux en proche et moyenne couronne de Paris avec les améliorations qualitatives et quantitatives indispensables aux réseaux existants en grande Couronne.

Le Grand Paris voulu par N. Sarkozy relève d'une logique politique ségrégative. Avec ce projet reliant par métro automatique 9 pôles d'excellence réputés et définis par le Gouvernement, et lui seul, à fort potentiel de développement urbain et économique, l'Etat centralisateur s'arroge les pleins pouvoirs, pour les déléguer à un EPIC ne disposant d'aucune légitimité démocratique.

En outre, la loi donne à la Société Grand Paris des pouvoirs exorbitants en matière d'urbanisme : privilège d'expropriation, droit d'aménagement, mise en conformité obligatoire des PLU, mise en comptabilité de facto du Schéma Directeur Régional, etc.

Cette logique nous la combattons dans ses dimensions territoriales, démocratiques, sociales, économiques et environnementales.

En cohérence avec le SDRIF nous voulons travailler avec les populations à un meilleur projet pour les franciliens en organisant l'articulation de ce grand huit avec le projet Arc Express dans l'objectif de désenclaver des territoires aujourd'hui peu ou pas desservis par les transports en commun qui combinent le plus souvent cette inégalité territoriale avec des difficultés sociales majeures.

Cette inégalité territoriale, économique et sociale, les communistes essonniens et leurs élus n'acceptent pas davantage qu'elle soit envenimée en grande banlieue. Les un million deux cent mille essonniens ont besoin de transport en commun public de qualité sur l'ensemble du département.

La réponse à ces besoins n'en passe évidemment pas par le tracé du Grand Huit sur le plateau de Saclay.

C'est, là aussi, un projet que nous rejetons en ce qu'il favorise l'étalement urbain alors que son utilité n'est absolument pas avérée. Si N. Sarkozy a affirmé qu'il s'engageait personnellement en faveur de ce projet, emblématique du Grand Paris du gouvernement, c'est que cette Opération d'Intérêt National (OIN) s'inscrit dans une conception libérale du développement scientifique, technologique et industriel. Pilotée par l'Etat et les grands groupes industriels, fondée sur la mise en concurrence des chercheurs et non plus la coopération s'appuyant sur le partage des coûts et des connaissances, une telle concentration d'activité se fera aussi au détriment des autres territoires.

Pour autant, en matière de transport en commun sur le plateau de Saclay déjà fortement délaissé, nous jugeons nécessaire de travailler au développement d'une liaison de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) pouvant relier la gare de Massy. Ce projet, de type tramways ou tram bus, s'inspirerait du projet initié par le STIF concernant la liaison Sénart-Corbeil-Evry. Dans le même esprit nous sommes favorables au prolongement du tramway Villejuif/Juvisy jusqu'à EVRY comme la réalisation du tram train St Quentin / Evry. Cette diversité d'approche permet d'encourager un maillage approprié du territoire essonnien.

Cet exemple tant à démontrer que le conflit avec le gouvernement est fondé sur une vision opposée de l'aménagement de notre département et de sa desserte par transport en commun public. Il porte aussi sur la question du financement des réseaux et leur maîtrise publique. Le gouvernement envisage un financement fondé essentiellement sur trois types de recettes :

- la valorisation foncière liée aux projets d'aménagements autour des gares, c'est-à-dire un financement spéculatif,
- les recettes apportées par les gares conçues comme des prestataires de service, c'est-à-dire le produit d'une privatisation des gares,
- la redevance domaniale payée par le ou les futurs exploitants du réseau pour lesquels il n'est pas dit s'ils seront forcément publics.

A ce jour, l'Etat n'apporterait en propre que 4 milliards d'euros sur un projet estimé entre 21 et 23 milliards.

Les communistes essonniers et leurs élus proposent que le plan de mobilisation pour les transports de la région, soit 18 milliards d'euros, soit consacré pour partie au financement d'Arc-Express et à l'amélioration des réseaux existants. Améliorations portant tant sur la mise en œuvre d'infrastructures nouvelles pour les lignes B, D et C en Essonne que par la mise en œuvre du schéma directeur du matériel roulant proposé par le STIF.

En outre, les Conseillers Régionaux du groupe Front de gauche, PCF, GU et AC, revendiquent que l'Etat reverse à la Région les 1,7 milliards d'euros qu'il doit depuis 10 ans au titre du FARIF, et que soit porté à 2,6 % le Versement Transport payé par les entreprises, soit 800 millions d'euros, ce qui financerait la tarification unique promise par la région Ile de France, soit le Pass Navigo à 56 euros toutes zones.

Les communistes Essonniers et leurs élus :

- **Prendent acte de la volonté de l'Etat de s'impliquer dans la conduite d'un projet ambitieux pour la région-capitale, et notamment d'un projet de transports publics devant répondre aux défis d'une métropole active et solidaire à l'aune des enjeux environnementaux de «l'après-Kyoto»,**
- **Estiment que la voie choisie par l'Etat en la matière s'écarte des objectifs affichés, en venant chapeauter – voire concurrencer - les efforts développés depuis de longues années par les collectivités territoriales pour tenter de répondre de façon cohérente aux besoins de développement des transports publics, en lien avec une maîtrise de l'aménagement, à l'échelle de la région-métropole,**

Fédération de l'Essonne du PCF

69 rue d'Angoulême, Impasse Delcourt, BP 4 - 91101 CORBEIL-ESSONNES

Tél. 01 60 88 48 58 - Fax 01 60 88 32 33 - courriel : fede@essonne.pcf.fr - site : essonne.pcf.fr

- Expriment un avis réservé sur la nature même du projet de Grand Huit, tant d'un point de vue technique que de ses modalités de réalisation (*organisation de la maîtrise d'ouvrage, mode de financement, prérogatives de la SGP exorbitantes du droit commun...*),
- Suggèrent que l'Etat agisse désormais en partenariat éclairé avec les instances en charge des compétences transport-habitat-aménagement au niveau local et régional, et leurs outils (*Établissement Public Foncier Ile-de-France, Syndicat Paris Métropole, etc.*)
- Proposent que la SGP instituée par la loi soit mise au service d'un projet utilement concerté- ce qui suppose que son fonctionnement soit démocratisé et que son financement ne vienne pas concurrencer, mais abonder le « Plan de Mobilisation pour les Transports de la Région, celui-ci devant nécessairement s'élargir et s'étoffer afin de mieux répondre, dans l'esprit de SDRIF, aux besoins des Franciliens présents et futurs,
- Demandent dans ce cadre à l'ensemble des pouvoirs publics de mieux prendre en considération les besoins de maillage en transport en commun de l'Essonne.

Philippe CAMO
Secrétaire départemental de l'Essonne du PCF
Conseiller Régional Ile de France