



OCTOBRE 2010



Alter ekolo est un mouvement politique dont les objectifs sont :

- construire un réseau européen d'Écologistes pour une alternative antilibérale et antiproductiviste,
- travailler à la construction d'une autre Europe, écologiste, altermondialiste et solidaire,
- rompre avec l'écologie d'accompagnement, pour construire une écologie politique de transformation,
- démocratiser l'Europe et ses institutions.

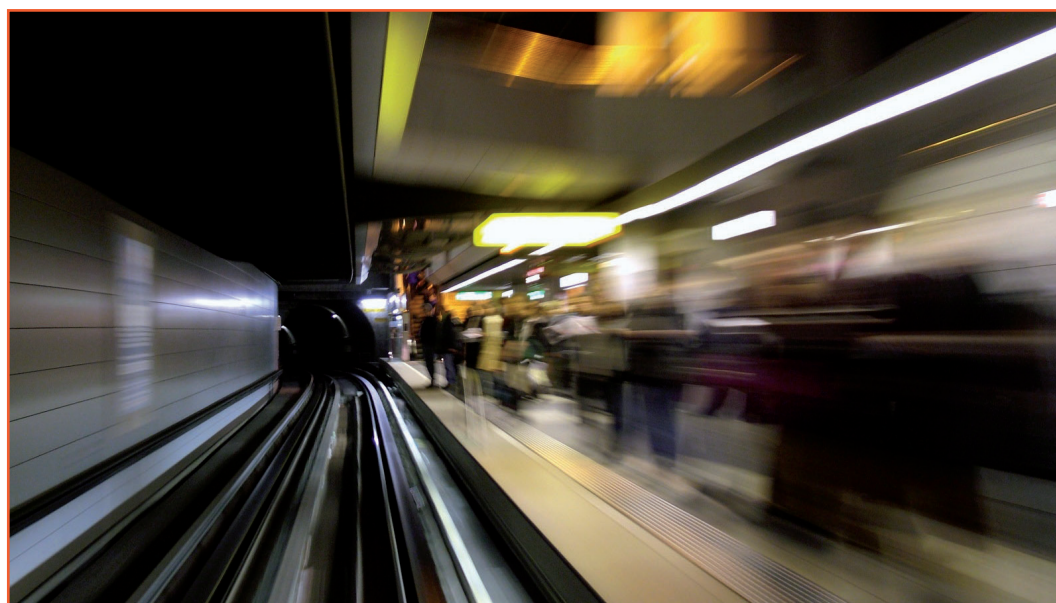
Pour ce débat public :
<http://arcexpress.ekolo.fr>

Alter Ekolo Île-de-France
11 rue de Chartres
92320 Châtillon

Contact (secrétaire) :
Jérôme Desquilbet.

Email : alter@ekolo.eu

Tél : 01.49.85.95.03



ARC EXPRESS : DU GRANDIOSE DANS LONGTEMPS, NON-FINANCÉ ET SANS ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE. NOUS VOULONS DU SIMPLE ET DU CONCRET POUR AMÉLIORER RAPIDEMENT LA VIE QUOTIDIENNE

Ce cahier d'acteur est le fruit du travail de l'association « **Alter Ekolo Île-de-France** » sur le projet présenté par le Syndicat de Transport d'Île-de-France (STIF). Nous estimons que ce projet n'est pas en phase avec les enjeux de notre époque où nous devons éviter les dépenses inutiles en projets grandioses, mais privilégier les projets simples, peu coûteux et rapides à mettre en œuvre. Nous demandons au citoyennes franciliennes de nous aider à faire annuler ce projet.

Nous avançons quatre arguments pour demander cette annulation :

1. une absence d'étude d'impact financière détaillée pour un projet source d'asphyxie des finances publiques et de dépenses complémentaires pour les contribuables et les usagers,
2. un projet qui n'est pas conforme à la réglementation européenne et nationale,
3. Une absence d'évaluation environnementale et un dossier déficient,
4. l'objet du débat public n'est pas le bon (nous aborderons ce point avec notre conclusion).



• LES CAHIERS D'ACTEURS •

1. UN PROJET NON FINANÇÉ ET SOURCE DE FUTURES DIFFICULTÉS FINANCIÈRES POUR L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS

Nous déplorons la pauvreté du dossier sur la question essentielle du financement de cette infrastructure. Une page seulement y est consacrée : aucun coût d'investissement détaillé, pas de coût de fonctionnement, aucune comparaison de ces coûts avec le système actuel.

En 2009, le coût de fonctionnement du système de transport en Île-de-France revenait à 7,9 milliards d'euros, financés à 20% par les collectivités publiques, 38% par le versement transport (payé par les entreprises de plus de 9 salariés), 30% par les voyageurs (recettes tarifaires), 8,5% par les employeurs (remboursement partiel des titres de transport), 3% par des recettes diverses comme la publicité. Malgré ces sommes, les dysfonctionnements du système sont de plus en plus fréquents.

Alors que le réseau du Grand Paris est chiffré entre 140 et 150 millions au km (155 km, 21 à 23 milliards), le projet Arc Express, plus petit, est lui chiffré entre 100 et 110 millions au km pour un nombre de gares quasi identique. Arc Express est donc probablement largement sous-estimé.

Comment financer le projet ? Tabler sur les plus-values immobilières c'est, de fait, programmer d'écarter des alentours des gares les personnes à faibles revenus. Il y a également de grands risques que les effets de la crise économique se poursuivent pendant de nombreuses années diminuant les ressources de l'ensemble des financeurs. Il est en tout cas crucial que le dossier soit très complet et précis quant aux hypothèses économiques et sources de financement, ce qui n'est absolument pas le cas ici.

S'agissant de travaux souterrains à aléas forts, aucune évaluation n'a été faite du risque de dérapage des coûts du tunnel et de la manière de financer ces dérapages qui pourraient représenter des milliards d'euros. Ces milliards d'euros supplémentaires risqueraient d'asphyxier financièrement de nombreuses collectivités qui n'auront plus de marges de manœuvre pour des dépenses plus essentielles notamment dans le secteur social. Le dossier doit comporter une analyse des risques. A la vitesse du chantier de Toulon de la prolongation de la ligne 4 (1m/j) il faudrait 71 ans pour creuser l'arc sud avec un seul tunnelier. Avec 10 tunneliers il faudrait 7 ans. Cela pose question sur le respect du planning et bien sûr sur les coûts induits.

Risque ou pas risque, l'argent public manque et les ressources prévues sur ce projet ne pourront pas être affectées à la construction de logement sociaux ou d'emplois de proximité. Ce plan d'aménagement aura des effets néfastes sur d'autres politiques publiques et donc sur l'environnement des franciliens en augmentant leurs dépenses contraintes.

2. UNE PROCÉDURE ILLÉGALE AU NIVEAU EUROPÉEN ET NATIONAL

Alors que le débat public du Grand Paris comporte une évaluation environnementale, ce projet-ci, Arc Express en est privé. Ce sont deux projets identiques sur le principe mais qui n'ont pas les mêmes modalités de contenu nécessaire au débat public. Nous estimons que le droit national n'applique pas correctement les directives européennes 2001/42/CE et 1985/337/CEE.

a) Non-respect de la Directive 1985/337/CEE

Ce projet ne respecte pas la directive 1985/337/CEE du Parlement européen concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Ce projet est listé et concerné par l'alinéa 7a de l'annexe I, 10 c et 10 h de l'annexe II de cette directive.

À l'issue de ce débat public, une décision de principe sera adoptée pour lancer ou non le projet. Si le projet est lancé, aucun retour en arrière ne sera possible. Les enquêtes publiques qui suivront seront de pure forme : on expliquera alors aux citoyen-ne-s que c'est lors du débat public qu'aura été prise la décision de lancer ce projet. C'est donc bien lors de ce présent débat que l'on doit avoir communication des éléments demandés par la directive 1985/337/CEE comme l'art. 2.2 le précise. Ces éléments devront être complétés au moment de la demande d'autorisation.

L'art. 2 de la directive prévoit la fourniture d'une étude d'évaluation des incidences du projet. Cette étude n'existe pas.

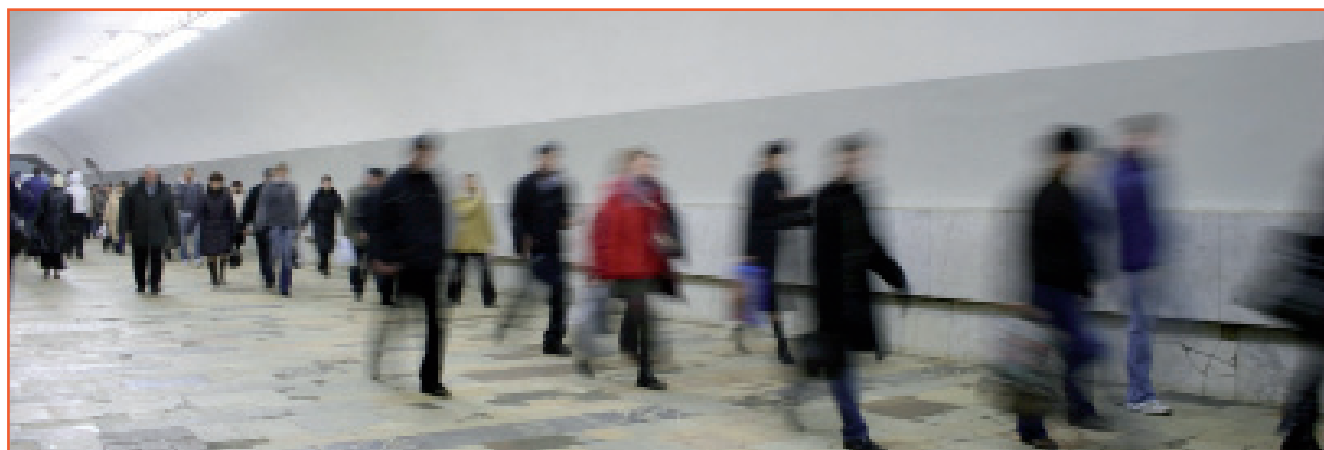
L'art. 5.1 décrit le contenu de l'évaluation des incidences. Tous les éléments figurant à l'annexe IV auraient dû être détaillés. Ils n'existent pas ou de manière très lacunaire.

L'art. 5.3 prévoit une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement.

Il n'y a aucune esquisse de solutions de substitution.

L'art. 6.4 prévoit qu'à un stade précoce de la procédure, le public concerné se voit donner des possibilités effectives de participer au processus décisionnel en matière d'environnement visé à l'art. 2.2, et, à cet effet, il est habilité à adresser des observations et des avis, lorsque toutes les options sont envisageables, à l'autorité ou aux autorités compétentes avant que la décision concernant la demande d'autorisation ne soit prise.

Le dossier étant incomplet et notamment en l'absence d'évaluation environnementale, le public ne peut se prononcer en connaissance de cause.



b) Non-respect de la loi 82—1153 et de son art. 14

Il s'agit d'un grand projet d'infrastructures qui doit être évalué au regard de comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ici, le mode est imposé et la consultation porte comme d'habitude uniquement sur le tracé. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés.

L'art. 4 du décret 84-617 précise ce que devrait contenir le dossier. Or où sont tous les éléments d'évaluation ?

3. UNE ABSENCE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET UN DOSSIER DÉFICIENT

Ce projet ne respecte donc pas la directive 1985/337/CEE du Parlement européen. Pourtant, les impacts environnementaux seront extrêmement importants.

Nous reprochons au dossier les lacunes suivantes :

- On nous annonce une capacité de 20 000 à 40 000 personnes par heure de pointe. Sachant que l'arc sud s'arrête sur le T2 à Issy-les-Moulineaux, comment peut-on imaginer que ce terminus sera capable de gérer le transit de passagers allant à la Défense où l'on annonce la construction de tours de bureaux supplémentaires, si le T2 peut transporter tout au plus 5 à 6000 passagers à l'heure.
- Non prise en compte de l'énergie grise nécessaire pour la construction du projet et des embouteillages source de surconsommation d'énergie pendant les phases chantiers. Il n'y aucune étude d'impact sur le réchauffement climatique alors que des objectifs nationaux de réduction

d'émissions de carbone ont été pris.

- Aucun chiffrage des différents matériaux de construction (sable, ciment, acier, cuivre...) et de l'origine de ces matériaux. Or l'exploitation de carrières ou de mines a un impact environnemental très fort.
- Aucun détail sur le lieu de dépôt des déblais de millions de m3 et leurs conséquences environnementales.
- Aucun détail sur les lieux de chantier, les circulations de véhicules, le nombre et l'implantation de puits de secours, de postes de redressement, les surfaces nécessaires pour la gare de triage, etc.
- Aucun élément sur le devenir des eaux d'exhaure, les désordres hydrauliques en sous-sol et le risque d'engorgement des stations d'épuration avec les boues du chantier comme cela s'est déjà produit dans le passé.
- Aucun détail sur le périmètre qui risque d'être touché par des fissures sur le bâti, voire d'effondrements, compliquant la vie de milliers d'habitants. Un débat doit s'organiser sur les risques liés au creusement des tunnels.
- Aucune étude sur la qualité de l'air dans le métro notamment les particules fines et les métaux.

Ce dossier présente de nombreuses lacunes financières, techniques, environnementales et sociales. Il nous paraît surprenant que la Région décide de consacrer son énergie à ce type de projet « marketing » alors que des dizaines de milliers de franciliens ont besoin de logements à proximité de leur lieu de travail. Nous souhaitons profiter de ce débat public pour demander à la région de lancer un grand plan de construction d'écoquartiers à côté des zones d'activités comprenant les logements sociaux manquant en Ile de France. Ce seraient des investissements plus utiles.



Nous demandons l'annulation du projet Arc Express.

4. PROBLÈME AVEC L'OBJET DU DÉBAT, EN CONCLUSION

Si l'on parvient enfin à avoir une véritable politique d'urbanisme qui rééquilibre la ville en rapprochant les usagers de leur lieu de travail, une politique de transport qui favorise les alternatives aux transports en commun ou à la voiture individuelle comme le développement de l'usage de la bicyclette, un développement du télétravail, une politique sociale qui diminue le temps de travail, on pourrait avoir une stagnation du nombre d'usagers des transports en commun voire une diminution. Cet effet ciseau avec la stagnation des recettes qui en résulterait serait catastrophique pour un système de transport aussi coûteux et dont le financement est aussi aléatoire.

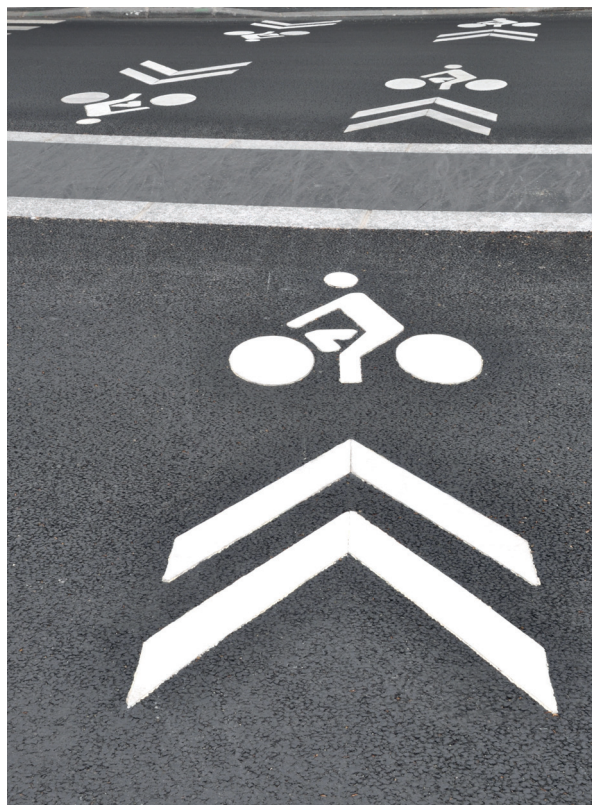
Il faut donc arrêter cette fuite en avant et se concentrer sur l'amélioration du patrimoine existant ou sa réaffectation (transformer des voiries automobiles en pistes cyclables ou voies de bus en site protégés) plutôt que son augmentation. Cela nécessite de revoir tous les projets lourds d'infrastructure et bien sûr abandonner le projet de loi sur le Grand Paris et les autres projets comme Arc Express.

Par ailleurs, au moment où les deux débats publics organisés en parallèle débutent, on parle déjà de fusion des deux projets comme compromis politique, avec le risque de diminuer encore l'intérêt du public pour les dossiers. On voit bien le cheminement : deux projets et un débat, ce qui permettra de labelliser comme « démocratique » la décision qui en sortira. Pourtant, au moins deux options n'auront jamais été soumises :

- ne faire ni le Grand Paris ni Arc Express mais améliorer l'existant,
- ou surtout faire porter le débat public sur la dépense publique et son affectation.

Par ailleurs, l'illégalité des procédures au regard du droit européen aurait dû empêcher le débat de se tenir sous cette forme.

Compte-tenu de ces graves lacunes réglementaires et sans évaluation environnementale, ce débat n'a aucun sens. Nous demandons l'annulation du projet Arc Express. Et nous envisageons le dépôt d'une plainte à la Commission européenne en parallèle à ce débat.



POUR PLUS D'INFORMATIONS :

<http://arcexpress.ekolo.fr> (Et pour des raisons proches de celles exposées ici, nous avons également déposé un cahier d'acteur contre le projet Grand Paris.)

