



Pour une métropole solidaire et écologique, agissons dès maintenant !

Le sous-investissement chronique de l'Etat, notamment pour de nouvelles infrastructures, combiné à un modèle de développement en « pôles de concurrence », donne aujourd'hui une **situation de crise et d'urgence inégalée**.

Les communistes de Nanterre se félicitent donc du débat public engagé sur le projet gouvernemental du Grand Paris et sur Arc Express élaboré par la Région. Ils en attendent un véritable acte de démocratie, qui s'inscrive dans la durée, afin de répondre aux attentes des Franciliens et aux défis des fortes inégalités territoriales qui les touchent.

Le Grand Paris : un projet inacceptable qui doit être modifié.

L'annonce du projet dit du Grand Paris suscite un réel espoir – en témoigne les nombreuses prises de positions d'associations, d'organisations politiques, de collectivités territoriales, d'architectes, des usagers... Cependant, force est de constater que le projet du Grand Paris tel que proposé par Nicolas Sarkozy est bien loin de tenir ses promesses.

- (1) Il **ne s'émancipe pas de la vision archaïque d'un développement autour des pôles de compétitivité**, alors que les inégalités entre les territoires se renforcent depuis des décennies.
- (2) Il demeure **extrêmement flou sur le financement**, laissant craindre le pire tant pour les usagers que pour les habitants (via une hausse du prix du foncier).
- (3) Il **sous-estime l'urgence de la situation** en négligeant les possibilités à partir des réseaux existants et les transports plus « légers » (tramway, bus à haute fréquence...), plus rapides et moins coûteuses à mettre en œuvre.

(1) Assujettir les territoires aux impératifs économiques ?

Le projet gouvernemental du Grand Paris s'enferme dans une **conception d'aménagement du territoire réductrice servant les intérêts du libéralisme économique**. Il ne vise pas à développer une dynamique urbaine et économique pour l'ensemble du territoire francilien et ses populations, mais à sélectionner quelques pôles spécialisés (les « clusters ») de rang international (exemple pour La Défense, réalisation d'un pôle financier de niveau mondial).

Ce serait la course à la concurrence mondialisée qui concentrera tous les investissements dans des infrastructures de transports **reliant principalement ces pôles entre eux, au**

détriment des besoins criants des territoires et des Franciliens qui « verront passer les trains ».

(2) De graves inquiétudes quant au financement !

Le rapport Carrez chiffre le coût de fonctionnement annuel du schéma du Grand Paris entre 12,5 et 14 Milliards d'euros (en euros constants), soit deux fois plus qu'aujourd'hui : qui payera le supplément ?

La solution proposée d'émettre une taxe sur la spéculation immobilière liée à l'aménagement autour des gares alors que l'Île-de-France connaît une crise du logement dramatique est pour nous inacceptable. Au lieu de rapprocher les habitants et salariés modestes mal desservis par l'actuel réseau, le « Grand huit » les propulseraient plus loin encore, leur infligeant « la double peine » : contraint d'habiter encore plus loin et donc de payer davantage (à moins que le gouvernement accepte notre proposition d'une zone unique ?).

(3) Un projet archaïque qui tourne le dos au réseau existant

Le tracé originel du « Grand huit » négligeait ce qui fait le succès du métro parisien : le maillage (grand nombre de stations, interconnexions). Il faut au contraire défendre l'idée d'un « métro banlieue / banlieue », et non s'éloigner des zones denses en favorisant par exemple l'étalement urbain, comme cela est prévu sur les terres agricoles du plateau de Saclay.

La liaison La Défense-Saclay représenterait à elle seule 20% du budget (pour un trafic en moyenne quatre fois inférieur aux autres tronçons), le tout pour horizon 2025 (scénario le plus favorable). La connexion vers Saclay, hérésie économique (alors que la Silicon Valley a du plomb dans l'aile, croit-on qu'elle va ressurgir, tel le Phénix, dans ces terres agricoles ?) et aberration écologique, menace la réalisation d'investissements d'infrastructures plus urgents pour la population.

Pour toutes ces raisons, la première version du « Grand Paris » nous paraît inacceptable. Sans parler que **réduire le débat sur le Grand Paris au transport est réducteur** : même si le futur réseau de transport a un rôle structurant déterminant, il n'est pas à lui seul un projet d'aménagement du territoire qui réponde aux enjeux en présence. A Nanterre, nous constatons tous les jours que le nombre de station RER n'est pas automatiquement synonyme de désenclavement social et économique des quartiers populaires.

« Grand Paris - Arc Express » : deux conceptions qui s'opposent

*La divergence entre le Grand Huit et Arc Express provient avant tout de la conception du développement économique et urbain dans laquelle s'inscrit l'infrastructure de transport. En effet, **le tracé d'Arc Express et du Grand Paris peuvent se rejoindre en partie** (les récentes déclarations du gouvernement et de la région le prouvent). Cependant, nous pensons que cette convergence ne pourra se faire qu'à condition d'être **intransigeant sur les besoins des populations et des territoires, dans la cohérence globale d'un développement solidaire et écologique.***

Le schéma directeur d'Ile de France (SDRIF) est construit sur une conception de développement global du territoire Francilien qui intègre l'humain tout autant que l'économique et l'efficacité du fonctionnement urbain (mobilité, activités et emplois diversifiés, logement social...) Son économie repose sur une maîtrise publique. Il s'oppose à l'étalement urbain coûteux qui absorbe les paysages naturels et les terres agricoles. En cela il répond mieux aux impératifs du « Grenelle de l'environnement ».

Le SDRIF organise le réseau de transport - ARC EXPRESS - comme un métro de banlieue en rocade autour de Paris, en petite couronne. Il dessert et désenclave des populations nombreuses grâce à un nombre important de stations et à un maillage fin avec le réseau existant qu'il complète et modernise (plan de modernisation pour les transports).

La complémentarité des modes de transports, ainsi que l'utilisation du réseau existant permet d'agir dès maintenant. Aussi nous soutenons la récente demande de la Région d'utiliser les fonds inutilement bloqués par la Société du Grand Paris jusqu'en 2014, afin d'engager dès maintenant les projets de modernisation sur le réseau existant et notamment sur les RER C et D.

Cette stratégie de développement du projet Régional va dans le bon sens. L'économique et le social sont associés dans un projet dynamique d'aménagement urbain.

A Nanterre, comme ailleurs, partir des besoins des populations, des salariés et des territoires.

Tout d'abord, saluons les moyens mis en œuvre dans ce débat qui ont permis une expression et une appropriation large des enjeux. Toutefois, nous ne pouvons que regretter l'absence de coordination entre les différentes concertations (Arc Express - Grand Paris, Eole, TGV Normandie...) : **comment les Nanterriens peuvent-ils y voir clair et se positionner sans avoir toutes les cartes en main ?** Nous estimons que quelques mois après le coup de force de l'Élysée sur l'EPASA, cette attitude n'est pas à même de restaurer le climat de confiance et de coopération avec les citoyens clamé par les différents décideurs politiques.

Ville préfecture de 90.000 habitants, accueillant 95.000 emplois et 30.000 étudiants, il serait nécessaire que Nanterre accueille une nouvelle gare. Toutefois les efforts doivent être portés dans un souci de désenclavement des quartiers actuellement mal desservis et de complémentarité avec les autres lignes de transports.

C'est pourquoi le PCF Nanterre **doute de l'utilité d'une gare aux Groues** (ou à Nanterre la Folie) à quelques encablures des trois stations existantes.

Les propositions des communistes de Nanterre pour répondre aux défis d'une métropole solidaire et écologique :

- **Relier Nanterre à un « métro de banlieue »** (suppose fréquence et proximité des stations) qui desserve finement les territoires de la petite couronne, afin d'assurer une mobilité efficace des populations. La Place de la Boule et/ou le pont de Rouen offrent toutes les caractéristiques propices (carrefour, zone dense habitation/emplois) pour accueillir une nouvelle gare.
- **Désenclaver les territoires les plus fragiles.** Plus particulièrement pour Nanterre, desservir le quartier « du Petit Nanterre » littéralement coupé de la ville par les infrastructures de transports. A cette fin, la **prolongation du T1** (axe Rueil-Nanterre-Colombes-Gennevilliers) **doit être engagée dès maintenant.**
- L'amélioration du réseau de transport doit servir à **désengorger le RER A.** Le **projet d'extension de La Défense doit donc être abandonné** si nous ne voulons pas que voir les nouvelles lignes saturées à peine inaugurées.
- **Diversifier l'accueil d'activités économiques,** sans spécialisation systématique de pôles de compétitivité, pour répondre aux besoins d'emplois des Franciliens. Le meilleur moyen de désengorger les réseaux de transport, c'est de réconcilier les zones de logement avec zones d'emploi.
- Dans cet esprit, affirmer la **priorité au logement social** dans les 70 000 logements à construire annuellement.
- **Assurer le financement public du réseau de transport** par une mutualisation entre les financeurs institutionnels actuels (Arc Express, moins onéreux était financé dans ce cadre) et les entreprises. Garantir une tarification unique sans recours au privé. Rester dans le cadre d'une gestion publique. Les usagers ne devront pas supporter à eux seuls les retards d'investissement de l'Etat.