

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Novembre 2010



Le groupe Front de gauche, Parti communiste français, Gauche unitaire et Alternative citoyenne au Conseil régional d'Île-de-France regroupe 14 élu(e)s issu(e)s de ces trois formations politiques. Il est présidé par Gabriel Massou.

Le groupe Front de gauche PCF-GU-AC, dans la continuité du groupe communiste, Alternative citoyenne et républicains (CACR), porte l'urgence d'un investissement massif dans les transports en commun, pour faire face aux besoins des usager(e)s et à la crise écologique.

GROUPE FRONT DE GAUCHE

Parti communiste français,
Gauche unitaire et Alternative
citoyenne – Conseil régional
d'Île-de-France
57, rue de Babylone
75007 Paris
Mail : manuel.menal@ile
defrance.fr
Tél. : 01 53 85 68 50

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE GROUPE FRONT DE GAUCHE PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS, GAUCHE UNITAIRE ET ALTERNATIVE CITOYENNE

Pour une métropole solidaire, écologique et citoyenne

Un métro de banlieue à banlieue

Depuis plusieurs années, nous réclamons une relance massive des investissements dans les transports publics et pour la création d'un métro de banlieue à banlieue. Nous avons pris part notamment aux mobilisations pour le dédoublement de la ligne 13 et la création de la rocade Orbival.

Les débats publics sont le résultat de ces batailles. Ils doivent aboutir à des projets utiles aux populations et aux territoires, dans la cohérence globale d'un développement solidaire et écologique. **Leur réalisation est indispensable pour désaturer le réseau de transport francilien, menacé à court terme d'un engorgement complet.**

Deux projets sont en débat. Arc Express a été conçu pour desservir l'ensemble des territoires avec des stations rapprochées. Le Grand Huit privilégie davantage la desserte de quelques pôles.

Selon les zones, leurs deux tracés s'opposent, se superposent ou peuvent s'additionner.

Nous pensons qu'une convergence n'est possible qu'à condition d'évolutions sensibles du Grand Huit.

Sous la pression des populations et des élu(e)s, le tracé du Grand Huit a déjà évolué. **Il faut aller plus loin et faire le choix de la desserte fine.**

Le Grand Huit prévoit une ligne à Saclay. Les prévisions de trafic y sont très faibles. De plus, autour de cette boucle, il y aura construction, et donc étalement urbain. Il faut abandonner ce projet, opter pour des solutions moins coûteuses (tramway) et **basculer les financements à l'est pour y réaliser une ligne en petite couronne et une passant par Clichy, Montfermeil...**

La question du financement est évidemment cruciale. L'État souhaite qu'il repose sur les usagers et les collectivités : ce n'est ni juste ni équitable. **Il faut que l'État apporte une contribution à la hauteur et donne des moyens nouveaux au STIF.**

Pour un aménagement durable

L'enjeu des débats publics est celui des tracés des projets de transport. Mais, indissociablement, il est aussi celui de la conception du développement économique et urbain dans laquelle s'inscrivent ces choix. Le projet d'un métro en rocade et d'un système de transport pour les années 2020 et 2030 est donc beaucoup plus qu'un simple projet de transport.

Son efficacité doit se juger sur sa capacité à organiser non seulement la mobilité, mais aussi l'aménagement du territoire et le développement de l'emploi. C'est ce qu'ont montré le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et les travaux des 10 équipes d'architectes et d'urbanistes sur la métropole de l'après Kyoto.

Confronter les conceptions

La divergence entre le Grand Huit de la Société du Grand Paris et Arc Express n'est pas d'abord ni essentiellement une question de tracés. Elle est avant tout celle de la conception du développement économique et urbain dans laquelle s'inscrit l'infrastructure de transport.

Le Grand Huit repose sur quelques grands pôles de développement à vocation mondiale, qu'il suffirait de relier par une liaison rapide pour enclencher une dynamique de croissance sans précédent. Cela correspond parfois sur certains territoires à une effervescence économique déjà engagée, mais aussi à une large part d'artifice et de pari hautement risqué. Il en résulte des investisse-

ments très lourds pour desservir des territoires comme le plateau de Saclay, dont l'intensité de l'urbanisation est tout à fait contestable.

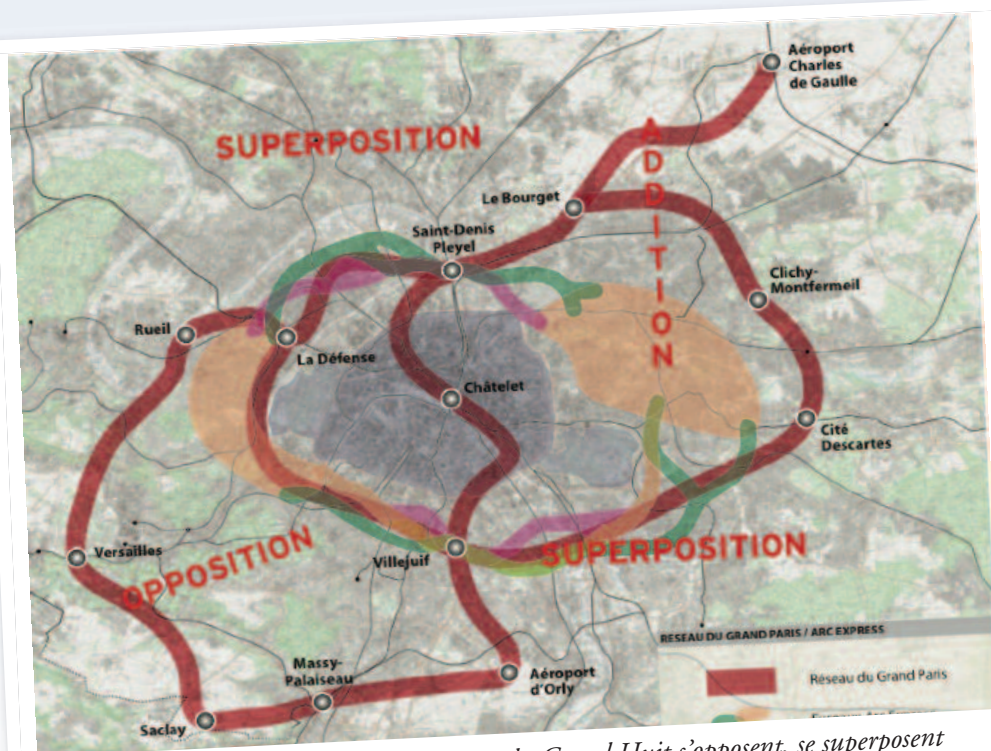
Arc Express est la pierre angulaire du Plan de mobilisation pour les transports établi en 2009 par la Région, les départements et le STIF. Ce Plan porte une vision d'ensemble sur 10 ans des prolongements de lignes de métro, de tram/train et de lignes de bus. Il a le mérite de chercher à améliorer la desserte de l'ensemble du territoire régional. Il donne la priorité à la compacité urbaine et à la qualité de vie. Il cherche à aller à rebours de l'étalement urbain et s'inscrit dans une vision d'un développement économique plus diversifié et plus coopératif du point de vue des activités et de leur territorialisation.

Opposition, superposition, addition des tracés

Cette divergence des conceptions a été manifeste dans le déroulement des premiers débats publics communs.

Elle se traduit par des **oppositions évidentes sur l'ouest, notamment pour la liaison La Défense - Saclay** représentant plus de 20 % du coût du Grand Huit, en zone faiblement urbanisée et pour un trafic quatre fois inférieur à d'autres tronçons.

En revanche, si l'on s'en tient au seul tracé, les projets se **superposent largement sur les arcs nord et sud d'Arc Express** et sont même très **complémentaires à l'est**. Le projet d'Arc Express reste d'ailleurs à affiner à l'est ; mais sa vocation est de desservir la zone la plus dense. Celui du Grand Huit met en avant une boucle reliant Sevran à la cité Descartes en passant par Clichy et Montfermeil. **Ce sont des territoires où les deux projets doivent pouvoir s'additionner parce qu'ils répondent à des besoins essentiels.** Encore faut-il que la hauteur des financements, la finesse de la desserte et la tarification soient en correspondance.



Selon les zones, les tracés d'Arc Express et du Grand Huit s'opposent, se superposent ou peuvent s'additionner.

Autour des gares : logements sociaux, emploi et services publics

La réduction des inégalités territoriales, et donc la desserte des quartiers populaires aujourd'hui enclavés doivent être un objectif prioritaire. Les nouvelles infrastructures de transports doivent être utiles aux habitants de ces quartiers. Elles doivent accompagner un développement diversifié des territoires, qui combine habitat, emploi et services publics.

Le financement envisagé par le Gouvernement, basé sur la spéculation financière, accentuerait la ségrégation sociale et spatiale, en contribuant à l'explosion des prix du foncier. À l'inverse, **nous proposons que les collectivités conservent la maîtrise de l'urbanisme et puissent confier la maîtrise des sols autour des gares à l'Établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF)**, sur la base des projets de territoire élaborés avec les élus locaux et les habitants.

Les projets d'aménagement autour des nouvelles gares doivent impérativement prévoir logements sociaux, services publics et emplois. Le Gouvernement et la Société du Grand Paris affichent un objectif de 70 000 nouveaux



La station Vitry centre-ville vue par l'équipe Tougeron. Exposition Orbival.

logements, sans jamais évoquer le logement social et sans aucun engagement financier. Si la construction est laissée aux appétits des promoteurs, le risque est grand de voir l'étalement urbain se poursuivre, et les habitants actuels repoussés de plus en plus loin en grande couronne.

D'autres solutions pour le plateau de Saclay

Le plateau de Saclay est fortement délaissé par les transports en commun. Nous proposons **la création d'une ligne de transport en commun en site propre (TCSP)** depuis la gare de Massy. Elle permettrait une desserte fine,

mieux adaptée qu'une station de métro pour 200 km². De type tramway ou trambus, elle s'inspirerait du projet de liaison Sénart-Corbeil-Évry.

Pour de nouveaux financements

Tout reste à jouer pour le financement des nouveaux projets.

Le gouvernement propose deux pistes pour financer le Grand Huit, estimé à 23 milliards d'euros :

- une taxe sur la spéculation immobilière liée à l'aménagement autour des gares. Encourager la spéculation alors que l'Île-de-France connaît une crise du logement dramatique est pour nous inacceptable !
- le STIF devrait payer une redevance pour exploiter les futurs réseaux. C'est-à-dire que la facture reviendrait aux collectivités, et donc aux Franciliennes et Franciliens.

Après des années de luttes pour porter l'investissement dans les transports à un niveau suffisant, la **Région et les départements ont lancé en 2008 un Plan de mobilisation de 18,9 milliards d'euros**, qui inclut Arc Express, les prolongements de métros, les créations de tramway et de TCSP et la rénovation du réseau existant. Les collectivités se sont en-

gagées pour 7 milliards, mais **la participation de l'État n'est toujours pas au rendez-vous.**

L'État doit s'engager financièrement. Il doit aussi accorder de nouvelles ressources pour les transports, afin de réaliser les investissements indispensables et d'obtenir une zone unique au prix des zones 1-2, soit en priorité :

- **une hausse du versement transports**, avec la création d'une zone unique du VT à un taux de 2,6 %. Cela dégagerait 800 millions d'euros supplémentaires par an pour le fonctionnement des transports ;
- **le transfert du FARIF** (Fonds d'aménagement de la Région Île-de-France) à la Région, et sa modernisation (zone unique), la modernisation de la redevance pour la création de bureaux et le transfert d'une part de l'éco-redevance poids lourds perçue par l'État. Au total, c'est 1 milliard d'€ supplémentaire par an pour de nouveaux investissements.

Pour une maîtrise publique

La maîtrise publique des nouvelles infrastructures est un enjeu essentiel. Pour l'heure, rien n'est encore fixé concernant les infrastructures à venir, qu'il s'agisse du métro en rocade, des tramways ou des transports collectifs en site propre (TCSP).

Aujourd'hui se prépare l'ouverture du réseau francilien à la concurrence, voulue par le règlement européen OSP. Le statut d'entreprise publique de la RATP est menacé par les logiques de privatisation et de rentabilité, fragilisant ses personnels et sa capacité à remplir pleinement ses missions de service public.

Le risque de voir les futures infrastructures échapper au cadre de la gestion publique actuelle est donc bien réel. Ceci aurait des répercussions sur la qualité du service, mais aussi sur la tarification, qui échapperait au contrôle du STIF : au final, ce sont bien les usagers qui seraient pénalisés.

Seule une gestion publique des transports permet d'assurer une exploitation de qualité. Il est nécessaire de **créer un pôle public de transports collectifs en Île-de-France**, rassemblant la RATP et la SNCF, renforcées dans leurs statuts, ainsi que le STIF. Cela garantirait l'unité et la qualité du réseau public francilien.

Synthèse

Victime du sous-investissement massif de l'État, les transports franciliens sont saturés et dégradés, alors que la crise énergétique doit nous amener à favoriser le report vers les transports en commun. Nous portons depuis plusieurs mandats la nécessité d'un investissement massif dans les transports, et notamment la création d'un métro en rocade.

Les projets portés au débat public sont issus de deux conceptions différentes de la métropole : celle d'une métropole solidaire et écologique, contre celle d'un développement limité à quelques pôles, qui laisse place aux logiques spéculatives et ségréguatives.

Pourtant, les élections régionales et la mobilisation des élu(e)s locaux (comme dans le Val-de-Marne avec Orbival) ont fait évoluer le projet du Grand Huit. Nous pensons qu'il faut obtenir encore plusieurs évolutions.

Nous revendiquons :

- 1- la réalisation d'une rocade de métro en proche banlieue (Arc Express) ;
- 2- le prolongement de la ligne 14, de Saint-Denis Pleyel à Orly ;
- 3- une deuxième boucle à l'est, pour desservir Champigny, Clichy, Montfermeil, Saint-Denis... ;
- 4- des stations proches de 1 à 1,5 km pour assurer la desserte fine des territoires ;
- 5- l'abandon de la boucle de Saclay du Grand Huit, qui ne répond pas aux besoins des usagers et favorise l'étalement urbain, au profit d'une solution plus adaptée et moins coûteuse ;
- 6- un engagement financier de l'État à la hauteur et de nouvelles ressources pour les transports : zone unique du versement transport, transfert et modernisation du FARIF... Nous refusons un financement qui reposerait sur les usagers, les collectivités et la spéculation foncière ;
- 7- l'aménagement autour des nouvelles gares doit être élaboré avec les collectivités et les populations. Il doit combiner logement, emploi et services publics ;
- 8- la maîtrise publique de tous les nouveaux projets de transport.

Les débats publics doivent être l'occasion de faire valoir les besoins des populations pour obtenir le meilleur projet pour les Franciliens. Leur issue est essentielle.



La réunion publique de lancement à Paris.