

Octobre 2010

ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE
DES ÉLUS COMMUNISTES ET
RÉPUBLICAINS DE SEINE-ET-MARNE



Affiliée à l'Association Nationale des Elus Communistes et Républicains, l'ADECR 77 regroupe les élu(e)s de Seine-et-Marne de sensibilité communiste, progressiste et républicaine : élus locaux (maires, conseillers municipaux, et conseillers communautaires...), trois conseillers généraux, une conseillère régionale, et un parlementaire (sénateur). L'ADECR 77 est un espace de travail et d'échanges entre élus, ouvert sur le mouvement social et citoyen : associations d'usagers, amicales, fédérations, syndicats, formations politiques, etc... L'ADECR est partie prenante des mobilisations citoyennes sur les sujets d'actualité.

ADECR77

« Espace liberté »
264, rue de la Justice - BP 118
77004 Melun Cedex
Mail : adecr77@gmail.com
Tél. : 01 64 79 75 10

Projet de métro automatique Grand Huit : ... Un «miroir aux alouettes» ?

Après s'être désintéressé et totalement désinvesti de la politique des transports en Île-de-France - se défaussant même de ses responsabilités, notamment financières au moment du transfert de compétence à la Région -, l'État revient en force, arborant un projet de super-métro automatique en rocade dit «Grand Huit»... qui pourrait faire rêver les Franciliens, s'il ne s'avérait dès la première lecture :

- qu'il fait l'objet de critiques techniques sérieuses,
- qu'il se pose en concurrence ouverte avec d'autres projets en cours ou à l'étude, que son financement dépend de logiques immobilières spéculatives autour des gares,
- qu'aucune assurance n'est donnée quant à son phasage et sa durabilité,
- ...et que peut-être l'objectif n'est pas tant de répondre aux besoins de mobilité des Franciliens, que d'enfoncer un coin dans la gouvernance de la région-capitale (aujourd'hui assurée par le Conseil Régional, la Ville de Paris, les départements limitrophes, les collectivités locales... toutes démocratiquement élues au suffrage universel).

Pour bâtir le «Grand-Paris» de la finance qui lui tient à cœur, le pouvoir en place ne cherche-t-il pas à contourner la voie démocratique pour mieux imposer ses visées technocratiques et faire prévaloir son modèle de partenariat «public-privé» (au bénéfice du privé...) contre la notion même de service public ?

Réponses, interrogations et propositions
alternatives dans les pages qui suivent...



Projet de Grand Huit : ... Le “retour” de l’État ?

Pour des millions de Franciliens, la question des déplacements quotidiens est devenue une préoccupation majeure : temps de transport insupportables, coût élevé, offre en transports en commun inadéquate, qualité de service insuffisante, éloignement urbain, saturation absolue des réseaux routiers, conséquences néfastes sur l’environnement...

Consciente de ces graves dysfonctionnements, de la pénibilité occasionnée pour les usagers, du coût économique, social et environnemental considérable de cette congestion, la Région a décidé d’investir massivement dans l’amélioration des réseaux existants, de les compléter dans la mesure de ses moyens (projet Arc-Express notamment) et de réfléchir, dans le cadre du SDRIF, à la structuration d’une armature urbaine nouvelle visant, au travers de « faisceaux » et de « tangentielles », à contenir l’étalement urbain et à qualifier les zones urbaines denses (ou appelées à se densifier, dans l’objectif du plan « 60.000 logements construits par an »...).

Alors qu’il s’était pour sa part gravement désengagé de ces problématiques « capitales » (en laissant successivement tomber les projets nommés “Orbitale”/“Métrophérique”/etc...), l’État s’est brusquement réveillé, pour concocter de son côté un projet de super-métro automatique censé apporter solution à tout, faire valoir à l’encontre d’une vision égalitaire et solidaire de Paris et sa banlieue le principe des « pôles » et « clusters », et instituer une « Société du Grand Paris » chargée de piloter le remodelage des territoires... Sa majorité parlementaire lui a bien sûr donné quitus, obligeant la Région et les collectivités locales à prendre acte de ce diktat et à se plier désormais à des négociations sous contrainte.

Qu’en pensent les Franciliens, et que peut-il ressortir pour eux de cette épreuve de force ?

Le présent débat public peut permettre, nous l’espérons, d’éclairer les enjeux et de faire entendre la voix de la raison : celle d’un engagement massif et concerté de l’ensemble des pouvoirs publics en faveur d’un réseau de transport moderne, maillé à l’échelle du territoire, et d’une politique répondant aux besoins sociaux, environnementaux d’aujourd’hui et de demain...

Critiques sur la pertinence technique du projet

- Parmi les 10 équipes d’architectes qui ont participé à la consultation internationale sur la « **Métropole de l’après-Kyoto** », toutes ont insisté sur la nécessité de penser un réseau de transports collectifs *étendu*, modernisé et bien maillé. Certaines équipes se sont plus particulièrement intéressées à la nécessaire hiérarchisation du réseau et à l’adéquation entre types de lignes (transit / liaisons rapides / cabotage / desserte locale...) et mode de transport (bus/ minibus / tramway / tram-train / RER / Transilien...).
- En regard du retard pris, tout le monde s’accorde à reconnaître l’absolue nécessité, pour tenter de sauver la situation, de programmer d’urgence :
 - d’une part des “**rocades**” en petite et moyenne couronne, pour désaturer le réseau intra-muros (sur lequel convergent aujourd’hui trop de déplacements inter-banlieues...),
 - d’autre part des “**tangentielles**” en grande couronne, pour relier les villes et les territoires (...Villes Nouvelles notamment).
- Les différents projets aujourd’hui mis en concurrence (“**Arc-Express**”) : métro en rocade en petite couronne, porté par la Région / “Grand Huit” : double boucle de métro souterrain en petite et moyenne couronne, porté par l’État / “Troisième Voie” : projet de métro aérien sur l’A86...) présentent tous des *avantages* et des *inconvenients* :
 - il est notamment reproché au projet de “Grand Huit” de privilégier un tracé reliant des “pôles” actifs (au détriment d’une desserte fine des territoires) et de développer dans le même temps une trop large boucle (pour le mode métro) à l’Ouest notamment ;
 - nonobstant ces questions de tracés, sujets à discussion possible, on peut regretter par ailleurs que tous ces projets restent sur une vision radioconcentrique très resserrée de l’Île-de-France, et qu’ils laissent de côté l’enjeu des “**tangentielles**” ferrées en grande couronne (notamment en Seine-et-Marne - Voir page suivante).

Critiques sur la visibilité sociale du projet

- Concernant le projet “Grand Paris”, le statut de l’offre de transport projetée reste dans un flou qui ne permet pas de garantir l’accessibilité pour tous les publics. Si la maîtrise d’ouvrage du réseau semble revenir juridiquement à la SGP (et sa maintenance à la RATP), et la gestion du matériel au STIF, une incertitude persiste sur le (ou les) futur(s) exploitant(s) – dont il n’est pas dit s’ils seront forcément *publics*. Autrement dit, rien ne permet de garantir que ce futur réseau ne reviendra pas entre les mains d’un exploitant privé (éventuellement hors-champs du PASS Navigo et de la future tarification unique par exemple..?)

Critiques sur le mode de financement

- Le projet de «Grand Huit» est estimé à ce jour à **21 / 23 milliards d'euros** (...mais ce chiffre ne comprend pas les travaux sur les gares : à créer ou existantes à reconfigurer). Autant dire que l'addition ne va pas manquer de grossir !
- Face à l'importance de cet investissement, l'État ne met à ce jour que **4 milliards*** sur la table..., le reste étant censé provenir de taxes sur les plus-values foncières aux abords des futures gares et du produit des opérations immobilières d'aménagement conduites par la SGP, ses filiales (...ou encore ses «partenaires» privés !). Autrement dit, **le projet n'est pas financé à ce jour** – sauf à organiser une spéculation et une densification à outrance autour des dites gares...
- La «Société du Grand-Paris» étant déclarée maître-d'ouvrage du réseau et devant présenter des bilans équilibrés, il est à craindre soit qu'elle force au «rendement» des opérations immobilières (au détriment de la mixité et de l'accessibilité des logements construits), soit qu'elle se rattrape indirectement sur la **tarification**, soit encore qu'elle se trouve en cessation de paiement et **abandonne** le programme en cours de route...

** Nota : Pour la petite histoire, il semblerait que les 4 milliards apportés par l'État, censés donc constituer la mise de fonds pour lever des emprunts, proviennent en fait du remboursement par les constructeurs automobiles français des avances qui leur avaient été consenties par l'État au moment de la crise. Mais... «les caisses de l'État étant vides», où celui-ci est-il aller chercher cet argent sinon sur les marchés financiers ? Cette pratique a un nom, on l'appelle de la «cavalerie» : ...Emprunter pour prêter, et utiliser le remboursement pour emprunter à nouveau !*

- A noter enfin que le dossier «Grand Huit» ne comporte symptomatiquement **aucun phasage**, ni aucun engagement de réalisation (... trop d'incertitudes sur le financement ?! L'échéance annoncée de 2023 semble tout-à-la-fois lointaine et peu probable..!)

Critiques sur les principes de gouvernance

- La loi sur le Grand-paris adoptée par l'Assemblée donne à la SGP du même nom des pouvoirs exorbitants en **matière d'urbanisme** : privilège d'expropriation, droit d'aménagement, mise en conformité obligatoire des Plans Locaux d'Urbanisme normalement votés par les communes, mise en compatibilité de facto du Schéma Directeur Régional, etc...
- L'État centralisateur s'arroge ainsi les pleins-pouvoirs, pour les déléguer à un EPIC – Etablissement Public Industriel et Commercial - qui ne dispose d'aucune légitimité démocratique (...de façon significative, le Directoire de la SGP est majoritairement composé de représentants de l'État).
- Dans cette offensive en règle contre les principes de la **décentralisation** et le respect des compétences reconnues aux collectivités territoriales en matière d'aménagement (notamment la Région et les communes), l'imagerie du «Grand Huit» sert **d'appât** ou de «cheval de Troie» pour amener ces dernières à capituler et renoncer à la maîtrise de l'aménagement urbain sur des pans entiers de leurs territoires.

Au global, on ne peut donc que déplorer que le projet «Grand-Paris» soumis à débat public – réduit à un projet de métro automatique en petite et moyenne couronne – se pare des vertus d'un projet de transport pouvant répondre à des besoins ressentis, pour affirmer envers et contre tout la prévalence des logiques «libérales» (c'est-à-dire marchandes, financières et anti-démocratiques) sur la notion même de service public, d'intérêt général et de respect de la démocratie.

800 millions €

...c'est ce que rapporterait par an le Versement Transport payé par les entreprises s'il était porté à 2,6%...

Soit 400 millions

... pour financer la "tarification unique" promise par la Région Île-de-France : PASS-Navigo à 56 euros toutes zones...

1,7 milliard €

... c'est le montant que doit l'État à la Région Île-de-France, au titre du FARIF (Fonds d'Aménagement de la Région Île-de-France) qu'il n'a pas reversé depuis 10 ans !

18 milliards €

... c'est le montant prévu par la Région d'ici 2020 pour son "Plan de Mobilisation pour les Transports" ...

4 milliards €

... c'est le montant prévu par l'État pour démarrer son projet de "Grand-Huit" (Coût estimé hors gares = 23 milliards d'euros..!).



L'ADEC 77 a fait sienne la proposition de la commune de Mitry-Mory (Seine-et-Marne) de relancer, dans le cadre de "l'appel à initiatives" du Syndicat Paris-Métropole le dossier d'une Tangentielle ferrée nord-sud en Seine-et-Marne dite "Mérienne 77".

L'Association départementale des élus communistes et républicains de Seine-et-Marne

1 Prend acte de la volonté de l'État 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 ».

2 Estime que la voie choisie par l'État 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.

3 Exprime 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...).

4 Suggère que l'État 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 Île-de-France, Syndicat des Transports, Syndicat Paris-Métropole, etc...).

5 Propose donc que la SGP instituée par la loi soit mise au service d'un projet utilement **concerté** – ce qui suppose que son mode de 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 du SDRIF, aux besoins des Franciliens présents et futurs.

6 Demande dans ce cadre à l'ensemble des pouvoirs publics de mieux prendre en considération les besoins de maillage TC en Seine-et-Marne (notamment l'hypothèse d'une "tangentielle" ferrée Nord-Sud reliant Roissy-CDG à Marne-la-Vallée jusqu'à Melun), ainsi que les besoins spécifiques du fret ferroviaire à l'échelle régionale comme alternative au tout-routier.