

Décembre 2010



La fédération du Parti Communiste Français des Hauts-de-Seine, qui compte plus de 5 000 adhérent(e)s et de nombreux élu(e)s, est engagée au quotidien auprès des populations et porte un projet de transformation de la société et de dépassement du capitalisme.

Parce qu'il place l'humain au cœur de son projet, le PCF 92, dans son cahier d'acteur, veut faire entendre les aspirations populaires et progressistes à penser une métropole et un projet de transport qui répondent aux besoins et attentes du plus grand nombre.

## FÉDÉRATION PCF 92

56-58, rue Sadi-Carnot  
92000 Nanterre

Mail : [pcf.fd92@wanadoo.fr](mailto:pcf.fd92@wanadoo.fr)

Tél. : 01 41 91 67 40

Site internet : [www.pcf92.fr](http://www.pcf92.fr)

## FÉDÉRATION PCF 92

### Urgence pour une métropole solidaire et écologique Un projet de Grand Paris bien loin des enjeux et des besoins

Depuis plus de vingt ans, le sous-investissement de l'État en matière de transport, notamment pour de nouvelles infrastructures, a provoqué aujourd'hui une situation de crise et d'urgence de grande ampleur.

On peut considérer comme une première avancée la tenue d'un débat public sur les transports en Ile-de-France et des projets de rocade banlieue-banlieue.

La question des tracés des futures boucles de transport ne doit cependant pas éluder l'enjeu réel de ces débats : l'aménagement de la région capitale, son développement, la construction de la métropole de demain.

L'annonce du projet du Grand Paris avait suscité un grand espoir, face aux besoins et aux attentes de la population.

Aujourd'hui, le bilan est amer, le Grand Paris tel que proposé est bien loin de tenir ses promesses. Il y est question d'un développement en pôles d'excellence, de mise en concurrence, oubliant la majorité des territoires, des lieux de vie et de travail de millions de Francilien(ne)s.

Tous ensemble, nous devons au contraire porter l'exigence d'une autre métropole : une métropole solidaire et écologique, participant à un mieux vivre pour chacun, favorisant des projets de solidarité, tissant un maillage fin de transport, travaillant à la mixité sociale, qui fait de la desserte et du développement de tous les territoires, au service de toutes les populations, une priorité.

L'enjeu est donc de taille : gagnons ensemble l'addition des deux projets de transport Arc Express et Grand Paris, pour obtenir un tracé qui soit utile à tous. Exigeons une métropole et une politique de lutte contre les inégalités sociales et spatiales à la hauteur des enjeux.

## Logement : il y a urgence !

Le texte de loi prévoit la construction de 70 000 logements. Mais de quel type ? Avec quels financements ? Et quelle garantie de mixité sociale ?

Dans les Hauts-de-Seine, près de 100 000 dossiers de demande de logement sont en attente. Le gouvernement reste sourd face à cette situation d'urgence : dans le cadre du projet de loi de finances 2011, il propose en effet une réduction massive du soutien de l'État aux politiques publiques du logement !

L'engagement de l'État, via la Société du Grand Paris, doit au contraire être entier en faveur du logement social : dans le cadre des Contrats de Développement Territorial, avec les collectivités, l'objectif fixé par la loi SRU de 20 % de logement sociaux doit devenir une priorité, considérant l'urgence des besoins en logements.

Ensemble, nous pouvons peser sur le devenir de notre région. La mobilisation citoyenne, appuyée par de nombreux élus locaux dans les débats territoriaux, ont déjà apporté des améliorations aux projets de tracé : dans le Val-de-Marne avec Orbival, à Nanterre avec la mise en échec du projet d'extension de La Défense, dans l'Est parisien pour une desserte plus fine des territoires.

3 questions centrales sont au cœur de ces débats :

- la réduction des inégalités
- le besoin de financements nouveaux
- la maîtrise publique des projets

La confrontation sur le devenir de la métropole et la participation constructive au débat sur les tracés vont de pair. Sur plusieurs points et localisations, les projets s'opposent, se superposent ou peuvent s'additionner.

### Financement du « Grand Huit » : des propositions inacceptables

#### • Refuser la spéculation foncière !

La valorisation foncière, notamment autour des futures gares, est bien le cœur du projet de Grand Paris puisque c'est elle qui devrait permettre de financer la Société du Grand Paris et donc le Grand 8.

Cette logique de spéculation foncière ne peut avoir que des impacts néfastes pour les populations, dont celui de repousser toujours plus loin les familles les plus fragiles, les classes moyennes, en bref toutes celles et tous ceux qui n'intéressent pas la finance et les quartiers d'affaires.

#### • Ils veulent faire payer aux usagers le désengagement de l'État !

La récente proposition qui consiste à faire payer la facture aux usagers est proprement scandaleuse et inacceptable. Elle vient contrebalancer le

probable désengagement de l'État qui devait initialement verser au pot commun du financement quatre milliards d'euros. À ce jour, dans les documents budgétaires pour 2011, rien n'est avancé. Il est donc urgent de remettre complètement à plat la question du financement du Grand Paris.

### Un projet de gouvernance qui dessaisit les populations

La mise en place de la Société du Grand Paris, organe décideur en termes d'aménagement, en prise directe avec l'Élysée, constitue un véritable déni de démocratie.

Si certains voient dans la Société du Grand Paris, la configuration institutionnelle embryonnaire de la métropole, il n'échappe à personne qu'en l'état, il s'agira uniquement de l'instrument de l'État en Ile-de-France pour modeler le territoire selon les préceptes libéraux, en faisant fi de la démocratie locale et des collectivités.

L'enjeu est pourtant de démocratiser la prise de décisions quant à l'avenir de la région, en associant réellement les populations. Les quelques mois de débats publics, qui sont déjà dérogatoires au processus de débat public légal qui aurait dû durer 21 mois, ne sauraient permettre la consultation populaire dont ce projet a besoin. Plus que jamais, les pouvoirs publics doivent s'accorder le temps de la réflexion, de la construction partagée, de la prise en considération des aspirations des populations.

Dans cette offensive contre les principes mêmes de la décentralisation, avec la volonté présidentielle d'une reprise en main étatique sur la région, le Grand Paris apparaît pour beaucoup comme un véritable « cheval de Troie », contre les compétences reconnues aux collectivités, notamment en matière d'aménagement pour les régions.

## La Défense : refuser un développement pour la seule finance

Conserver l'idée que l'avenir du territoire francilien passe par la mise en place et le développement de quelques grands pôles, qu'ils soient économiques, universitaires ou commerciaux, est une erreur, une vision réductrice au service des seules logiques de rentabilité.

Les projets pour La Défense en sont une illustration. Pôle d'excellence économique, premier quartier d'affaires européen en concurrence avec les capitales financières européennes, construction de nouvelles tours et de 450 000 m<sup>2</sup> de bureaux supplémentaires d'ici 2013 pour seulement 1 400 logements nouveaux, prévus dès 2006 dans le cadre du Plan de renouveau de La Défense...

Le développement du quartier d'affaires de La Défense, intégré au projet du Grand Paris et de sa boucle de transport, n'est élaboré que dans le seul intérêt de la finance et des multinationales. Outre l'aggravation du déséquilibre régional au bénéfice du grand Ouest, cette conception va continuer d'amplifier les inégalités sociales et territoriales des Hauts-de-Seine. Les besoins et les attentes des 170 000 salariés du site et de ses 20 000 habitants, notamment face à la saturation des transports et au manque de logements, ne sont nullement pris en compte.

Le processus de rénovation et d'extension du site de La Défense doit être mené dans la concertation entre les pouvoirs publics et les collectivités, mais aussi avec les principaux intéressés que sont les salarié(e)s et les habitants.

Le projet de Grand Paris doit impérativement comprendre la construction de logements à proximité du site pour les salarié(e)s qui souhaitent habiter près de leur lieu de travail. L'État doit aussi prendre des mesures pour faire respecter l'obligation de 20 % de logements sociaux instaurée par la loi SRU et que ne respectent pas les villes environnantes comme Neuilly ou La Garenne.

Pour tenir un rôle au niveau mondial, il faut une perspective nouvelle de développement où l'urbain, le culturel, l'économique, le social, l'environnemental sont inséparables car ancrés dans la vie des populations.

### La Défense, c'est...

- **170 000** salarié(e)s et **20 000** habitants ;
- **85 %** de personnes qui viennent à La Défense en transport ;
- **450 000** personnes par jour qui transitent par le hub Cœur Transport.

## Pour de nouveaux financements et une zone unique de tarification

De nouvelles ressources pour les transports sont nécessaires, pour réaliser les investissements annoncés mais aussi pour obtenir une zone unique de tarification au prix de la zone 1-2.

Plusieurs pistes de nouveaux financements sont possibles :

- le transfert du Fonds d'aménagement de la Région Ile-de-France (FARIF) à la Région. Il s'agit d'une taxe sur les bureaux, centres commerciaux et entrepôts, détournée depuis 10 ans par l'État, soit un gain immédiat d'1,7 milliards d'euros ;
- le transfert à la Région d'une partie de l'éco-redevance poids lourds, perçue actuellement par l'État ;
- une hausse du Versement Transport (VT), avec création d'une zone unique du VT à 2,6 %, telle que déjà en vigueur à Paris et les Hauts-de-Seine, soit 800 millions d'euros supplémentaires par an.



## Conclusion

Sur un projet qui va engager leurs conditions de vie, de travail, de circulation, avec des impacts écologiques évidents, celles et ceux vivant et travaillant dans notre région doivent être entendus.

À l'issue des débats publics, le projet final, de tracé de transport mais aussi de projet d'aménagement de la région, doit donc répondre aux besoins et aux problèmes de vie quotidiens des populations.

C'est pourquoi, outre le refus d'un financement assuré par les usagers et la population, l'État doit s'engager en faveur d'une maîtrise publique de l'ensemble du réseau de transport et de l'adoption d'une zone unique de tarification au prix de la zone 1-2.

Pour un projet de Grand Paris qui réponde aux exigences populaires, il faudra remettre l'ouvrage sur le métier et prendre le temps nécessaire au débat, à une réelle construction partagée et approfondie.

Il faut gagner trois principes fondamentaux : la démocratisation et la coopération entre les collectivités ; la solidarité et la cohésion territoriale ; le renforcement de l'intervention publique dans l'espace urbain afin de garantir les droits de tous : mobilité, logement, santé, éducation...

Ce sont les vrais enjeux pour la métropole de demain : travailler aux reculs des inégalités et rendre possible l'émancipation de tous.