

Octobre 2010

alter ekolo



alter ekolo
(<http://alter.ekolo.eu>) 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.

alter ekolo

<http://alter.ekolo.eu>

Pour ce débat public :

<http://grandparis.ekolo.fr>

Ce cahier d'acteur est le fruit du travail de l'association « Alter Ekolo Île-de-France » sur le projet présenté par la Société Grand Paris. 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 aux citoyen(ne)s francilien(ne)s 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 évaluation environnementale déficiente et déjà critiquée par l'autorité environnementale,
4. l'objet du débat public n'est pas le bon (nous aborderons ce point avec notre conclusion).

1. Un projet non financé 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.

Deux pages seulement y sont consacrées (pages 168-169 du dossier du MO) : aucun coût d'investissement détaillé, des omissions non chiffrées, pas de coût de fonctionnement, aucune inscription de ces coûts par rapport au 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.

Le rapport Carez (qui devrait figurer comme élément du débat) a démontré que la réalisation du Grand Paris nécessiterait des moyens considérables. En euros constants, le coût de fonctionnement du système à l'horizon 2025 pourrait osciller entre 12,5 et 14 milliards d'euros, soit environ le double d'aujourd'hui. Or il n'y aura pas deux fois plus d'usagers ni d'entreprises pour annuler ce risque d'augmentation. Et si le nombre de passagers n'augmentait ●●

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.



... pas, il faudrait multiplier par 1,5 à 2 tous les tarifs, les subventions des collectivités et le versement transport des entreprises.

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.

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

a) Non-respect de la Directive 2001/42/CE

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ne respecte pas la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Nous sommes bien ici dans le cadre d'un plan multifacettes tel que décrit à l'article 3.2.a de la directive et qui comprend des systèmes de transport, de télécommunication, un plan d'aménagement du territoire urbain et rural et d'affectation des sols c'est-à-dire les projets énumérés aux annexes I et II de la directive 1985/337/CEE.

En effet, la loi relative au Grand Paris prévoit :


- un réseau de métro automatique,
- la connexion par un TGV à la Basse et Haute-Normandie,
- la mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre le port de Paris et les grands ports maritimes du Havre et de Rouen qui constituent la

façade maritime du Grand Paris,

- le développement d'un réseau de communication électronique à très haut débit,
- la construction de 70 000 logements/an.

La directive 2001/42/CE précise en son art. 3 que les plans et programmes qui sont élaborés pour les secteurs des transports, des télécommunications, de l'aménagement du territoire urbain et rural ou de l'affectation des sols et qui définissent le cadre dans lequel la mise en œuvre des projets énumérés aux annexes I et II de la directive 1985/337/CEE pourra être autorisée à l'avenir, doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale. L'art. 4 de la directive 2001/42/CE précise que l'évaluation environnementale visée à l'art. 3 doit être effectuée pendant l'élaboration du plan ou du programme et avant qu'il ne soit adopté ou soumis à la procédure législative.

Or, il n'y a jamais eu de consultation du public ni d'évaluation environnementale sur ce plan général d'aménagement du Grand Paris avant son adoption. L'art. 5 n'a pas non plus été respecté puisqu'aucun



rapport sur les incidences environnementales n'a été produit et aucune autorité environnementale n'a émis d'avis, comme pourtant exigé par l'art.6. Le public n'a pas été consulté comme prévu à l'art. 6 et il n'a donc pas été possible au public et à l'autorité environnementale d'émettre un avis dans des délais suffisants avant que ce plan ne soit adopté ou soumis à la procédure législative. Comme pourtant demandé et prévu à l'art. 5, aucune solution de substitution n'a été identifiée, produite ni évaluée.

Ce plan vient de plus entrer en contradiction avec le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) qui a fait l'objet d'une large concertation.

Et à la p.19 de l'évaluation environnementale, un futur schéma de transport du Grand Paris est annoncé. Tout est pris à l'envers !

Il n'y a dans ce débat aucune possibilité de remettre en cause le choix de ce système de transport, déjà acté par le parlement. C'est le même processus gou-

vernemental que sur les deux réacteurs nucléaires EPR, sur les lignes TGV, sur le projet ITER.... Des décisions qui engagent des dizaines de milliards d'euros d'argent public sont prises sans donner tous les éléments au public : les procédures de débat public sont simplement considérées comme des obstacles gênants.

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. Or, ici, le mode est imposé et la consultation porte uniquement sur le tracé. L'art. 4 du décret 84-617 précise pourtant ce que devrait contenir le dossier. Où sont tous les éléments d'évaluation ?

Compte-tenu de ces défauts, nous demandons l'annulation de la loi sur le Grand Paris.

3. Une évaluation environnementale et un dossier de consultation déficients

Nous reprochons au dossier les lacunes suivantes :

- non-prise en compte de l'énergie grise nécessaire pour la construction du projet et conséquence des embouteillages source de surconsommation d'énergie pendant les phases de chantiers. Aucune estimation de l'entraînement d'un nombre croissant d'habitants en zone rurale par l'effet « gain de temps du projet » qui nécessitera l'utilisation de plusieurs voitures sources de consommation complémentaires ;
- 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. 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.

Compte-tenu de ces lacunes dans l'évaluation environnementale, nous demandons l'annulation de la loi sur le Grand Paris.





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 ce 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. Nous demandons l'annulation du projet et de la loi Grand Paris. Et nous envisageons le dépôt d'une plainte à la Commission européenne en parallèle à ce débat.

Pour plus d'informations :

<http://grandparis.ekolo.fr>

(Et pour des raisons proches de celles exposées ici, nous avons également déposé un cahier d'acteur contre le projet Arc Express.)