

Positions et propositions de l'Association des Elus Communistes et Républicains des Yvelines (ADECRA 78)

Débat Général

Avec le dossier de maîtrise d'ouvrage du réseau de transport public du « Grand Paris », l'État affiche sa volonté de s'impliquer dans le pilotage d'un projet qui s'inscrit dans des logiques d'économie d'espace à urbaniser et de réduction des émissions des gaz à effet de serre, porteur d'un nouveau dynamisme et d'une nouvelle attractivité pour l'Ile de France.

Pour autant, le choix qu'il soumet au débat public ne doit pas se substituer à des projets déjà travaillés de longue date par les élus locaux pour répondre de manière cohérente aux besoins de transports collectifs de la région : Arc Express et Eole, mais aussi tangentiels, liaisons tram-train, transports en commun routiers en sites propres ou préférentiels, prolongements de lignes ferrées existantes dont les financements sont aujourd'hui sans cesse reportés à plus tard.

Par ailleurs, les modalités retenues de financement et de conduite du projet dessaisissent les collectivités au profit d'un système reposant sur les intérêts privés, essentiellement tourné vers la rentabilisation financière de la richesse foncière. Cela porte le risque d'un effet inverse à celui mis en avant, notamment la fuite vers des zones toujours plus lointaines de ceux qui n'auront plus les moyens d'habiter près des gares, générant de nouveaux allongements de temps de transport quotidiens. Cela n'apporte aucune garantie d'une réalisation concomitante des équipements nécessaires et surtout de la mise en place des moyens indispensables pour les faire fonctionner, en terme de services publics de proximité liés à l'habitat nouveau (éducation et formation, santé, poste, pôle emploi...) à l'heure de la RGPP et de la réduction organisée des ressources des collectivités locales.

Il convient au contraire de développer le partenariat entre l'État et les collectivités locales, avec les outils que celles-ci se sont données (STIF, Établissements Publics Fonciers Régional et Départementaux, Syndicat Paris-Métropole), de se doter d'un mode de pilotage bien plus partagé, de réviser complètement le mode de financement qui doit reposer sur de nouvelles ressources publiques prenant mieux en compte le développement considérable et continu de la richesse produite en Ile de France.

Débat Yvelines

Dans ce contexte, la liaison Saclay – Versailles – La Défense, notamment sous la forme très lourde et onéreuse d'un métro souterrain, ne semble peut-être pas la plus appropriée aux réels besoins présents et à venir à l'ouest de la région. Il convient ainsi de noter que 80% des déplacements quotidiens des yvelinois s'effectuent au sein même de notre département. Seule une partie des 20% restants serait donc immédiatement concernée par le réseau Grand Paris. Au mieux cette liaison anticipe un développement futur. Cela mériterait de nous donner le temps d'une élaboration plus approfondie en véritable concertation avec tous les élus locaux, les entreprises, les salariés et les habitants des territoires concernés.

D'autant que la non concomitance de ce débat public avec celui prévu sur Paris-Saclay ne permet pas d'avoir pour le moment une visibilité réelle ni sur la pertinence des localisations envisagées ni sur les ambitions de l'État quant aux territoires directement concernés. Tout laisse à penser que celles-ci se focalisent désormais pratiquement sur le seul périmètre autour du futur campus, dans une logique d'instrumentalisation mercantile et financière de la recherche, sans grand projet urbain global incluant les nécessaires réponses en termes de logement, notamment social, de formation pré-baccalauréat, de services publics. Dans ces conditions, Saint-Quentin-en-Yvelines reste et restera longtemps le pôle majeur, tant pour le développement économique que pour l'offre de logement diversifié à grande échelle. Il convient donc de renforcer prioritairement dans cette partie du département les liaisons et le maillage à partir de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Dans ce secteur une liaison en aérien sous une forme plus légère (tram-train par exemple) en lieu et place de celle soumise au débat mérite donc d'être étudiée. Nous posons aussi la question d'un tout autre tracé permettant un arrêt desservant réellement Saint-Quentin-en-Yvelines, déjà pôle d'habitat et d'activité avec notamment le Technocentre Renault, un des plus grands établissements de notre pays quant au nombre de salariés, qui viennent de toute la Région et au-delà dans des conditions d'accès aujourd'hui difficiles.

Il n'est pas trop tard pour, quitte à avoir dans cette partie de l'Ile de France un projet ambitieux, envisager de relier plus directement les pôles dont il convient de conforter un dynamisme déjà à l'œuvre, lié notamment à la présence universitaire (UVSQ) et à celle, conséquente dans notre département, de l'industrie automobile (notamment St Quentin en Yvelines et la Vallée de la Seine). Une tangentielle Saclay - Saint-Quentin – Poissy/Achères – Cergy, avec un renforcement de la liaison Vélizy – St Quentin en Yvelines semble en effet sans doute plus opportune qu'un métro ne reliant qu'un cluster et un centre d'affaires avec une quatrième ligne ferrée s'arrêtant à Versailles dont le territoire est déjà dans notre département, et de très loin, le plus correctement desservi par les transports collectifs.

Cette option correspond pour partie au tracé du projet de tangentielle ouest Achères/Saint-Cyr qu'il convient simplement d'aménager et de prolonger à l'est vers Saclay et au Nord vers Cergy sous les modes les plus appropriés.

Les économies qui pourraient être réalisées sur l'ensemble du tronçon concerné du grand 8 pourrait déjà être utilement reportées sur ce projet et d'autres, tout aussi attendus par les populations, et eux aussi déjà inscrits au projet de SDRIF et au SDADEY, de façon à en accélérer la réalisation, notamment le prolongement de la ligne C du RER jusqu'à Rambouillet, le tramway Chatillon-Vélizy, le projet Eole.

Les contrats de développement territoriaux sont une nécessité pour que les nouvelles densifications urbaines soient correctement équipées. Il serait réducteur de les circonscrire aux seules communes bénéficiant d'une future gare du Grand 8. Toute commune disposant des potentialités foncières et souhaitant une densification portant sur plus de 1000 logements près d'une gare dans les 20 ans à venir doit avoir vocation à être accompagnée dans le cadre d'un contrat de développement territorial.

Il convient également d'insérer au projet un volet audacieux de construction de logements sociaux de bonne qualité environnementale dans les espaces à densifier. Au delà de la réponse nécessaire aux immenses besoins, ce serait un sérieux outil de réduction des inégalités territoriales.

Enfin il devient urgent d'intégrer aux ambitions pour notre région des objectifs concrets permettant aussi un report modal pour le trafic des marchandises (fret ferroviaire et développement des capacités portuaires fluviales).

Nous partageons l'idée que l'État doit jouer un rôle important pour un territoire où se croisent des enjeux économiques, sociaux et écologiques si stratégiques pour notre pays et pour l'Europe. Notre région dispose en effet d'atouts exceptionnels pour jouer un rôle très positif d'entraînement pour une nouvelle logique d'aménagement répondant aux exigences du développement durable, exemplaire du point de vue de la réduction des inégalités territoriales et sociales. Cela suppose que l'État y conduise, dans son propre champ de responsabilités et en complément des efforts des collectivités locales, une politique ambitieuse pour répondre aux besoins de la population et du monde du travail actuels et futurs du territoire concerné, en terme de transport public bien sur, mais aussi de formation et de recherche publique, d'aide au logement accessible, d'action sanitaire, sociale, culturelle.