

Édito



Gabriel Massou
Président du groupe

D'ici fin janvier, participez aux 60 réunions publiques pour débattre d'un enjeu majeur pour l'Île-de-France : c'est la construction d'une ou plusieurs rocade de métro autour de Paris qui se joue ! C'est aussi le prolongement d'Éole à l'ouest.

Portez votre ambition d'une région solidaire, écologique et citoyenne face aux choix ségrégatifs et spéculatifs portés par la droite. Contestez la vision erronée du développement économique centré sur quelques pôles. Ces débats sur les transports sont inséparables des questions d'aménagement, d'emploi, de logement...

Ensemble nous pouvons peser sur le devenir de notre région. Le rapport des forces a changé : après la cinglante défaite de la droite aux régionales, le président et le gouvernement sont en grande difficulté face aux mobilisations sociales.

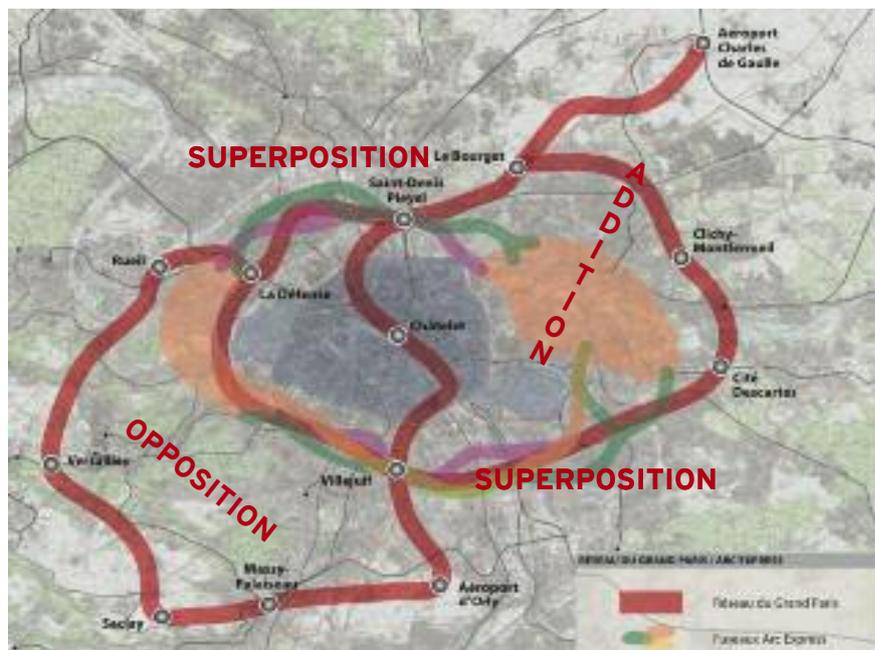
Rapport de forces nouveau du fait aussi de la mobilisation de nombreux élus locaux dans les débats territoriaux : dans le Val-de-Marne avec Orbival, à Nanterre avec la mise en échec du projet d'extension de La Défense, dans l'Est parisien pour une desserte plus fine des territoires.

Notre groupe sera à l'écoute des populations et portera trois questions centrales : la priorité à la réduction des inégalités, le besoin de financements nouveaux et la maîtrise publique des projets.

Pour nous, confrontation sur le devenir de la métropole et participation constructive au débat sur les tracés vont de pair. Nous savons que selon les cas les projets s'opposent, se superposent ou peuvent s'additionner.

Notre ambition est de gagner des projets utiles aux populations et aux territoires, dans la cohérence globale d'un développement solidaire et écologique.

Arc Express - Grand Huit



Investir les débats publics

Les Francilien-ne-s sont invité-e-s à débattre de deux projets de transports :

- **Arc Express**, proposé par la Région, un métro en petite couronne, conçu pour favoriser les liaisons de banlieue en banlieue. C'est aussi un projet d'aménagement du territoire, en cohérence avec le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).

- **Le réseau de transport du Grand Paris** (ou « Grand Huit ») proposé par le gouvernement, une infrastructure constituée de trois lignes plus éloignées de Paris, en particulier à l'ouest et à l'est.

Pour rechercher ce qui peut être complémentaire dans les projets, il ne faut pas sous-estimer les différences de conception et de vision qui les animent. Une convergence n'est possible qu'avec des évolutions lourdes du Grand Huit.

Arc Express a été conçu pour desservir l'ensemble des territoires avec des stations rapprochées, tandis que le Grand Huit privilégie surtout la desserte de quelques pôles de développement. **Il faut faire le choix de la desserte fine.**

Le Grand Huit prévoit de desservir Saclay. Autour de cette boucle, il y aura construction, et donc étalement urbain à l'ouest. **Il faut abandonner cette boucle, opter pour des solutions moins coûteuses et basculer les financements à l'est**, pour y réaliser une boucle en petite couronne et une à Clichy, Montfermeil...

“une convergence n'est possible qu'avec des évolutions lourdes”

L'État enfin renvoie la question du financement sur les usagers et les collectivités. **Il faut exiger du gouvernement qu'il donne les moyens au STIF** pour que le fonctionnement soit possible.



Transports : pour une région solidaire, écologique et citoyenne

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.

D'une part, 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 ! D'autre part, le STIF devrait payer une redevance pour exploiter les futurs réseaux. C'est à dire que la facture reviendrait aux collectivités, et donc aux Francilien-ne-s !

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

De nouvelles ressources pour les transports sont nécessaires pour réaliser les investissements indispensables et obtenir une zone unique au prix de la zone 1-2.

Nous revendiquons :

Le transfert du FARIF (Fonds d'aménagement de la Région Île-de-France) à la Région. Cette taxe sur les bureaux, centres commerciaux et entrepôts est détournée par l'État depuis 10 ans, soit 1,7 milliards d'euros qui auraient dû profiter aux Francilien-ne-s.

Le transfert d'une part de l'éco-redevance poids lourds que perçoit l'État.

Une hausse du versement transport (VT), avec la création d'une zone unique du VT à un taux de 2,6 % (déjà en vigueur à Paris et dans les Hauts-de-Seine). Cela dégagerait 800 millions d'euros supplémentaires par an.

À l'initiative de Laurence Cohen, administratrice, le conseil d'administration du STIF a adopté un vœu en ce sens. La bataille continue !

Métro en rocade : pour un aménagement durable

L'enjeu des débats publics est celui des tracés des projets de transport les mieux à même de répondre aux besoins. Mais indissociablement il est celui de la conception du développement économique et urbain dans laquelle inscrire les choix à faire.

Le projet d'un métro en rocade et d'un système de transport pour les années 2020 et 2030 est 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 aussi bien le SDRIF que 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.

Pour le Grand Huit, tout repose sur le credo en faveur de 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 par rapport aux dernières décennies. Cela correspond parfois sur certains territoires à une effervescence économique déjà engagée, mais cela correspond aussi à une large part d'artifice et de pari hautement risqué. Il en résulte des investissements très lourds pour desservir des territoires comme le plateau de Saclay, dont l'intensité de l'urbanisation est tout à fait contestable, alors que des priorités concernant des millions de salariés sont ignorées.

Arc Express est la pierre angulaire du Plan de mobilisation établi en 2009 avec le STIF, qui 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 avec des variantes qui devraient être établies au début 2011 ; mais sa vocation est de desservir la zone la plus dense, qui ne l'est pas correctement aujourd'hui. 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 sa tarification soient en correspondance.

C'est tout l'enjeu des débats publics que de pousser la confrontation sur la conception de l'aménagement de la région et de faire valoir les besoins.

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).

Le gouvernement et la droite préparent 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.

Nous ne pouvons nous y résoudre. Seule une gestion publique des transports permet d'assurer une exploitation de qualité. Il est impératif que les transporteurs publics et le STIF conservent leur place historique dans les transports régionaux.

Nous demandons la création d'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.

Ces questions doivent faire partie intégrante des débats.

Plan de Mobilisation pour les Transports en Île-de-France et variantes de tracés du métro Arc Express mises au débat

Le Plan de Mobilisation
La Région Île-de-France, les Conseils généraux, le STIF et l'État ont élaboré en 2008 un Plan de Mobilisation historique pour les transports en Île-de-France de plus de 18 Md€. Avec le Plan de Mobilisation, chaque année qui passe est une année utile.

L'objectif
Réaliser d'ici 2020 tous les projets indispensables au développement des transports en Île-de-France et répondre aux urgences ainsi qu'aux besoins des Franciliens à moyen et long termes.

En chiffres

- 200 km de bus en site propre
- 120 km de tramway
- 105 km de tram-train
- 80 km de métro (dont 60 km pour Arc Express)
- 20 km de RER
- 13 grands pôles multimodaux réaménagés ou créés

Le Plan de Mobilisation, c'est 61 actions au total dont 28 sont déjà engagées.

A ce plan pour l'amélioration et la création de lignes, s'ajoute un autre plan sans précédent, portant sur les trains et RER. D'ici à 2016, ils seront tous neufs, récents ou rénovés.





Autour des gares Logements sociaux, emploi et services publics

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

Le financement basé sur la spéculation foncière envisagé par le gouvernement accentuerait la ségrégation sociale et spatiale, en contribuant à l'explosion des prix du foncier. Nous proposons à l'inverse que la maîtrise des sols autour des gares soit confiée à l'Établissement public

foncier d'Île-de-France (EPFIF), sur la base de projets de territoire élaborés avec les élu-e-s locaux et les habitant-e-s.

Les projets d'aménagement autour des nouvelles gares doivent impérativement prévoir logements sociaux, services publics et emploi. Le gouvernement et la Société du Grand Paris affichent un objectif de 70 000 nouveaux logements, sans jamais évoquer le logement social et sans aucun engagement financier ! Si la construction est laissée aux appétits des promoteurs, on connaît les conséquences : les habitants actuels seront repoussés plus loin, en grande couronne, et l'étalement urbain continuera.

Rien n'est joué !

Personne ne peut dire avec certitude ce sur quoi vont déboucher les débats publics mais leur contenu va peser à l'évidence sur l'étape suivante.

Ensuite parce que le contexte politique et donc les relations gouvernement/État d'un côté et Région/collectivités de l'autre va en être modifié.

D'abord parce que les deux maîtres d'ouvrage, STIF et Société du Grand Paris, devront dire les enseignements qu'ils tirent des rapports des commissions du débat public dans les deux mois après leur publication.

“Le contenu des débats publics va peser sur l'étape suivante”

Rien n'est donc encore joué sur le schéma des transports qui va en résulter et qui devrait enrichir le SDRIF révisé.

Raison de plus de s'en emparer.

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 200km² ! De type tramway ou tram-bus, elle s'inspirerait du projet de liaison Sénart-Corbeil-Évry.

Calendrier et vidéos des débats publics :

www.debatpublic-grandparis.org
www.debatpublic-arcexpress.org



Parti communiste français
Gauche unitaire
Alternative citoyenne



Groupe Front de Gauche,
Parti communiste français,
Gauche unitaire et Alternative citoyenne
Conseil régional d'Île-de-France

Conseil régional d'Île-de-France
57, rue de Babylone - 75007 Paris
Tél : 01 53 85 68 50
Fax : 01 53 85 68 59

Directeur de cabinet : Manuel Menal
Email : manuel.menal@iledefrance.fr

www.frontdegauche-pcfguac-idf.org

REGARDS
SUR LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Directeur de publication : Gabriel Massou
Rédacteur en chef : Manuel Menal
Conception graphique :
La Fourmi, Versailles (78)
N° de CP : 0712P11207

VOS 14 ÉLU-E-S

Paris (75)



François Labroille

Pierre Laurent



Céline Malaisé



Seine-et-Marne
Charlotte Blandiot-
Faride



Yvelines
Clément Ortega-
Pelletier



Essonne
Philippe Camo



Hauts-de-Seine
Caroline Bardot



Gabriel Massou



Seine-Saint-Denis
Patrice Bessac



Djeneba Keita



Henriette Zoughebi



Val-de-Marne
Sylvie Altman



Laurence Cohen



Val-d'Oise
Francis Parry

