

Introduction à la conférence de presse du 30/09/10 sur les débats publics

**Gabriel Massou**

**Président du groupe Front de gauche, PCF, GU, AC**

D'ici au 31 janvier 2011 se tiendront, partout en Ile-de-France, plus de 60 débats publics portant sur les projets du Grand Paris et de sa boucle de transport dite « Grand Huit », celui du SDRIF avec son projet d'Arc Express et le prolongement d'Eole à l'Ouest.

La 1<sup>ère</sup> réunion a lieu ce soir au Palais des congrès. Nous y serons et nous interviendrons !

Au lancement de cette campagne de réunions publiques nous avons voulu vous donner notre point de vue.

Celui du groupe Front de Gauche, PCF, GU, AC, avec Pierre Laurent, Laurence Cohen, François Labroille et les élus présents, celui de parlementaires ; mais aussi celui d'élus locaux avec Christian Favier et les maires présents.

Il s'agit d'un moment important de débat sur la question des transports et de l'aménagement en Île-de-France.

60 réunions publiques pour débattre d'investissements majeurs pour l'Ile-de-France : outre le prolongement d'Eole à l'Ouest c'est la construction d'une ou plusieurs rocadés de métro tout autour de Paris qui se joue !

Deux projets seront présentés :

- Arc Express, la rocade autour de Paris proposée par les collectivités région et départements, avec en toile de fond un plan d'investissements (dit « plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ») concernant tous les autres modes (RER, métro, tramway, sites propres bus) ;

- Le réseau de transport public du Grand Paris, projet de double boucle autour de Paris proposé par la Société du Grand Paris

L'avenir des transports publics en Ile-de-France se joue maintenant.

Une remarque, ces débats publics qui s'engagent sur les 2 rocadés ne doivent surtout pas être perçus comme une mise à l'écart de tous les autres projets de transports portés par les collectivités et figurant dans le plan de mobilisation de la région et des départements et ceux figurant dans le SDRIF.

Les voyageurs le savent bien : la saturation de nombre de lignes de RER, de trains, de métro et de bus à l'heure de pointe, c'est la galère au quotidien.

Les chiffres sont formels : l'Etat, responsable de la gestion des transports en IDF jusqu'en 2006, a sous-investi pendant des décennies. En proportion, beaucoup moins d'argent investi en Ile-de-France qu'à Berlin ou Rome.

Il faut investir beaucoup plus dans les transports publics en Ile-de-France, nous le disons haut et fort depuis des années. Dès le début des années 2000, nous avons lancé l'objectif d'un triplement des investissements : passer d'à peine plus d'un milliard d'€ par an à plus de 3 milliards d'€ par an.

Nous étions taxés de rêveurs. Et puis, peu à peu, des batailles ont été menées et ont porté leurs fruits. Dans le nord de Paris, les usagers et les élus ont réussi à imposer l'idée qu'il fallait désaturer la ligne 13, la pire du réseau francilien. Dans le Val-de-Marne, le conseil général a initié une mobilisation exemplaire, rassemblant autour du projet de rocade de métro rapide Orbival toutes les forces politiques du département, la plupart des communes, de très nombreux acteurs économiques, universitaires, associatifs, et surtout 52 000 citoyens.

Ces luttes ont permis d'imposer l'idée qu'il fallait investir. La décentralisation du STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) aux collectivités, Région et départements, a ensuite permis de concrétiser l'essai : mise en chantier de nombreux tramways, achat de nouveaux matériels roulants. Le niveau d'investissements a été multiplié par deux.

Avec la mise en œuvre effective de rocades banlieue-banlieue on pourrait atteindre enfin le seuil nécessaire : 3 milliards d'€ par an.

Vous le voyez nous ne boudons pas notre plaisir de voir mis enfin en débat des liaisons de transports après des décennies de batailles...

Nous nous engageons donc totalement dans les 60 débats pour en faire un événement qui peut être populaire.

Nous allons même inciter les militants, les élus, les collectivités à les multiplier...

Nous allons utiliser tous les moyens de communications offerts par la commission du débat public pour porter nos valeurs et nos propositions.

Nous demandons à la collectivité régionale de mettre les moyens pour inciter les populations à participer à ces débats.

Pour notre part nous allons faire vivre notre identité spécifique dans ces débats, celle que nous avons portée dans les régionales pour une région solidaire, écologique et citoyenne face à des choix ségrégatifs et spéculatifs portés par la droite. Nous contestons la vision erronée du développement économique centré sur quelques pôles et renforçant la dissociation des territoires qui a présidé au lancement de la société du grand Paris. Le débat sur les transports ne peut être appréhendé que dans une vision globale qui est inséparable de l'aménagement, de l'économie, du logement...

La confrontation sur le devenir de notre région n'a pas disparu aujourd'hui même si elle se pose dans un rapport de forces nouveau au lendemain de la cinglante défaite de la droite aux régionales et dans un moment où face aux mobilisations sociales le Président, le gouvernement et les parlementaires de droite sont en grande difficulté.

Rapport de forces nouveau du fait aussi de la mobilisation et de l'investissement de nombreux élus locaux dans les débats territoriaux. J'ai déjà évoqué la mobilisation dans le Val de Marne, je pourrais ajouter Nanterre et la mise en échec du projet initial du gouvernement sur l'extension de La Défense, celle des maires de l'Est Parisien pour obtenir une desserte plus fine de leur territoire...

Rapport de forces nouveau qui s'est traduit par la transmission du SDRIF au conseil d'Etat, la démission de Christian Blanc, un début de prise en compte du besoin d'un maillage au réseau existant, des flottements dans la droite sur le devenir de la boucle passant par Saclay...

Dans cette phase de débats publics nous serons à l'écoute des populations et nous porterons trois questions qui nous paraissent centrales :

- priorité à la réduction des inégalités en obtenant la desserte des territoires qui sont le plus en souffrance et/ou des territoires qui portent les projets de développement et d'habitat de demain, sociaux et écologiques.
- le besoin de financements nouveaux ( VT, FARIF, Emprunt) et un engagement de l'Etat au niveau des besoins en refusant toute logique spéculative sur les territoires notamment autour des gares et le transfert vers les usagers des coûts de ces projets. La zone unique au tarif des zones 1-2 concerne aussi les nouvelles réalisations
- la maîtrise publique des projets de la conception à la réalisation et l'exploitation en exigeant que le STIF et nos transporteurs publics conservent leur place historique dans notre région

Nous sommes convaincus que c'est en portant cette confrontation que l'on peut être totalement à l'aise dans le débat sur les tracés. C'est la conception de l'aménagement sur la base du droit à la mobilité et de la solidarité des territoires qui nous importe. Nous savons que selon les cas les projets s'opposent, se superposent ou peuvent s'additionner. Nous entendons peser sur le meilleur projet d'ensemble possible, à partir des besoins des territoires.

Aux populations et aux élus de faire valoir le meilleur tracé commun au Nord et au Sud,

Aux populations et aux élus d'obtenir qu'à l'Ouest la branche Versailles Saclay du Grand 8 soit abandonnée pour basculer les financements à l'Est.

Financements nécessaires pour aboutir dans ces territoires à deux réalisations, celle d'Arc Express dans la zone dense et celle du Grand 8 dans les cités.

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

Projets qui in fine doivent être inscrits au SDRIF dont la révision doit être lancée cet automne.

Conseil régional  
30 septembre-1<sup>er</sup> octobre 2010

Question d'actualité du groupe  
FRONT DE GAUCHE – PCF-GU-AC

Monsieur le Président,

Les deux débats publics concernant le projet Arc Express et celui du réseau de transport public du Grand Paris viennent d'être lancés.

Ces débats déboucheront à la fin de l'hiver prochain sur un projet de métro qui devrait changer radicalement la physionomie de notre Région, tout en répondant, nous le souhaitons, aux besoins de l'ensemble des territoires et populations concernés.

Au-delà des débats concernant les tracés et la qualité de la desserte des territoires, en particulier les plus en souffrances, l'une des questions essentielles portera sur le mode de financement du projet retenu, qui n'est pas sans lien avec le financement de l'ensemble des projets de transports en commun franciliens.

Comme vous le savez, notre groupe s'est attaché depuis plusieurs mandats à porter au cœur des débats la nécessité d'un investissement massif dans les transports en commun, avec notamment la création d'un métro en rocade de banlieue à banlieue.

De même, l'action de notre groupe a fortement contribué à l'élaboration par la Région, avec les départements, d'un Plan de mobilisation pour les transports permettant la réalisation des nouvelles infrastructures indispensables telles que le projet Arc Express, de rénover le réseau existant (en premier lieu les RER), les prolongements de métro et les créations de nouveaux tramways et TCSP.

De leur côté, les collectivités et le STIF se sont déjà engagés à financer leur part de ce plan de mobilisation.

Cependant, aujourd'hui, le financement de ces projets de transports reste à déterminer.

Le gouvernement envisage concernant le projet du Grand Paris, estimé 23 milliards d'euros, un financement fondé essentiellement sur la spéculation liée à l'aménagement autour des gares privatisées et sur la redevance domaniale payée par l'exploitant du réseau.

Ceci ne nous paraît pas acceptable car, outre qu'il s'agit de faire payer au STIF, donc aux collectivités locales, l'essentiel de la facture du réseau, ce mode de financement est contraire au principe d'un véritable service public de transports, géré publiquement, dans le cadre d'un aménagement régional conçu comme économiquement et socialement solidaire.

D'autre part, cela ne répond aucunement à la question du financement du Plan de mobilisation.

De plus, d'autres points importants doivent par ailleurs être pris en compte. En particulier :

- la nécessité de modifier la tarification des transports franciliens afin d'avancer vers plus d'égalité sociale et géographique,
- le fait que les nouvelles infrastructures à mettre en service nécessiteront des moyens nouveaux pour assurer leur fonctionnement,
- et le fait que les collectivités ont déjà assumé une augmentation très forte de leur contribution au STIF ces dernières années et que les usagers ne peuvent augmenter leur part du financement des transports publics franciliens.

La véritable solution réside donc dans la mise en place des nouvelles ressources nécessaires aux investissements indispensables pour le réseau francilien et pour une tarification unique au prix des actuelles zones 1-2, soit, en priorité :

- une modernisation et une augmentation des taux de la taxe sur les locaux à usage de bureaux, de commerce et de stockage (alimentant le FARIF), une modernisation de la redevance pour la création de bureaux pour assurer le financement des investissements ; et bien sûr le transfert du FARIF à la Région.

- un dé plafonnement du versement transport pour financer les dépenses nouvelles de fonctionnement et les remboursements d'emprunts, via par exemple la mise en place d'une « zone unique du versement transport » alignée sur les taux de Paris et des Hauts-de-Seine.

Chacun sait que ces décisions sont du ressort de l'Etat. Nous pensons donc indispensable d'interpeller le Gouvernement et les parlementaires afin d'obtenir des ressources nouvelles. Lors de la précédente mandature, au moment de la décentralisation, nous avons organisé une large mobilisation incluant l'ensemble des actrices et acteurs concernés, citoyen-nes. usagers, élu-e-s.

Nous souhaitons que notre collectivité mette tout son poids dans la bataille pour l'avenir des transports en commun en Île-de-France comme elle l'avait fait alors. Nous sommes prêts à nous y investir totalement.

Notre question est donc la suivante : Monsieur le Président, quelles initiatives fortes et déterminantes comptez-vous prendre pour que l'Etat dégage les ressources indispensables à la satisfaction des besoins des Franciliennes et Franciliens en matière de transports publics ?

Laurence COHEN  
Conseillère régionale  
Administratrice du STIF



## **Propositions du groupe Front de Gauche, Parti communiste français, Gauche Unitaire et Alternative Citoyenne**

### **De nouveaux financements pour les transports franciliens**

Les besoins d'investissement dans les transports en commun sont considérables. Nous pensons qu'il faudrait monter le niveau de l'investissement de 11 à 30 milliards. Cela permettrait de réaliser à la fois les nouveaux projets nécessaires (métro en rocade, extensions...) et à améliorer la qualité sur le reste du réseau.

Les recettes majeures devront provenir du monde économique, avec deux pistes principales : le Fonds d'aménagement de la Région Île-de-France (FARIF) et le versement transport.

#### **Le FARIF**

Le Fonds d'aménagement de la Région Île-de-France (FARIF) est un impôt prélevé sous forme de taxe sur la surface des bureaux, centres commerciaux et entrepôts. Il a été créé en 1990 pour « dégager des moyens complémentaires à ceux du budget général pour résoudre les problèmes liés à la concentration urbaine de cette région ». Depuis 2000, 170 millions de recette par an sont détournés pour le budget de l'État ! En 10 ans, c'est 1,7 milliards qui auraient dû revenir aux Francilien-ne-s.

**La Région demande depuis des années de bénéficier du FARIF pour le financement des transports.** Cette proposition figurait également dans le rapport Carrez sur le financement du Grand Paris. Elle doit être réalisée au plus vite.

#### **Le « versement transport »**

Le versement transport est un impôt payé par les entreprises d'au moins 10 salariés. Assis sur la masse salariale, son taux plafond est de 2,6% à Paris et dans les Hauts-de-Seine, 1,7% en Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne et 1,4% en grande couronne. Le VT rapporte actuellement 300 millions d'€ (70% des recettes du STIF).

#### **Une zone unique du VT à 2,6% dégagerait 800 millions d'€ supplémentaires.**

Cette augmentation ne pénaliserait pas l'emploi : les entreprises de Paris et des Hauts-de-Seine contribuent déjà à 2,6%, or ces départements sont les plus attractifs et accueillent 50% des emplois de la Région.

De plus, le STIF doit pouvoir fixer librement son taux : il est anormal que la charge du financement des transports franciliens lui revienne, alors qu'il ne dispose d'aucune autonomie fiscale.

Paris, le 28 septembre 2010



## **Conférence de presse : « Débats publics Arc Express / Grand Paris : que les populations s'en mêlent ! »**

Le 30 septembre commencent les débats publics sur Arc Express et le Grand Huit.

Ces débats sont essentiels pour l'avenir des transports, et au-delà de l'aménagement et du développement économique en Île-de-France. L'enjeu est bien d'obtenir le meilleur projet pour les Francilien-ne-s, en faisant primer leur intérêt sur les logiques spéculatives.

Depuis plusieurs mandats, nous avons porté la nécessité d'un métro de banlieue à banlieue. C'est essentiel pour désenclaver les quartiers et promouvoir un aménagement durable et solidaire. Nous nous réjouissons qu'enfin un débat public ait lieu sur ces projets !

Dans la confrontation sur le devenir de la métropole, nous défendrons l'intérêt des Francilien-ne-s. Nous nous mobiliserons pour obtenir la meilleure desserte pour les quartiers qui subissent des inégalités sociales et territoriales intolérables. Nous refuserons les projets qui favorisent l'étalement urbain, comme à l'ouest. Nous exigerons un engagement financier de l'État et des entreprises, en combattant le projet de financement basé sur la spéculation immobilière proposé par le gouvernement.

**Nous vous invitons à une conférence de presse :**

**Judi 30 septembre 2010 à 8h30  
au Conseil régional d'Île-de-France  
33, rue Barbet de Jouy  
Salle à manger du président**

*Avec :*

- **Gabriel Massou**, président du groupe Front de Gauche PCF-GU-AC
- **Laurence Cohen**, membre du bureau du STIF, conseillère régionale
- **Pierre Laurent**, secrétaire national du PCF, conseiller régional
- **Christian Favier**, président du Conseil général du Val-de-Marne
- *et des maires et élu-e-s locaux d'Île-de-France*

Contact : Manuel Menal – 06 19 20 40 84 – [manuel.menal@iledefrance.fr](mailto:manuel.menal@iledefrance.fr)