

REGARDS

SUR LA RÉGION ILE-DE-FRANCE

ÉDITO



Gabriel Massou
Président du
Groupe CACR

La droite via le Président de la République utilise tous les moyens à sa disposition pour que notre région, et au-delà toutes les collectivités, adoptent les critères de gestion dominants en Europe et dans le monde : la mise en concurrence des territoires et des populations, une place toujours plus grande pour les grands groupes privés, l'affaiblissement, voire la disparition des politiques publiques. L'idéologie véhiculée est simple : pour que les salariés, les chômeurs, les pauvres vivent mieux il faut libérer l'initiative de ceux qui possèdent les entreprises et les capitaux, il faut lever toutes les contraintes sociales, juridiques, politiques à leur domination dans tous les domaines y compris les politiques publiques. Cette logique conduit à développer toutes les inégalités.

L'avenir est ailleurs. Il est dans un autre type de développement régional permettant à toutes les populations, à tous les territoires de valoriser leurs atouts, de maîtriser leur destin.

Là se trouve la capacité pour notre région de jouer un rôle européen et mondial grandissant, porteur de valeurs, d'expériences et de résultats.

Notre devenir n'est pas dans la concurrence capitaliste avec les autres grandes métropoles mondiales, mais dans l'émulation et la coopération pour le bien être des populations par la formation, la recherche, les productions utiles, le logement accessible, les transports collectifs, les énergies renouvelables, la démocratie...

Le plan d'urgence pour les transports en Ile de France participe de cette vision. Faisons le vivre ensemble !



La question des transports est au premier rang des préoccupations des franciliens.

Le groupe CACR en a fait un axe prioritaire de son activité politique. Dans ce numéro spécial, nous abordons le sujet sous différents angles :

- le Plan d'urgence proposé, le 19 juin dernier, par Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Ile-de-France, pour répondre à l'urgence ;
- les choix financiers à faire ;

- les dangers de la loi sur le Partenariat Public/Privé ;

- notre contribution aux choix de la Région ;

- la question de la réglementation européenne mettant en cause le service public ;

- la démocratie dans les transports publics et la mise en place des comités de lignes ;

- les enjeux énergétiques et environnementaux ;



Page 4



Page 4

Transports publics : rép

Quels types de financement pour les transports publics ?

Avec la flambée du prix du pétrole, les populations utilisent de plus en plus les transports publics. Pour nous permettre de mieux répondre aux besoins des Francilien-ne-s, nous devons poursuivre et amplifier notre bataille pour que l'Etat mobilise plus de moyens financiers pour le développement des transports publics dans notre région, à partir des richesses créées par les transports. Cela suppose aussi de doter la Région d'outils de financements adaptés et conséquents. En effet, le VT (versement transport) et le FARIF (fonds d'aménagement de la région Ile-de-France), une fois révisés, permettraient d'avoir de nouvelles ressources et ainsi de lancer rapidement tous les projets déjà à l'étude et en attente de financement. D'autre part, la création de nouveaux outils permettrait de mettre à contribution les profits spéculatifs des groupes pétroliers et immobiliers. Attention aux faux « amis » qui veulent augmenter, tout en la taxant, la spéculation foncière ! Ces choix politiques, nous les demandons depuis des années, ce que ne souhaite pas le gouvernement de monsieur Sarkozy qui a tenté de réduire le VT, une des principales sources de financement des transports collectifs.

Concernant le Plan d'urgence de la région, nous insistons également sur la nécessité d'un emprunt plus étalé dans le temps et assorti de conditions particulières, pondérées ou même à taux 0 assuré par des établissements publics de crédit. Cela permettrait d'atteindre un montant plus ambitieux du plan qui pourrait ainsi se situer aux alentours de 22 Milliards d'€ sur 10 ans avec 30 ans ou plus de remboursement de l'emprunt.

Sans ces nouveaux financements, il est difficile d'imaginer mettre en place de nouveaux projets pour les transports publics dans les prochains mois.

Assez de discours : des actes !

Laurence Cohen, conseillère régionale et membre du CA du STIF



Depuis le début des années 90, les investissements annuels pour les transports publics oscillent entre 1 et 1,5 milliard d'euros soit environ 0,4% du PIB de l'Ile-de-France. Nettement moins qu'à Londres, Madrid ou Berlin, qui connaissent des taux de 1% du PIB annuel.

Bien que l'engagement du Conseil régional et des départements ait permis de débloquent de nombreux projets de tramways, le manque d'investissements dans des réseaux lourds structurants, est massif. Les nouvelles infrastructures n'apparaissent que beaucoup trop lentement, les matériels roulants SNCF et RATP ont vieilli, et une modernisation complète des infrastructures ferroviaires, est indispen-

sable.

De plus, le nombre de déplacements utilisant les transports publics est en hausse, et cette tendance va encore se renforcer avec la crise du pétrole. C'est bien évidemment une très bonne nouvelle du point de vue environnemental. Mais, le réseau est aujourd'hui de plus en plus saturé, et la situation risque fort de se dégrader rapidement.

Un siècle après la création du métro, quarante ans après le lancement des RER, il est urgent de lancer une troisième grande phase d'investissements dans les transports publics.

C'est pourquoi, nous soutenons l'initiative prise par Jean-Paul Huchon, président de la Région Ile-de-France, lançant un plan de mobilisation de près de

Partenariats Public/Privé

Le contrat de partenariat public privé est le dernier né de l'imagination gouvernementale. Importé du modèle anglo-saxon, il consiste à confier à un groupe privé la mission de « financer, concevoir, construire, maintenir et gérer des ouvrages ou des équipements publics ». Cela vaudrait notamment pour les infrastructures de transports. En contrepartie, la puissance publique paie le groupe privé dans un cadre de longue durée. Le gouvernement prétend en faire la solution miracle quand il dit que les caisses sont vides. La réalité risque d'être tout autre et de révéler une dangereuse illusion pour trois raisons :

- le surcoût pour les collectivités car les « loyers » versés par les collectivités publiques peuvent devenir exorbitants,
- la mainmise des groupes privés sur la commande publique et la gestion publique car seraient exclus les PME, les artisans, les architectes et car prévaudraient les critères de gestion privée de la rentabilité à tout prix,
- la mise en cause de la démocratie car les éluEs et les collectivités publiques seraient dessaisies de leurs prérogatives dans leurs choix et leur gestion.

Les expériences menées à l'étranger, notamment en Angleterre et au Portugal, ont montré les dérives financières et politiques auxquelles conduisent les PPP. Le bilan d'une étude canadienne est sans appel : les Partenariats public-privé minent la démocratie, nuisent aux petites entreprises et n'entraînent pas d'économies pour les contribuables.

Le service public de transports : un objectif d'avenir...

Point de vue de Patrick HAMON

Syndicaliste retraité de la RATP

Gagner en Ile-de-France des transports en commun à la hauteur des besoins des populations implique de dégager des moyens financiers pour développer les réseaux, mais cela suppose aussi de repousser la tentation de privatiser leur gestion.

En Ile-de-France, bus, tramways et métros sont essentiellement assurés par la RATP, la SNCF assurant des RER et le Transilien. Or, un règlement européen récemment adopté sur les transports de voyageurs impose de mettre en concurrence les entreprises publiques nationales de

transports avec des transporteurs privés dès fin 2009.

Ce texte d'inspiration libérale n'a été conçu que pour favoriser la pénétration des intérêts privés dans le transport au détriment des entreprises publiques. Il est porteur d'une logique complètement à l'opposé des besoins et attentes des Franciliens :

- Là où opère aujourd'hui la seule RATP, on pourrait se retrouver demain avec plusieurs opérateurs aux intérêts opposés, alors qu'il s'agit au contraire de progresser dans l'intermodalité et l'intégration des réseaux.

Repondre aux urgences et aux défis

18 milliards d'euros pour les transports en commun. C'est un point d'appui pour les luttes, face au bras de fer engagé avec le gouvernement. Mais nous souhaitons aller plus loin, pour répondre pleinement aux besoins des populations. Il s'agit, grâce à des transports collectifs modernes, rapides, d'irriguer tous les territoires de banlieue, de relier les villes de banlieue entre elles.

Il faut s'engager dans le rééquilibrage Est/Ouest, au travers de la réalisation d'Arc Express, et des tangentielles en continue et d'un seul tenant. Cette priorité a été clairement affichée pour la mobilisation autour du segment du Val-de-Marne, soit Orbival, ce que la commission d'enquête publique sur le

SDRIF a soutenu comme une priorité absolue.

Il faut que tous les projets contenus dans les contrats de plan, dans le

Il faut que tous les projets contenus dans les contrats de plan, dans le SDRIF, soient réalisés

SDRIF, soient réalisés, parce qu'ils ont été élaborés avec les populations, suite à un vaste travail de concertation, de co-élaboration entre les élus et les citoyens.

Mais, si nous ne voulons pas, comme nous y invite la droite, faire peser le poids des financements du service public de transports sur les collectivités et les usagers, la réponse aux besoins passe par de nouvelles ressources.

Il faut y faire contribuer entre autres les opérateurs qui en profitent (employeurs, promoteurs immobiliers, grands opérateurs commerciaux) ainsi que les secteurs les plus polluants de la filière transports (transport routier de marchandises, transport aérien), et bien sûr l'Etat, qui doit assumer en termes

financiers, pour la Région Capitale, son rôle moteur dans le développement des transports publics.

- Le passage au privé de la gestion des lignes aurait pour effet l'abandon de tout objectif de service public (assurer le droit au transport pour tous) pour faire place à la recherche de la rentabilité la plus élevée possible.

Il ne faut pas que les Franciliens se retrouvent demain avec des transports gérés à l'image de l'eau, où des grands groupes privés s'enrichissent grassement sur le dos des populations.

Ne faut-il pas au contraire pousser à la création d'un pôle public du transport au sein duquel coopéreraient la RATP, la SNCF et Transdev (filiale de la Caisse des dépôts et de la RATP) et où les usagers disposeraient d'un réel pouvoir ?



Dans l'immédiat et pour signifier une volonté politique marquée par le développement de service public, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) devrait décider de confier (comme il en a le droit) l'exploitation des futures lignes de tramway et de la grande rocade ferroviaire à ces entreprises publiques, et manifester par là son refus de voir les intérêts de quelques gros actionnaires primer sur l'intérêt général.

Plus de démocratie et de participation citoyennes pour un Plan global des transports

Trois questions à Jean Brafman

Conseiller régional et membre du CA du STIF



Quels sont vos axes de travail pour plus de démocratie dans les transports publics en Ile-de-France ?

Le « nouveau » STIF décentralisé avait un handicap : pas de place pour les usagers et les salariés au CA.

A l'initiative des élus communistes et citoyens deux mesures ont été prises à cet effet : une commission démocratisation au STIF, et la création de comités de lignes officialisés par les contrats signés par le STIF avec la RATP et la SNCF. Avec le renforcement du travail avec le comité des partenaires – acteurs économiques et sociaux, dont les syndicats de salariés et les associations –.

La démocratie doit être un véritable processus continu, permanent, en amont et en aval des projets. Cette dynamique citoyenne doit se développer dans le cadre des enquêtes publiques, des concertations avec les populations, les usagers, en associant tous les acteurs, sans exceptions, des institutions aux collectivités et usagers.

Je pense que le plan de mobilisation doit concilier décisions urgentes et débat, partout en Ile-de-France. Démocratie et efficacité ne sont pas contradictoires. Bien au contraire.

Vous êtes à l'initiative des Comités de lignes, pouvez-vous nous expliquer en quoi cela consiste ?

Une quarantaine de comités de ligne est prévue. Une dizaine s'est tenue, fin 2007 et début 2008, préfiguration des futurs espaces de dialogue, d'informations et de propositions –réseau Transilien nou-

vement prévu cadencé en 2009- ou d'ores et déjà constitués – ligne 13 –.

Ils associent tous les acteurs, associations d'usagers, locales et régionales, des transports et de l'espace « consommateurs », toutes les collectivités, les opérateurs RATP, SNCF, RFF, Optile, le STIF, le comité des partenaires – dont les syndicats –.

Je suis partisan que les 14 lignes de métros, les 5 de RER et les 3 de tramways, les lignes Transilien aient leur comité installé avant mi-2009. Il restera à créer des comités de bassin pour les lignes de bus et de cars. Cela suppose des moyens pour toucher le plus grand nombre et avoir des relais citoyens hors champs institutionnels. Nous sommes tous concernés.

Les transports collectifs, est-ce seulement des lignes et des matériels ?

Les transports en commun ce sont des réseaux, certes mais aussi ce qui les conditionne. Nous avons besoin, en quantité démultipliée, d'études, d'expertises techniques et d'ingénierie, de dispositifs de construction de matériels –trains, rames et véhicules- et d'équipements, d'entreprises de BTP spécialisées, de personnels de gestion et de maintenance des transports. Donc de formations, de compétences nouvelles, d'emplois, d'entreprises renforcées, particulièrement du secteur public. Le plan de mobilisation devrait s'accompagner d'un volet démocratiquement débattu sur toutes ces activités.

Les actes du gouvernement en contradiction avec son discours sur le Grenelle de l'environnement

Réduire de 20% les gaz à effet de serre, conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement, nécessite des investissements colossaux dans les transports publics : Environ 27 milliards d'euros rien que pour l'Ile-de-France.

L'homme est très vraisemblablement responsable en grande partie du réchauffement climatique de la planète, et cette augmentation du thermomètre n'est pas sans conséquences pour notre environnement et le devenir de l'humanité.

En octobre 2007, le Grenelle de l'environnement s'est terminé par un catalogue d'intentions dont on ne peut que saluer l'énoncé, mais qui nécessite une très grande vigilance quant aux actes concrets. En effet, les annonces transmises dans le cadre du Grenelle viennent malheureusement de confirmer ce sombre diagnostic : aucun engagement de financement concret pour

l'Ile-de-France, alors que chacun sait que les besoins de financements pour les nouvelles infrastructures se comptent en dizaines de milliards d'€, et qu'il y a urgence.

Ne s'agit-il pas ici de basses manœuvres politiciennes face à un Conseil régional de gauche !

Hier, le gouvernement paraît au Grenelle de l'environnement pour faire baisser le niveau d'émission de gaz à effet de serre. Aujourd'hui, il essaye de stopper tous les projets d'Ile-de-France, qui concernent le métro, les tramways, ou les trains régionaux en n'honorant pas ses engagements financiers. Nous dé-

nonçons cette hypocrisie du double langage vis-à-vis des transports en Ile-de-France. Nous continuerons à exiger un engagement financier de l'État, à la hauteur des enjeux, avec des enveloppes exceptionnelles et des mesures législatives pour assurer de nouvelles ressources au STIF, à la Région et aux Départements. C'est la condition pour ouvrir de très nombreuses nouvelles lignes de transport en commun, indispensables pour l'environnement, pour le droit à la mobilité de tous les habitants-es et salarié-es d'Ile-de-France et pour le rayonnement de la Région Capitale.

Un Plan d'urgence pour les transports publics

Le Plan d'urgence, près de 18 milliards d'euros, proposé par le Conseil régional sera réparti sur la période 2009-2020. Il doit permettre de résorber les retards d'investissement, de répondre aux besoins croissants de mobilité des franciliens ainsi qu'aux situations d'urgences.

C'est une initiative que nous saluons car ses objectifs correspondent à ceux que nous exprimons depuis des années : définir un plan d'urgence pour les transports en commun, affirmer une ambition pour les transports publics franciliens, obtenir des financements à grande échelle appuyés sur des ressources nouvelles.

De plus, nous avons insisté pour que certains projets, qui pour nous jouent un rôle prépondérant dans le cadre de la lutte

contre les inégalités, soient inscrits dans le Plan d'urgence. Il s'agit :

- du prolongement de la ligne 14 qui permettrait de désaturer la ligne 13 et soulager le RER A avec des rames à 8 wagons.

Assurer les prolongements des métros L4, L7, L9, L11, L12.

- Assurer la réalisation du projet phare de la tangentielle nord, infrastructure de rocade en banlieue qui doit être faite sans tarder et intégralement de Sartrouville à Noisy le Sec, ainsi que les tangentielles sud, est et ouest.

- Prévoir les opérations du Plan Banlieue et les rocades bus et tramways indispensables ainsi que la desserte de la zone de Roissy.

- Continuer à renouveler le matériel roulant et assurer



La zone verte représente le fuseau d'étude pour le projet Arc Express.

l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

- Prolonger le T3 mais aussi le T1 jusqu'à Val de Fontenay, en ayant comme ambition de poursuivre la rocade par TCSP rejoignant Noisy le Grand.

Ces propositions s'inscrivent dans la stratégie à déployer si nous voulons partir des besoins et non de la concurrence et de la rentabilité qui sont l'obsession du gouvernement. Selon les choix, l'avenir pour les habitants, les salariés et les usagers, n'est franchement pas le même.

VOS 25 ÉLU(E)S

Paris (75)

- Patrice Bessac,
- François Labroille,
- Véronique Sandoval

Seine et Marne (77)

- Daniel Brunel,
- Sylviane Chavany,
- Alain Romandel

Yvelines (78)

- Bénédicte Bauret,
- Joseph Tréhel

Essonne (91)

- Tarek Ben Hiba,
- Lydie Benoist,
- Philippe Camo

Hauts-de-Seine (92)

- Lysiane Alezard,
- Gabriel Massou,
- Claire Villiers

Seine Saint-Denis (93)

- El Madani Ardjoune,
- Mouloud Aounit,
- Jean Brafman,
- Mariétou Diarra,
- Henriette Zoughebi

Val de Marne (94)

- Sylvie Altman,
- Laurence Cohen,
- Alain Girard,
- Malika Zediri

Val d'Oise (95)

- Rosita Jaouen,
- Francis Parny

Président du groupe

- Gabriel Massou

Groupe CACR

Conseil régional d'Ile-de-France
6 rue Monsieur 75007 Paris
Tél : 01-53-85-68-50
Fax : 01-53-85-68-59
Secrétaire générale du groupe :
Ghislaine Contant
Email : ghislaine.contant@wanadoo.fr
www.eluscacridf.org

REGARDS

SUR LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Directeur de publication :

Gabriel Massou

Rédacteur en chef : Milos Colic

Conception graphique :

La Fourmi, Versailles (78)

N° de commission paritaire :

0712P11207