



Le Grand Paris

Un projet qui conditionne notre lendemain !

Repères:

- ✓ 1900, la ligne 1 du métro Parisien voit le jour,
- ✓ 1965, le Président C. De Gaulle lance la réalisation du RER,
- ✓ 2009, le Président N. Sarkozy dévoile son projet du « Grand Paris », troisième phase majeure du développement du réseau de transport collectif en IDF,
- ✓ Prévission du réseau : 130 Km en mode « lourd » (type métro/RER)
- ✓ Estimation du projet transport du GP : 35 milliards d'euros,
- ✓ 3 décembre 2009, application du règlement Européen transports,
- ✓ Actuellement, plus de 10 millions de voyages/jours sur le réseau RATP,
- ✓ Taille du réseau actuel : 3868 Km de bus, 202 Km de métro, 115 Km de RER, 32 Km de tramway.

C'est quoi le « Grand Paris » ?

Il s'agit d'un projet présidentiel d'aménagement du territoire visant à faire de Paris un véritable challenger des places économiques européennes que sont Londres, Berlin ou Amsterdam. Le texte insiste avant tout sur le but de renforcer le rayonnement inter-

national de Paris, « dans les domaines économique, financier, technologique, scientifique, universitaire, architectural et culturel ». Le visage de ce Grand Paris prend la forme de l'ancien département de Seine-et-Oise, c'est-à-dire Paris et les départements de la

petite couronne (Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Hauts-de-Seine) aux quels seraient ajoutés des pôles économiques situés en grande couronne tels que l'aéroport de Roissy CDG, le plateau de Saclay...

Le plan de transport dans le « Grand Paris » ?

L'un des volets les plus « médiatisés » du « Grand Paris » est le fameux grand huit. Il s'agit d'un réseau de métro automatique d'une longueur de 130km (l'équivalent du réseau actuel existant à Paris) et qui relierait entre

eux les différents pôles d'excellence. A cela, il faut ajouter les développements prévus dans le cadre du plan de mobilisation voté par la Région Île-de-France et le STIF. Au sein du quel on retrouve notamment :

- Le prolongement de l'actuelle ligne 14 au nord jusqu'à l'aéroport de Roissy CDG en passant par Pleyel, au Sud jusqu'à l'aéroport d'Orly,
- La création de la rocade automatique « Arc Express » autour de Paris.

ANALYSE DE LA CGT/RATP

L'une des principales caractéristiques de la Région Île-de-France en matière d'aménagement du territoire est sûrement le déséquilibre entre les zones d'emploi et l'habitat ce qui se traduit par une saturation du réseau de transport francilien qui

a négligé depuis plusieurs dizaines d'années les transports collectifs de banlieue à banlieue. Les exigences sociales, environnementales et économiques devraient donc conduire le gouvernement à revoir

sa copie dont le projet répond avant tout à des intérêts financiers. Les tracés devraient être revus et établis en concertation avec les élus, les usagers, les organisations syndicales afin d'avoir un réseau créateur de lien social !

Le Grand Paris

Un projet qui conditionne notre lendemain !

Le Financement reste le « Nerf de la Guerre »

Les investissements nécessaires à la réalisation des différents projets sont estimés à 35 milliards €.

Une mission parlementaire vient de rendre son rapport, plusieurs pistes de financement sont déclinées.

Pour financer le fonctionnement : possibilité de recourir au Partenariat Public/Privé, productivité des opérateurs de transport, Évolution du versement transport, Évolution des recettes tarifaires, augmentation de la fiscalité locale...

Pour financer les investisse-

ments : Modernisation des ressources fiscales assises sur les bureaux, commerces et locaux de stockage ; Contribution des usagers de la route : stationnement, Eco redevance Poids Lourd ; Création d'une Taxe Spéciale d'Équipement additionnelle ; Augmentation de la taxe de séjour dans les hôtels ; Valorisation foncière (*taxe sur plus-value*).

Si certaines propositions vont dans le bon sens, d'autres ne sont pas admissibles notamment l'augmentation des titres de

transport pour les usagers, l'augmentation de la fiscalité locale des Franciliens ou bien encore la productivité chez les opérateurs... De plus, seul le gouvernement, qui pourtant n'hésite pas à imposer son pilotage aux collectivités territoriales, n'a pas encore fait part de sa contribution !

La CGT/RATP revendique la création d'un « pôle public financier » afin de permettre la mise en œuvre de financement 100% publics maîtrisés et pilotés par la puissance publique.

Qui fait quoi?

Le projet de loi sur le « Grand Paris » consacre l'appropriation de ce projet et de sa gouvernance par l'État. Le gouvernement met fin à la politique de décentralisation sur les projets de transport mais aussi sur l'aménagement général de la Région. Il est institué une « Société du Grand Paris », qui est un EPIC où l'État sera majoritaire. Les collectivités territoriales y seront représentées en fonction du niveau de leurs contributions financières. Cette « société » se verrait doter des compétences en matière de réalisation des infrastructures (*lignes, ouvrages et installations*

fixes) et la fourniture des matériels roulants. Dans ce cadre, le STIF ne jouera aucun rôle direct dans la conduite de ce projet.

Autre point particulier en ce qui concerne le plateau de Saclay. Le projet de loi fixe également la création d'un établissement public Paris Saclay qui doit créer un environnement favorable au développement des activités d'enseignement, de recherche et d'innovation. Parallèlement sera créé un « syndicat mixte » de transport entre l'établissement public et les communes ou leurs groupements.

Chargé de définir un plan local de transport, le « syndicat mixte » pourra, faute d'accord avec le STIF, se substituer à ce dernier en devenant Autorité Organisatrice de Proximité. C'est donc le « syndicat mixte » qui désignera les exploitants, les conditions d'exploitation et de financement. Une convention devra être signée entre le STIF et le syndicat mixte sur la participation au financement des transports publics. Le cas échéant, ce sera au Préfet de Région de fixer les conditions.

Pour la CGT/RATP

Si l'État doit prendre ses responsabilités dans les domaines de l'aménagement du territoire, particulièrement dans les

financements des « grands projets », il ne doit pas le faire de manière unilatérale. Les élus des collectivités locales et terri-

toriales, de par leur proximité avec les populations doivent être associés à la gouvernance de l'ensemble du projet.