

Transports en Île-de-France, Grand Paris... Enjeux et débats

Hebdo L'Anticapitaliste - 281 (18/03/2015)

Dimanche 22 Mars 2015

Logements et transports : Paris gagné pour qui ?

« Casser les ghettos », « l'apartheid » grâce à une « politique de repeuplement » des banlieue ? Au-delà de ce que cela dit du mépris de nos gouvernants envers les habitantEs des quartiers populaires, est-ce que cela a un sens ou une efficacité pour améliorer leurs vies ?

Mépris et brouillage d'une « union nationale » autour de l'idée qui ne peut être qu'acceptée : la ségrégation, ce n'est pas bien, mais qui peut vite en imputer la responsabilité aux victimes.

Comme le dit le sociologue Thomas Kirszbaum, on « incrimine les quartiers où se concentrent des populations précaires et des minorités ethniques en décrétant qu'il faut changer leur peuplement ». Depuis les années 60 avec les « villes nouvelles », et maintenant avec la « mixité sociale », on veut faire croire que c'est en amenant des gens aisés dans les quartiers pauvres que les pauvres vont... vont quoi ? Devenir plus riches ? Plus malins ? La ségrégation et les discriminations ne sont pas combattues là où cela pourrait avoir un effet : emploi, vie publique, et surtout l'école, où la politique de prétendu reciblage de l'éducation prioritaire n'a comme seul effet que de faire diminuer les moyens.

D'est en ouest...

S'il y a des « ghettos » en région parisienne, ce sont les ghettos de riches, où il est impossible de vivre si on n'a pas un niveau élevé de revenus et statut au moins de cadre supérieur. Depuis longtemps, ces populations aisées sont à l'ouest de la région parisienne, et au cours des 30 dernières années, leur territoire s'est étendu. Mais les « poches de pauvreté » sont, elles, toujours situées au nord-est de la capitale. Dans 31 communes où vit la population la plus aisée, le revenu a augmenté de 22% entre 2001 et 2011, alors que de 2008 à 2012 il baissait de 2,5% dans les communes pauvres. Et la proportion de la population immigrée (c'est-à-dire dont le chef de famille est immigré) y est passée de 27,4% des habitantes en 1990, à 35% en 1999, puis à 44,2% en 2008.

Depuis les années 90, la différenciation est-ouest n'a cessé de s'aggraver, se doublant d'un autre mode de ségrégation fondé sur la distance par rapport au centre. Cela accompagnait la désindustrialisation de la petite couronne autour de Paris (et donc de l'appauvrissement des villes ouvrières, puisque les ouvriers qui y vivaient étaient au chômage et que les communes perdaient les ressources de la taxe professionnelle) et le développement des emplois de cadres.

Dans la concurrence mondialisée

Le Grand Paris Express (GPE) se présente comme un réseau autour de Paris qui mettrait « à moyen terme 90% des Franciliens à moins de 2 km d'une gare », avec le « désenclavement des territoires les plus défavorisés de l'Île-de-France, qui ont besoin d'un accès facilité aux zones d'emploi ». Beau discours qui ne colle pas à la réalité, et qui ne peut pas y coller...

Parce que l'objectif, c'est de rester dans la course de la mondialisation avec Paris ville monde performante. Le premier signe en est la mainmise par l'État sur le métro GPE, alors que le projet aurait pu être géré par la région et son Syndicat des transports (STIF), dont l'État était justement sorti avec la loi de décentralisation en 2004. Outre la conception globale, l'État peut ainsi prendre la maîtrise du foncier et de l'aménagement dans un rayon de 400 mètres autour de 69 gares, soit 138 km² (Paris intra muros, c'est 105 km²).

Les villes mondes sont l'outil de l'économie globalisée : concentrer les fonctions de commandement économique (sièges des firmes transnationales, institutions de la gouvernance économique mondiale), regrouper les acteurs de la mondialisation qui organisent la division du travail à l'échelle internationale ; regrouper les fonctions de formation et de recherche, innovation, polariser les flux de marchandises et de capitaux, d'informations. Il lui faut donc des infrastructures de transport et de communication pour une bonne accessibilité à l'échelle mondiale, meilleure que ses concurrentes...

Le GPE est conçu d'abord pour ce type de ville (tertiarisation, gentrification, ségrégations...). On voit les grands pôles qui la bornent : aéroports d'Orly et de Roissy ; à l'ouest le centre d'affaires de la Défense, et un stade géant ; au grand sud-ouest le « cluster » scientifique de Saclay ; au nord-est EuropaCity. Pour ces deux derniers, on retrouve l'idée coloniale de « peuplement » : tous les thèmes proposés au « débat public » laissent croire que ce sont des espaces vides sans habitantEs, sans activités, sans vie, sans projets, sans alternatives au Grand Paris, que l'on pourrait par conséquent s'approprier et aménager à sa guise.

Ça ne va pas s'arranger...

En 20 ans, l'Île-de-France a gagné 1,1 million d'habitants, davantage que toute la ville de Marseille, et selon les scénarios, il y aura en 2030 12,8 millions ou 13,1 millions de Franciliens (19% de la population sur 2% du territoire français...). On peut donc avancer le chiffre de 500.000 déplacements journaliers supplémentaires par an, sans compter les déplacements liés à la polarisation des emplois sur quelques zones. Par exemple, quand on implante 100 emplois à Roissy, 15 profitent au territoire local... et 85 génèrent des flux dans toute l'Île-de-France et la moitié de la Picardie.

Il ne va pas non plus améliorer le logement. 70.000 logements sont prévus par an, dont 30% de logements sociaux. Il y a déjà 400.000 demandeurs de logements sociaux. Sur 10 ans, 900.000 personnes vont arriver... Et la loi Duflo a maintenu les « logements intermédiaires », les PLS, dans les logements sociaux, alors que leurs loyers élevés les rendent inaccessibles à la majorité des demandeurs... mais pas à la population aisée que Paris ville-monde doit continuer à attirer.

À qui profite Paris ?

Isabelle Guichard

Grand Paris : le capitalisme reste à la manœuvre !

Lorsque fraîchement élu à l'Élysée, Sarkozy, en a lancé l'idée en 2007, c'était peu après qu'il eut, en tant que président du conseil général du 92, lancé un plan de relance du quartier d'affaires de la Défense qui annonçait la même couleur : renforcer la place financière de Paris face à ses concurrents...

Compétition internationale et déménagement du territoire

Dès les premières pages du dossier, on trouvait un classement des métropoles mondiales où Paris était menacé de sortir du podium des 4 « villes-mondes » (p. 18). Dans le diagnostic, on affirmait que l'évolution démographique limitait la croissance potentielle de la région : l'Île-de-France ne croissait pas plus vite que la moyenne nationale, grâce à l'excédent des naissances sur les décès, comme en province, et plus par la balance migratoire, alors que jusque-là les arrivants étaient plus nombreux que les partants (p. 19). Ce qui était plutôt rassurant pour ceux qui souhaitent un aménagement du territoire un peu moins déséquilibré inquiétait au contraire Sarkozy et sa bande qui programmaient 1.400.000 habitants de plus (p. 8) et un million d'emplois supplémentaires à l'horizon 2030 (p. 161). Pas question dans ce projet de donner du boulot à un million de chômeurEs, il s'agit de pomper les forces vives de la province pour rivaliser avec Londres, New York et Tokyo, et tenir à distance Hong Kong et Singapour...

Mais comme l'agglomération est déjà asphyxiée par la circulation automobile et ses transports en commun saturés, il faut un énorme effort pour combler les lacunes énormes des réseaux ferrés. À Paris, 64% des déplacements se font en transports en commun, en proche banlieue 23%, en grande banlieue 10%. C'est désastreux pour la qualité de l'air et pour les gaz à effet de serre, mais surtout, pour ces messieurs, cela engendre des embouteillages qui multiplient les retards au travail au détriment de la production. Les retenues sur salaire ne sont pas une solution ! Et puis il y a les liaisons avec les aéroports qui laissent à désirer : les businessmen ont quand même mieux à faire que de s'entasser dans le RER B avec la faune des banlieues, ou de pester contre les bouchons dans les taxis pour Orly ou Roissy !

L'opération « Grand Huit » fait un tête-à-queue

Alors, va pour une double rocade ferroviaire souterraine automatique (sans grève !) et le prolongement par les deux bouts de la ligne 14 déjà automatique. « Principe d'exploitation envisagé, 3 lignes : Roissy-Orly via St-Denis et Paris, Roissy-Orly via la Défense, Le Bourget –La Défense via l'est et le sud de l'agglomération » (p. 2 de la synthèse du dossier). Mais la région Île-de-France, présidée par Huchon (PS) a aussi des projets : un « plan de mobilisation pour les transports » qui explose le budget habituel d'entretien et de remise à niveau de l'existant et des bouts de rocade, très timorés, qu'elle complète en catastrophe pour participer au débat public obligatoire pour un chantier de cette ampleur.

Ce débat public a lieu en 2010-2011 et, à la différence de beaucoup de concertations-bidon, il est suivi par des dizaines de milliers d'éluEs et d'habitantEs insatisfaits, et surtout il débouche sur un projet très différent de ceux de Sarkozy et de Huchon. Les priorités ne sont plus les mêmes : les aéroports sont desservis en dernier, vers 2030 puisqu'ils bénéficient déjà du RER B. Idem pour La Défense qui a le RER A (certes toujours bondé et souvent en panne), le train, le tram et qui va être soulagée vers 2020 par le prolongement vers Mantes-la-Jolie du RER E (Bizarrement ce grand projet n'a que peu été

critiqué...). Le maillage avec les lignes existantes est bien meilleur : il y a 70 gares nouvelles au lieu d'une quarantaine, ce qui permettra à des centaines de milliers de banlieusards de se passer d'une bagnole ou d'éviter 50 km de train par Paris ou plusieurs bus pour aller dans une banlieue voisine...

Pour autant, tout n'est pas parfait, le capitalisme reste bien à la manœuvre ! L'urbanisation autour des gares va relancer la spéculation immobilière ; les autoroutes ont encore de beaux jours devant elles ; Et même si c'est programmé pour plus tard, ni Sarkozy ni Hollande n'ont abandonné la desserte du Plateau de Saclay (futur pôle universitaire lié à des centres de recherche privés) et du Triangle de Gonesse (centre commercial et de loisirs géant dont rêve Auchan) alors que ce sont des zones à vocation agricole.

Ce sont bien ces projets de bétonnage de terres riches dont l'agglomération a besoin qui doivent être combattus (et beaucoup plus fortement !), et pas la mise à disposition de banlieusards déshérités de commodités comparables à celles des Parisiens.

Jacques Capet

Transports : La galère... et les moyens d'y répondre

En Île-de-France, la question des transports rime avec galère. Et celles-ci sont nombreuses pour les franciliens...

Budget pour se transporter, temps passé pour se déplacer, conditions dans lesquels cela se déroule... Triste et révoltant état des lieux d'une situation de plus en plus insupportable pour les usagers des transports en communs, mais également pour les automobilistes.

Toujours plus cher

Au 1er janvier 2015, pour la septième année consécutive, les tarifs des transports publics ont une nouvelle fois augmenté, cette fois-ci de 3%. Une hausse en partie due au passage de la TVA de 7 à 10% dans les transports, augmentation destinée à financer le crédit d'impôt compétitivité entreprises (CICE), cadeau de 20 milliards d'euros au patronat sans aucune contrepartie. Comme d'habitude, c'est bien la majorité de la population qui paie l'austérité pour remplir un peu plus les poches d'une minorité privilégiée.

La promesse d'un Pass Navigo au tarif unique de toutes les zones, initialement prévue pour 2012, va enfin voir le jour au 1er septembre 2015. Cependant, son prix sera de 70 euros... C'est une avancée certaine par rapport à la situation actuelle, mais toujours un vrai budget pour les classes populaires. D'autant qu'en réalité, cette dépense a pour utilisation principale de se rendre au travail. On peut le résumer ainsi : pour aller se faire exploiter, il faut payer !

Encore plus révoltant est la part des financements des transports en commun. Un quart seulement est supporté par le patronat, quand la population en prend à sa charge deux tiers. Le reste revenant à la charge des collectivités publiques.

En moyenne, pour tous transports confondus, nous dépensons 15% de notre revenu pour nous déplacer, ce qui correspond à notre deuxième dépense, derrière le logement, mais devant l'alimentation...

Perdre son temps

En Île-de-France, nous passons une bonne partie de notre temps dans les transports. La moyenne est de 1h30 par jour, et le temps de trajet moyen pour se rendre sur son lieu de travail est de 41 minutes. Une moyenne qui ne fait que s'allonger d'année en année, mais surtout lorsque l'on fait partie des classes populaires. En effet, le coût du logement pousse les plus pauvres à s'éloigner de plus en plus de leur lieu de travail. On voit bien là en particulier une des conséquences concrètes de la gentrification de Paris.

Une situation qui ne peut que s'aggraver, avec une urbanisation de plus en plus anarchique. Mais aussi par le fait des restructurations des entreprises et du projet du Grand Paris. En effet, cela va accentuer la concentration des zones de travail, toujours plus éloignées des cités dortoirs. D'autant qu'il est toujours aussi difficile, voire impossible, de se déplacer en transport en commun de banlieue à banlieue, sans devoir faire un détour par Paris.

Des conditions lamentables

Retards, trains supprimés, rames bondées, etc. tel est le quotidien des usagers des transports en commun. C'est là le résultat d'une politique de désinvestissement de l'État dans les services publics et notamment dans les transports, dans la perspective de l'ouverture à la concurrence.

Dans la pratique : la régularité se détériore, particulièrement sur les lignes A, D ou N mais la situation n'est guère plus reluisante sur le reste du réseau, comme dans le RER B ou encore la ligne 13 du métro...

Les causes ? Le réseau actuel est vieillissant et saturé. À titre d'exemple, le RER D a vu sa fréquentation augmenter de 40% en 8 ans (30% pour la ligne B)... avec les mêmes infrastructures vieilles de 30 ou 40 ans !

En même temps, les agents de la RATP et de la SNCF subissent une offensive contre leurs conditions de travail, dont le premier impact sera la qualité du service rendu aux usagers. Des entreprises qui appliquent les critères de gestion d'entreprises privées : suppressions massives d'effectifs (2.400 postes en moins à la RATP depuis 2008), désertification des gares et des trains, manque de formation et perte de savoir-faire, organisation en activités complètement séparées, ce qui pose de graves problèmes de réactivité en cas d'incidents... Tout l'opposé de ce que devrait apporter un véritable service public. Aujourd'hui, on demande aux agents de la RATP et de la SNCF de faire toujours plus avec moins de moyens : impossible d'assurer dans ces conditions un service public de transport de qualité en toute sécurité.

Si elle doit embaucher, plutôt que de le faire pour entretenir le matériel et les voies, la RATP préfère avoir recours à des emplois précaires (des temps partiels sur des temps de travail extrêmement court), dont la mission est d'entasser, voire de pousser les voyageurs dans les rames. Une vision très particulière du service public : transporter les usagers comme du bétail.

La route elle aussi saturée

Pas étonnant alors que les Franciliens se rabattent sur la voiture. Cela a pour conséquence une augmentation de 26% des embouteillages ces cinq dernières années. Résultat : la pollution atmosphérique atteint des records !

Il faut aussi rappeler qu'en Île-de-France, le transport de marchandises est désormais assuré à 88,7% par la route, bien au-dessus de la moyenne nationale. Le résultat d'une politique de destruction méthodique du Fret SNCF, politique organisée depuis l'ouverture à la concurrence de ce secteur. Les triages et dépôt Fret ferment les uns après les autres, les effectifs ne cessent de chuter... Ainsi, les marchandises ne sont désormais plus transportées par train, mais par des camions, aggravant toujours plus l'encombrement routier.

Et pendant ce temps, on laisse par exemple moisir l'ancienne ceinture ferroviaire de Paris. Et si on envisage une reconversion de cette dernière, c'est pour en faire une « coulée verte » afin de balader les touristes... Pourtant, avec son offre de correspondances inégalable (2 lignes de RER, 9 de métros, les principaux triages fret), elle offrirait un moyen de transport en commun ferroviaire, mais aussi de marchandises, efficace et écologique au cœur même de la capitale.

Des mesures d'urgences

Pour faire face à une situation devenue plus qu'insupportable, il est urgent de mener une politique des transports anticapitaliste, éloignés des intérêts de rentabilité :

- La gratuité des transports en commun, prise en charge par le patronat. Se déplacer, que ce soit pour aller au travail, ou toute autre activité, ne doit plus être un luxe !
- Arrêter les suppressions de postes à la RATP et à la SNCF et embaucher des agents en nombre suffisant pour assurer le service quotidien, rénover et construire de nouvelles infrastructures
- Renouveler le matériel roulant pour assurer la sécurité et la régularité des circulations
- Dédoubler les lignes de RER dans Paris, ainsi que la ligne 13 du métro, aujourd'hui totalement asphyxiées.
- Rouvrir la petite ceinture ferroviaire à Paris pour le transport des personnes et des marchandises.
- Rendre les différents modes de transport en commun complémentaires, dans un réseau dense et efficace. Ainsi l'ouverture d'une ligne de tram ne doit pas obligatoirement être suivie de la fermeture d'une ligne de bus.

Matthieu Chapuis