

Compte rendu de mandat

Conformément à la décision prise lors de notre dernière AG, deux camarades se sont rendus au débat public organisé à la mairie de Pantin dans le cadre de la mise en place du réseau Arc Express, jeudi 20 janvier. Cette réunion concernait Pantin, Aubervilliers et Bobigny. Une centaine de personnes y participaient, essentiellement élus, responsables de services municipaux et du département, équipes des cabinets des différentes mairies...

La réunion portait essentiellement sur la présentation des tracés possibles du futur « arc »... tracé vert via Bobigny, tracé bleu via Pantin... Nous n'entrerons pas ici dans ces détails, à la fois techniques et secondaires, dans la mesure où semble-t-il tout a déjà été décidé (voir plus bas). Le « modérateur » du débat ayant pris le soin de préciser que ce type de débat public est rendu obligatoire par la loi, rien n'empêche effectivement que tout soit décidé ailleurs.

Une réflexion préalable. Lors du débat, les cadres du STIF chargés de faire la présentation technique du projet ont indiqué qu'une telle idée (construction d'une grande rocade autour de Paris) n'est pas nouvelle. Certains en parlent depuis 20 ans. Alors pourquoi ne démarrer réellement les choses qu'aujourd'hui ? Parce qu'ils ont attendu l'application juridique des règles de l'Union Européenne fondées sur le principe intangible de la concurrence libre et non faussée, où les « Partenariats Publics Privés » (comprendre : financements publics par nos impôts et exploitation privée pour le compte des profiteurs) remplacent l'action des services publics. Un tel projet de plusieurs milliards d'euros, financés par nos impôts, par de nouvelles taxes va générer des profits considérables et va se réaliser sur les décombres de la RATP.

Voici les questions que nous avons posées à Claude Bartolone, Président du Conseil Général de la Seine Saint Denis, qui se trouvait là avec plusieurs maires (Les Lilas, Bondy, Romainville).

- (reprise de notre tract local) : nous sommes partis du consensus réalisé entre les élus siégeant au STIF pour voter l'augmentation du coût des transports et de l'adoption par l'Assemblée Nationale de la « taxe spéciale d'équipement spécifique » : *« Monsieur Huchon et le gouvernement ont proposé de fusionner les deux projets, et des élus UMP, PS, PCF, Verts, se retrouvent maintenant ensemble dans le « comité de pilotage du Grand Paris ». Selon Monsieur Huchon, votre collègue, région et département sont « pratiquement d'accord sur le tracé, pratiquement d'accord sur les financements affectés soit au Grand Paris, soit à la région ».. M. Bartolone, êtes vous également d'accord pour piocher dans les poches des habitants ? ».*

Expert dans l'art de l'esquive — il fera en sorte d'éviter la question de savoir qui paiera, campagne électorale des cantonales oblige — le Président PS du Conseil Général nous a fait la réponse suivante :

- Compte tenu des coûts engagés, à savoir 35 milliards dans les 15 ans qui viennent, l'Etat ne peut agir sans les collectivités et inversement. Arc Express et le projet de métro rapide du gouvernement sont complémentaires

- Seconde question : *« La loi sur le Grand Paris prévoit la séparation de la RATP, c'est-à-dire son démantèlement. Ce qui est prévu c'est la séparation comptable de son « activité de gestionnaire de l'infrastructure (stations, gares, voies ferrées) » de celle « d'exploitant des services de transports (métro) ». Tout est fait pour préparer l'arrivée sur le réseau de concurrents privés., conformément aux directives de l'Union Européenne avec les conséquences catastrophiques que l'on a vu avec la SNCF, EDF et GDF. Je vous pose la question M. Bartolone, la convergence des projets dont vous vous félicitez va-t-elle jusque là ? »*

- Bartolone : *« il y a bien convergence des deux projets, mais il n'y aura qu'un seul transporteur, c'est la RATP. A aucun moment, il n'a été question que dans le cadre des ces investissements, qu'il y ait un autre opérateur que la RATP. Il serait bon que le plus rapidement possible les entreprises françaises (je pense à Alstom), que ce soit du matériel français qui roule sur les lignes parce que c'est en enjeu très important pour elles. »* M. Bartolone ne se prononce donc pas sur la séparation de la RATP mais invite celle-ci et les « entreprises françaises » à répondre aux appels d'offres.

Plus précis que le Président du Conseil Général (peut être parce qu'ayant moins de choses à camoufler – oui ou non M. Bartolone, êtes vous contre la privatisation de la RATP ?!), le représentant du STIF a apporté les précisions suivantes :

- *« La RATP restera gestionnaire des infrastructures pour garder une continuité et pour des questions liées à la sécurité du système. On doit distinguer cela de l'exploitation (maintenance, fonctionnement, entretien...) qui sont depuis décembre 2009, en application des règles européennes mis en concurrence, mais seulement lorsqu'il s'agit de nouveaux projets : une prolongation de ligne est un nouveau projet, ce qui n'empêchera pas la RATP de répondre à l'appel d'offre. Cela explique la séparation des fonctions de la RATP. La démarche générale est la suivante : dans un premier temps on réalise le réseau qui sera remis au STIF, qui à son tour désignera l'exploitant. Quant au paiement, il faut dire qu'à l'heure actuelle il n'y a pas de garantie d'étanchéité de la dette qui va être contractée par la société du Grand Paris et les redevances de péage liées à l'exploitation risquent d'incomber aux collectivités locales, donc aux usagers »*

Appels d'offre pour les transporteurs, endettement, remboursement de l'emprunt, séparation/privatisation de la RATP : loin d'être fondée sur les besoins des usagers (qui devront y mettre toujours plus de leur poche), c'est bien une opération massive de pillage des fonds publics qui se prépare avec les projets du Grand Paris.

François Livartowski

Blaise Pineau

NB : compte rendu des débats réalisé sur la base de nos notes personnelles.