

Session du Conseil régional des 20 et 21 Juin 2013

Ghislaine Senée – protocole transports

Monsieur le Président

Chers collègues,

« Priorité aux transports du quotidien. » Je ne sais combien de fois nous avons martelé ce message. Ce message, c'est bien sûr celui des millions de Franciliens qui utilisent, chaque jour, le plus grand réseau de transports du monde.

Ce réseau de transports, nous en avons la responsabilité depuis 2006, depuis que vous présidez le STIF monsieur le Président, depuis que la collectivité dans laquelle nous siégeons à pris les rênes de cet immense chantier. La tâche est herculéenne et je tiens également à saluer le travail de notre collègue vice-président aux transports, Pierre Serne, qui sillonne inlassablement les territoires d'Ile-de-France muni de son fidèle pass Navigo.

Depuis 2006, nous nous efforçons de rattraper un retard incompréhensible d'investissement dans les transports en commun. C'est bien parce que les transports sont trop souvent pensés comme de simples outils de développement économique, plutôt que comme outils de bien vivre, que nous en sommes arrivés là. Pendant des années la priorité a été donnée aux TGV, lignes à grande vitesse et autres projets pharaoniques utiles à quelques hommes d'affaires, et non à la majorité de la population.

Ainsi, pendant que l'Etat s'efforçait de supprimer la distance entre les grandes agglomérations, les millions de Franciliens étaient de plus en plus nombreux à emprunter les RER, les métros, les bus, sans que soient suffisamment anticipés la croissance de leur nombre, l'augmentation du prix du pétrole, la remise en cause de l'automobile individuelle.

Inévitablement, cela a conduit à la saturation des réseaux, aux retards et aux nombreux désagréments que connaissent encore chaque jour les usagers.

Mais grâce aux efforts des collectivités, nous sommes sur la bonne voie. Le plan de mobilisation transports, lancé en 2009, se voulait à la hauteur des enjeux. Avec ce protocole d'accord que nous nous apprêtons à signer avec l'Etat, la boucle est bouclée. Avec beaucoup de sérénité nous pouvons enfin dire aux gens que nous sommes en train de faire ce qui doit être fait.

Retissons rapidement le fil de l'histoire. Ce plan de mobilisation, associé aux projets comme Arc Express, s'est fait grâce aux forces vives régionales, sans le soutien de l'Etat, qui à l'époque était occupé à tracer des plans sur la comète en fumant les cigares de Christian Blanc.

Aujourd'hui, non seulement le projet de transports du Grand Paris a été complètement remanié, mais en plus l'Etat s'apprête à engager des ressources pour compléter le financement des transports du quotidien. C'est dire si les choses ont changé du tout au tout en seulement trois ans.

C'est bien là la différence entre une vision centrée uniquement sur la compétition économique, et une autre tournée vers l'égalité des territoires, celle que porte aujourd'hui Cécile Duflot après avoir repris le flambeau du Grand Paris.

Et cela n'aura pas été sans mal, les orientations nationales n'allant pas particulièrement dans le sens d'une intervention accrue des pouvoirs publics, y compris dans les secteurs comme les transports en commun, qui portent pourtant en eux la transition écologique et les réponses à toutes les crises, qu'elles soient sociales ou environnementales.

Car c'est bien de cela dont il s'agit : inventer et construire les grandes agglomérations de demain. Les grandes villes du 21ème siècle où on pourra mieux respirer, où on pourra se rendre au travail sans passer des heures dans les bouchons, où on pourra mieux profiter de son temps libre et de ses loisirs.

Pour cela, nous allons donc investir avec l'Etat 41 milliards d'euro d'ici 2030, et engager 7 milliards d'ici 2017 et 15 jusqu'en 2023 pour améliorer spécifiquement les transports existants.

Grâce aux 2 milliards de la Société du Grand Paris, nous financerons des projets structurants pour le territoire Francilien, comme le prolongement d'Eole à l'ouest.

Grâce aux ressources supplémentaires qui nous seront attribuées, nous multiplierons les interventions dans tous les territoires, qu'il s'agisse de schémas de RER, de tangentielles, de BHNS ou de TZen, de tramway ou de métros.

Avec cette convention, nous répondrons aux demandes des habitants de banlieue, qui ne seront pas forcément desservis par le futur réseau de transport du Grand Paris. Leurs habitants nous demandent des signaux, des infrastructures, autant de décisions les rassurant sur le fait d'appartenir à un même ensemble, celui de la communauté francilienne.

Dans ce foisonnement de projets, que nous soutenons quasiment tous, un mot tout de même sur ceux qui nous paraissent moins pertinents. Ils se concentrent bien sûr sur un territoire aujourd'hui objet de convoitises et de controverses. Il s'agit évidemment des projets de transports concernant le triangle de Gonesse. Vous connaissez notre opposition à la gare du Grand Paris qui servirait de support à Europacity, le projet stratosphérique d'Immochan qui ne correspond en rien aux attentes des habitants.

Avec la même logique et la même constance, nous ne soutenons pas le projet du barreau de Gonesse, et soutenons les associations dans leur demande d'étude d'un nouveau trajet pour le futur BHNS.

Partout où les transports en commun seront utilisés comme le cheval de Troie d'une urbanisation galopante, et non pas comme un outil de développement équilibré du territoire, nous nous y opposerons.

Pour conclure, je dirais que nous voterons là un rapport historique, comme on n'en vote pas tous les jours. En ces temps troublés où le citoyen perd ses marques et s'éloigne des décideurs, nous montrons que l'action publique a encore de la force et peut changer le réel et le quotidien.

En cela, nous ne faisons que tenir nos engagements. En matière de transports, il nous restera à en tenir un autre, celui de la tarification unique. Cela fera l'objet d'un amendement que nous présenterons plus tard, avant d'avoir la satisfaction de voter favorablement ce rapport.

Je vous remercie.