

Ile-de-France

« La région va investir plus d'argent dans les transports »

JEAN-PAUL HUCHON, président PS du conseil régional d'Ile-de-France

SÉANCE EXCEPTIONNELLE demain au conseil régional d'Ile-de-France, où les élus se prononceront sur le changement de statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France, qui se traduit par un passage de relais de l'Etat à la région.

Dès le 1^{er} juillet, le Stif — qui organise et finance les transports en commun en région parisienne — ne sera plus présidé par le préfet de région mais par le président du conseil régional, Jean-Paul Huchon (PS). Ce qui n'empêchera pas le Stif de demander de l'argent à l'Etat pour la rénovation des trains de banlieue et RER, mais aussi différentes compensations financières pour le fonctionnement des transports publics.

Le président du groupe UMP à la région, Roger Karoutchi, craint que ces exigences financières n'entraînent un blocage du Stif. Jean-Paul Huchon s'explique.

Un Syndicat des transports d'Ile-de-France sans représentant de l'Etat, qu'est-ce que cela devrait changer pour les voyageurs ?

■ **Jean-Paul Huchon.** Pour les mois et les années qui viennent, nous allons nous efforcer d'améliorer la qualité du service. Dans un premier temps, nous allons rénover et remplacer le matériel existant, notamment les trains de banlieue de la SNCF. Aujourd'hui, nous estimons qu'il y a plus de la moitié du parc qui est obsolète, sans confort, sans climatisation ou système d'information des voyageurs. Nous voulons aussi clarifier la tarification, qu'elle soit plus favorable aux chômeurs et aux plus démunis, mais aussi la rendre plus attractive pour les habitants de la grande banlieue. Enfin, nous poursuivons les projets déjà lancés comme le tramway. Il faut également améliorer les dessertes de banlieue à banlieue, ligne par ligne.

Tout cela va coûter cher. Le prix des billets et de la carte orange vont-ils augmenter ?

Non, nous voulons limiter la hausse annuelle des billets à l'inflation. Ce que n'a pas fait l'Etat jusqu'à présent. Par exemple, pour ces trois dernières années, les tarifs ont augmenté d'environ 18 %, soit trois fois plus que l'inflation enregistrée sur la même période.

« Le gouvernement n'a pas intérêt à voir échouer cette décentralisation »

Comment allez-vous faire ?

Non seulement la région va investir beaucoup plus d'argent — dès le 1^{er} juillet, elle va financer 51 % des dépenses de transport, contre 18 % aujourd'hui —, mais les départements sont aussi prêts à mettre la



Jean-Paul Huchon. (WOSTOK PRESS/CORENTIN FOHLEN)

main au portefeuille. Ensuite, nous allons demander à l'Etat un peu plus de 500 millions d'euros : 200 par an pour la rénovation du matériel et

315 cette année en fonds de roulement, ce qui correspond à un mois de fonctionnement. Actuellement, le Stif dispose seulement d'une demi-journée de fonds de roulement, c'est une aberration.

Qu'est-ce qui vous fait penser que l'Etat acceptera alors qu'il ne siège plus au Stif ?

Deux bonnes raisons. Tout d'abord, il s'agit de la première décentralisation spectaculaire dans les transports. Le gouvernement n'a pas intérêt à la voir échouer. Ensuite, la majorité du conseil régional est prête à approuver cette réforme avec les conditions financières que je viens de citer. Or, si nous n'obtenons pas satisfaction, rien ne nous oblige à séger. Et si nous ne siégeons pas, il n'y a plus d'organisation des transports en Ile-de-France. C'est un levier important !

PROPOS RECUEILLIS PAR
BRUNO MAZURIER

EXPÉRIENCE démocratique unique en France ou démocratie ? Un an après son lancement, le conseil général de l'Essonne présente aujourd'hui son Agenda 21 en séance publique. Ce label inspiré des préoccupations sur l'avenir de l'environnement évoquées lors du sommet de la Terre à Johannesburg, est un contrat dans lequel le département s'engage à respecter l'environnement, la solidarité et les valeurs humaines dans ses réa-

lisations. Fait unique dans une assemblée d'élus, ce ne sont pas les conseillers généraux qui feront la présentation aujourd'hui, mais de simples citoyens, non élus, qui ont été associés à l'élaboration de ce projet depuis le début.

Concrètement, il se traduit par 120 engagements dans des domaines allant des transports écologiques à l'insertion des jeunes en difficulté ; 93 d'entre eux ont été engagés en 2004 et ce sont des ci-

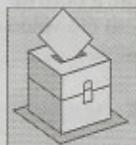
toyens inscrits volontairement dans des groupes de travail qui vont faire le bilan de ces projets, critiquer les échecs ou présenter les réussites. « Une vraie avancée démocratique pour Bruno Piriou, le vice-président (PC) du conseil général, à l'origine de l'Agenda 21. Mais ça ne suffit pas, certains engagements n'ont pas été respectés. »

« Un moyen enfin de combler le fossé entre les citoyens et les élus », se félicite Michel Berson, le prési-

dent PS du conseil général. L'opposition a longtemps critiqué un « machin démagogique » qui ne servirait qu'à « légitimer des décisions déjà prises ». Une chose est sûre : même si sur les 380 volontaires inscrits, seuls 150 ont réellement participé à toutes les réunions, cela représente quand même plus de six mille heures d'effort et de travail, sans contrepartie.

Bilan d'une année d'Agenda 21.

SÉBASTIEN RAMNOUX



VIE DÉMOCRATIQUE

► Les réussites Création d'un observatoire participatif de l'environnement.

Première réunion dès novembre 2004 avec plus de 70 participants. Objectif : surveillance de la politique de l'eau, des OGM, des risques industriels et naturels.

► Ouverture d'une maison départementale de l'environnement.

Installée sur le domaine de Montaugé à Mennecy, elle permettra no-

tamment de surveiller les magnifiques marais protégés de l'Essonne et de la Juine.

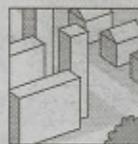
► Les échecs :

Conseil départemental de la vie associative.

Ce projet est à ce jour en retard et encore au stade de la définition.

Concertation et participation de la jeunesse.

Très peu de jeunes ont participé à l'Agenda 21. Les solutions pour les convaincre ne sont pas trouvées.



SOLIDARITÉ

► Les réussites Favoriser le logement et la mixité sociale. Soutien accru à la construction et réhabilitation de logements sociaux, création d'un outil pour maîtriser le prix du foncier.

Aides aux personnes fragilisées. Le conseil général a maintenu le montant de l'allocation personnalisée aux personnes âgées, malgré le désengagement de l'Etat, qui favorise le maintien à domicile avec la création de 55 postes d'auxi-

liaires de vie cette année. Plus un seul adulte handicapé ne devrait se retrouver sans accueil en 2015, tous les bâtiments publics devront être accessibles aux handicapés et une centrale de réservation pour un transport à la carte est à l'étude.

► Les échecs

Exclusion. Le plan de lutte contre les exclusions doit être renforcé.

Aides à la personne. Le développement de plates-formes départementales d'aides à la personne doit être redéfini.



ENVIRONNEMENT

► Les réussites Des véhicules et des équipements écologiques.

En 2004, 95 % des nouveaux véhicules achetés par le conseil général utilisent le GPL. Tous les bâtiments construits par le département doivent répondre aux normes environnementales. C'est le cas du collège de Grigny et bientôt de ceux de Montgeron et de Villabé.

Meilleure réflexion sur l'aménagement du territoire. Les assises sur l'avenir de l'Essonne se sont tenues samedi dernier. En jeu, une meilleure réflexion sur le développe-

ment anarchique de l'urbanisation et le grignotage des espaces agricoles.

► Les échecs

Problèmes de financement.

Des actions manquent de financements : les bus électriques, les bateaux-bus sur la Seine, la production de biocarburants en Essonne, les aides départementales aux communes s'associant aux normes environnementales les plus hautes.

Pas de plan énergies renouvelables. L'étude n'a pas été lancée faute d'avoir recruté un expert en énergie. Il devrait être embauché à la fin de l'année.



TRANSPORTS

► Les réussites Meilleures fréquences des bus et nouvelles lignes.

La ligne départementale de bus n° 1 a obtenu trois passages supplémentaires. Une liaison Massy-Orly devrait ouvrir dès 2005. Des systèmes d'information en temps réel sont progressivement installés aux arrêts de bus.

Liaisons douces prioritaires. Un schéma des liaisons douces, financé à 1,6 M€ par an jusqu'en 2015, est en place depuis 2003.

► Les échecs

Le périphérique du rail enterré.

Le projet de liaison ferrée qui doit relier Evry à Massy, promise depuis des années, est enterré.

Pas de schéma départemental des déplacements.

Il devrait définir les orientations des transports en Essonne mais n'est pas encore élaboré.

Les sites propres en retard.

La volonté de doubler toutes les routes en deux fois deux voies de sites propres pour les transports en commun est très en retard.