

Aménagement Transports, logement, environnement... Le président de la région Jean-Paul Huchon, dévoile **Les déplacements ont changé du tout au tout**

Jean-Paul Huchon

Président PS de la région Ile-de-France.

Vous avez présidé hier votre premier conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Un moment historique ?

Oui, on commence enfin à voir le jour. Le conseil s'est passé d'une manière très encourageante : on a désigné nos responsables d'un commun accord, hormis une partie de la droite qui estime qu'elle aurait pu bénéficier d'une place plus importante, et il y a eu une grande convergence autour des trois grands thèmes que nous voulons développer (lire ci-contre).

En quoi les études sur le futur schéma directeur d'Ile-de-France (Sdrif), que vous menez en ce moment, peuvent-elles vous aider dans l'aménagement de l'offre de transports ?

Elles nous ont permis de constater, par exemple, que l'heure de pointe du métro parisien devient de plus en plus large. On s'est aussi aperçu que les déplacements ont changé du tout au tout : seuls 40 % des déplacements en Ile-de-France se font pour le travail. Et 70 % des déplacements se font de banlieue à banlieue, un chiffre intéressant qui montre que nous ne sommes plus enfermés dans la logique de couronnes comme auparavant. Et hélas 65 à 70 % des déplacements s'effectuent encore en voiture...

Pour cela, il faut améliorer les transports en commun. Allez-vous renforcer des lignes ?

Evidemment, à commencer par le RER D. Mais aussi l'offre de transports en Seine-et-Marne, et dans l'Essonne, côté Massy-Valenton. La ligne du côté de la gare du Nord, sur Valmondois et Ermont mérite aussi qu'on l'aide.

Trois grandes politiques envisagées pour le développement de la région

1 Privilégier un développement en quadrants plutôt que concentrique

La région est divisée en cinq quadrants qui regroupent Paris et des portions de la petite et de la grande couronne. Plus de la moitié des déplacements franciliens se font dans ces quadrants (23 % à l'intérieur même d'une commune de banlieue, 13 % à l'intérieur de la petite couronne et 17 % se font de banlieue à Paris). Seulement 4 % traversent toute la région.

2 Créer des axes de développement écologique

Dans les zones tampons entre chaque quadrant, le projet prévoit de maintenir et de restaurer des espaces ruraux et naturels qui pénètrent jusqu'au cœur de l'agglomération parisienne.

3 Densifier le cœur d'agglomération

Le pôle urbain central, déjà pourvu en services et transports, doit être densifié par la construction de maisons de ville ou de petits ensembles collectifs, plutôt que de grands ensembles. L'Ile-de-France a consommé l'équivalent de la surface de Paris en dix ans en ne construisant qu'entre 35 000 et 40 000 logements par an, alors qu'elle doit en construire 60 000 par an ces dix prochaines années. La densification est donc le seul moyen de ne pas continuer à trop consommer d'espace.



Source : SDRIF.

WMO

TOUJOURN / LEBLOIT / 20 MINUTES



« Le Sdrif doit permettre la création de 60 000 logements par an ces dix prochaines années. »

Selon les premières conclusions de vos études sur le Sdrif, il faudrait repenser l'aménagement de l'Ile-de-France pour les prochaines années. Comment ?

Notre pari consiste à dire que la vision de l'Ile-de-France en couronnes, qui remonte aux années 1960, est finie. Aujourd'hui, la vie à Paris et en banlieue s'organise autour de zones, que nous avons découpées en cinq quadrants (voir infographie), et dans lesquelles les déplacements sont assez courts. Il est possible que quelques personnes se ren-

dent de Conflans-Sainte-Honorine à Fontainebleau, mais ce n'est quand même pas la majorité. Les habitants de Conflans, ils restent dans leur secteur. Il faut donc que leur bassin de vie soit un bassin de vie complet. Pour cela il faut ordonner l'espace, les équipements, les services publics, autour des véritables mouvements. C'est une logique dans laquelle on ne concentre pas tout sur Paris, et où l'on n'exporte pas non plus tout le monde en grande couronne dans le plus grand désordre.

Quels sont les autres grands objectifs du Sdrif ?

D'abord, répondre à la crise du logement, comparable à celle de 1954 : en Ile-de-France, il y a 340 000 demandes de logements non satisfaites. Le Sdrif doit donc permettre d'atteindre la création de 60 000 logements par an ces dix prochaines années. **Pour cela, vous avez aussi obtenu de l'Etat la création d'un établissement public foncier (EPF) qui doit racheter des terrains pour y construire du logement. Quand sera-t-il effectif ?**

Nous votons le texte de l'Etat demain [aujourd'hui]. Jean-Luc Laurent, le vice-président chargé du Logement à la région, devrait en prendre la présidence. Malheureusement, cet EPF ne sera pas totalement performant, car trois départements, ceux de droite, ont créé un EPF départemental. Nous ne pourrions donc pas agir librement sur leurs terrains... Pour rééquilibrer l'offre de logements vers l'Ouest, cela va être dur.

Les autres objectifs du Sdrif concernent l'économie et l'écologie...

Le Sdrif doit venir conforter l'attractivité de l'Ile-de-France en tant que région capitale, c'est-à-dire identifier les pôles de compétitivité, les équipements centraux nécessaires... Il doit aussi permettre à la région de rééquilibrer l'offre d'espaces verts en faveur de la zone dense, notamment en utilisant les fleuves, et faire de l'agriculture périurbaine un atout. Le Sdrif, c'est fait pour lutter contre les inégalités sociales et territoriales.

Amener de l'espace vert au cœur de l'agglomération, est-ce vraiment compatible avec un autre objectif du schéma, qui est de densifier cette zone ?

C'est compatible, si l'on densifie de manière intelligente et raisonnée. Et si l'on crée des « corridors écologiques » comme nous le suggérons (voir infographie).

Recueilli par Mickaël Bosredon

sa vision de l'Ile-de-France pour ces prochaines années

Le nouveau Stif veut donner la priorité à la banlieue



S. POULZET / 20 MINUTES

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) est à nouveau sur les rails. Après avoir roulé à vide durant neuf mois, la région refusant d'en prendre les commandes tant que l'État ne lui avait pas accordé les compensations financières accompagnant la loi de décentralisation, le Stif a de nouveau un conseil d'administration. Pour la première fois, c'est donc le président de la région, le socialiste Jean-Paul Huchon et non plus le préfet d'Ile-de-France, c'est-à-dire le représentant de l'État, qui présidera le conseil. Serge Méry (vice-président du conseil régional chargé des Transports, PS), Denis Baupin (adjoint au maire de Paris chargé des Transports, Verts), Daniel Davaisse (vice-président du conseil général du Val-de-Marne, PCF) et Etienne Chauffour (vice-président du conseil général de l'Essonne, PS) en sont les vice-présidents.

Même si le budget ne sera voté que le 29 mars, les grands axes du Stif ont déjà été définis. Priorité à la grande couronne, tel est son nouveau credo. « Tout le monde s'est accordé sur ce point », a affirmé Jean-Paul Huchon au sortir de ce conseil d'administration « historique ». « Désormais, 50 % des crédits seront accordés au transport en grande couronne, 25 % à la petite couronne et 25 % à Paris. » Deuxième grand chantier : le matériel. « Nous allons engager en août une commande pour renouveler le

matériel roulant : 330 rames « nouvelles automatrices franciliennes » (NAT), soit presque 45 % du matériel d'Ile-de-France, circuleront à partir de 2009 sur le réseau. » La rénovation des rames Z2N (rames à double étage) est également au programme du Stif. Et les « petits gris » auront totalement disparu d'ici à cinq ou six ans.

Enfin, l'autorité organisatrice des transports souhaite aussi s'attaquer à la tarification. « Depuis quatre ans, les tarifs ont augmenté de manière déraisonnable », estime Jean-Paul Huchon. « Désormais, ils seront indexés sur le coût de la vie, c'est-à-dire 1,8 % cette année. » Cette augmentation interviendra le 1^{er} juillet. « Nous allons aussi proposer une nouvelle tarification pour les bénéficiaires de la CMU (couverture maladie universelle), et lancer une étude complète pour un ticket H, qui permettra d'utiliser plusieurs moyens de transport pendant 1 h 30. »

M. B.

Paris Denis Baupin assure que les projets à Paris ne seront pas délaissés. « Dès cette année, nous souhaitons renforcer l'offre sur la ligne 13 du métro, améliorer les lignes de bus Mobilien, et augmenter les fréquences de bus le dimanche, notamment pour les personnes âgées. »