



 Imprimer | Fermer la fenêtre 

FACE AUX LECTEURS

Jean-Paul-Huchon. «Je veux un métro autour de Paris dans dix ans»

Entretien coordonné par Nicolas Fertin, Jean-Pierre Vialle, Laurence Voyer et Carole Guechi. Avec la participation d'Elisabeth Kastler le Scour



(LP/DELPHINE GOLDSZTEJN.)

Jean-Paul-Huchon, le président de la région Ile-de-France, présente aujourd'hui un plan d'amélioration des transports en commun de 17 milliards. Cinq représentants des usagers l'ont interrogé hier sur leurs attentes.

Le président du conseil régional d'Ile-de-France, Jean-Paul Huchon (PS), est bien décidé à reprendre la main sur la question des transports en commun dont la région est le principal argentier.

Un peu bousculé par Nicolas Sarkozy, qui a promis de résoudre la crise du RER A, il réunit aujourd'hui, à Paris, les décideurs en matière de transport pour présenter son plan de mobilisation de 17 milliards d'euros. Les présidents des huit conseils généraux d'Ile-de-France sont invités à s'asseoir à la même table que les dirigeants de la SNCF, de la RATP et des réseaux de bus. Objectif : hiérarchiser les urgences, accélérer les projets et surtout inviter chaque partenaire à dire combien il est prêt à mettre au pot.

Sollicités, les ministres Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau devraient briller par leur absence.

YVES BOUTRY. Douze mille personnes viennent de signer la pétition pour obtenir des rames à deux étages sur le RER A. Quand vont-elles arriver ?

Nous ne sommes pas encore totalement convaincus que les rames à deux étages soient la meilleure solution. D'abord parce que l'on met plus de temps pour en monter et en descendre et ensuite parce l'ouverture des portes n'est pas suffisante. D'autres constructeurs proposent un matériel intéressant. Sur ce choix, on aura une réponse précise le 9 juillet au prochain conseil du Stif. Il faut aussi raccourcir les intervalles et faire passer davantage de trains. Avant, il y en avait 28 par jour, aujourd'hui il n'en passe que 23. L'objectif passé avec la RATP est de remonter à 28.

PATRICK LEGRIS. Certaines villes se sont développées, comme Bussy-Saint-Georges, sur la ligne A. Pourtant, elles sont toujours desservies

comme avant. Que pouvez-vous faire ?

Tous les ans, nous proposons des offres de transport supplémentaire, des bus par exemple. On a aussi demandé à la SNCF des trains le soir sur la ligne de La Ferté-sous-Jouarre, pour que les gens puissent rentrer chez eux. A partir d'une certaine heure, il n'y avait plus rien. Cela a coûté 400 000 € par an. Sur la ligne A, la desserte a été améliorée. On est passé d'une fréquence de vingt à dix minutes. Mais des opérations comme cela, il en faut des dizaines, car aujourd'hui, l'augmentation du trafic est entre 3 et 6 % par an.

ALI BENSÂÏD. Dans « RER », il y a « E » qui veut dire express. Pourtant j'ai l'impression que certaines lignes, comme le RER D, ont tendance à devenir des omnibus.

Ce n'est pas du tout notre but. Dans le plan que nous allons présenter ce jeudi, nous sommes prêts à mettre 500 millions pour chaque ligne RER. Le schéma directeur de la ligne D sera adopté au Stif en décembre. Deux cents millions sont prévus immédiatement pour améliorer les infrastructures de cette ligne qui est celle qui dysfonctionne le plus.

VICTOR ETIENNE. J'habite au-delà de Meaux (77). Pour ces franges urbaines, il y a un trou de cinq heures sans train au milieu de journée. Pour quand est l'amélioration ?

Le Stif, la SNCF et RFF (Réseau ferré de France) étudient des cadences toutes les heures même en milieu de journée. On s'est engagé à améliorer cette ligne. C'est tellement important pour ce département que le conseil général de la Seine-et-Marne nous a proposé de financer en partie cette amélioration. Le nouveau matériel est prévu en 2010. Les trains supplémentaires devraient arriver en même temps. Il y a encore un an et demi de travail.

Un an et demi de galère !

Il faut bien comprendre qu'en matière de transports, on peut toujours dire : les choses vont aller mieux demain matin. La réalité, c'est que pour acheter du matériel, il faut passer des marchés, construire, etc. Je ne suis le patron des transports que depuis deux ans. Et nous n'avons pas eu un euro de moyen supplémentaire de la part de l'Etat. Ça veut dire qu'aujourd'hui, comme on a assez peu augmenté les tarifs, c'est le contribuable qui a fait un effort considérable. Le Stif est passé de 600 millions de budget à 1,1 milliard millions de budget en deux ans.

Monsieur Huchon, avant d'être au Stif, vous étiez déjà président de la région...

C'est vrai mais nous n'avons aucun pouvoir. Au Stif, j'étais minoritaire. Toutes les décisions étaient prises par l'Etat.

La grande couronne a longtemps été laissée pour compte.

Depuis que nous avons pris la main, nous avons réparti les choses ainsi : 50 % des efforts en direction de la grande couronne, 20-25 % pour Paris et le reste pour la petite couronne. La priorité est clairement à la grande couronne.

VALÉRIE BERNARD. Comment soulager la ligne 13 qui vient d'être prolongée de deux stations ?

La seule vraie solution : c'est la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Saint-Ouen. Cela entraînerait une baisse de trafic sur la ligne 13 de 15 à 20 %. Si nous réussissons ça, alors on aura sauvé la ligne 13 pendant un certain temps. Si on adopte ce projet le 9 juillet, avec toutes les procédures habituelles, qui sont très longues, on peut considérer que tout entrera en service entre 2012 et 2013. Dans l'immédiat, on est en train d'installer des portes palières sur douze stations de cette ligne pour une meilleure sortie et une meilleure entrée des usagers et moins de perte de temps sur le quai.

Ne faudrait-il pas en même temps lancer le métro autour de Paris ?

Oui, bien sûr. Les études sont en train d'être finalisées. Cette rocade autour de Paris qu'on appelle Arc Express va permettre de faire du trafic banlieue-banlieue.

On étudie plusieurs tracés : à 2-3 km de Paris ou plus loin de Paris ; souterrain ou en partie aérien...

Quelle hypothèse préférez-vous ?

A 2 ou 3 km de Paris, on aurait une station tous les 400 m. Je préférerais un système avec une vitesse de croisière beaucoup plus rapide et un éloignement plus important entre les stations.

YVES BOUTRY. Etes-vous pour un gestionnaire unique des transports, comme à Londres où le même organisme gère tous les déplacements, y compris les taxis et le stationnement ?

On a entendu tous les experts, tous les architectes, tous les gens qu'il fallait. Et on pense qu'il faudrait pouvoir étendre les pouvoirs du Stif à tous les déplacements (NDLR : voitures, taxi, vélo, etc.). Mais pour cela il faut une loi. Cela passe par le gouvernement et le Parlement.

VICTOR ETIENNE. Pouvez-vous prendre l'engagement que les deux lignes qui restent à électrifier en Seine-et-Marne (vers Provins et La Ferté-Milon) le seront et quand ?

Actuellement on a choisi une formule de locomotives hybrides, diesel dans les zones non urbanisées et électriques dans les zones urbaines. Elles commencent à être installées à Provins et le seront à La Ferté-Milon. L'électrification totale en revanche ne dépend pas que de nous mais aussi de la région Champagne-Ardenne. La facture se situe entre 300 et 400 millions d'euros. On s'est engagé à l'étudier mais c'est une dépense trop élevée si l'Etat ne nous aide pas. Mais quand vous aurez les nouveaux trains, vous verrez vraiment l'amélioration.

PATRICK LEGRIS. Sur la ligne A, le signal d'alarme est tiré 400 fois par an. Cela entraîne de nombreux retards. Ne peut-on pas éduquer les usagers ?

On peut faire une campagne là-dessus, je retiens l'idée. Nous voulons aussi renforcer la présence humaine dans les trains et sur les quais. Reste le problème des actes de malveillance. Cela représente 30 % des dysfonctionnements à la SNCF. Et là, la seule solution c'est la présence policière et la vidéosurveillance. Plusieurs dizaines de milliers de caméras ont été payées par la région. Cela a suscité des débats mais je pense que c'est important d'avoir des caméras et des bornes d'appel à disposition. Chaque voyageur doit avoir une réponse à son problème dans les trois minutes.

Alors qu'on met beaucoup d'argent dans la communication, on s'aperçoit que l'information en temps réel en cas d'incident n'est toujours pas assurée.

L'information des voyageurs reste insuffisante. On est meilleurs sur les autoroutes avec les panneaux d'information. Je réfléchis à un système d'information sur téléphone portable qui donnerait l'état du réseau grâce au GPS. Par exemple si le T2 à Bezons ne marche pas, on vous conseille de basculer sur telle ligne, tel bus... La proposition nous a été faite par l'université de Marne-la-Vallée. Le service serait compris dans le coupon Navigo.

VALÉRIE BERNARD. Quels engagements prenez-vous pour faire coïncider le développement des transports avec l'urbanisation ?

Nous allons décider demain (NDLR : aujourd'hui) et nous mettre autour de la table pour savoir qui va payer quoi et, après, il faudra accélérer. Je ne peux pas me contenter d'expliquer aux usagers que ça n'ira mieux que dans vingt ans. Arc Express, qui est le projet qui réglera le maximum de problèmes et permettra de faire du transport banlieue-banlieue, coûte 6 milliards. La région va mettre plus de 4 milliards. Il faut qu'on en ait réalisé la moitié d'ici à dix ans. Si l'argent est là, si tous les partenaires sont d'accord, on peut y arriver.

YVES BOUTRY. Comment trouver de nouveaux financements pour les transports ?

Ce n'est pas auprès des usagers que je vais les recueillir. Je ne vais pas augmenter les tarifs plus que l'inflation. En revanche, l'Etat doit nous autoriser à

relever de 0,5 % le versement transport (VT) des entreprises. Cela ne les mettra pas sur la paille. Je les ai rencontrées, ce qu'elles veulent ce sont des améliorations dans les transports. Et puis je me battrais comme un chien pour que, sur les grands projets d'aménagement comme à La Défense, mais aussi à Saclay, Val-de-Fontenay, Roissy... on puisse récupérer les plus-values qui seront faites sur les opérations immobilières. Par exemple à La Défense, sur les 400 000 à 500 000 m² à construire, il y a de quoi récupérer 80 à 100 millions par an.

Et sur l'idée d'un grand emprunt populaire ?

Ça aurait du coffre de faire participer les Franciliens à l'amélioration de leur transport. Au moins leur argent servirait à quelque chose. On peut aller aussi vers les départements et leur demander de participer sur des projets précis. On l'a fait dans les Yvelines avec Pierre Bédier pour la Grande Ceinture Ouest. De Saint-Germain à Achères, on a versé 100 millions chacun. Résultat : ça démarre !
Le Parisien , jeudi 19 juin 2008

 Imprimer |  Fermer la fenêtre

Droits de reproduction et de diffusion réservés © Le Parisien 2005