



Paris, 12 février 2010

Réunion D'IDFE avec J.P. Huchon Tête de liste du PS aux élections régionales de 2010

Présents :

Jean-Paul Huchon, tête de liste PS aux élections régionales
Stéphane Gozlan, conseiller «transports et environnement»

Ile-de-France Environnement :

Colette Alcaydé (94), Agnès Auger (93), Claude Birenbaum (75), Gérard Cadic (IDFE), Claude Carsac (Convergence associative), Gérard Delattre (Saclay), Daniel Hannotiaux (IDFE), Patrick Kruissel (Convergence associative), Bernard Loup (95), Marc Rémond (78), Michel Riottot (92), Claude Trescarte (91).

La première partie a consisté en une présentation de Daniel Hannotiaux sur le projet de Grand Paris et le SDRIF, un exposé sur les problèmes des nuisances aéroportuaires par Claude Carsac et Patrick Kruissel et l'évocation de l'avenir du plateau de Saclay par Gérard Delattre. Jean-Paul Huchon y a répondu.

La seconde partie de la réunion a été consacrée aux exposés des responsables associatifs présentant les préoccupations essentielles de leurs collectifs. Nous présentons ci-après les réactions de Jean-Paul Huchon à ces exposés.

Les textes des exposés des responsables associatifs sont regroupés en annexes

Exposé de Daniel Hannotiaux

Après une présentation des différents participants, D. Hannotiaux expose la position d'Ile-de-France Environnement sur la situation actuelle assez conflictuelle de divergences entre le projet de SDRIF du Conseil régional et le projet de loi Grand Paris de l'Etat, et d'autre part de rivalité entre le projet de métro rapide de Christian Blanc et le plan de mobilisation du Conseil régional pour l'amélioration du réseau des transports existants (Voir annexe 1)

Réponse de Jean-Paul Huchon

Le **SRDIF** et le **projet de loi Grand Paris** ne sont pas totalement incompatibles si le projet de rocade métro rapide est décalé dans le temps. Mais il y a une incompatibilité philosophique entre le projet de loi Grand Paris et le document SDRIF concerté qui vise un développement équilibré des territoires, et refuse un développement à deux vitesses entre des pôles d'« excellence » desservis par un métro à grande vitesse, et le reste des territoires.

En dépit de ce décalage, les événements auraient pu se passer autrement, car dans un premier temps, la région s'est voulue modérée dans ses critiques et a négocié avec C. Blanc sur le projet Grand Paris. Mais lorsque le gouvernement a rendu public, dans son projet de loi, sa volonté de revenir sur le droit de l'urbanisme et de se réappropriier des prérogatives «décentralisées» aux régions depuis les lois Raffarin de 2005, la Région s'y est opposée. Elle tente aujourd'hui d'obtenir de la justice la mise en application du SDRIF dont le gouvernement bloque la transmission au Conseil d'Etat (mais la loi Pasqua ne prévoit pas de délai pour cette transmission). Ceci au prétexte que ce projet de la Région manque d'ambition en matière économique et en nombre de logements à construire. En fait la Région a accompli toutes les formalités requises par la loi et il n'y a pas d'impossibilité juridique à mettre le SDRIF en révision immédiatement après sa mise en application. La situation est bloquée et le SDRIF de 1994, obsolète, empêche tout dynamisme économique et environnemental. La situation évoluera certainement, après les élections régionales et en fonction des résultats de celle-ci.

Concernant **le plan de mobilisation pour les transports collectifs** (coût total : 18 Milliards €) il peut être mis en œuvre immédiatement grâce aux fonds recueillis dans le budget de la Région 10,5 Md € et dans celui des départements 2,5 Md € (Les Yvelines devraient donner leur accord car le prolongement d'Eole à l'Ouest les intéresse). L'Etat de son côté pourrait apporter un financement à hauteur de 5 Md €, en relevant la taxe de transport versée par les entreprises d'Ile-de-France (200 Mo €/an), en affectant 70/80 Mo €/an des recettes de l'EPAD à la Défense et allouant 150/160 Mo €/an du fond d'aménagement foncier de l'Ile-de-France. Ce qui permettrait, sans nouvelle loi, un budget annuel d'environ 500 Mo €/an ce qui sur 10 ans représente 5 Md € et un total de 18 Md € pour le plan. Le président Sarkozy a déclaré vouloir participer à ce plan qu'il a jugé «opérationnel» mais, là encore, les résultats des élections seront déterminants sur la suite de ce plan.

Le projet de loi Grand Paris pourrait aboutir à la juxtaposition de deux systèmes de transports relevant chacun d'une autorité distincte avec sa propre tarification (C. Blanc n'a-t-il pas déclaré que le projet du métro souterrain du Grand Paris, serait beaucoup plus onéreux). Cela conduirait à un système à deux vitesses que J.P. Huchon juge inacceptable et qui, il espère, sera désavoué lors du prochain scrutin. Plutôt que de créer une Société d'Etat, pourquoi ne pas regrouper les deux projets dans le STIF avec deux conseils d'administration distincts : un où l'Etat pourrait être majoritaire pour le métro rapide, et un pour le plan de mobilisation ? Cela assurerait la cohérence de l'ensemble. Mais, de toute façon, il n'est pas possible de réaliser les deux plans simultanément.

Concernant le contrat de développement territorial du projet de loi Grand Paris, il limite considérablement le pouvoir des collectivités territoriales en matière d'urbanisme : soit le contrat est signé avec la collectivité territoriale et elle perd la responsabilité de son développement, soit elle le refuse, et le préfet lui impose le projet six mois plus tard.

Convergence associative

Les associations de lutte contre les nuisances aériennes du nord (Roissy) et du sud (Orly) de la région se sont concertées pour une prise de position commune appelée « Convergence associative ». Elles demandent (voir annexe 2):

- Un couvre feu nocturne de 8 heures consécutives applicables à tout aéroport et hélicoptère de la région
- Une réduction des nuisances par le plafonnement des mouvements à Roissy et modification des procédures d'approche et de décollage
- Des moyens de contrôle indépendants et transparents

Réponse de Jean-Paul Huchon

Concernant **les nuisances aériennes**, dans le projet de SDRIF, la région avait souhaité faire apparaître un couvre-feu pour les vols de nuit en Ile-de-France. Mais elle s'est heurtée à un veto de l'Etat. Mais la région rappellera cette revendication du couvre-feu (appliqué dans la plupart des capitales européennes) après les élections.

L'aéroport de Vatry dans la Marne, dans un environnement très isolé avec une connexion TGV très facilement réalisable, semble être la solution idéale pour le déport de certains vols.

La région finance les études de la pollution générée par les plateformes aéroportuaires et soutient l'amélioration des moyens d'investigations de Bruitparif. J.P. Huchon répondra au questionnaire de la Convergence associative.

L'avenir du plateau de Saclay

Pour Gérard Delattre (voir annexe 3), la préservation de 2 300 ha de terres agricoles d'un seul tenant pour maintenir une agriculture périurbaine est un objectif qui devrait être relayé par un ou plusieurs SCoT. Mais la reprise en mains par l'Etat de l'aménagement du plateau de Saclay via l'OIN et les « contrats de développement territorial » (CDT) établis sans aucune concertation avec la population augure mal de l'avenir. Les amendements proposés par IDFE tentent de corriger cette situation.

Enfin, si les grands monuments sont protégés, il n'en va pas de même du patrimoine bâti vernaculaire, notamment les fermes anciennes du plateau) et l'on assiste à une banalisation du paysage. La région ne pourrait-elle pas envisager la création d'une agence régionale du patrimoine bâti qui serait un support technique pour les communes ?

Réponse de Jean-Paul Huchon

Jean-Paul Huchon, qui a rencontré les agriculteurs du **plateau de Saclay**, supporte le maintien des 2 300 ha de terres agricoles sur le plateau de Saclay et non pas sur l'ensemble d'un territoire s'étendant jusqu'à St Quentin en Yvelines. Il est interpellé par la volonté unilatérale de déplacer des universités vers ce territoire et par la prétention de l'Etat à piloter cet aménagement. Il affiche sa position, plus en accord avec les associations qu'avec l'Etat, sur l'aménagement du plateau de Saclay. Concernant les transports du plateau, il est opposé à une autorité de proximité qui imposerait ses options au STIF.

Concernant la proposition pour la protection du patrimoine rural bâti, J.P.Huchon pourrait envisager une délibération du Conseil régional spécifique au budget de l'environnement ou de la culture qui pourrait prévoir, sous certaines conditions, une aide technique à la restauration.

Les responsables des différentes fédérations départementales ont ensuite exposé les problématiques propres à leur territoire (voir annexes). Faute de temps, J.P.Huchon étant requis par une autre obligation, seuls les départements des Hauts de Seine, de la Seine St Denis et du Val de Marne ont pu exposer oralement leurs problèmes.

Réponse de Jean-Paul Huchon

Concernant **le logement**, la Région crée une vingtaine de nouveaux quartiers et IDFE pourrait entrer au jury qui décerne le label d'écoquartier.

La Région est favorable au programme de modernisation du quartier d'affaires de **La Défense** mais pas à son extension qui est en contradiction avec la politique régionale de rééquilibrage régional entre est et ouest

Le problème du logement est avant tout celui du foncier, pour lequel la Région propose la fusion des six établissements publics fonciers (celui de la région et de cinq départements) en un seul créé par l'Etat et financé par la Région

Les transports des Hauts de Seine ont été améliorés par le prolongement du T2 au sud jusqu'à la porte de Versailles et le seront au nord en 2012.

Pour le T6 (porte de Chatillon-Vélizy-Viroflay), dont les travaux sont commencés, J.P.Huchon a interpellé vigoureusement le président de la RATP qui refuse, en dépit du contrat avec la région et les départements 78 et 92, de financer l'acquisition des rames en remettant en cause son propre choix de tramway sur pneus.

La ligne 14 sera prolongée au nord jusqu'à St Ouen pour soulager la ligne 13 complètement saturée. Au printemps, l'installation de portes palières sur 12 stations devrait améliorer la sécurité de la ligne 13. J.P. Huchon constate aussi le mauvais climat social régnant dans les entreprises publiques de transports.

Concernant **la tarification des transports**, Jean-Paul Huchon est conscient des inégalités de tarification. On va vers la suppression des zones avec une tarification à la distance Mais l'uniformisation de la tarification du Pass Navigo à 65 € (mesure préconisée par C. Duflot) coûterait 600 Mo €/an au STIF et à 50 € (mesure envisagée par V. Péresse) le coût serait de 800 Mo €/an soit l'équivalent de l'effort d'amélioration de la qualité de service de l'ensemble du réseau. Jean-Paul Huchon préconise une nouvelle tarification banlieue-banlieue et l'extension de l'application du Ticket + (validité limitée en temps) au réseau ferré métropolitain (coût de 80 Mo/an soit l'équivalent de la création de 3 km de tramway). Les jeunes en insertion bénéficieront de la gratuité comme les bénéficiaires du RSA. La carte Imagin'R sera étendue à tous les jeunes de moins de 26 ans. Le pass Navigo sera «dézoné» le week-end. Jean-Paul Huchon est favorable à la représentation des associations d'environnement au comité des partenaires du STIF.

Concernant **la trame verte-trame bleue**, la préservation de la Seine fait partie de la réflexion du SDRIF et la Région participe aux différents SAGE et les approuve. Un SAGE de la Seine en zone centrale pourrait être débattu au sein de la structure Paris Métropole.