

Transports en Ile-de-France : quelles réorientations avec la nouvelle équipe régionale ?

Actu-environnement entame un tour des régions de France par la région francilienne, où la nouvelle administration, conduite par Valérie Pécresse, est en passe de recueillir les fruits du volontarisme de ses prédécesseurs en matière de transports.



© instantvise

Maire de Courcouronnes (91) depuis 15 ans, mais aussi président de l'association des maires d'Ile-de-France, ré-élu premier vice-président de la Communauté d'agglomération Evry Centre Essonne, Stéphane Beudet (Les Républicains) est aussi actif que sportif. Il nous répond en courant, pendant son footing. Malgré ses multiples engagements, le nouveau vice-président chargé des transports à la région Ile-de-France estime toutefois ne pas avoir de mandat très chronophage : *"C'est une question d'organisation"*. Il se félicite d'être entouré d'une équipe *"compétente"*.

Sur la politique de l'équipe sortante, *"on n'a jamais été forcément opposés aux projets de nos prédécesseurs"*. Stéphane Beudet entend monter *"plus vite"* en puissance sur les investissements : *"On veut acheter de nouveaux matériels et les payer sur 30 ans. Il s'agit de gérer la dette. Elle commence à se construire avec le Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France). On étudie toutes sortes de financements. C'est le travail des six mois qui viennent. L'idée, c'est d'accélérer l'achat de matériel roulant. Par*

exemple, il faut accélérer le renouvellement de la ligne D. Pour le RER A, c'est en cours, avec du matériel neuf. Pour la ligne B, la réflexion est en cours sur la réhabilitation du matériel actuel ou son remplacement. Il faut aussi savoir si on passe à des rames de deux étages. Ce qui veut dire investir un milliard dans les rames et viser une dé-saturation de la ligne d'ici à 2022."

"On n'est pas des routiers"

L'Ile-de-France verra-t-elle diminuer le nombre de voitures sous son mandat ? Rien n'est moins sûr. Stéphane Beudet, qui se dit à la fois automobiliste, cycliste et motard, comprend chaque point de vue et se refuse à toute position "dogmatique". Qu'il s'agisse des cyclistes - l'Eurovéloroute n°3 sera achevée sous son mandat et le Vélib implanté en dehors de Paris – ou des automobilistes, chacun y trouvera son compte : "L'idéal, ça serait avec moins de voitures. On n'est pas des routiers, mais il faut être pragmatiques. On a quand même une Grande Couronne qui est une nécessité pour nombre de Franciliens. Ce sont les bouchons qui polluent le plus dans Paris. Travailler sur les bouchons, c'est aussi un acte de dépollution. Il faut donc travailler sur des points critiques, comme le Carrefour Pleyel à Saint-Denis (93), le pont de Villeneuve-Saint Georges (94), le contournement de Maisse (91), le ring des Ulis (91). Il faut assouplir la route et accélérer ce qu'a mis en place mon prédécesseur Pierre Serne pour faire face à la saturation des transports car aujourd'hui les transports explosent".

Pour Stéphane Beudet, la solution est d'aller vers des véhicules moins polluants : "Entre les normes européennes Euro 1 et Euro 6, il y a 80% d'émissions en moins pour les bus. Il faut encourager les nouveaux véhicules urbains et développer l'offre de transports en commun".

Avec un budget de 7 milliards, hérité de la mandature de son prédécesseur, auxquels va s'ajouter le déblocage d'investissements, Stéphane Beudet entend flécher "beaucoup plus" de moyens alloués aux transports en commun : "On joue avec les milliards !". Au cours de sa campagne, Valérie Pécresse a annoncé vouloir faire "la révolution des transports". Elle exige de l'Etat qu'il accélère le Grand Paris Express. Et l'une des promesses de sa campagne a d'ores et déjà été tenue : la réduction de 75% sur le Pass Navigo pour les étrangers en situation irrégulière a été supprimée, afin de faire des économies et, accessoirement, de donner des gages à la partie la plus droitière de son électorat.

Continuité des politiques

*Pierre Serne, qui a piloté les transports en tant que vice-président sous la mandature précédente, se veut *fair play* et fait confiance à son successeur : "Stéphane Beudet suivait déjà les questions de transports. Il est aimable et constructif. Nous avons organisé une vraie passation au cours de laquelle nous avons examiné les dossiers et les contacts avec les opérateurs". Pour autant, Pierre Serne s'interroge sur la disponibilité de l'intéressé pour gérer un dossier aussi lourd que celui des transports*

franciliens : *"Star montante chez les Républicains, Stéphane Beaudet a consacré beaucoup de temps à mener campagne pour prendre la fédération de l'Essonne. Le risque est de passer les six prochains mois sans affectation budgétaire, en partie afin de rouvrir les négociations avec l'Etat sur le contrat de plan Etat-Région, dans l'idée de relancer certains projets routiers, tels que le boulevard du Parisis, grande quatre voies dans le Val d'Oise, le ring des Ulis en Essonne, autant de grosses infrastructures que les départements n'arrivent pas à financer seuls."*

Reste que, globalement, la plupart des projets ont été lancés sous la précédente mandature et la nouvelle administration régionale ne devrait pas les interrompre, *"sauf peut-être hélas le T1 Noisy-le-Sec-Val de Fontenay à cause du tracé mais la plupart des autres projets vont suivre. Seuls quelques projets pourraient être suspendus, en l'occurrence les lignes de tramway T1 et T7, la ligne Juvisy-Athis Mons. Les bus devraient être renouvelés hors diesel d'ici à 2020-2025 comme prévu. Bref, ils ne vont pas s'opposer à des gros projets d'infrastructures très attendus. Ils veulent accélérer le renouvellement du matériel roulant (700 rames dans le programme de Valérie Pécresse) et l'automatisation des tronçons centraux de RER : mais cela n'aura pas lieu avant 2025, c'est très long à mettre en place. Matériellement, une partie de ce qu'ils ont annoncé dans leur programme est impossible à faire"*, estime Pierre Serne.

Le Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France demeure le cadre de référence d'orientation régionale. Approuvé en 2009 par le Conseil régional et validé par l'ensemble des départements franciliens, ce Plan prévoit d'améliorer en dix ans le réseau des transports collectifs en Ile-de-France. Il identifie une soixantaine de projets *"adaptés à la diversité des situations et des territoires"*. Il prévoit ainsi la modernisation et le développement du réseau RER, la dé-saturation des lignes de métro les plus engorgées, la réalisation de 120 kilomètres de tramway et de 300 km de bus en site propre ainsi que l'aménagement ou la création d'une dizaine de grands pôles multimodaux. Le Plan de mobilisation est désormais complété par le métro automatique du Grand Paris Express, suite à la signature du protocole d'accord entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011, qui prévoit la réalisation de 200 km de lignes de métro automatique.

Les grandes orientations sont déjà validées par le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, le Plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France, et le SDRIF, qui fixe les étapes de transformation de la région jusqu'en 2030. *"Globalement, dans la mandature précédente, on a eu des gros travaux sans amélioration évidente et déjà tangible pour les Franciliens. Les premiers effets seront sensibles d'ici quelques mois ou années. Valérie Pécresse pourra ainsi engranger les résultats des politiques que nous aurons lancées"*, résume Pierre Serne.

Article publié le 23 février 2016



Agnès Sinai , journaliste
Rédactrice spécialisée