

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
<p>Lutte Ouvrière Nathalie ARTHAUD <i>Faire entendre le camp des travailleurs</i></p>	<p>1. "Pour satisfaire aux demandes des grandes compagnies pétrolières, des fabricants automobiles et des concessionnaires d'autoroute, les gouvernements qui se sont succédés, de droite comme de gauche aujourd'hui, ont laissé tomber les transports en commun, à commencer par le train. "</p> <p>2. "Des gares dites secondaires ont été fermées, obligeant les habitants à prendre leur voiture pour se rendre à leur travail, ce qui occasionne des frais et de la fatigue supplémentaires. "</p> <p>3."On a développé des réseaux autoroutiers, mais laissé aux collectivités locales le soin d'entretenir, à leurs frais, les routes départementales ou communales."</p> <p>4. " L'entretien des transports publics urbains est négligé, ce qui augmente leurs dysfonctionnements."</p>						
<p>PS Claude BARTOLONE <i>Une Ile-de-France humaine</i></p>	<p>L'Ile-de-France a un réseau de transports dense, puissant en termes d'offres, et bien maillé, avec une part du transport ferré prépondérante. Mais il faut rééquilibrer l'Ile-de-France + agir fortement sur la qualité de service et le développement de l'offre de services (ponctualité, vétusté des matériels,...) La gauche a déjà permis d'engager de grandes améliorations depuis la décentralisation du STIF. Transports : premier poste budgétaire avec 1,8 milliards d'euros en 2015, soit 36,5% du budget régional (Pass Navigo à tarif unique, plan de mobilisation pour les transports avec 42 chantiers sur les TC). Le STIF a financé depuis 2005 le renouvellement du matériel roulant (renovation et acquisition) à hauteur de 4,6 Milliards d'euros.</p> <p>Mon projet consiste à accélérer cet effort et instaurer un droit réel à la mobilité pour tous.</p> <p>Propositions : accélération du renouvellement des matériels roulants, automatisation du métro et pilotage automatique avec conducteur sur toutes les lignes de RER et de Transilien, accélération du déploiement des nouvelles technologies, contractualisation renforcée avec les opérateurs, développement de l'offre particulièrement la nuit et sur le bus en grande couronne avec un plan « 1000 chauffeurs » supplémentaires...</p> <p>Mais la région n'est pas compétente sur tout : entretien et la régénération du réseau ferré national d'Ile-de-France par ex. Je rappellerai à l'Etat ses devoirs sur les montants affectés à SNCF réseau</p>	<p>les transports sont aujourd'hui les premiers leviers du développement économique et de la transition écologique. La politique des transports ne doit pas se limiter aux seules infrastructures.</p> <p>Il faut mettre l'usager au cœur des priorités.</p> <p>Je souhaite des propositions pouvant être rapidement mises en œuvre, avec des améliorations directes sur la qualité de service.</p> <ul style="list-style-type: none"> - modernisation du réseau et amélioration de la qualité du service (renouvellement des matériels roulants, avec une accélération des calendriers prévus, automatisation des lignes) - Poursuivre le développement de l'offre de transports en Grande Couronne. - Création d'une écotaxe régionale pour financer la politique de mobilité <p>« Mon programme est correctement chiffré et financé. »</p> <p>Il faut investir 800 millions d'euros par an pendant 10 ans dans la régénération des infrastructures ferrées. L'Etat doit aider à tenir ce budget.</p>		<p>Les transports resteront le premier poste budgétaire de l'IDF. Au vu des investissements à conduire le budget transports de la Région va augmenter en valeur absolue et en part relative dans le budget régional.</p> <p>Le principal enjeu pour les années à venir est de pouvoir développer des financements soutenables. Il faudra des ressources supplémentaires pour les transports, qui ne viennent ni des usagers, ni des entreprises.</p> <p>« Je souhaite une contractualisation renforcée avec les opérateurs. » Il faut pouvoir mettre en œuvre les mesures d'exploitation propres à réduire les durées de résolution des incidents non techniques. Il convient d'en faire des éléments plus déterminants des contrats entre le STIF et les opérateurs, via les enveloppes de bonus-malus et les indicateurs. Le système actuel des bonus-malus n'est pas assez incitatif. Voilà pourquoi le candidat propose de porter ce taux à 5% puis à 10% à terme.</p>	<p>Je suis favorable à une écotaxe régionale qui se fonde sur le principe de la taxation au kilomètre parcouru. Je garde également une tarification modulée en fonction du niveau de pollution des camions, qui permettrait d'intégrer les coûts environnementaux. Aujourd'hui, sur le réseau routier non concédé, les poids lourds étrangers utilisent nos routes, les détériorent mais ne paient pas.</p> <p>Ce n'est pas au contribuable de payer leur entretien mais à l'utilisateur des routes. Les critères retenus, en termes de tonnage des poids lourds concernés et d'exonérations prévues, permettront de cibler au mieux les poids lourds étrangers en transit. Je m'appuierai en cela sur les recommandations qu'avait pu faire le président de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale Jean-Paul Chanteguet pour améliorer la mise en œuvre de l'écotaxe et supprimer ses dysfonctionnements.</p> <p>Dans la première version de l'écotaxe, en Ile-de-France, c'est plus de 2300 km de routes qui étaient taxés pour une recette voisinant les 200 millions d'euros. Avec les exonérations prévues et le tonnage plus élevé, je vise une recette de 100 millions d'euros.</p>	<p>Je salue la nouvelle orientation générale de l'Etat depuis 2012-2013, en matière d'infrastructures de transport donnant la priorité au financement de l'entretien, de la remise à niveau et de la restauration de la qualité des infrastructures existantes sur le développement d'infrastructures nouvelles. L'entretien sur la régénération du réseau ferré national francilien sur lequel circulent les RER et les Transilien relèvent de SNCF Réseau et de l'Etat.</p> <p>le système francilien de transports en commun ferroviaire est aujourd'hui à bout de souffle. Il paye la politique de tout TGV de l'Etat et des gouvernements de droite.</p> <p>Ainsi, la Région continuera de cofinancer les infrastructures nouvelles comme c'est déjà prévu par le CPER. En revanche, sur l'entretien du réseau ferré national, s'agissant d'une responsabilité pleine, lourde et entière de l'Etat, la Région ne viendra pas se substituer à l'Etat et mettre de l'argent. "je compte bien peser de tout mon poids pour que l'Etat s'engage sur ces 800 millions d'euros pour l'Ile-de-France"</p> <p>Sur l'entretien et la modernisation du réseau routier, en plus des projets du CPER, je suis prêt à engager 20 millions d'euros de plus par an. La Région pourra ainsi contractualiser avec l'Etat pour exiger qu'enfin les autoroutes urbaines soient mieux entretenues et régulièrement nettoyées. Outre l'entretien, cette contractualisation portera sur la modernisation de leur usage (infos voyageurs,...)</p>	<p>La pollution de l'air est un sujet de santé publique majeur (cause 42 000 morts prématurés en France/an)</p> <ul style="list-style-type: none"> - la modernisation et le développement du réseau de transports collectifs et de notre offre de transports pour augmenter le report modal : développement du tramway par ex. - la remise à niveau du réseau routier francilien, pour une autre idée de la route : promotion du covoiturage (avec des voies réservées), déploiement d'un système d'autopartage type Autolib' dans toute la Région, création de parkings relais et d'abris vélos sécurisés à côté des gares pour en faire de véritables pôles multimodaux, multiplication par deux du réseau francilien de pistes cyclables d'ici 10 ans... - la promotion des véhicules propres, avec une « prime régionale à la casse » pour tous les professionnels Franciliens pour l'achat d'un véhicule neuf électrique ou GNV contre l'abandon d'un vieux véhicule polluant. - écotaxe régionale pour les poids-lourds étrangers en transit sur l'IDF. - création de hubs logistiques aux frontières de la Région pour décharger nos routes et réduire les émissions polluantes - promotion du télétravail dans les entreprises.
<p>EELV Emmanuelle COSSE <i>Changeons d'air, le Rassemblement écologiste et citoyen</i></p>	<p>Les écologistes proposent de concrétiser la conversion écologique et sociale des mobilités, tout en limitant l'étalement urbain et en favorisant la proximité et l'accessibilité des transports.</p> <p>Irriger les territoires les plus éloignés par : création ou prolongement de certaines lignes (métro, tramway), offre bus supérieure, transports à la demande, tarification juste et solidaire, engagement des opérateurs pour une meilleure qualité de services (accueil dans les gares, fiabilité, ponctualité, information, sécurité, intermodalité...).</p> <p>Les soucis principaux de la région : Intermodalité / Correspondances / Ponctualité / Information / Confort.</p> <p>=> développer dans toutes les gares et station, des panneaux d'infos multimodaux</p> <p>=> Créer un portail régional d'infos multimodales en temps réel, sur les temps de parcours, les délais d'attente, la disponibilité des véhicules...</p> <p>=> Climatiser les TC les plus exposés</p> <p>=> Poursuivre le déploiement des BHNS et des tramways sur les axes les plus fréquentés de la région</p> <p>=> Pass mobilité basé sur le pass Navigo pour accès aux TC, parking-relais, Vélib, transport à la demande, services d'autopartage,...</p>	<p>Développer harmonieusement transport et aménagement du territoire. Parier sur la proximité et les logiques d'autonomie d'une dizaine de grands bassins de vie dans la région.</p> <p>Limitation de l'étalement urbain</p> <p>Réviser le Plan de déplacement urbain d'IDF (PDU) pour définir les principes d'organisation des déplacements de personnes, des transports de marchandises, de la circulation et du stationnement en assurant un équilibre durable entre les besoins de déplacements des personnes et des marchandises, et l'environnement/santé. Il se décline en 9 objectifs et 34 actions concrètes.</p> <p>La région doit absolument poursuivre 2 objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - permettre un maillage du développement territorial à même d'assurer la proximité des principales activités autour des lieux de vie - limiter les inégalités sociales d'accès aux zones les plus denses et favoriser l'intermodalité en luttant contre les ruptures de déplacements. <p>Il faut limiter les déplacements contraints "les meilleurs déplacements sont ceux que nous ne sommes pas dans l'obligation de faire"</p>		<p>Le secteur des transports et des mobilités représente aujourd'hui le premier poste budgétaire du conseil régional, avec près d'un tiers de son budget : budget transports annuel en IDF : 1,8 Md € du conseil régional (augmentation de 15,9 % des moyens consacrés aux transports en 2014) ; 9 Mds € du STIF (le Syndicat des transports d'Ile-de-France)</p> <p>le Plan Régional de Mobilité Durable 2010-2020 a engagé 3 milliards d'euros pour réaliser la conversion écologique et sociale des transports et améliorer l'offre de transport collectif.</p> <p>Ce document référence tient compte de nombre de demandes des écologistes du conseil régional : partage équilibré de la voirie, valorisation de l'intermodalité, montée en puissance des grands pôles de correspondance, renforcement des modes de circulations doux, réduction des nuisances sonores, réaménagement des réseaux routiers, traitement des problématiques liées au fret et à logistique, etc. Il intègre de nouveaux dispositifs, comme celui dit des nouveaux véhicules urbains (NVU), ou celui du transport aérien par câble.</p>	<p>Favorable à une pollutaxe et à la taxation du gazole pour aider au développement des mobilités durables. Nous souhaitons obtenir de l'Etat la décentralisation en faveur des régions de la taxe poids lourds dont les recettes devront bénéficier à l'amélioration et l'aménagement du réseau de transports qu'il soit de voyageurs mais aussi en faveur du fret fluvial et ferroviaire.</p> <p>De plus, Les écologistes demandent la transformation du STIF en Autorité organisatrice de la mobilité durable.</p>	<p>"Concernant le réseau ferré de transports en communs, nous souhaitons que la Région et le STIF continuent à travailler aux côtés des opérateurs afin d'améliorer et de fiabiliser le réseau francilien. Nous continuerons ainsi au travers du CPER de porter des actions en faveur des transports du quotidien.</p> <p>Hors entretien et amélioration des axes routiers ou construction déjà programmée, nous n'envisageons pas la création de nouvelles voies de circulation mais de concentrer nos efforts sur les transports en commun, le transport à la demande, l'auto-partage-le covoiturage, les circulations douces.</p> <p>Nous lancerons des études comparatives d'impact territorial « Mobilités » avant chaque nouveau projet de création d'infrastructure par un organisme indépendant du maître d'ouvrage, avec l'objectif d'évaluer leur pertinence en fonction des impacts sur l'amélioration de la qualité de l'air, la lutte contre le réchauffement climatique, l'optimisation de l'exploitation routière."</p>	<p>Slogan de la campagne : "Changeons d'air"</p> <p>Respirer un air de qualité est l'enjeu de santé publique prioritaire pour les écologistes, d'ailleurs en accord avec la majorité des Franciliens (68 %).</p> <p>Le Plan de sortie du diesel pour les bus et autocars d'Ile-de-France à l'horizon 2025 a été adopté le 11 décembre 2013. À l'horizon 2025, aucun des 9 000 bus et cars régionaux ne devra plus fonctionner avec ce carburant. Tous devront rouler à l'électrique ou au biogaz. 100 Millions d'euros supplémentaires ont été affectés pour accélérer le renouvellement du matériel roulant.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inciter les particuliers et les entreprises : offrir 1 an d'abonnement Navigo aux Franciliens-nes qui abandonneront leurs véhicules polluants. - Aider 300 000 ménages modestes à changer de véhicule pour rouler « plus propre ». - Aider 150 000 artisans, TPE et PME à investir dans des véhicules utilitaires plus propres. - Promouvoir les carburants « propres » Installer 40 000 bornes GNV et électriques avant 2020. Apporter une aide financière pour créer ou transformer les stations-service multiénergies. - Accélérer les projets de transports par câble lorsqu'ils permettent d'effacer les coupures urbaines. - Aller plus loin que la pastille verte (dérogation circulation alternée, stationnement gratuit) et lancer une grande ZAPA

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
DLF Nicolas DUPONT-AIGNAN <i>Debout la France avec Nicolas Dupont-Aignan</i>	L'Ile-de-France est la plus riche région de France mais aussi d'Europe. Pourtant, dans le domaine des transports, on pourrait croire le contraire ! Les retards se multiplient, des lignes entières de métro et de RER sont saturées, les équipements sont vétustes voire hors d'usage et l'insécurité explose. Plus grave encore, le réseau ferré présente un tel état de délabrement que l'on peut mourir aujourd'hui dans les trains franciliens (cf. Bretagne-sur-Orge). L'heure est aux mauvais constats et aux projets financièrement irréalistes, comme en atteste le projet du "Grand Paris Express", qui se fait en faveur de la petite couronne et des hommes d'affaires et également au détriment de la Grande Couronne. Nous voulons inverser les priorités en gelant ce projet et remettre en état le réseau (lignes RER, doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord, éradication de la délinquance dans nos rames et nos bus, etc.). J'entends veiller à ce que les usagés soient davantage respectés, notamment par le maintien du prix du Pass Navigo, remboursement intégral par le STIF, au prorata du prix des abonnements, de chaque jour de grève, remise à plat du système de bonus/malus avec la RATP et la SNCF, limiter le trafic de fret en heures de pointe, assurer une vraie transparence au niveau régional en publiant en open-data les vrais chiffres des retards des trains.	Le CRIF exerce l'autorité organisatrice des transports franciliens via le STIF, et j'entends qu'une politique volontariste qui remette à plat les priorités soit mise en œuvre par son entremise. L'ensemble des moyens que vous évoquez devront être mobilisés et la Région ne devra pas hésiter, pour être une vraie force d'entraînement, à amorcer des financements si nécessaire – grâce aux marges de manœuvre qu'offrira la lutte contre les gaspillages innombrables qui existent actuellement au CRIF. Mais le vrai enjeu sera de mettre l'Etat devant ses responsabilités, lui qui à travers la RATP paie des sommes astronomiques depuis des décennies pour Paris et sa petite couronne, mais rien pour les territoires au-delà. Le rattrapage est indispensable.		Je ne suis pas favorable à la libéralisation des transports publics en France, lesquels doivent demeurer dans un souci d'égalité entre les territoires et de capacité d'investissement, des services publics à monopole ou quasi-monopole.	En Ile-de-France particulièrement, l'usage des véhicules particuliers revêt une dimension essentielle pour les citoyens. Elu de la grande couronne que je connais bien, il serait vécu à bon droit comme une profonde injustice la tarification de l'usage de la route, une tarification qui par principe me révolte tant elle rappelle les barrières d'octroi de l'Ancien Régime... A cet égard, je me bats aussi pour la gratuité des autoroutes autour de notre région afin de dévier le trafic de transit qui y passe aujourd'hui. De même, je veux en finir avec la fiscalité punitive de la Région socialiste, qui noie les automobilistes franciliens dans un flot de taxes (supplément régional TIPP, taxe régionale sur les cartes grises - certificat d'immatriculation) qui sont 50% plus élevées qu'en Midi-Pyrénées ou en Picardie... Enfin, il faut combattre résolument la fraude et en finir avec certains tarifs de complaisance (comme ceux octroyés aux étrangers en situation irrégulière), ce qui permettrait de réaliser plusieurs centaines de millions d'euros d'économies ou de recettes supplémentaires.	Je pense qu'il est parfois nécessaire d'amorcer les choses pour les impulser. C'est cette politique que j'ai mise en œuvre à la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres avec succès pour le développement de l'offre en transports en commun locaux. Néanmoins, il faut savoir être intransigeant dans la négociation afin que chacun assume ses responsabilités, et celles de l'Etat encore une fois sont écrasantes.	Faire fonctionner correctement les transports en commun tout en laissant une vraie liberté de choix aux habitants qui préfèrent se déplacer en voiture – sur un réseau routier enfin désengorgé grâce à sa remise à niveau – est le meilleur moyen de lutter contre la pollution. Songez que la principale cause de pollution atmosphérique automobile n'est pas le nombre de véhicules en circulation, mais les embouteillages que les Verts et le PS au pouvoir n'ont cessé de favoriser pour bêtement dissuader les automobilistes à prendre le volant ! Bêtement, car sans transport en commun correct ni réseau routier à la hauteur, on ne dissuade rien du tout et tout ce que l'on favorise, c'est la pollution. Parallèlement, bien sûr, il faut poursuivre le développement de transports en commun et particuliers plus propres : à cet égard, je souhaite que la Région se dote d'un parc de véhicules exclusivement électriques.
FDG / PCF Pierre LAURENT <i>Nos vies d'abord ! Egalité, écologie, dignité, citoyenneté</i>	1. Fonctionnement des transports collectifs "offre un niveau de service unique au monde mais frappé par plusieurs décennies de sous-investissements et des déséquilibres importants au sein de la Région" : Affectation de nouvelles sources financières nécessaire pour moderniser le réseau nécessaire. 2. De nombreuses lignes demeurent "vétustes", les besoins demeurant "au-delà des lignes prioritaires". 3. Le "réseau de bus connaît un développement récent", mais "des besoins demeurent dans l'ensemble de l'IDF" (cf. Quartiers populaires, services de nuit et du week-end, etc.) 4. Le fonctionnement du réseau reste marqué par des barrières (cf. coupures urbaines, la tarification et le manque d'intermodalité). 5. Tarification à améliorer : Gratuité pour les moins de 18 ans, forfait à 35€ mensuel pour seniors, remboursement à 100% trajet domicile-travail par employeurs, etc. 6. Engagement et Réalisation de nouveaux projets. 7. Amélioration conditions de transport usagers et de travail des agents. 8. Affirmation d'une véritable autorité organisatrice de la mobilité intégrant tous les modes de déplacements	1. Indispensable d'agir pour permettre un report modal massif vers les transports collectifs, les transports propres et le partage de véhicules mutualisés. 2. "Les Transports contribuent au rayonnement et à la création de richesse" : il est "légitime de faire contribuer le monde économique" via pour l'investissement la taxe locale sur les bureaux ou la modernisation de ka taxe sur les parkings des surfaces commerciales, et pour le fonctionnement extension VT à toutes les entreprises.		1. Maintenir haut niveau d'investissement de la région 2. La réponse indique ne pas souhaité engager les opérateurs dans des clauses de productivité car "elles sont généralement atteintes au prix de suppressions de postes et d'augmentation des pressions managériales"	"Le transport routier de fret est 4 fois plus coûteux que le fret ferroviaire". FG est donc favorable à "une écotaxe forte et franche", les ressources devant bénéficier à la redynamisation du transport ferroviaire (fret et proximité).	FG "déploire l'abandon du ferroviaire par l'Etat", qui "sollicite financièrement les collectivités tout en réduisant les dotations et en emputant les leviers fiscaux locaux".	1. IDF a déjà engagé la dédieselisation totale du parc de bus à l'horizon 2025 et doit amplifier son aide au développement des VLS et ALS notamment. 2. La région doit également aider les collectivités à développer des itinéraires cyclables et à aménager l'espace public pour le rendre favorable à la marche et aux cycles.
LR Valérie PECRESSE <i>L'alternance avec Valérie Pécresse</i>	Il est très difficile de se déplacer d'un point à l'autre du territoire francilien (train en retard, supprimés, réseau vétuste, saturé, inadapté à l'intermodalité). Les plus impactés sont les habitants de grande couronne, qui sont seulement 29% à utiliser les TC. Les autres, en voiture, participent à la très forte congestion du réseau routier (250 km de bouchons en moyenne chaque jour aux heures de pointe) Pour que les franciliens retrouvent "de la sérénité, du confort et surtout du temps"	Relancer l'économie et l'emploi en IDF c'est passer par des transports plus fiables et plus sûrs. Concentrer l'attention de la région sur les financements et la rénovation. Rachat de matériel roulant est prioritaire : pour le financer massivement, sans augmenter le budget transport de la région, la candidate propose d'avoir recours à l'emprunt, remboursé sur le long terme en étalant la dépense.		La part transport dans le budget de la région restera inchangée. Mais dépacement prévu de 200 millions d'euros pour la région et le STIF, qui seront amortis par des réductions globales du budget de fonctionnement de la région. Sur les clauses de productivité : les investissements massifs sur du matériel roulant neuf permettront aux opérateurs de faire moins d'entretien, moins de dépenses d'énergie moins de réparations => coûts de fonctionnement plus faibles.	Favorable à une écotaxe PL en transit. 1- Maintien du pass Navigo à 70 euros, même si la gauche a mis cette mesure en place sans pouvoir la payer. 2- Financements seront essentiellement obtenus par le grand plan de réduction des dépenses de fonctionnement de la région (en prévision 245 millions d'euros de recettes nouvelles). 3- Proposition d'une taxe PL en transit (taux et assiette non précisés) "qui pourra rapporter 100 millions d'euros". 4- Tolérance 0 contre la fraude (100 millions d'euros de recettes estimées). 5- Suppression de la réduction de 75% du pass Navigo pour les étrangers en situation irrégulière.	Priorité du programme : rénovation des transports existants et du réseau ferroviaire. 1- Grand plan d'achat de trains neufs (700 nouveaux trains d'ici à 2021, soit 407 en plus des 280 déjà commandés par le STIF) pour toutes les lignes RER et Transilien. 2- Equipement moderne : totale vidéoprotection, clim, information voyageurs novatrice (indiquer aux voyageurs les wagons les moins chargés directement sur le quai par ex), flux 4G, prises électriques. 3- Sur l'infrastructure ferro, c'est "à l'Etat via SNCF réseau de prendre en charge la rénovation des infra". 4- SNCF réseau doit investir 800 millions d'euros / an pour cette régénération. C'est à cette condition que la région lui accordera 100 millions d'euros / an pour l'aider. 5- Automatisation des tronçons centraux RER et des lignes 4, 11 et 13. 6- Procédures plus courtes en cas de colis suspect ou d'incident voyageur. 7- Doublement des obligations dans le cadre du service minimum en cas de grève et remboursement automatique des usagers. 8- Faire avancer les nouveaux projets : métro du grand Paris, prolongement RER E, liaison express Paris-CDG, prolongement des Tram, développement de téléphériques.	Attirer plus de personnes vers les TC passe par l'amélioration de la régularité et de la sécurité dans les trains et donc la rénovation des rames et du réseau ferroviaire : - Vidéoprotection de 100% des transports avec des caméras dans chaque wagon de chaque métro, RER, tramway et bus et dans les gares. - Unification des forces de sécurité (SUGE et GPSR) dans une police unique aux pouvoirs élargis. - développer le réseau (voir Q5). - Favoriser l'intermodalité : Plan bus (1000 bus en grande couronne) et 10 000 places de parking aux abords des gares. - Accélérer le déploiement de bus nouvelle génération zero émissions via des appels d'offres à fort contenu d'innovation. - Plan vélo : pistes cyclables pour l'accès aux gares et aux lieux utiles, création de parking à vélo sécurisé dans les gares, offres de location de vélos électriques à bas prix. - Les gares comme lieu de services de proximité ouverts en horaires décalés. - Participer à la décarbonisation des véhicules individuels en soutenant les constructeurs automobiles franciliens. Le STIF étudiera l'acquisition d'une flotte de minibus électriques autonomes pour le transport porte à porte. Enfin, soutien d'Autolib dans toute la région. Encourager les nouveaux modes de travail et l'étalement des heures de pointe (en contrepartie d'une baisse du VT pour les entreprises partantes).

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
FN Wallerand de SAINT JUST Liste Front National présentée par Marine Le Pen	<p>1. Les "franciliens sont pris en otage par une offre de transports collectifs insuffisante voire inadaptée";</p> <p>2. La priorité doit être donnée à la "rénovation et l'entretien des réseaux ferroviaires existants", plutôt qu'au lancement de nouveaux projets faraimeux ;</p> <p>3. "Les transports collectifs parisiens laissent à l'abandon de nombreux franciliens vivant dans des zones reculées moins densément dotées en moyens de transport" (Cf. Le Vexin français)</p>	<p>1. Le FN est opposé "au principe de la dévolution de nouvelles compétences au Conseil Régional", notamment sur les transports</p> <p>2. Le FN propose "d'installer dans chaque gare des surveillants armés afin de lutter contre l'insécurité, mais aussi contre la fraude. Ces nouvelles rentrées de fonds seront utilisées pour financer notre projet régional. "</p> <p>3. La création de nouvelles lignes de bus en Grande Couronne par le STIF, via des conventions avec les compagnies de transport locales</p>		<p>1. Pas de moyens de financement suffisants, malgré la hausse de la part de la CVAE pour les régions ;</p> <p>2. L'augmentation du budget de la Région, notamment pour le Grand Paris, se fait sans "cohérence avec les besoins des franciliens qui préféreraient d'abord disposer de lignes opérationnelles". priorité doit être donnée à l'entretien et à la rénovation du réseau existant</p>	<p>1. "L'écotaxe régionale est tout autant une supercherie que ne l'était sa grande soeur, l'écotaxe nationale. " ;</p> <p>2. "Nous portons au Front National le projet de créer une écotaxe pesant sur les routiers étrangers";</p> <p>3. Mais, "nous savons que cette politique ne sera possible que dès lors que la France se sera affranchie du joug de l'Union Européenne."</p>	<p>1. "Nous sommes évidemment favorables à la rénovation et à l'entretien d'infrastructures en Ile-de-France de la part de l'Etat. " ;</p> <p>2. "Par contre, aux vues de la fonte des moyens des régions, nous nous opposons au cofinancement par le Conseil Régional. " ;</p> <p>"Nous considérons que ce n'est pas là son rôle."</p>	<p>1. "remplacer le système de freinage des rames de métro qui provoque une quantité non-négligeable de particules fines." ;</p> <p>2. orienter notre parc automobile vers des véhicules fonctionnant à l'électricité (cf. LTECV) ;</p> <p>3. Souhait que "le STIF encourage nos partenaires à utiliser des bus fonctionnant à une énergie propre" ;</p> <p>4. Radicalement opposé à "la mise en place de péages autour de Paris"</p>
Parti Libéral-Démocrate Aurélien VERON Aux urnes citoyens	<p>Le niveau de service réel est déplorable (retards, galères des usagers, et exaspération des personnels). Pour améliorer la situation, il faut :</p> <p>1. Abandonner le "projet ruineux et inutile de Métro du Grand Paris", qui n'a aucun budget de fonctionnement et d'entretien et un budget d'investissement "(sous)estimés".</p> <p>2. Concentrer les efforts ferroviaires sur la modernisation, l'automatisation des principales lignes et le prolongement de lignes</p> <p>3. Le secteur privé sera amené à financer cette modernisation, via des PPP ou DSP. "Nous voulons mettre la SNCF en concurrence", lorsque la loi le permettra ;</p> <p>4. Permettre au secteur privé de proposer "tout type d'offre" de transport collectif ou partagé</p> <p>5. Négocier avec les gestionnaires de voirie l'amélioration des conditions de circulation pour les transports collectifs publics et privés par bus, pour améliorer l'offre en concurrence avec le ferroviaire</p>	<p>1. Permettre aux franciliens de disposer du plus grand éventail de choix possibles pour se déplacer, y compris en voiture individuelle. Les TC doivent compléter l'automobile ;</p> <p>2. Tenir compte "de la multiplicité croissante des parcours souhaités par les usagers, notamment de banlieue à banlieue" ;</p> <p>3. Le levier principal pour notre politique des transports : la modernisation/automatisation des lignes existantes à forte fréquentation, laisser une "offre différente d'émerger" sur les lignes ferrées non rentables</p> <p>"Cette évolution requiert souplesse et adaptabilité". Le levier de réussite est de recourir au secteur privé : Libéralisation de la création d'entreprises de transport collectif ou d'autopartage, et maintient en vie des lignes ferroviaires à niveau de demande rentable</p>		<p>1. Ne pas alourdir la fiscalité sur les entreprises : Diminuer le VT, augmenter la part de l'utilisateur en contrepartie d'une modernisation des réseaux ;</p> <p>2. Gain de productivité sera obtenu soit via mise en concurrence de la SNCF (quand la loi le permettra), soit via les transports par bus publics ou privés. Si pas de concurrence possible avec la SNCF, "les clauses de productivité imposées aux conventions TER seront drastiques". "Nous ne ferons pas jouer la clause de la loi Macron" des 100 Km.</p>	<p>1. Au maximum, les recettes existantes, et sans taxer davantage l'automobiliste. La part de la route restera prépondérante, et augmentera avec l'avènement des voitures autonomes, sans chauffeurs.</p> <p>2. Rapprocher les coûts des transports pour l'utilisateur de leur coût réel.</p> <p>3. Travail avec l'Etat et la Métropole pour améliorer "la fluidité du lieu de résidence"</p>	<p>Priorité aux infrastructures existantes, avec une préférence pour un financement privé des améliorations par toutes les voies possibles</p>	<p>"La France émet déjà bien moins de CO2 que la plupart des pays industrialisés de PIB comparable", avec 5.75T/an/hab, contre 9 en Allemagne, 6,7 en Italie et 8 au Royaume-Uni. Il n'y a pas de justification à prendre l'argent du contribuable alors que les émissions baissent naturellement avec le Progrès Technologique.</p> <p>La région doit favoriser et accompagner les projets de recherche académique allant dans le sens d'une plus grande efficacité énergétique. Au delà de cela, c'est au secteur privé et à la société civile de prendre les risques</p>

Candidat	Q7 : TER et concurrence du mode routier	Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire	Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs	Q10 : Accessibilité dans les transports
Lutte Ouvrière Nathalie ARTHAUD <i>Faire entendre le camp des travailleurs</i>				
PS Claude BARTOLONE <i>Une Ile-de-France humaine</i>	<p>Si cette question va se poser dans certaines régions, je ne crois pas qu'en Ile-de-France, la problématique soit aussi sensible, ni tout à fait la même.</p> <p>Mais d'une manière générale, je crois à la complémentarité. Elle est la clé de l'efficacité de la mobilité et donc de la pleine satisfaction des Franciliens. L'offre industrielle permettra bientôt d'avoir des bus électriques pour faire des distances relativement longues. Je pense que c'est largement préférable aux lignes non électrifiées avec des locomotives diesel qu'il reste encore sur certains endroits du réseau.</p> <p>Ainsi, nous devons augmenter et favoriser les connexions intermodales. C'est pour cela que chaque gare doit devenir un véritable hub intermodal : avec des parkings relais pour garer sa voiture, développer le covoiturage pour que la voiture garée au parking relais ait pu acheminer vers la gare 4 usagers, développer le réseau de pistes cyclables et les abris vélos sécurisés en gare, déployer un système d'autopartage de voitures électriques en libre-service sur le modèle d'Autolib, et ensuite faire nos nouvelles gares routières à côté de nos gares ferroviaires, en développant l'offre de bus. Dans mon programme, je prévois d'accélérer et d'amplifier le développement des lignes de bus express qui permettent le rabattement des bassins de vie de grande couronne vers de grande gare en périphérie de la zone dense.</p>	<p>le Pass Navigo à tarif unique est un facteur d'unité régionale, vecteur de transition écologique, facteur de compétitivité pour les entreprises franciliennes, et un formidable outil de redistribution de pouvoir d'achat.</p> <p>Pour anticiper sur les besoins, il faut pouvoir proposer que le pass Navigo soit une carte multimodale qui intègre de nouveaux services de mobilité : Vélib, abris vélos sécurisés Véligo, Autolib', parkings relais, plateformes de covoiturage, taxis et services en gare.</p> <p>Enfin, si le Pass Navigo tel qu'il existe aujourd'hui est adapté aux usagers quotidiens ou très fréquents, il ne permet pas de répondre aux besoins de mobilité des voyageurs occasionnels. En conservant le support du Pass Navigo, la Région proposera une tarification spécifique pour les voyageurs occasionnels. En effet, s'agissant de billettique, le système de tarification et les nouvelles technologies doivent pouvoir permettre l'individuation des besoins. Une tarification sur la carte Navigo en fonction de la distance parcourue ou des « unités de transport » consommées permettra une facturation aux déplacements réellement réalisés, comme les tickets à l'unité aujourd'hui. La carte Navigo deviendra ainsi, soit le support d'un abonnement tel que cela existe aujourd'hui, soit le support d'une consommation occasionnelle (type Oyster Card à Londres</p>	<p>L'exploitation des lignes du Grand Paris Express seront mises en concurrence. Avant, les deux tramways T9 et T10 seront aussi mis en concurrence. Les bus de la RATP et des lignes OPTILE seront mis en concurrence à partir de 2024, et enfin les métros et RER à partir de 2039.</p> <p>L'heure est à l'ouverture à la concurrence des opérateurs dans les années à venir et c'est une bonne chose. Elle va profiter aux usagers. Les opérateurs historiques sur le réseau francilien, qui sont des entreprises publiques, savent qu'il leur faut s'y préparer. Je crois que nous pouvons améliorer les relations entre l'autorité organisatrice, les opérateurs, les collectivités et les voyageurs par davantage de dialogue, d'écoute et de démocratie.</p> <p>L'essentiel est de donner un cadre clair, d'apporter les réponses nécessaires – je pense à OPTILE qui a interrogé l'AO sur la date - et de ne pas changer les règles en cours.</p>	<p>La réponse au handicap et à l'accessibilité de toutes les personnes à mobilité réduite, comme les femmes avec poussettes ou les personnes âgées, est trop souvent absente du débat public (part estimée entre 34 et 39% de la population totale de la région)</p> <p>Le principe général d'accessibilité à tous est inscrit dans la loi. Ce principe doit être impérativement pris en compte dans l'intégralité de la chaîne de déplacement.</p> <p>Beaucoup d'efforts ont déjà été menés et sont prévus dans le cadre des prochains contrats entre le STIF d'une part, et la RATP et la SNCF d'autre part. Ainsi, près de 200 gares seront accessibles en 2019 contre 87 aujourd'hui et un service d'assistance sans réservation préalable va désormais être disponible pour les personnes à mobilité réduite pour la mobilité entre le quai et le train, qui était très problématique et peu fluide jusque-là. Cette assistance sans réservation sera disponible de 6h30 à 20h.</p> <p>L'accélération du renouvellement du matériel roulant que je prévois va permettre d'avoir toutes nos rames accessibles. Nous lancerons une « application mobilité ». Celle-ci donnera en temps réel à l'utilisateur l'état de fonctionnement des ascenseurs, des escaliers roulants. Pour les non-voyants il sera mis à leur disposition une application qui leur permettra de circuler dans les espaces (géo localisation et information auditive sur le parcours à effectuer).</p>
EELV Emmanuelle COSSE <i>Changeons d'air, le Rassemblement écologiste et citoyen</i>	NRP	C'est le STIF qui fixe les tarifs des transports dont elle a la charge.	Cette ouverture à la concurrence est repoussée à 2026.	<p>Pour les personnes handicapées nous prévoyons un dézonnage PAM (service départemental à la demande Pour aider à la mobilité) et nous demandons l'interopérabilité des différents PAM (puisque'il y en a un par département). Création d'un Passe mobilités donnant accès aux usagers franciliens des PAM...</p>

Candidat	Q7 : TER et concurrence du mode routier	Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire	Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs	Q10 : Accessibilité dans les transports
DLF Nicolas DUPONT-AIGNAN <i>Debout la France avec Nicolas Dupont-Aignan</i>	<p>Je ne suis pas favorable par principe au tout-concurrentiel, notamment dans les services publics, et à plus forte raison encore en Ile-de-France, dont les spécificités en la matière sauteront aux yeux de tout un chacun.</p>	<p>Je n'ai pas le sentiment que cette perspective soit très significative pour la Région francilienne. Il faudra surtout moduler le cas échéant les tarifs en fonctions d'enjeux d'aménagement du territoire. L'un de mes objectifs majeurs étant de contribuer à rapprocher l'emploi de la grande couronne et à développer un bassin de vie plus vaste autour de l'IDF pour résoudre harmonieusement la crise du logement qui nous pose à tous tant de problèmes.</p>	<p>Qu'il soit instillées sur de tout petits segments quelques mises en concurrence pour optimiser les coûts et la qualité de service, pourquoi pas, mais avec la plus grande prudence et une parfaite réversibilité.</p>	<p>C'est un enjeu majeur qui doit mobiliser les moyens de la Région, en même temps que ses partenaires, la SNCF, la RATP et les sociétés du réseau OPTILE. Il faut faire beaucoup plus qu'aujourd'hui et associer davantage les associations représentant les personnes handicapées au processus de décision. Mais dire que tout pourra être résolu en quelques années paraît, hélas, peu réaliste.</p>
FDG / PCF Pierre LAURENT <i>Nos vies d'abord ! Egalité, écologie, dignité, citoyenneté</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. La libéralisation des autocars entre "en totale contradiction avec les efforts des collectivités" dans le développement des TER et transports urbains". 2. La concurrence privée nuit au service public ferroviaire déjà confronté à une politique héritée du tout voiture 3. "La région et le stif" doivent interdire "toute forme de concurrence aux transports publics ferroviaires de voyageurs" 	<p>IDF pas concernée par cette question.</p>	<p>FG rejette l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, l'illusion des économies étant "souvent de courte durée et toujours permise sur le dos des agents et de la pression managériale"</p>	<p>"Cette nécessité est simplement intégrée", avec la mise en révision du schéma directeur d'accessibilité et l'attribution de moyens supplémentaires.</p>
LR Valérie PECRESSE <i>L'alternance avec Valérie Pécresse</i>	<p>Les transiliens, équivalents des TER en IDF, sont saturés. La question pour l'IDF est alors l'inverse des autres régions, "comment les nouveaux modes de transport peuvent-ils aider à soulager un réseau saturé?". "C'est tout le but de mon programme avec le plan 1000 bus, le plan vélo, l'autopartage, les 10 000 places de parking aux abords des gares,..."</p>	<p>En IDF, la liberté tarifaire existait déjà pour le STIF.</p>	<p>La candidate est favorable à la concurrence, qui va selon elle s'ouvrir très bientôt en IDF (avec les lignes du Grand Paris) mais elle ne doute pas de la capacité des champions nationaux SNCF et RATP à remporter les appels d'offres.</p>	<p>Mise en place, avec les associations, de trajets "100% accessibles" et "zéro escaliers" dans tous les départements d'IDF. Les nouveaux trains devront aussi être 100% accessibles.</p>

Candidat	Q7 : TER et concurrence du mode routier	Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire	Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs	Q10 : Accessibilité dans les transports
FN Wallerand de SAINT JUST <i>Liste Front National présentée par Marine Le Pen</i>	<p>1. " En améliorant les conditions de voyage dans les TER, nous pensons qu'il sera possible de préserver le modèle économique de ces lignes" ;</p> <p>2. Actuellement, le transport en TER n'est pas agréable (cf. Insécurité)</p> <p>3. Solutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter " les effectifs des agents de sureté dotés de prérogatives judiciaires" - et placer " des agents dans chacune des 381 gares d'Ile-de-France" 	<p>Opposer à une augmentation des tarifs (cf. "Moyen anticocial pour financer les TER")</p>	<p>" Derrière cette libéralisation se cachent l'augmentation des tarifs et la suppression des axes les moins rentables" (cf. "Logique néolibérale" dans le rail anglais")</p>	<p>1. " Nous nous engageons à rendre toutes les gares accessibles aux personnes handicapées moteur à la fin de notre mandat. " ;</p> <p>2. " Nous promouvoir la sensibilisation et la formation des chauffeurs de bus des compagnies avec lesquelles le STIF travaille" sur la problématique des PMR .</p>
Parti Libéral-Démocrate Aurélien VERON <i>Aux urnes citoyens</i>	<p>Cf. questions 7, 8 et 9. "Nous sommes favorables à tout ce qui va vers une privatisation totale et une mise en concurrence illimitée des transports collectifs et partagés"</p>	<p>Cf. questions 7, 8 et 9. "Nous sommes favorables à tout ce qui va vers une privatisation totale et une mise en concurrence illimitée des transports collectifs et partagés"</p>	<p>Cf. questions 7, 8 et 9. "Nous sommes favorables à tout ce qui va vers une privatisation totale et une mise en concurrence illimitée des transports collectifs et partagés"</p>	<p>Le meilleur moyen d'aider les PMR n'est pas de transformer à marche forcée toutes les stations de transport, ce qui est hors de prix.</p> <p>Pour ce public aussi, les voitures autonomes constitueront à terme la meilleure alternative.</p> <p>Certains départements ont mis en place des systèmes de transport de surface à la demande : que la région s'en inspire pour les PMR</p>

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre agglo et territoires ruraux	Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements	Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières	Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures
Lutte Ouvrière Nathalie ARTHAUD <i>Faire entendre le camp des travailleurs</i>				
PS Claude BARTOLONE <i>Une Ile-de-France humaine</i>	<p>10 ans après la décentralisation du STIF, le système de transports franciliens et la mobilité des Franciliens pâtissent d'une trop grande segmentation des responsabilités.</p> <p>Vu le paysage institutionnel qui évolue avec l'arrivée de la métropole au 1er janvier 2016, le STIF ne pouvait pas pour l'instant travailler pleinement à un schéma régional de l'intermodalité, même s'il a déjà commencé. Mais je veillerai à ce que le schéma régional de l'intermodalité avance vite en 2016.</p> <p>La loi MAPTAM de janvier 2014 donne au STIF la mission d'Autorité Organisatrice de la Mobilité à l'échelle régionale. Si l'on souhaite que le STIF devienne une véritable autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France, il faut pouvoir dépasser le handicap premier que représente l'extrême morcellement des compétences et de la gouvernance en Ile-de-France.</p> <p>Je militerai donc pour une évolution de la Gouvernance du STIF, autorité de tous les déplacements pour tous les usagers. Enfin, pour favoriser l'intermodalité, il faut donner plus de poids aux associations d'usagers. Elles doivent pouvoir avoir une voie délibérative au conseil d'administration du STIF, au même titre que les collectivités ou les représentants d'entreprises qui financent le fonctionnement des transports franciliens. Il faut donc également faire évoluer la gouvernance en ce sens.</p>	<p>la route aura toute sa place dans la politique intermodale conduite par la Région.</p> <p>C'est pourquoi j'agirai aussi sur la remise à niveau et la modernisation du réseau routier francilien, mais pour une autre idée de la route. La route peut être le support de transports modernes et peu polluants.</p> <p>Sur le réseau routier national non concédé et les voies rapides urbaines franciliennes, géré aujourd'hui par l'Etat, il faudra impérativement contractualiser avec l'Etat pour un véritable contrat de service. Les autoroutes, qui font partie en Ile-de-France pour l'essentiel du réseau national non concédé et les grands axes routiers franciliens qui sont de la responsabilité de l'Etat, sont sales et mal entretenues. Je m'engage à ce que ce que les abords des routes nationales et les autoroutes soient nettoyées et entretenues. Je proposerai ainsi une gouvernance nouvelle qui porte sur le réseau de l'Etat, les parkings de rabattement et l'information aux voyageurs sur la base d'une démarche de contractualisation avec des objectifs de qualité de service, particulièrement sur l'entretien. Le coût annuel supporté par l'Etat de l'ordre de 40 M€ (non compris les agents d'exploitation de la DIRIF) serait abondé de 20 M€ de la Région qui serait alors co-décisionnaire avec l'Etat. Outre l'entretien, cette contractualisation portera sur la modernisation de leur usage.</p> <p>Parallèlement, je définirai des mesures financières d'accompagnement à l'échelle de toute la région pour faciliter l'adoption d'un véhicule propre, afin de mettre les véhicules les plus polluants à la casse.</p>	<p>Nous aurons effectivement besoin de nouvelles gares routières pour ces nouveaux services au départ de l'Ile-de-France et nous devons les organiser au mieux et au plus près des gares ferroviaires. Le STIF, autorité organisatrice de la mobilité, doit définir les règles du jeu.</p> <p>Notre politique régionale doit donc accompagner ces aspirations et non les freiner dogmatiquement. Nous ne devons pas craindre cette complémentarité entre les différents modes de transport. L'offre industrielle permettra bientôt d'avoir des bus électriques pour faire des distances relativement longues. Je pense que c'est largement préférable aux lignes non électrifiées avec des locomotives diesel qu'il reste encore sur certains endroits du réseau.</p> <p>Ainsi, nous devons augmenter et favoriser les connexions intermodales. C'est pour cela que chaque gare doit devenir un véritable hub intermodal, je l'ai détaillé dans la réponse à la question 8. On pourra y prendre des bus, des trains, laisser son vélo, sa voiture...</p>	<p>Les dépenses liées aux transports scolaires, compétence du STIF depuis le 1er juillet 2005, se sont élevées à 133 millions d'euros en 2014. Sur le budget du STIF, l'Etat verse 128 M€ de dotations pour les transports scolaires. L'Ile-de-France est un cas particulier et il faudra réfléchir à offrir la gratuité des transports scolaires assurés par OPTILE.</p> <p>Mais les écoliers, collégiens, lycéens sont un public particulièrement important et la Région a toujours eu une politique volontariste pour les jeunes. Ainsi, le STIF a créé le forfait imagine R pour offrir aux jeunes franciliens de moins de 26 ans scolarisés, des conditions de transport moins chères toute l'année. Imagine R permet en effet désormais de se déplacer sur tout le réseau francilien, tous les jours, de façon illimitée.</p>
EELV Emmanuelle COSSE <i>Changeons d'air, le Rassemblement écologiste et citoyen</i>	<p>Nous proposons deux plans d'action spécifiques, complémentaires, visant à augmenter les capacités de développement des solutions de mobilité :</p> <p>1. Plan pour le mode actif vélo (L'aide pour 500 000 Franciliens-nes pour l'achat (ou le changement) d'un vélo, le financement pour l'aide à l'achat de vélos électriques, des campagnes et des mesures d'incitation à l'usage du vélo)</p> <p>2. Plan de mobilité en grande couronne.</p> <p>(Et auquel il convient d'ajouter un plan pour la reconquête du fleuve comme espace de mobilité et outil de la logistique.)</p> <p>Pour développer les TC en grande couronne, les écologistes soutiennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le transport à la demande (TAD) - Les services réguliers locaux (SRL). <p>Développer des transports alternatifs aux transports en commun</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'auto-partage (L'abonnement à ce système économique et écologique sera intégré au Passe mobilités régional) - Le covoiturage 	<p>Sur la question routière, et comme écrit précédemment, nous travaillerons avant tout à « remplir » les automobiles plutôt que de développer le réseau routier. Cela passe par de l'incitation au covoiturage et à l'autopartage qui devront être organisés par le STIF.</p>	<p>LE STIF devra avoir sous sa responsabilité, dans un souci d'échange avec les collectivités locales, les pôles d'échange des gares routières.</p>	<p>Le STIF est responsable depuis 2005 de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.</p>

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre agglo et territoires ruraux	Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements	Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières	Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures
<p>DLF Nicolas DUPONT-AIGNAN <i>Debout la France avec Nicolas Dupont-Aignan</i></p>	<p>Je suis sceptique face à tous les grands schémas d'aménagement, qui sont bien souvent le cache-sexe d'un manque d'ambition des responsables en charge du développement des transports publics, Etat en tête. Ces documents prévisionnels peuvent être bien sûr utiles à la décision, mais ce qu'il faut c'est avant tout développer l'offre, une offre suffisamment cohérente et utile bien sûr.</p>	<p>En Ile-de-France particulièrement, ce rôle doit être pour l'essentiel un rôle d'entraînement et de complément. Ainsi, c'est un milliard d'euros qu'il faudrait investir chaque année dans le réseau routier francilien pour le décongestionner et j'entends bien que la Région y prenne toute sa part. Elle devra aussi aider les collectivités locales de grande couronne à aménager des parkings suffisants à proximité des gares de RER. De même, il faut construire un réseau de bornes de rechargement des véhicules électriques partout en Ile-de-France, car il est actuellement très insuffisant. Enfin, la Région devrait utiliser une part de ses fonds destinés à l'action économique pour investir dans les entreprises proposant des solutions innovantes de transport : auto-partage, co-voiturage à plusieurs...</p>	<p>Les effets de la loi Macron commencent à peine à se concrétiser, il est donc un peu tôt pour répondre à votre question.</p>	<p>Très franchement, je doute que l'impact d'un tel changement soit très significatif dans notre région. A l'évidence, au moins dans un premier temps, la Région apposera son logo à la place de ceux des Conseils départementaux. Si des économies d'échelle et une qualité de service accrue peuvent être réalisées dans ce cadre, on le découvrira par la suite.</p>
<p>FDG / PCF Pierre LAURENT <i>Nos vies d'abord ! Egalité, écologie, dignité, citoyenneté</i></p>	<p>IDF concernée à la marge par cette question.</p>	<p>"cas particulier de l'IDF, du STIF et de la métropole du Grand Paris.</p>	<p>STIF déjà doté d'un schéma directeur des gares routières. Une révision du schéma peut-être nécessaire pour intégrer services de transport par autocar nationaux. Le FG s'opposera aux liaisons par autocars concurrentielles au transport ferroviaire".</p>	<p>Cas particulier du STIF et de l'IDF.</p>
<p>LR Valérie PECRESSE <i>L'alternance avec Valérie Pécresse</i></p>	<p>Le SRI ne s'applique pas vraiment en IDF où le STIF est déjà AOT unique mais la région a quand même besoin de plus de complémentarité. La candidate demandera dès le début du mandat au législateur de changer les compétences et les statuts du STIF pour en faire un établissement public doté de compétences élargies dans le domaine des transports et de l'intermodalité, établissement nommé « Ile-de-France Mobilités ».</p>	<p>Il "faut en finir avec des années de politique anti-routes!" Grâce au développement de véhicules plus propres et aux déploiement des TC sur les routes (grand plan bus), la région pourra "réhabiliter la route". Grâce à la loi NOTRe, la région investira sur les routes dites d'intérêt régional. La région proposera à l'Etat de cofinancer l'élargissement des tronçons de l'A86 les plus embouteillés et sur la francilienne entre l'autoroute A6 et A16. La région achèvera également un certain nombre de projets (bretelles d'accès, tunnel pour le bouclage de la francilienne à l'ouest,...) et s'attachera à fluidifier le trafic en grande couronne. "Cet engagement représente plus de 130 millions d'euros par an d'investissement de la part de la région, soit 5 fois plus que ce qu'elle investit aujourd'hui". Pour financer une partie de cet investissement, V. Pécresse propose d'étudier les solutions de concession avec péage.</p>	<p>Gares routières doivent être sécurisées et si possible reliées aux TC. La région pourra organiser une réflexion avec tous les acteurs concernés (SNCF, RATP, villes, gestionnaires d'infrastructures routières, la FNTV) pour voir où et comment les installer.</p>	<p>Favorable à ce que les communes et interco gèrent le transport scolaire, aujourd'hui géré au niveau du STIF. But : gagner en réactivité.</p>

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre agglo et territoires ruraux	Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements	Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières	Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures
FN Wallerand de SAINT JUST <i>Liste Front National présentée par Marine Le Pen</i>	<p>1. "Pas favorable" à une politique de développement ferroviaire (éviter avant les dysfonctionnements), "si ce n'est le doublement du tunnel du Châtelet pour fluidifier la circulation sur les lignes du RER B et RER D"</p> <p>2. "Nous souhaitons développer et allonger les lignes de tramways pour la Grande Couronne" et/ou</p> <p>3. "Mettre en place des conventions d'exploitation entre le STIF et des compagnies de bus afin d'éviter l'absence de transports collectifs publics qui existe aujourd'hui dans certaines zones"</p>	<p>" La loi NOTRe est un parfait exemple de flou et d'incertitude" : " Alors que la gestion du réseau routier et des collèges reste départementale, les transports scolaires sont transférés à la région". Certaines missions sont ainsi séparées au lieu d'être liées. " Nous ferons en sorte que les départements soient activement associés à notre action car la question du réseau routier est indissociable des transports interurbains et scolaires"</p>	<p>Nous créerons de nouvelles gares routières afin de permettre une desserte optimale des villes et villages aujourd'hui oubliés par la majorité sortante"</p>	<p>Gratuité du transport scolaire proposée "afin de permettre l'égalité territoriale "</p>
Parti Libéral-Démocrate Aurélien VERON <i>Aux urnes citoyens</i>	<p>"Ces deux machins bureaucratique ne vaudront pas plus que le papier sur lequel ils seront écrits"</p> <p>Nous feront en sorte que les projets liés à l'intermodalité soient issus des problématiques des entreprises et des particuliers, financés par la société civile au moins en partie.</p>	<p>1. Les TC doivent être conçus pour être complémentaires à l'automobile. Nous déplorons qu'il n'y est pas d'unicité entre l'échelon intermédiaire commune et état.</p> <p>2. La faiblesse du réseau routier, notamment circulaire, en IDF, est "un handicap grave pour sa compétitivité".</p> <p>3. Nous soutiendrons les départements qui souhaitent faire sauter les principaux noeuds de congestion : Le CPER se délite, ne tenant pas ses engagements, c'est donc via le privé que des investissements pourront être financés</p> <p>4. Sur les améliorations au réseau de proximité, qui ne peut être payé à l'usage, "il n'est pas question de définir à la pklace des départements des priorités".</p>	<p>1. "Nous ne mettrons aucune entrave à la création de tout type d'offre privée de transports".</p> <p>2. "Ce sera à l'offre privée pour des gares routières privées".</p>	<p>1. Les dispositifs départementaux affectés aux transports scolaires sont très différents (cahier des charges, délégation ou non à AO de niveau 2, types de marché de dévolution du transport, part de subvention départementale).</p> <p>2. L'année 2016 "devra être une année de diagnostic"</p> <p>3. "Nous nous fixons l'objectif raisonnable d'une organisation harmonisée au 1er septembre 2019</p>

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billetterie et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes
Lutte Ouvrière Nathalie ARTHAUD <i>Faire entendre le camp des travailleurs</i>				
PS Claude BARTOLONE <i>Une Ile-de-France humaine</i>	Grâce à la démocratisation des supports connectés et des téléphones pluri-services, l'accès à l'information doit pouvoir se faire chez soi, depuis son bureau, sur le chemin, mais aussi dans le métro, le bus ou le train. Et l'attente des Franciliens est aujourd'hui très forte. Ils souhaitent utiliser leur temps de transport utilement. Notre objectif doit être de transformer le temps contraint et subi du transport en temps utile. C'est pourquoi le wifi sera disponible dans toutes les gares et les bus. Dans les réseaux souterrains, il faut accélérer le déploiement de la 3G/4G sur l'ensemble du réseau. L'objectif est que chaque voyageur puisse rester connecté en permanence pendant tout son trajet.	S'agissant de billetterie, les nouvelles technologies et le système de tarification doivent pouvoir permettre l'individualisation des besoins. A cet égard, le Pass Navigo à tarif unique est une formidable avancée de la gauche pour la mobilité en Ile-de-France en augmentant le pouvoir d'achat des Franciliens et en facilitant le report modal de la voiture vers les transports en commun. Pour anticiper sur les besoins, il faut pouvoir proposer : - que le pass Navigo soit une carte multimodale qui intègre de nouveaux services de mobilité : outre Vélib qui est déjà disponible sur Navigo et Véligo, il faut pouvoir intégrer Autolib, les parkings relais, les plateformes de covoiturage, les taxis et services en gare. - En complément du pass unique, une tarification sur la carte Navigo en « unités de transport » consommées qui permet une facturation aux déplacements réellement réalisés si l'on est un utilisateur occasionnel.	Le développement du numérique, du digital, et de l'open data offrent des opportunités considérables pour faciliter les déplacements. Nous allons transformer et adapter les gares existantes. Les nouvelles gares seront directement conçues comme des espaces intelligents, dotés des dernières technologies : une signalétique capable d'indiquer en temps réel l'état du trafic, une couverture 3G/4G des halls, couloirs et quais et jusque dans les trains, des espaces de travail partagés pour mettre à profit le temps d'attente en correspondance. L'outil numérique nous permettra d'offrir également de nouveaux services à l'usager. Nous allons par exemple créer une « application mobilité » qui permettra à toute personne à mobilité réduite de connaître à tout instant l'état de fonctionnement des ascenseurs et escaliers roulants. Des nouveaux services et usages s'inventent quotidiennement et renforcent l'efficacité du service offert. Il est donc impératif pour la région d'investir dans ces outils. Et si l'on veut vraiment que le STIF soit une autorité organisatrice de la mobilité, je suis pour le développement d'une plateforme intermodale de calcul d'itinéraires et d'estimation de coûts.	Le développement de l'aéroportuaire revêt évidemment un enjeu considérable pour l'attractivité économique de la région Ile-de-France. Les corridors aéroportuaires sont de puissants leviers de développement économique, et sur ce point, la Région est compétente. En revanche, les 3 grands aéroports franciliens que sont l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, du Bourget ou de Paris-Orly sont des aéroports d'Etat. Cette mesure s'applique assez mal à la région Ile-de-France. En revanche, la question aéroportuaire est centrale. Il nous faut aller plus loin en termes de gouvernance, pour une meilleure répartition des richesses générées et pour optimiser le potentiel de développement économique. Par ailleurs, la Région se veut aussi un acteur clé pour la réparation des nuisances sonores. Je propose dans mon programme de venir abonder financièrement le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains.
EELV Emmanuelle COSSE <i>Changeons d'air, le Rassemblement écologiste et citoyen</i>	Le développement de l'accès aux réseaux s'effectuera dans le strict respect de la législation en vigueur. En particulier dans le respect de la loi Abeille du 29 janvier 2015 relative à la sobriété, à la transparence, à l'information et à la concertation en matière d'exposition aux ondes électromagnétiques. Nous rappelons qu'au terme du révisé de la loi figure la notification que le Gouvernement remettra au Parlement (début 2016) un rapport sur l'électrohypersensibilité.	Pour les élus-es EÉLV à la région, l'interopérabilité des transports et la tarification sont des sujets majeurs =>poursuivre le développement d'une tarification juste et solidaire : 1. Familles : prévoir un passe enfant > 6 ans (par ex au tarif de 20 € / mois). 2. Créer un tarif préférentiel et dégressif pour les familles nombreuses et/ou monoparentales. 3. Gratuité des transports pour les étudiants boursiers. 4. Enfants : gratuité intégrale jusqu'à six ans 5. Personnes handicapées : dézonage PAM (service départemental à la demande pour aider à la mobilité) 6. Seniors : réductions (par exemple Navigo à tarif réduit) sous condition de ressources 7. Le conseil régional et le STIF entameront une étude sur la tarification réduite applicable pour les bas revenus.	Au travers de l'outil internet du STIF Vianavigo, la Région IDF propose déjà des services similaires aux outils RATP et SNCF. Le prochain mandat sera celui de l'amélioration de cet outil. Nous n'empêcherons pas les opérateurs privés avec la mise à disposition des données de proposer des outils à leur tour, mais Vianavigo devra rester l'outil de référence en particulier sur le développement de la vente à distance.	Actuellement la gestion des aéroports franciliens (Roissy CDG et Orly) est assurée par Aéroports de Paris (ADP), société anonyme. Ces deux aéroports ne sont pas concernés par les transferts envisagés par l'Etat, mais nous estimons que la Région Ile de France devrait à minima obtenir rapidement une place avec voix délibérante au conseil d'administration d'ADP.

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billetterie et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes
DLF Nicolas DUPONT-AIGNAN <i>Debout la France avec Nicolas Dupont-Aignan</i>	<p>Il est évident que c'est une perspective vers laquelle on s'oriente en Ile-de-France. C'est bien sûr un plus, en tout cas sur le papier. Mais je souhaite qu'on s'intéresse davantage aux effets sanitaires des ondes électromagnétiques, car c'est un défi bien réel sur lequel il serait irresponsable de continuer à fermer les yeux.</p>	<p>Je suis très favorable au développement des nouvelles technologies dans l'utilisation quotidienne et pratique des services publics. J'ai moi-même développé de telles applications dans ma ville, à Yerres, par exemple pour développer la monétique à la Caisse des écoles.</p>	<p>Il me semble en effet que c'est le rôle d'une Région comme la nôtre d'être à l'avant-garde de cette révolution annoncée. Je pense qu'il faut surtout mobiliser les imaginations, les talents et les innovations, et ne pas hésiter à prendre des risques – même s'ils doivent bien entendu être raisonnables et maîtrisés. Dans ce cadre, oui, je souhaite que la Région francilienne s'investisse dans l'open data, en relation avec tous les acteurs susceptibles de contribuer à cette démarche à son échelle.</p>	<p>L'enjeu est principalement de concilier l'activité aéroportuaire avec la qualité de vie des habitants. Des dizaines de milliers de franciliens de la Grande Couronne sont confrontés à des nuisances sonores, mais les gouvernements successifs de droite comme de gauche ne font rien, et laissent la situation se dégrader (cf. développement des aéroports d'Orly et de CDG) pendant que les dispositifs d'aide à l'insonorisation des riverains se tarissent. Mes intentions en la matière sont précises et substantielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limiter les avions les plus bruyants et les plus polluants du ciel francilien par l'augmentation de la taxe passager, à l'instar de Londres-Heathrow, - Faire respecter strictement le couvre-feu au-dessus d'Orly (entre 23h30 et 6h) d'une part et l'étendre de 23h à 6h30 d'autre part. - Etablir un couvre-feu au-dessus de Roissy-CDG (sauf vols sanitaires et urgences), - Construire le 3ème aéroport international, multimodal, hors de l'Ile-de-France, - Maintenir le plafond de vols à 200 000 à Orly et le limiter à 500 000 à Roissy - Aider les communes à installer l'outil Vitrail.
FDG / PCF Pierre LAURENT <i>Nos vies d'abord ! Egalité, écologie, dignité, citoyenneté</i>	<p>Oui, il faut généraliser la connectivité dans les transports. Le travail engagé par le Stif et les opérateurs doit être amplifié.</p>	<p>IDF dispose déjà d'une tarification intégrée, mais des points peuvent être améliorés (cf. lignes à tarification spéciale).</p>		<p>Région doit avoir une vision pour l'aménagement aéroportuaire régionale, garant de la sécurité et de la qualité de vie des riverains des aéroports.</p>
LR Valérie PECRESSE <i>L'alternance avec Valérie Pécresse</i>	<p>"Il faut faire du temps de trajet un temps utile", et donc accélérer le déploiement de la 4G dans l'ensemble du métro et du réseau francilien</p>	<p>1- Transformation du Pass Navigo en "Pass de mobilité universelle" en y intégrant les abonnements Vélib et Autolib, le parking auprès des gares en zone rurale. De plus négociation avec toutes les AO pour étendre les services rendus par la Pass (covoiturage, taxis, VTC,...).</p> <p>2- Suppression des injustices tarifaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tarif unique pour les retraités, les handicapés et les anciens combattants. - Pénalités à la SNCF et la RATP quand le service normal n'est pas assuré, qui reviennent directement sous forme de réduction de l'abonnement. - Suppression de la réduction de 75% du pass navigo pour les étrangers en situation irrégulière. 	<p>Soutien à la création d'appli mobile innovantes (pour comparer des temps de parcours tous modes confondus et prévisions de trafic, pour trouver des places de stationnement, pour acheter ses billets ou modifier son abonnement) + application liée au Pass universel de mobilité</p> <p>Budget prévisionnel : "plusieurs centaines de milliers d'euros chaque année".</p>	<p>Acteur en charge du développement aéroportuaire en IDF = Aéroport de Paris.</p> <p>Ce qui concerne la région c'est l'accès ferroviaire direct entre Roissy et Orly ; il est urgent que CDG express et la ligne 17 au Nord et le prolongement de la 14 au Sud voient le jour.</p>

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billetterie et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes
FN Wallerand de SAINT JUST <i>Liste Front National présentée par Marine Le Pen</i>	Une nécessité pour "l'attractivité" et l'agréabilité des transports en communs, mais difficile pour le FN à mettre en place dans tous les RER et métros (raisons budgétaires).	Si elle revait un caractère intéressant (permet aux transports publics de recevoir de plus amples informations), inquiétude sur la généralisation d'un tel procédé : Elle pourrait être utilisée contre nos libertés individuelles, Il faut donc "offrir des garanties de protection des données individuelles aux usagers"	Pourrait être atteinte aux libertés individuelles : "une telle démarche de récolte et de traitement de données s'inscrirait dans la droite ligne de la Loi Renseignement" (cf. "processus de filage")	Question du champ de compétence de l'Etat, pas opportun de transférer à la région la gestion d'un aéroport.
Parti Libéral-Démocrate Aurélien VERON <i>Aux urnes citoyens</i>	"C'est un axe essentiel" et nous sommes en retard par rapport aux pays européens. Avec les économies réalisées sur l'abandon du Métro du Grand Paris, nous dégageons les fonds nécessaires pour le faire. Si la loi évolue, nous pourrions sous-traiter cette amélioration à des exploitants, ce qui sera encore mieux.	"Nous pensons que le secteur privé réussira mieux, plus vite, et de façon plus économique, à mettre en œuvre ce type d'offres". "Nous souhaitons que ce qui restera public développe un système de facturation connectée", avec tous les trajets des opérateurs publics ou privés par DSP, "sur lequel tout opérateur privé pourra se greffer pour offrir des tarifs groupés"	L'Open Data commence avec la mise à disposition de tous les acteurs de ce type de données".	La région doit avoir un rôle d'entremetteur et d'accompagnateur des projets d'acteurs privés. Par exemple, l'aéroport du Bourget n'est pas pleinement exploité, d'autant que sa proximité avec Villipinte lui offre de vraies perspectives, si la région agissait en rôle de catalyseur pour en faire un pôle d'affaires

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
Lutte Ouvrière Nathalie ARTHAUD <i>Faire entendre le camp des travailleurs</i>			
PS Claude BARTOLONE <i>Une Ile-de-France humaine</i>	<p>Je continuerai à avoir une politique volontariste en matière de développement du fret ferroviaire et fluvial pour décharger nos routes.</p> <p>Sur la question du fret ferroviaire, je pense qu'il convient de remettre à plat le système et de revoir les règles du jeu. Aujourd'hui, les conditions d'accès au réseau sont telles que cela freine toute initiative privée d'entreprises qui souhaiteraient utiliser le rail pour le transport de leurs marchandises.</p> <p>Si je suis élu, la Région incitera également à la création de hubs logistiques à ses frontières. Cette proposition vise à optimiser la logistique du « dernier kilomètre » avec des véhicules non polluants et à rationaliser les flux de marchandises circulant sur le réseau routier francilien, afin de réduire la congestion sur les routes.</p> <p>Cette mesure est cohérente avec l'instauration d'une écotaxe régionale sur le transit. Avec ces hubs logistiques situés aux frontières de la région, les gros camions arrivant de l'extérieur paieront une très faible taxe puisqu'ils ne circuleront pas beaucoup sur les routes franciliennes. Et les petits camions électriques qui partiront des hubs ne seront pas soumis à la taxe puisqu'ils réalisent un trajet Ile-de-France – Ile-de-France et sont électriques.</p>		<p>Le fluvial a toute sa place dans la politique des transports de la Région, notamment pour le fret. La Seine est une richesse pour notre Région et nous allons continuer à nous appuyer sur ce levier extraordinaire, comme la gauche régionale l'a toujours fait.</p> <p>Je souhaite vous rappeler que le futur port d'Achères, port du Grand Paris, est financé avec le soutien de la région Ile-de-France. Ce port doit permettre d'utiliser au mieux la Seine pour approvisionner les chantiers du Grand Paris et aussi évacuer les déchets. C'est un outil essentiel pour réduire la circulation des camions.</p>
EELV Emmanuelle COSSE <i>Changeons d'air, le Rassemblement écologiste et citoyen</i>	<p>360 millions de tonnes de fret transitent annuellement en IDF. Il est primordial primordial d'encourager le fret de proximité et le report modal du routier vers le fer.</p> <p>Nous souhaitons rationaliser le transport des marchandises par route au profit du rail et des voies fluviales et développer des solutions ambitieuses de logistique urbaine et du dernier kilomètre.</p> <p>"Nous voulons : Appuyer les recherches et les expériences de logistiques interconnectées qui consistent à mutualiser tous les contenants et les plateformes multimodales. Requalifier les friches industrielles et commerciales pour les centres de logistique ou l'implantation des centres de transports."</p>		<p>"Dans un contexte marqué par le délaissement du secteur fluvial, le retour « des villes » vers le fleuve et les rivières a vocation à dépasser la seule approche paysagère ou commerciale pour une réappropriation de ce bien commun et patrimonial. Le transport fluvial est le mode de transport le moins destructeur pour l'environnement. Nous disposons de 700 km de voies navigables en Ile-de-France. Le réseau des plateformes fluviales d'IDF est le 1er port fluvial français (notamment avec le port de Gennevilliers (92). => pour la reconquête du fleuve et pour une utilisation de mobilité et de service de logistique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relancer un service de transport fluvial de proximité et de longue distance (croisières en navigation intérieure avec escales développant des synergies territoriales) ; - Soutenir la batellerie artisanale ; - Réactiver le transport de personnes par voie fluviale type Vogüé ou passeurs de rives.

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
DLF Nicolas DUPONT-AIGNAN <i>Debout la France avec Nicolas Dupont-Aignan</i>	L'un des principaux défis est celui que je vous indiquais plus haut, à savoir une meilleure articulation entre le transport de fret et celui des voyageurs sur les lignes RER, en donnant la priorité au second. C'est une nécessité absolue si l'on veut résoudre la crise de la mobilité en Ile-de-France.		Le transport fluvial est malheureusement délaissé en France, y compris dans notre région où il gagnerait à être davantage développé. C'est un défi important qui doit être relevé en partenariat avec tous les acteurs concernés, l'Etat bien sûr, mais aussi les acteurs économiques et les régions riveraines auxquelles l'Ile-de-France est reliée - notamment la Normandie. Le chantier est immense et complexe, il nécessite de la volonté et de la persévérance dans la longue durée.
FDG / PCF Pierre LAURENT <i>Nos vies d'abord ! Egalité, écologie, dignité, citoyenneté</i>	Il faut redynamiser la voie d'eau et le fer, en maintenant les infrastructures en l'état.	Idf est un cas particulier avec le port autonome. Mais le tourisme est un vecteur important en IDF sur lequel il faut jouer.	
LR Valérie PECRESSE <i>L'alternance avec Valérie Pécresse</i>	Utiliser davantage les voies ferrées et les voies navigables. La région propose de conforter les grands secteurs logistiques (Seine aval, Seine amont, Roissy, Orly/Rungis...) avec la création d'infrastructures permettant de passer rapidement de l'eau au fer et à la route. Comme c'est l'objet également du Canal Seine Nord Europe. La région propose de soutenir la création de plates-formes logistiques urbaines, au plus près des lieux de consommation, en lien avec les villes. Il "serait possible de créer des plates-formes multimodales en sous-sols des bâtiments de bureaux et en interconnexion direct avec le fleuve, le rail ou même le métro". Budget estimé : 50 millions d'euros sur la mandature.		1- Mettre la Seine Amont à Grand gabarit pour y faire circuler des péniches de 2 500 tonnes. 2- Soutien du projet Canal Seine Nord Europe. 3- Aide à l'accès routier des plates-formes logistiques.

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
FN Wallerand de SAINT JUST <i>Liste Front National présentée par Marine Le Pen</i>	1. Meilleur moyen de renforcer notre logistique et la compétitivité de nos routiers : "Une écotaxespécifiquement appliquée aux routiers étrangers", mais ne découle pas des compétences de la région 2. Travail sur les circuits courts		Le développement du canal Seine-Escaut, soutien au port de Gennevilliers. Le transport de matériel pour les travaux publics est intéressant, bien que plus long : des mesures incitatives doivent être créés
Parti Libéral-Démocrate Aurélien VERON <i>Aux urnes citoyens</i>	1. Résolument opposé à l'idée d'une écotaxe qui sera repercutée sur le consommateur sans rien changer "aux blocages de notre système de transports archaïque". 2. La région doit "juste favoriser t encourager" les initiatives des acteurs, comme sur le dernier kilomètre, sans en faire de "norme arbitraire". 3. "ce n'est pas à une entité public de réfléchir aux besoins du secteur privé". Le SRADDET est "certes obligatoire mais totalement inutile", s'inscrivant dans une tradition planificatrice et dirigiste que nous récusons. Nous limiterons le volet "transports" de ce document à la définition des besoins en nouvelles infrastructures et à la mise en place des acquisitions foncières qui leurs seront nécessaires. Pour le reste, "la société civile fera bien mieux, et bien moins cher".		