***Nicolas DUPONT-AIGNAN, DLF, Ile-de-France***

***1 - Quel jugement portez-vous sur le fonctionnement des services de transports collectifs dans votre région ? Comment comptez-vous améliorer ces services ?***

 L'Île-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. L'accident de Bretigny-sur-Orge, il y a tout juste deux ans, a tué sept personnes.

Face à cette crise des transports collectifs, aggravé par le mauvais état des autres infrastructures de transports, l'heure est aux mauvais constats et aux projets financièrement irréalistes, pour ne pas dire concrètement absurdes. PS, Verts et LR, qui jurent pourtant ne pas penser la même chose, se sont tous ralliés au projet du « Grand Paris Express ». Le Grand Paris c'est au bas mot 30 milliards d'euros de dépenses - un budget prévisionnel en constante augmentation, alors que rien n’a encore commencé ! -, des premiers résultats dans 15 ans et une surface d'habitations équivalente à la ville de Paris qui subira des expropriations. Le Grand Paris c'est aussi une augmentation de 50% du passe Navigo d'ici à 2025, des investissements en Petite Couronne surtout destinés aux hommes d'affaire et à peu près rien pour la Grande Couronne.

La liste que je conduis veut complètement inverser les priorités en gelant ce projet de folie des grandeurs, qui ne verra - soi-disant - un début de commencement que dans des décennies, pour mobiliser l’action publique en faveur des moyens de transports existants. Tout de suite et maintenant, à l’heure où les usagers des transports en commun vivent un enfer en constante aggravation ! De toute manière, à quoi bon servirait un nouveau réseau de métro périphérique si le réseau radial est inopérant ? ! Le chantier qui s’ouvre à nous est gigantesque : remise en état du réseau, investissement dans les six mois de 6 milliards d’euros (soit 20% du budget prévisionnel du Grand Paris Express) dans les lignes RER, doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord (pour permettre aux lignes B et D de respirer enfin), mais aussi éradication de la délinquance dans nos rames et nos bus. Il faudra aussi désenclaver les lignes A et 13 en prolongeant le RER E de Saint Lazare jusqu'à Mantes la Jolie, et en prolongeant la ligne 14.

J’entends aussi veiller à ce que les usagers soient davantage respectés par des opérateurs qui font trop souvent preuve d’arrogance et de suffisance : à l’heure où l’on parle, à juste titre, de moderniser l’action publique vers plus de transparence et de concertation, c’est une nécessité. A cet égard, je pense par exemple :

 -   à garantir le maintien du prix du passe Navigo dans les années à venir,

-   au remboursement intégral par le STIF, au prorata du prix des abonnements, de chaque jour de grève dans les transports collectifs, même en cas de service garanti,

-   à la remise à plat du système de bonus/malus avec la RATP et la SNCF (afin de s’assurer que ces dernières ne puissent plus recevoir de bonus alors que les voyageurs subissent un nombre croissant de retards et d’annulations de trains),

-   à limiter le trafic de fret en heures de pointe pour laisser complètement libre le réseau pour les rames voyageurs,

-   à assurer une vraie transparence au niveau régional en publiant en open-data les vrais chiffres des retards des trains,…

Enfin, je veux que de vraies mesures soient prises en faveur de la grande couronne, l’éternelle oubliée de notre région, par exemple en reliant chaque quartier et chaque commune à un réseau de bus d’importance, ou encore en développant les lignes de bus moyenne distance pour permettre de traverser facilement le département…

***2 - Quels objectifs donnez-vous à la politique régionale des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional, et quels leviers (économique, contractuel – Contrat de Plan Etat-Région, tarification, fiscalité écologique, etc.) comptez-vous mobiliser pour atteindre ces objectifs ?***

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.

***3 - Comment envisagez-vous les perspectives d’évolution de la part du transport dans le budget de votre région ? Estimez-vous possible d’obtenir un gain de productivité de l’opérateur de transport ferroviaire ? Souhaitez-vous introduire des clauses de productivité dans la convention TER ?***

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.

***4 - Selon vous, avec quelles recettes faut-il financer les transports régionaux ? L’idée d’une tarification de l’usage de la route vous parait-elle intéressante, et pourquoi ? Si oui, comment envisagez-vous de la mettre en œuvre (sous quelle forme, sur quelle assiette, à quelle échéance, avec quels outils) ?***

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.

***5 - Etes-vous favorable au renforcement de cette politique en faveur du financement des infrastructures sur votre territoire ? Pour maintenir la qualité des infrastructures de votre territoire, êtes-vous prêt à accompagner l’Etat et les opérateurs publics dans le financement de l’entretien et de la modernisation des infrastructures existantes ?***

Comme je vous l'indiquais plus haut, 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.

***6 - Par quels leviers la politique régionale des transports peut-elle contribuer de manière significative à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution ?***

 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.

***7 - Le développement des services librement organisés vous parait-il, dans votre région, en mesure de fragiliser le modèle économique d’une ou plusieurs lignes de TER, ou d’une ligne routière conventionnée ? Comment adapter la politique régionale des transports pour répondre à ces nouvelles aspirations ?***

Comme je vous l'ai indiqué, 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.

***8 - Comment comptez-vous l’intégrer à votre stratégie pour le développement des services ferroviaires ? Est-ce l’occasion de reconsidérer l’ensemble de la politique tarifaire des transports de votre région ?***

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.

***9 - Comment envisagez-vous la perspective de l’ouverture à la concurrence ? Seriez-vous prêt à envisager l’ouverture de la totalité du marché régional à la concurrence ? Préfèreriez-vous mettre en œuvre une expérimentation de la concurrence sur une ligne ou un faisceau de lignes, et si oui laquelle/lequel ? Etes-vous opposé à l’ouverture à la concurrence comme à son expérimentation ?***

Qu'il soit instillées sur de tout petits segments quelques mises en concurrences pour optimiser les coûts et la qualité de service, pourquoi pas, mais avec la plus grande prudence et une parfaite réversibilité.

***10 - Comment intégrez-vous les impératifs d’aménagement de l’accessibilité Personnes à Mobilité Réduite dans votre projet ?***

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 représentants les personnes handicapées au processus de décision. Mais dire que tout pourra être résolu en quelques années paraît, hélas, peu réaliste.

***11 - Comment comptez-vous organiser la complémentarité entre les différents services mis en œuvre dans les agglomérations d’une part, et dans les territoires ruraux d’autre part ?***

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.

***12 - Comment voyez-vous le rôle de la région dans l’organisation de la cohérence des investissements des départements sur leurs réseaux routiers ? Quelle place comptez-vous accorder à la route dans votre politique des transports compte tenu des nouvelles compétences de la région en matière de coordination de l’intermodalité ?***

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...

***13 - Comment envisagez-vous le rôle de la région dans le développement des pôles d’échange multimodaux et des gares routières ? Comment envisagez-vous la concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs de transport de voyageurs par autocar pour leur localisation et leur développement ?***

Les effets de la loi Macron commencent à peine à se concrétiser, il est donc un peu tôt pour répondre à votre question.

***14 - Comment concevez-vous le rôle de la région et quels objectifs donnez-vous au transport scolaire ?***

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.

***15 - Comptez-vous développer la connectivité dans tous les transports en commun dont vous avez la responsabilité ?***

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.

***16 - Souhaitez-vous développer, pour les TER et les services routiers transférés des départements, l’intégration tarifaire avec les différentes autorités organisatrices des réseaux urbains de votre région ? Quel rôle souhaitez-vous donner à la billettique dans le développement de l’intégration tarifaire, dont de nombreux exemples montrent les effets positifs sur l’attractivité des transports publics ?***

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.

***17 - Pensez-vous que la collectivité doit investir dans les outils d'open data ? Quelle stratégie numérique régionale pensez-vous opportun de mettre en œuvre au service de l’usager ? :***

*-    simple mise à disposition des données, en laissant le soin aux acteurs privés de mettre en ligne des calculateurs d’itinéraires ?*

*-    développement et pérennisation d’une plate-forme intermodale de calcul d’itinéraires porte-à-porte ?*

-          *développement d’une plate-forme comprenant également un service de réservation et délivrant des billets ?*

L'open data, tout le monde en parle, mais bien peu en maîtrise le sens et la portée. Il est vrai que c'est une notion difficile à appréhender, en tout cas dans ses applications et prolongements concrets. 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.

***18 - Quels sont les enjeux de développement aéroportuaire dans votre région ? Y a-t-il un ou des aérodromes dont le transfert de la gestion à la région vous parait opportun ? La région doit-elle avoir un rôle de réflexion, d’orientation et de gouvernance dans le maillage aéroportuaire régional ?***

En Ile-de-France, l'enjeu est principalement de concilier l'activité aéroportuaire avec la qualité de vie des habitants. Cet enjeu est très important pour des dizaines de milliers de Franciliens de la grande couronne, exposés à des nuisances sonores endémiques. Bien que le problème soit archiconnu des autorités de l'Etat, alertées en permanence par les élus locaux, bien qu'il existe souvent des solutions acceptables par tous – notamment des compagnies aériennes -, les gouvernements successifs de droite comme de gauche ne font rien. Pire, ils ont laissé la situation se dégrader avec le projet de développement excessif des aéroports d'Orly et de Roissy, tandis que les dispositifs d'aide à l'insonorisation des riverains se tarissent ! C'est inacceptable ! C'est pourquoi de nombreux élus, dont je fais partie, se battent aujourd'hui même pour inverser le cours des choses. Mais c'est le pot de terre contre le pot de fer. Si la Région pesait enfin de tout son poids politique pour que les choses s'améliorent, il est évident que nous aurions une chance d'y parvenir. Mes intentions en la matière sont précises et substantielles :

1.         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 (premier hub européen) qui envisage, en janvier 2016, d’augmenter cette taxe sur les avions les plus bruyants et les plus polluants. Cette taxe serait baissée pour les avions les plus vertueux ce qui encouragerait les compagnies aériennes à investir dans des avions modernes.

2.         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 : sur les 685 mouvements quotidiens à Orly, seuls 6 en moyenne passent entre 6 heures et 6h30 puis entre 23 heures et 23h30. Déplacer ces vols permettrait aux 320000 riverains soumis aux nuisances d'Orly de bénéficier d'une heure de sommeil supplémentaire.

3.         Etablir un couvre-feu au-dessus de Roissy-CDG (sauf vols sanitaires et urgences) afin de faire cesser le cauchemar vécu par des centaines de milliers de riverains. 1er aéroport européen pour les vols nocturnes, Roissy-CDG concentre à lui seul 60 000 vols nocturnes par an soit 163 vols par nuit.

4.         Construire le 3ème aéroport international, multimodal, hors de l’Ile-de-France, pour désengorger les structures aéroportuaires franciliennes, absorber les limitations de trafic à Orly et Roissy-CDG, améliorer la qualité de vie des riverains, et développer les capacités aéroportuaires françaises.

5.         Maintenir le plafond de vols à 200 000 à Orly et le limiter à 500 000 à Roissy (228 000 à Orly et 465 000 à Roissy-CDG en 2014) dans un contexte où, selon l’organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, le nombre de vols dans le monde devrait augmenter de 50 % d’ici 2035.

6.         Aider les communes à installer l’outil Vitrail qui donne une représentation du trafic aérien en Île-de-France et des mesures de bruit associées en quasi temps réel. Ce logiciel, installé à Yerres, permettrait aux collectivités locales de faire respecter les couloirs aériens.

***19 - Comment voyez-vous les enjeux de la logistique pour votre région ? Quels sont les principaux défis à relever pour contribuer à la bonne articulation entre l’économie de votre région, les flux qu’elle génère, et les réseaux de transport de fret ?***

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.

***20 - Comment envisagez-vous l’intégration des ports fluviaux et des voies de navigation correspondantes, y compris lorsqu’elles sont touristiques, à la politique régionale des transports ?***

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.