****

**Elections régionales des 6 et 13 décembre 2015**

**Questionnaire de TDIE aux candidats aux élections régionales**

Une note documentaire est jointe à ce questionnaire

**I. Orientations générales / financement des politiques de mobilité**

**Question 1 – *Etat des lieux.***

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

* La région Ile-de-France bénéficie d’un réseau de transport relativement dense, celui-ci a notamment été reconnu comme étant le deuxième plus important par PricewaterhouseCoopers (PwC). Cela ne doit néanmoins pas masquer la réalité des choses : **aujourd’hui les franciliens sont pris en otage par une offre de transports collectifs insuffisante voire inadaptée.**
* **Absorbée par la folie du projet du Grand Paris, la majorité sortante a négligé la rénovation et l’entretien des réseaux ferroviaires existants.** La SNCF reconnaît elle-même que le nombre d’incident dus à des problèmes techniques a augmenté de 40% entre 2012 et 2013. La ligne du RER A, par exemple, détient un double record : celui de la ligne la plus fréquentée du monde, mais aussi celui du taux de dysfonctionnement le plus important de toutes les lignes de RER. Les problèmes sont quotidiens et multiples : rames surchargées, retards fréquents, suppressions inattendues. Récemment, un incendie dans un local technique a paralysé la ligne pendant quatre jours entre La Défense et Nanterre. **Nous considérons, pour notre part, que priorité doit être donnée à la rénovation des lignes existantes plutôt qu’à l’engagement dans des projets faramineux, coûteux et déconnectés des attentes des voyageurs.**
* **Nous faisons aussi le constat de la trop grande centralisation du réseau de transport francilien** ne disposant que de très peu de dessertes de périphérie à périphérie. Trop souvent orientés vers Paris uniquement, **les transports collectifs parisiens laissent à l’abandon de nombreux franciliens vivant dans des zones reculées moins densément dotées en moyens de transport.** C’est le cas notamment aux abords du Vexin Français: de nombreux villages - et même de petites villes - ne possèdent aucune ligne de bus circulant en fin de semaine. **C’est pourquoi nous sommes favorables à l’extension des lignes de tramways et à la création de plus de lignes de bus pour la Grande Couronne francilienne.**

**Question 2 *– La politique des transports devient la principale compétence de la région.***

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 ?

* **Tout d’abord, le Front National s’oppose au principe de la dévolution de nouvelles compétences au Conseil Régional**. La décision du législateur d’octroyer plus de compétences - notamment en terme de transports - à la région est sous-tendue par une logique européiste opposée à notre tradition républicaine. Tandis que nous sommes favorables au triptyque révolutionnaire Communes-Départements-Etat, nous voyons s’imposer à nous l’augmentation de compétences octroyées aux Grandes Régions de type « Lander » et la déstructuration de nos communes pour créer de grandes métropoles disproportionnées. Tout ceci sur fond d’un désengagement massif de l’Etat.
* Le réseau de transports de l’Ile-de-France est aujourd’hui victime de fraudes massives. Nombreux sont ceux qui voyagent gratis, sur le dos de la collectivité et des autres usagers. En décembre 2014, nous avons pu constater que lorsque des contrôles d’accès étaient mis en place à l’entrée du RER B, l’achat de billets augmentait de 88%. Ainsi, **nous proposons 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.** Cette mesure nous permettra de corriger une injustice majeure : tandis que les autres mouvements s’apprêtent à augmenter les tarifs des transports, nous décidons de commencer par faire payer les fraudeurs.
* La création de nouvelles lignes de bus en Grande Couronne devra être faite via le STIF (Syndicat des Transports d’Ile-de-France). **Le STIF devra contractualisé de nouvelles lignes de bus avec les compagnies de transport locales via des conventions d’exploitation.** Afin de rendre le droit au transport effectif dans ces zones souvent rurales, nous ferons figurer nos objectifs de développement dans nos plans de mobilité rurale.

**Question 3 *– Les dépenses en faveur de la mobilité ont considérablement augmenté depuis le transfert des TER aux régions. Celles-ci ont fait un effort d’investissement important (réseau et matériel roulant) que la hausse des recettes directes des TER n’a pas compensé, tandis que la qualité de service et les coûts d’exploitation augmentaient. Les transports sont devenus le premier poste de dépense des régions tandis qu’elles perdaient leur autonomie fiscale. Le gouvernement a annoncé en juin 2015 au congrès de l’Association des Régions de France le transfert de 25 % de la Cotisation sur la Valeur ajoutée des Entreprises aux régions, afin de financer les nouveaux transferts de compétence transport.***

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 ?

* **Le ministre Marylise Lebranchu a annoncé qu’elle doterait les régions de 50% de la CVAE contre 23% auparavant.** Outre que le discours de la ministre était résolument orienté vers un régionalisme qui préfigure l’eurorégionalisme de demain, cette augmentation de la part de la CVAE reversée aux régions est insuffisante aux vues des délégations de compétence qui l’accompagne. **Même Alain Rousset, président socialiste de la région Aquitaine, considérait cela comme dérisoire. Nous dénonçons cette logique de désengagement de l’Etat.**
* L’augmentation du budget régional décidée par la majorité sortante est utilisée en grande partie pour réaliser le pharaonique Grand Paris. Nous nous opposons à cette logique dépensière qui n’a aucune cohérence avec les besoins des franciliens qui préfèreraient d’abord disposer de lignes opérationnelles. C’est pourquoi nous faisons le choix d’orienter le budget régional en direction de la rénovation et de l’entretien de l’existant.

**Question 4 *– L’expérimentation régionale de l’écotaxe a été proposée comme une hypothèse intéressante pour le financement des transports. Il existe trois moyens pour mettre en œuvre une taxation de l’usage de la route pour assurer sa contribution au financement des transports : taxation au kilomètre parcouru, taxation forfaitaire (vignette), ou taxation du carburant (TICPE)***

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) ?

* **L’écotaxe régionale est tout autant une supercherie que ne l’était sa grande soeur, l’écotaxe nationale.** Une écotaxe régionale viendrait nuire un peu plus encore aux entreprises de transport routier déjà largement en difficulté dans notre pays puisque soumises à la concurrence déloyale de l’Europe de l’Est. **Nous portons au Front National le projet de créer une écotaxe pesant sur les routiers étrangers** qui traversent notre pays tous les jours et qui ne contribuent pas à l’entretien des routes nationales, contrairement aux contribuables français. A l’inverse de nos concurrents qui promettent monts et merveilles aux franciliens, faisant ainsi fi de toute honnêteté politique, **nous savons que cette politique ne sera possible que dès lors que la France se sera affranchie du joug de l’Union Européenne.**

**Question 5 – *Depuis plusieurs CPER, les régions sont sollicitées pour cofinancer des infrastructures nouvelles ou l’entretien et la régénération des infrastructures existantes. Les nouvelles orientations générales de l’Etat en matière d’infrastructures de transport donnent la priorité au financement de la restauration de la qualité des infrastructures existantes sur le développement d’infrastructures nouvelles.***

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 ?

* **Nous sommes évidemment favorables à la rénovation et à l’entretien d’infrastructures en Ile-de-France de la part de l’Etat. Par contre, aux vues de la fonte des moyens des régions, nous nous opposons au cofinancement par le Conseil Régional.** Si la suppression de la clause de compétence générale par la loi NOTRe nous semble aller dans le bon sens - après la volteface du gouvernement car la loi du 19 décembre 2013 *de modernisation de l’action publique territoriale et d’affirmation des métropoles* la préservait - nous ne considérons pas que la région soit en mesure de cofinancer certaines infrastructures. **Nous considérons que ce n’est pas là son rôle.**

**Question 6 – *La France accueille la COP 21 de novembre à décembre 2015. Les transports représentent le deuxième poste d’émissions de gaz à effet de serre après le secteur résidentiel.***

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

* La politique en terme de transports que nous souhaitons appliquer en région Ile-de-France prend en compte la dimension environnementale. Dans un premier temps, nous souhaiterions **remplacer le système de freinage des rames de métro qui provoque une quantité non-négligeable de particules fines.** Par ailleurs, en accord avec la Loi de Transition Energétique pou la Croissance Verte (LTECV), **nous souhaitons orienter notre parc automobile vers des véhicules fonctionnant à l’électricité.** **De plus, nous souhaitons que le STIF encourage nos partenaires à utiliser des bus fonctionnant à une énergie propre**, telle l’électricité par exemple. Néanmoins, **nous nous opposons radicalement à la mise en place de péages autour de Paris**, car contrairement à Londres - où la population aisée vit à l’extérieur de la ville - ce serait aux classes les plus populaires de régler l’addition.

**II. 13 ans après la généralisation de la régionalisation des Transports express régionaux (TER), quelle politique ferroviaire dans le nouveau contexte régional ?**

**Question 7 – *Les régions ont développé avec succès les transports express régionaux depuis la généralisation du transfert de compétences en 2002. Leur fréquentation a significativement augmenté. Au 1er janvier 2017, les régions auront la responsabilité de la gestion des services interurbains départementaux d’autocars. Dans le même temps, la libéralisation du transport de voyageurs par autocars, entrée en vigueur au mois d’août 2015, s’ajoute au développement du covoiturage pour répondre à une demande sociale incontestable. Sur certaines lignes, ces nouvelles offres entrent en concurrence avec les services TER organisés par la région.***

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 ?

* La fréquentation des TER est effectivement en hausse depuis un certain nombre d’années. Le covoiturage et le transport en bus risquent d’entrer en concurrence avec les TER. Néanmoins, en améliorant les conditions de voyage dans les TER, nous pensons qu’il sera possible de préserver le modèle économique de ces lignes.
* Nous ne devons pas ignorer que **les conditions de voyage dans ces TER ne sont actuellement pas agréables**, ce qui pousse naturellement les usagers vers d’autres moyens de transport, et parfois même vers leurs voitures personnelles. Notre région est particulièrement touchée par les problématiques d’insécurité puisque **60% des faits de délinquance commis dans les transports en commun à l’échelle de tout le pays le sont en Ile-de-France.** Ainsi, en augmentant les effectifs des agents de sureté dotés de prérogatives judiciaires et en plaçant des agents dans chacune des 381 gares d’Ile-de-France, nous arriverons à offrir des voyages plus agréables car plus sûrs aux franciliens.

**Question 8 – *La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 a instauré la liberté tarifaire pour les Régions. Cette disposition qui entrera prochainement en vigueur constitue un nouvel outil pour le financement des services TER.***

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 ?

* **Nous sommes évidemment totalement opposés à l’augmentation des tarifs des transports. Nous n’userons pas de ce moyen antisocial pour financer les TER.**

**Question 9 – *Le quatrième paquet ferroviaire en cours de négociation à Bruxelles prévoit l’ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.***

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 ?

* L’ouverture totale à la concurrence des lignes régionales prévues à l’horizon 2022 est une catastrophe pour le secteur ferroviaire français. **Derrière cette libéralisation se cachent l’augmentation des tarifs et la suppression des axes les moins rentables.** En se soumettant une fois de plus aux injonctions de la Commission Européenne, le gouvernement français met en danger un outil central dont notre pays pourrait user pour relancer son économie. La logique néolibérale - qui guide les décisions de Bruxelles et qu’a déjà testé le Royaume-Uni - dans le secteur ferroviaire a été une catastrophe outre-manche : la privatisation du rail anglais a donné lieu à des coûts supplémentaires et les prix ont drastiquement augmenté pour les usagers.

**Question 10 – *Le développement de l’accessibilité des transports est un objectif national qui nécessite une politique volontariste.***

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

* Nous avons mené une campagne de sensibilisation à ce sujet il y a plusieurs semaines. Notre candidat, Wallerand de Saint-Just, s’est mis en situation en utilisant simplement un fauteuil roulant pour se déplacer à travers plusieurs gares de la région. Déjà conscient de cette problématique, il n’a été que conforté dans son opinion. **C’est pourquoi nous nous engageons à rendre toutes les gares accessibles aux personnes handicapées moteur à la fin de notre mandat.**
* Cette problématique se retrouve de la même manière dans les bus qui dépendent du STIF. Si la plupart du temps, ces bus sont équipés en matériel pour permettre aux personnes handicapées moteur de monter à bord, il est fréquent que les conducteurs ne soient pas au courant. **C’est pourquoi nous promouvrons la sensibilisation et la formation des chauffeurs de bus des compagnies avec lesquelles le STIF travaille.**

**III. La région « chef de file » – complémentarité et intermodalité : les défis d’une politique régionale multimodale**

**Question 11 – *La loi MAPAM donne aux régions la responsabilité de rédiger un schéma régional de l’intermodalité, et la loi pour la Transition énergétique crée les plans de mobilité rurale.***

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 ?

* Nous considérons qu’il faut d’abord prendre le temps d’éviter que ne subviennent d’autres dysfonctionnement sur le matériel ferroviaire existant. C’est pour cela que nous ne sommes pas favorable à une politique de développement ferroviaire dans notre région, si ce n’est le doublement du tunnel du Châtelet pour fluidifier la circulation sur les lignes du RER B et RER D.
* Par contre, **nous souhaitons développer et allonger les lignes de tramways pour la Grande Couronne**. Quant aux autres zones où le tramway ne pourra accéder, nous considérons qu’il faut 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.**

**Route et transports routiers**

**Question 12 - *La loi NOTRe a transféré des départements aux régions le statut d’Autorité Organisatrice de Transport en matière de transports scolaires et de transports interurbains, mais la responsabilité de la gestion du réseau routier demeure départementale. La région pourra définir des itinéraires routiers d’intérêt régional.***

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 ?

* **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. Nous assistons à un véritable dépeçage du département en lui ôtant la gestion de services publics locaux. **Certaines missions sont alors séparées alors qu’elles devraient être liées.** C’est pourquoi nos élus à l’Assemblée Nationale se sont exprimés contre cette loi.
* **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.**

**Question 13 - *Avec la libéralisation des services de transport par autocar, la loi Macron donne à la région la responsabilité d’établir un schéma régional des gares routières.***

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 ?

* La région Ile-de-France dispose déjà de plus de 200 gares routières. Néanmoins, il n’existe que peu de gares routières en intermodalité avec des tramways. **Notre politique de transports s’orientant essentiellement vers le développement des lignes existantes de tramways et la création de lignes de bus, nous créerons de nouvelles gares routières afin de permettre une desserte optimale des villes et villages aujourd’hui oubliés par la majorité sortante.**

**Question 14 – *La région aura la responsabilité de l’organisation du transport scolaire à partir du 1er septembre 2017. Cela concerne 2 millions d’écoliers, collégiens et lycéens chaque jour, et une dépense de 2 Mds €.***

Comment concevez-vous le rôle de la région et quels objectifs donnez-vous à ce service de proximité ?

* **Nous croyons fermement à la gratuité du transport scolaire afin de permettre l’égalité territoriale et afin que les zones rurales de notre région ne soient pas plus dures à vivre que les grandes agglomérations.** Nous nous engageons donc à aller vers la gratuité de ce service public.

**Numérique, billettique, intermodalité**

**Question 15 – *De nombreuses régions et opérateurs ont entamé la mise en œuvre de l’accès aux réseaux dans les véhicules et matériels roulant (Wifi ou développement des capacités 3 et 4 G).***

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

* L’accès à internet sur l’ensemble des infrastructures dont la région a la charge est une nécessité. Cela permet de développer une plus grande attractivité et de rendre les voyages en transport en commun plus agréables. Néanmoins, en cette période de crise économique et de désengagement de l’Etat, il nous est difficile d’imaginer l’installation de réseaux Wifi dans tous les RER et TER de la région.

**Question 16 – *Avec le développement de la billettique, l’intégration tarifaire peut contribuer plus facilement au développement de l’intermodalité au service des usagers des transports publics. La billettique contribue à faciliter l’usage des transports publics, et à les rendre plus attractifs.***

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 ?

* Si la billetique revêt un caractère intéressant de par le fait qu’elle permettrait aux organismes de transports publics d’avoir de plus amples informations sur le nombre d’usagers quotidiens ou encore les axes les plus fréquentés, **nous sommes inquiets de la généralisation d’un tel procédé.** En effet, **ce pourrait aussi être un outil utilisé contre nos libertés individuelles** de par l’utilisation des données concernant chaque individu. Si ce phénomène est voué à se développer, il faut offrir des garanties de protection des données individuelles aux usagers des transports publics franciliens.

**Question 17 – *Le développement de l’open data dans les transports suscite de nombreux espoirs dont notamment la perspective de faciliter l’organisation des déplacements, et la comparaison ou l’intégration des différents modes de transports. La valorisation et l’exploitation des données des opérateurs des différents services de transports (conventionnés ou librement organisés) nécessitent des infrastructures et des logiciels coûteux.***

Pensez-vous que la collectivité doit investir dans de tels outils ? 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 ?
* Comme précisé à la question précédente, **nous considérons que cela pourrait être une atteinte aux libertés individuelles.** La protection des données individuelles, à l’ère du tout numérique, est un enjeu majeur.
* En ce sens, nous sommes opposés à de tels outils de traitement des données concernant les déplacement en transports publics des franciliens. **Une telle démarche de récolte et de traitement de données s’inscrirait dans la droite ligne de la Loi Renseignement : un processus de flicage qui porterait atteinte à notre vie privée.**

**Aéroports**

**Question 18 – *La loi NOTRe donne la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de prendre la gestion d’un aérodrome appartenant à l’Etat.***

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 ?

* Nous considérons que la gestion d’un aérodrome ne devrait pas être de la compétence d’une région. Cela est une question trop importante pour être retirée au champ de compétence de l’Etat. **Il ne nous paraît pas opportun de transférer la gestion d’un aérodrome au Conseil Régional d’Ile-de-France.**

**IV. Logistique et fret**

**Question 19 - *Lors de la Conférence nationale de la logistique, le ministre des Transports a proposé que les régions intègrent dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité du Territoire un volet dédié à la logistique. Cette proposition pourrait être mise en œuvre prochainement dans le cadre de la préparation de la stratégie nationale pour la logistique, « France logistique 2025 ». Elle s’appuiera sur les compétences de la région en matière de développement économique.***

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 ?

* **Il nous semble que cette volonté de développer une meilleure logistique dans notre pays s’oppose radicalement à la volonté d’établir des écotaxes à tous les niveaux.** Il n’est de meilleur moyen de renforcer notre logistique et, par exemple, la compétitivité de nos routiers **en créant une écotaxe spécifiquement appliquée aux routiers étrangers.** Cela ne découle malheureusement pas des compétences de l’échelon régional.
* De plus, nous sommes résolument en faveur de l’amélioration et du développement des circuits courts. **Dans notre région très agricole, nous travaillerons à ce que les produits locaux soient consommés d’abord dans notre région, ce qui réduira d’autant les problèmes logistiques sur notre territoire.**

**Question 20 – *Les ports fluviaux ont aujourd’hui différents statuts.***

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 ?

* Si certains ports fluviaux ne dépendent pas de la région Ile-de-France, tel le Port Autonome de Paris, il est tout de même d’autres projets où la région Ile-de-France peut s’investir. D’abord dans le développement du canal Seine-Escaut liant l’Oise à l’Escaut, mais aussi dans le soutien au Port de Gennevilliers, particulièrement dynamique ces dernières années. Si le transport de matériel, par exemple pour les travaux publics, est plus lent par la voie fluviale, il est plus intéressant afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre; c’est pourquoi **nous nous engageons à mettre en place des mesures incitatives pour que les entreprises optent pour le transport fluvial.**