



Réponses au questionnaire de TDIE aux candidats aux élections régionales

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 ?

*Le fonctionnement des transports collectifs franciliens 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. La décentralisation récente du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en mars 2006 a permis d'enclencher des **plans d'investissement inédits**, notamment le Plan de Mobilisation pour les transports et les schémas directeurs des lignes de RER. Parallèlement, la mobilisation du département du Val-de-Marne et de l'association ORBIVAL a permis l'engagement du **Grand Paris Express**.*

*Toutefois, de nombreuses lignes du réseau demeurent **vétustes**, le bénéfice des investissements étant constaté sur un temps long, de l'ordre de la décennie pour les infrastructures. Aussi, les capacités d'investissement du STIF dans la qualité de service (dont le matériel roulant), de l'Etat, des collectivités et des opérateurs dans les infrastructures obligent à une priorisation des investissements. Or, **les besoins demeurent au-delà des lignes prioritaires** comme les RER A, B, C et D et la ligne 13 du métro.*

*Par ailleurs, **le réseau de bus** connaît un développement récent, notamment en grande couronne. Or, des besoins demeurent dans l'ensemble de l'Ile-de-France dont la desserte des quartiers populaires, le renfort des services de nuit, du week-end, etc. Aussi, le bus est un outil majeur du report modal, à valoriser davantage dans les rabattements vers les modes ferrés, sur les voiries et les autoroutes.*

*Le fonctionnement du réseau reste marqué par des barrières comme **les coupures urbaines, la tarification et le manque d'intermodalité**. Des barrières importantes subsistent entre les modes de surface et les modes ferrés en Ile-de-France. L'usage du vélo, des nouveaux véhicules urbains et des services en libre-service (VLS, ALS, etc.) est insuffisamment intégré aux systèmes de transports collectifs.*

Par ailleurs, les seniors et les usagers occasionnels sont oubliés d'une tarification à améliorer. La mise en œuvre du Pass Unique a constitué une étape majeure dans l'intégration des publics au réseau régional. Toutefois, le fonctionnement du réseau doit bénéficier davantage de ressources pour répondre aux besoins exprimés et futurs.

Pour améliorer le fonctionnement du réseau, la liste « Nos Vies d'Abord » propose notamment :

- L'affectation de **nouvelles ressources financières pour la modernisation du réseau de transport** assurant le financement intégral de tous les schémas directeurs des RER et des lignes Transilien pour permettre la mise à niveau de l'ensemble du réseau ferré régional, y compris les lignes de métro et du tramway T1.
- La réalisation des lignes 15, 16, 17 et 18 du métro et de l'intégralité des projets inscrits dans le **Nouveau Grand Paris** (prolongements des lignes 4 à Bagneux, 11 à Rosny et Noisy-Champs, 12 à Aubervilliers et 14 à Saint-Denis-Pleyel, T1 à Val-de-Fontenay, T1 à Nanterre La Boule, T3 à la Porte d'Asnières, T4 à Clichy-Montfermeil, T7 à Juvisy, T9 Paris-Orly, tangentielles Nord et Ouest, tram-train Massy-Evry-Versailles, bus en site propre Altival, Est TVM, TCSP Sénia-Orly, BHNS Gonesse-Villepinte, T Zen 3, 4, 5, etc.).
- L'engagement et la réalisation de **nouveaux projets** dont :

- Métro : Le prolongement de la ligne 9 à Montreuil, le prolongement de la ligne 1 au Val-de-Fontenay, le prolongement de la ligne 7 à la Cité de l'Air, le prolongement de la ligne 10 à Ivry-Gambetta, le débranchement de la ligne 7 par le prolongement de la ligne 5 via Place de Rungis et Gentilly, la fusion des lignes 3 bis et 7 bis, le prolongement de la ligne 12 à Stains ; le prolongement de la ligne 18 de l'aéroport d'Orly vers l'Est via Villeneuve-Saint-Georges ;
- RER/Transilien : le doublement du tunnel entre Châtelet – Gare du Nord pour améliorer les RER B et D ; le prolongement du RER E vers le Mantois avec modernisation de la ligne E existante, l'achèvement de la Rocade Ferrée de Moyenne Couronne par la réalisation de la liaison Sucy-Orly, le prolongement de la tangentielle Ouest à Cergy-Pontoise, le prolongement de la tangentielle Nord à Sartrouville et Noisy-le-Sec ;
- Tramways : prolongement du T8 à Rosa Parks RER E, prolongement du T9 à la plateforme aéroportuaire d'Orly, prolongement du T3 à Nation, bouclage du T3 autour de Paris.
- Le téléphérique urbain Téléval Créteil-Villeneuve-Saint-Georges et d'autres projets innovants en Ile-de-France (Bagnolet, Bercy-Charenton, La Défense-Nanterre, Roissyphérique, etc.).
- L'amélioration des conditions de transport des usagers et des conditions de travail des agents passe notamment :
 - par l'acquisition plus de 800 nouvelles rames pour les lignes RER et Transilien ;
 - la poursuite des rénovations de trains, tramways et métros ;
 - par la création de 10 000 postes dans la présence humaine à bord des trains et en gare, pour la maintenance des trains et bus et pour la conduite des bus ;
 - par la dédieselisation du parc de bus à l'horizon 2025 ;
- Le développement du réseau de bus par une politique de renfort d'offre volontariste (+20% d'offre sur la mandature) couplée à de nouveaux aménagements bus sur les voiries pour donner la priorité aux bus et modes doux ;
- La mise en place de la gratuité des transports pour les moins de 18 ans. La création d'un forfait mensuel à 35€ pour les seniors ne bénéficiant pas de la tarification sociale. Extension de la gratuité notamment pour les jeunes en formation ou en insertion, pour les bénéficiaires de l'Allocation Adulte Handicapé... Mobilisation pour le remboursement à 100 % des trajets domicile-travail par l'employeur.
- L'affirmation d'une véritable autorité organisation de la mobilité intégrant transports collectifs, vélos, marche, autopartage, nouveaux véhicules urbains, offre de stationnement, etc.

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 ?

Alors que les conditions de vie sont affectées par la congestion et la pollution, il est indispensable d'agir pour permettre **un report modal massif vers les transports collectifs, les transports propres et le partage de véhicules mutualisés**. Alors que des déséquilibres importants existent en Ile-de-France – richesse, logements, emplois – la région doit œuvrer à ce **rééquilibrage**, la politique de transport est au cœur de ce défi vital pour le fonctionnement de la région. Aussi, les transports contribuent au rayonnement économique et à la création de richesse. Il est donc légitime de **faire contribuer le monde économique à la modernisation et la création des infrastructures de transport**.

Pour y parvenir, le CPER 2015-2020 et les recettes fiscales dédiées au Grand Paris Express sont des leviers existants indispensables à l'investissement. Pour le Front de Gauche, la taxe locale sur les bureaux est une des ressources à activer pour bénéficier de capacités d'investissement supérieures. Le Front de Gauche propose également la modernisation de la taxe sur les parkings des surfaces commerciales et la mise en place d'une contribution de l'aviation civile.

La tarification est un enjeu crucial pour la réussite de la politique des transports régionale. Elle doit permettre à toutes et tous de voyager dans la région. Il est donc nécessaire de proposer des mesures concrètes comme la gratuité des transports pour les moins de 18 ans et, à terme, des moins de 25 ans. Les

seniors doivent aussi pouvoir voyager librement : le Front de Gauche propose un forfait mensuel à 35€ pour les seniors exclus de la tarification sociale existante.

Concernant le financement du fonctionnement du réseau, le Front de Gauche porte une réforme ambitieuse du Versement Transport afin qu'il soit étendu à l'ensemble des entreprises.

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 ?

L'Ile-de-France est un cas spécifique. La Région ne finance pas seule le fonctionnement du réseau régional. Toutefois, l'effort d'investissement reste important et a été en partie absorbé par les budgets du STIF, de la Région et des Départements.

Les projets engagés depuis 2006 impliquent le maintien d'un budget transport conséquent dans le budget régional. Je souhaite qu'il soit maintenu à un haut niveau pour répondre aux besoins des habitants et honorer les engagements pris dans le CPER 2015-2020 et les CPRD.

Concernant la productivité des opérateurs, bien que l'Ile-de-France soit éloignée de la privatisation de l'exploitation des TER, elle est à l'œuvre en Ile-de-France dans des proportions qui nuisent à présent à la qualité de service, aux conditions de travail des agents et aux conditions de transports des usagers. Je ne souhaite donc pas 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.

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 paraît-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 ?

Le coût pour la collectivité de la route est souvent ignoré. Or, il est démontré que le transport routier de fret est 4 fois plus coûteux que le fret ferroviaire. Idem pour le transport de passagers : son coût est 6 fois plus important sur la route que par le rail. Pourtant, l'État poursuit la casse du fret ferroviaire et encourage le transport routier (cars Macron, abandon de l'éco-taxe, casse de Fret SNCF, etc.).

Il apparaît donc indispensable d'internaliser les coûts de la route et de les facturer au monde routier. Le Front de Gauche est donc favorable à une écotaxe forte et franche, au kilomètre parcouru avec une variation en fonction des axes empruntés et de la congestion.

Les ressources tirées de cette taxe doivent bénéficier à la redynamisation du transport ferroviaire de marchandises et au financement des transports ferroviaires de proximité.

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.

Êtes-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 ?

Le Front de gauche déplore l'abandon du ferroviaire par l'Etat. Faute de pouvoir répondre aux besoins voire à l'urgence, l'Etat sollicite les collectivités tout en réduisant les dotations et amputant les leviers fiscaux locaux. Cette attitude schizophrénique est honteuse dans un pays riche comme le nôtre.

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 ?

L'Ile-de-France a déjà engagé la dédieselisation totale du parc bus à l'horizon 2025. C'est un pas important dans la réduction de l'emprunte des transports. Par ailleurs, la région doit amplifier son aide au développement des VLS et ALS ainsi que tous les projets réduisant le taux de motorisation des ménages et augmentant le taux d'occupation des véhicules.

Par ailleurs, la région doit aider les collectivités à développer les itinéraires cyclables et l'aménagement de l'espace public pour le rendre plus favorable à la marche et aux cycles.

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 1^{er} 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 paraît-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 ?

Le développement de solution routière polluante et coûteuse par rapport au transport ferroviaire de voyageurs est néfaste pour la collectivité et l'environnement. La libéralisation du transport de voyageurs par autocars entre en totale contradiction avec les efforts d'investissement des collectivités dans le développement des TER et transports urbains. De plus, la création d'une concurrence privée nuit au service public ferroviaire déjà confronté à une politique héritée du tout-voiture. La région et le STIF, au sein de son périmètre de transport urbain, doivent donc interdire toute forme de concurrence aux transports publics ferroviaires de voyageurs.

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 ?

L'Île-de-France ne semble pas concernée par cette question.

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 ? Prêferiez-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 ?

Le Front de Gauche rejette l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. L'illusion des économies pour les autorités organisation est souvent de courte durée et toujours permise sur le dos des agents et de la pression managériale.

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 ?

Cette nécessité est simplement intégrée : la mise en accessibilité du réseau de transport est une priorité de la mandature avec la mise en révision du schéma directeur d'accessibilité et l'attribution de moyens supplémentaires.

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 ?

L'Île-de-France est concernée à la marge par cette question même si l'articulation entre les services locaux et régionaux ainsi qu'entre services inter-régionaux est indispensable.

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 ?

Cas particulier de l'Île-de-France, du STIF et de la future métropole du Grand Paris.

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 ?

Le STIF est doté d'un schéma directeur des gares routières. Une révision de ce schéma pourrait être nécessaire pour intégrer les services de transport par autocar nationaux. Le Front de Gauche s'opposera aux liaisons par autocars concurrentielles au transports ferroviaire.

Question 14 – La région aura la responsabilité de l'organisation du transport scolaire à partir du 1^{er} 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 ?

Cas particulier du STIF en Ile-de-France.

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 ?

Oui, la généralisation de la 3G et de la 4G dans les métros, RER et tramways est à mettre en œuvre. Le travail engagé par le STIF et les opérateurs doit être amplifié.

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 ?

L'Ile-de-France dispose déjà d'une tarification intégrée. Toutefois, des points peuvent être améliorés notamment pour les lignes à tarification spéciale (OrlyVal, OrlyRail, navettes aéroportuaires, services locaux...) et avec certaines liaisons interrégionales proches de l'Ile-de-France.

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'utilisateur ? :

- 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 ?

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 paraît opportun ? La région doit-elle avoir un rôle de réflexion, d'orientation et de gouvernance dans le maillage aéroportuaire régional ?

L'Île-de-France est un cas particulier en la matière. Toutefois, la région doit avoir une vision pour l'aménagement aéroportuaire régional. Cet aménagement doit être garant de la sécurité et de la qualité de vie des riverains des aéroports.

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'Égalité 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 ?

La logistique est au cœur du fonctionnement de la région Île-de-France, au cœur aggloméré dense. Il est indispensable de promouvoir des chaînes logistiques plus adaptées à la ville et plus respectueuses de l'environnement. Ainsi, l'approvisionnement de la région par le fer et la voie d'eau doit être une priorité régionale. Les pics de pollution rappellent combien il y a urgence à réduire les émissions de polluants dont le transport routier de marchandises détient une part de responsabilité.

Pour redynamiser la voie d'eau et le fer, il est indispensable de maintenir des infrastructures en état. L'Île-de-France dispose de sites remarquables, points d'appui d'une logistique plus vertueuse comme la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges, le chantier combiné de Valenton, le MIN de Rungis, les aéroports CDG et Orly, les ports de Gennevilliers, Bonneuil et Achères, la Seine, l'Oise et la Marne mais aussi la grande ceinture ferroviaire, la grande ceinture complémentaire et les emprises préservées de la petite ceinture.

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 ?

L'Île-de-France est un cas spécifique avec Ports de Paris. Toutefois, le tourisme est un vecteur important en Île-de-France sur lequel la région a un rôle à jouer, surtout dans la première région touristique d'Europe.