Aurelien, Questions Transports

**Question 1 état des lieux**

Désastreux. Une comparaison internationale (cf rapport 2015 du cercle des transports) montre une région Ile de France bien pourvue : densité de réseau de TC ferroviaires et potentiel de service. L’état de vétusté et la mauvaise organisation du réseau aboutissent néanmoins à un niveau de service réel déplorable: retards quotidiens, galères des usagers, et exaspération des personnels conduisant à un recours fréquent à la grève.

Pour améliorer la situation, nos idées force sont:

* Abandonner l’essentiel du projet ruineux et inutile de Métro Grand Paris, dénoncé par de nombreux économistes comme insoutenable à terme, pour un service rendu aux Franciliens très limité. Aucun budget de fonctionnement et d’entretien n’est d’ailleurs avancé à côté des investissements (sous)estimés.
* Concentrer les efforts en ferroviaire sur la modernisation et l’automatisation des principales lignes existantes et sur les points durs actuels du réseau, sur le prolongement de lignes existantes.
* Le secteur privé sera amené à financer cette modernisation via des PPP ou des DSP des lignes TER/RER existantes, en attendant que la loi permette leur complète privatisation (ce qui n’est pas le cas aujourd’hui) - Nous voulons mettre la SNCF en concurrence. Nous avons conscience que la loi ne le permet pas encore, mais la première région de France a les moyens de négocier, durement s’il le faut, les changements de législation nécessaires avec l’Etat, y compris au moyen des lois sur l’expérimentation d’Août 2003. Nous devons faire sauter les schémas classiques qui paralysent les transports en Ile de France depuis trop longtemps, dussions nous entrer en conflit politique dur avec l’Etat central.
* Permettre au secteur privé de proposer tout type d’offre de transport collectif ou partagé, dans les vides laissés par l’offre publique ou en concurrence directe avec celle ci
* 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 par d’autres modes.

**Question 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 ?**

L’objectif de la politique régionale est de permettre aux franciliens de disposer du plus grand éventail de choix possibles pour se déplacer d’un point A à un point B, et, c’est important, Y COMPRIS LA VOITURE INDIVIDUELLE. Nous ne voulons pas que les TC soient conçus pour se substituer à l’Automobile mais pour les compléter, et ce au meilleur coût, sachant que l’automatisation des véhicules, prévisible à environ 20 ans d’ici, va totalement transformer le paysage de la mobilité via l’autopartage et des opérateurs de flottes de véhicules sans pilote permettant d’abaisser le coût du kilomètre individuel au niveau de celui des lignes collectives à rentabilité moyenne.   
  
Deuxièmement, nous devons tenir compte de la multiplicité croissante des parcours souhaités par les usagers, notamment de banlieue à banlieue, là où l’offre ferroviaire, trop rigide et coûteuse, ne pourra s’adapter.

Le levier principal de notre politique de transports sera donc une modernisation/automatisation des lignes existantes à forte fréquentation (notamment du RER A) qui conserveront un rôle important dans le futur, mais de permettre l’émergence, face à l’offre ferroviaire lourde non rentable sur des lignes moins fréquentées, à une offre différente d’émerger.

Cette évolution requiert souplesse et adaptabilité. Le levier de réussite de ce projet est donc un recours maximal  au secteur privé, par la libéralisation de la création d’entreprises de transport collectif de toutes taille (Bus, Jittneys) ou d’autopartage toutes distances (Uber, mais aussi blablacar ou Sharette, etc…), et autant que possible le recours au secteur privé pour maintenir en vie les lignes ferroviaires pour lesquelles le niveau de demande justifie un maintien.

**Question 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 ?**

Nous ne voulons en aucun cas alourdir la fiscalité sur les entreprises. Nous travaillerons même à diminuer le versement transport. Nous envisageons donc d’augmenter graduellement la part du transport payée par l’usager, en contrepartie de la modernisation du réseau.

Le gain de productivité sera obtenu via une mise en concurrence, soit directe via une mise en concurrence de la SNCF sur les lignes existantes dès que la loi le permettra, soit via une mise en concurrence via les transports par bus, publics ou privés. Naturellement, si nous ne parvenons pas à obtenir de l’Etat de pouvoir mettre en concurrence la SNCF, les clauses de productivité imposées aux conventions TER seront drastiques. Et nous ne ferons pas jouer la clause de la loi Macron permettant aux collectivités de s’opposer à la création d’une offre de bus privée inférieure à 100 km.

**Question 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) ?**

Au maximum, les recettes existantes ! Et pas question de plus taxer l’automobiliste qu’il ne l’est déjà. En France, contrairement aux idées reçues, les automobilistes et transporteurs paient bien plus en taxes que ce que les collectivités affectent à la route, alors que le système ferroviaire est receveur net de subventions. Qu’on le veuille ou non, la part de marché de la route restera prépondérante et augmentera à l’avenir avec l’avènement des voitures autonomes, sans chauffeur. Ces véhicules seront non seulement plus intelligents et amélioreront à la fois la sécurité routière et la fluidité du trafic, mais seront en outre de moins en moins polluants, puisqu’ils sauront gérer eux mêmes leur recharge électrique et pourront donc se rapprocher du “zéro émissions”. Il n’y aura donc plus de justification politique à la guerre menée à l’automobile aujourd’hui, parfois jusqu’à l’absurde. Les dépenses pour les transports devront s’inscrire dans la perspective de cette révolution. Donc pas de dépenses dans du nouveau ferroviaire lourd qui sera obsolète à sa mise en service. Et donc, pas besoin d’augmenter les recettes. Nous notons que le projet de métro grand Paris, qu’aucun parti “établi” ne remet en cause, conduirait à augmenter les coûts totaux de fonctionnement des transports publics de 2.5 Mds€ /an (soit 10Mds au lieu de 7.5), et que le plan de financement de ces coûts additionnels passe toujours par une augmentation des taxes sur les entreprises, logique à laquelle nous sommes fermement opposés.

Au contraire, nous devons rapprocher les coûts des transports pour l’usager de leur coût réel. Il n’est pas question de supprimer brutalement toute subvention, mais, dans un premier temps, d’abandonner la démagogique tarification unique des pass navigo, et dans un second temps, d’aller rapidement vers une part “usager” du titre de transport plus conforme à la moyenne des grandes capitales européennes, d’environ 50% du coût du transport, contre 30% aujourd’hui.

Enfin, nous souhaitons travailler avec l’Etat et la métropole pour améliorer la fluidité du marché des lieux de résidence (logements) afin de permettre aux franciliens que la vie professionnelle conduit à changer de lieu d’emploi à envisager sans peur le changement de résidence, pour diminuer le besoin de recours aux transports en commun. Il faut cesser de ne penser qu’aux infrastructures et aux outils et penser, en amont, aux questions de logement – et à ses rigidités - qui éloignent l’habitant de ses lieux d’emploi.  Nous ne pourrons qu’encourager également les entreprises à aménager leurs horaires de travail et à promouvoir une part de télétravail fin de soulager les heures de pointe en déplaçant une partie des trajets actuellement tous concentrés sur les mêmes créneaux.

**Q5 - 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 ?**

Priorité aux infrastructures existantes, avec une préférence pour un financement privé des améliorations par toutes les voies possibles (Privatisation, PPP…).

**Q6 - Par quels leviers la politique régionale des transports peut-elle contribuer de manière significative à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution ?**

Nous considérons que la France émet déjà bien moins de CO2 que la plupart des pays industrialisés de PIB comparable (*en Europe, seules la Suisse et la Suède, qui peuvent compter sur une situation hydroélectrique particulièrement favorable, émettent moins*),  avec 5.75 t/an /Habitant (chiffres 2010). 64 pays émettent plus que nous. L’Allemagne émet 9t, l’Italie 6.7t et le royaume uni 8, sans parler des USA ou du Japon. Il est bien moins coûteux de passer de 9t/hab à 6 en imitant le leader, que de passer de 6 à 5 ou 4, ce que la classe politique nous propose – et nous impose - à un coût prohibitif : nous estimons qu’il n’y a aucune justification a prendre l’argent du contribuable alors que les émissions baissent naturellement – et de plu en plus vite - avec le progrès technologique. La route vers les véhicules zéro émissions est proche. Evitons de renouveler nos erreurs, comme dans l’énergie solaire, en finançant avec l’argent public des gadgets non rentables pour essayer d’aller plus vite que la musique, et d’imposer au public des technologies encore immatures, et dont le bilan énergétique et environnemental est d’ailleurs discutable quand on inclut leur cycle de production et de recyclage. Les subventions ont déstabilisé notre secteur photovoltaïque alors que le marché libre le fait évoluer à grand pas.

La région doit favoriser et accompagner les projets de recherche académique allant dans le sens d’une plus grande efficacité énergétique, en particulier en se transformant en entremetteur entre chercheurs, ingénieurs capables de passer en mode de production, aux entrepreneurs aptes à estimer la rentabilité de ces technologies et investisseurs prêts à mettre des capitaux sur la table. Mais au delà de cela, c’est au secteur privé et à la société civile d’exploiter ces avancées, à ses risques et avec ses fonds. La Cité Descartes à Noisy pourrait devenir un pôle international d’innovation sur le plan de l’urbanisme durable si la région rapproche ces acteurs qui, aujourd’hui, ne communiquent pas assez entre eux.

**Questions 7, 8, 9, REDITES des questions précédentes :** Nous sommes favorables à tout ce qui va vers une privatisation totale et une mise en concurrence illimitée des transports collectifs et partagés

**Questions 10, Personnes à Mobilité réduite:**

Le meilleur moyen d’aider les PMR n’est pas de transformer à marche forcée toutes les stations anciennes de transports en commun pour qu’elles soient accessibles: c’est hors de prix. Les objectifs d’accessibilité, initialement établis pour 2015, ont été repoussés à 2021, et ne seront pas atteints.

Et pour ce public aussi, les voitures autonomes constitueront à terme la meilleure alternative. Il faut changer de paradigme dans ce domaine aussi.

La solidarité publique est essentielle concernant l’aide aux handicapés. Certains départements ont mis en place des systèmes de transport de surface (véhicules adaptés PMR) à la demande: que la région s’en inspire pour proposer du transport point à point aux personnes à mobilité réduite, plutôt que de les forcer à prendre des transports de masse qui n’ont de toute façon jamais été pensés pour eux, et qui ne règlent pas les problèmes de mobilité de porte à porte.

**Question 11 – La loi MAPTAM 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 ?** .............................................................................

Ces deux machins bureaucratiques ne vaudront pas plus que le papier sur lequel ils seront écrits et la réflexion sur les moyens de gérer l’avancement bureaucratique de ces “objets hors sol” n’est définitivement pas notre priorité. Nous ferons en sorte que les projets éventuels au titre de l’intermodalité soient issues des problématiques des entreprises et des particuliers, financés par la société civile au moins en partie, et non des lubies d’un législateur qui évoque un concept (l’intermodalité) en termes dogmatiques (il faut en faire parce que c’est à la mode) sans jamais se poser la question de son rapport coût/efficacité réel. Demandons à ceux qui en parlent le plus de prendre les TC pour commencer.

**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 ? .................................................**

Vous l’avez compris dans les questions précédentes, la route nous parait essentielle et les TC doivent être conçus pour être complémentaires à l’automobile et non en vue de s’y substituer, ce qui est une chimère. A ce titre, nous déplorons que la réforme territoriale promise n’ait pas amené une unicité de l’échelon intermédiaire entre commune et état.

En outre, nous considérons que la faiblesse du réseau routier, notamment circulaire, en Ile de France, est un handicap grave pour sa compétitivité. Le réseau autoroutier périphérique de l’IdF est indigne d’une grande capitale et souffre de la comparaison internationale !

Nous soutiendrons donc les départements qui souhaiteront améliorer leur réseau routier et notamment faire sauter les nœuds de congestion les plus criants.   
  
L’outil institutionnel prévu pour le développement d’un réseau autoroutier périphérique digne de ce nom serait le CPER. Mais au fur et à mesure, celui ci se délite, l’Etat ne tenant jamais ses engagements. Nous pensons donc qu’une fois de plus, c’est via le secteur privé que des investissements dignes de ce nom pourront être financés.

Concernant les améliorations au réseau de proximité, qu’il est inenvisageable de rendre payant à l’usage, il n’est pas question de définir à la place des départements des priorités. Nous ne voulons pas que les “routes d’intérêt régional” ne deviennent un repoussoir à l’action départementale en la matière. A chacun les compétences que la loi lui donne, évitons les ingérences fâcheuses.

**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 ? ..........................................................**

Premièrement, comme déjà dit, nous ne mettrons aucune entrave à la création de tout type d’offre privée de transports. Deuxièmement, ce sera à l’offre privée de payer pour des gares routières privées si elles le jugent nécessaires, sans qu’il soit besoin de faire un “plan” ou un “schéma régional”. Vous avez compris que la planification n’est pas notre tasse de thé…

**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 ? ........................**

Le transfert de la compétence ne peut se faire qu’en reprenant les personnels départementaux actuellement affectés à ces tâches, et en reprenant les dispositifs départementaux existants. Ceux ci risquent d’être très différents sur les points suivants:   
  
1- Cahier des charges de la prise en charge (distance maximale du domicile en fonction de l’âge des élèves)

2- Délégation ou pas à des Autorités organisatrice de niveau 2 ?

3- Types de marchés de dévolution du transport

4- Part de la subvention départementale dans la prise en charge du transport et part familiale.

En outre, la situation n’est pas la même au coeur de Paris, où les transports en commun usuels assurent le transport scolaire, et la périphérie régionale, ou un service spécifique reste essentiel pour les parents et les élèves.

L’année 2016 devra être une année de diagnostic, mais il parait prématuré de vouloir tout changer dès le 1er septembre 2017, d’autant plus que les départements ne seront pas spécialement motivés pour accompagner ces changements.

Nous nous fixons l’objectif raisonnable d’une organisation harmonisée au 1er septembre 2019, ce qui suppose que les orientations en soient fixées à la rentrée précédente. Une année pour observer (2016), une année pour concevoir, en concertation avec les établissements, les transporteurs et les parents d’élèves, (17-18), une année pour mettre en oeuvre le nouveau dispositif. Lequel, évidemment, s’appuiera autant que possible sur des entreprises privées.

**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 ?**

C’est un axe essentiel. La France fait figure de cancre au niveau Européen dans ce domaine. Notre orientation générale visant à améliorer l’existant plutôt que de nous lancer dans les travaux somptuaires du grand Paris, nous permettra de dégager les fonds nécessaires. Et si la loi évolue pour nous permettre de sous-traiter cette amélioration à des exploitants indépendants, ce sera encore mieux.

**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 ? ..................................................................................................................................**

Il est évident que les offres groupées doivent être développées. Des startups innovantes telles que Sharette développent des modèles économiques de services à tarification unique mêlant covoiturage et transports collectifs. Nous pensons que le secteur privé réussira mieux, plus vite, et de façon plus économique, à mettre en œuvre ce type d’offres, que des structures publiques qui luttent constamment pour leur parcelle de pouvoir politique. Nous souhaitons que ce qui restera public développe un système de “facturation connectée”, plateforme technique offrant tous les trajets assurés par des opérateurs publics, ou privés par délégation de service public, sur lequel tout opérateur privé pourra se greffer pour offrir des tarifs groupés.

**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 ?**

Oui, évidemment, l’Open Data commence avec la mise à disposition de tous les acteurs ce type de données.

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

NON, laissons faire la société civile et les acteurs qui en feront leur métier.

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

Cf question précédente: permettre à notre offre de s’intégrer dans une constellation de plateformes concurrentes. Notons d’ailleurs que la SNCF dispose déjà d’une expérience avancée dans ce domaine, les opérateurs publics ne seront donc pas absents d’une telle “galaxie”.

**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 ? .....................................................................................................**

L’aéroport du Bourget n’est pas pleinement exploité, d’autant que sa proximité avec Villepinte offre de vraies perspectives pourvu que la région agisse en catalyseur pour en faire un pôle d’affaires bien plus important. Une fois de plus, la région ne doit pas avoir de rôle d’architecte mais d’entremetteur et d’accompagnateur des projets d’acteurs privés.

La liaison rapide Paris Roissy est aussi un vieux serpent de mer. Nous espérons qu’une meilleure exploitation des infrastructures existantes –rénovées - permettra d’aboutir enfin à une navette digne de ce nom avec le centre de Paris. A condition qu’elle soit autofinancée et ne coûte rien au contribuable.

**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 ?**

Nous sommes résolument opposés à l’idée d’une écotaxe qui, en bout de chaine, sera répercutée sur le consommateur final sans rien changer aux blocages de notre système de transports archaïque. En revanche, la région peut faciliter les nouvelles pratiques. Des entreprises réfléchissent à la question du fameux « dernier kilomètre », ne doutons pas de l’émergence naturelle de nouvelles formes d’organisation logistique. La région doit juste favoriser et encourager ces initiatives, sans en faire de norme arbitraire pour autant. L’articulation entre le rail, l’aérien, la route et le transport (encore modeste) fluvial avancera d’autant mieux que la région simplifiera les actions et les investissements des acteurs concernés (sans prétendre se substituer à eux pour autant).

Ce n’est pas à une entité publique de réfléchir aux besoins du secteur privé. Le SRADDET est un document certes obligatoire mais totalement inutile de notre point de vue, puisqu’il s’inscrit dans une tradition planificatrice et dirigiste que nous récusons (planification qui a fait la preuve de son inefficacité jusqu’ici dans le domaine du fret par exemple). Nous limiterons donc le volet “transports” de ce document à sa plus simple expression, à savoir une définition des nouvelles infrastructures (en liaison avec les départements pour la route, et les sociétés d’autoroute et des services étatiques pour le réseau routier structurant) nécessaires au développement de la région, et la mise en place des acquisitions foncières qui leurs seront nécessaires. Pour le reste, la société civile, qui joue avec son argent, fera bien mieux, et bien moins cher, qu’une entité publique qui tend à utiliser la dépense d’abord comme un moyen de faciliter la réélection de ses dirigeants…

**Aurélien Véron**

**Aux Urnes Citoyens**