Une Île de France humaine

ÉLECTIONS RÉGIONALES • 6 ET 13 DÉCEMBRE 2015

Questionnaire TDIE

Réponses de Claude Bartolone

<u>Question 1 :</u> Quel jugement portez-vous sur le fonctionnement des services de transports collectifs dans votre région ? Comment comptez-vous améliorer ces services ?

L'Ile-de-France a un réseau de transports dense, puissant en termes d'offres, et bien maillé, avec une part du transport ferré prépondérante, laissant tout de même suggérer qu'il convient de développer plus l'offre de bus. Mais il y a ceux qui en bénéficient pleinement et ceux qui voient les trains passer si j'ose dire. Il faut rééquilibrer l'Ile-de-France – c'est en partie chose faite avec le Nouveau Grand Paris des Transports qui est lancé – Grand Paris Express et plan de mobilisation pour les transports du quotidien. Mais il reste à agir fortement sur la qualité de service et sur le développement de l'offre de services de mobilité pour tous les Franciliens.

Car, malgré la densité, la qualité de service ressentie par les voyageurs est médiocre. Les résultats de ponctualité restent loin des objectifs affichés dans les contrats avec le STIF. En effet, la vétusté des équipements et les systèmes d'exploitation inadaptés au trafic important de ces lignes multiplient les irrégularités. Nous ne pouvons dénier cette réalité. Pourtant, il faut comprendre que toute politique en matière de transports s'inscrit sur le long terme et nécessite un engagement durable.

La Région a permis de préparer l'avenir. La gauche régionale a déjà permis d'engager de grandes améliorations depuis la décentralisation du STIF qui date de 2005, mais qui est pleinement effective depuis 2006. Les transports occupent une place centrale dans la politique régionale. Il s'agit de son premier poste budgétaire avec 1,8 milliards d'euros en 2015, soit 36,5% du budget régional. Sur tous les sujets qui relèvent de sa compétence, la Région a énormément investi. La gauche a su faire émerger deux projets majeurs qui vont faire avancer la mobilité des Franciliens : le Pass Navigo à tarif unique et le plan de mobilisation pour les transports qui vise à moderniser le réseau actuel avec 42 chantiers sur les RER, métro, tramways et bus, aux côtés du nouveau réseau du Grand Paris Express. Il faut se rappeler que c'est Jean-Paul Huchon qui a défendu les transports du quotidien et la nécessaire modernisation des réseaux existants face au Grand Paris de Nicolas Sarkozy. La gauche régionale a également fait beaucoup pour les tramways en multipliant par 5 le réseau de tramway qui dépasse dorénavant 100km et dessert 6 des 8 départements de la région.

Sur le matériel roulant, dès 2005, le STIF s'est engagé dans un programme ambitieux de renouveau des matériels roulants ferroviaires. Le STIF a financé depuis 2005 le renouvellement du matériel roulant (rénovation et acquisition) à hauteur de 4,6 Milliards d'euros. Ce montant correspond à un total de 7,3 Milliards d'euros d'acquisition et de rénovation de matériel roulant, soit 1374 rames nouvelles ou rénovées.

Un effort considérable a donc été engagé et mon projet consiste à accélérer cet effort. Nous devons nous efforcer de supprimer les derniers boulets qui entravent encore la performance du système de transports francilien. Le but est simple : instaurer un droit réel à la mobilité pour tous. Un droit réel à la mobilité, c'est l'égalité réelle d'accès de tous les Franciliens devant les transports. On ne peut pas accepter qu'il y ait encore des territoires totalement enclavés sans transports et solutions de mobilité autre que la voiture individuelle pour les desservir. On ne peut pas accepter aujourd'hui qu'une femme ait peur de prendre les transports le soir. On ne peut pas accepter que trop de Franciliens soient obligés de faire 2 heures de route dans les bouchons pour se déplacer chaque jour. Nous devons donc accélérer et achever ce que la région a déjà si fortement engagé.

J'agirai donc fortement sur tous les leviers qui relèvent de la compétence de la Région pour améliorer la qualité de service : accélération du renouvellement des matériels roulants afin que, d'ici la fin de la mandature, il n'y ait que des rames modernes et confortables qui circulent sur tout le réseau francilien, amplification de l'automatisation du métro et pilotage automatique avec conducteur sur toutes les lignes de RER et de Transilien, accélération du déploiement et de l'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter l'usage des transports, développement de l'offre, contractualisation renforcée avec les opérateurs, développement de l'offre particulièrement la nuit et sur le bus en grande couronne avec un plan « 1000 chauffeurs » supplémentaires…

Mais je refuse de tenir les Franciliens dans l'illusion que la région serait compétente sur l'ensemble des problèmes posés. Non, la région n'est pas compétente sur tout. En particulier, elle n'est pas compétente sur l'entretien et la régénération du réseau ferré national d'Ile-de-France, qui est pourtant un grand nœud du problème. Je serai donc de ceux qui savent rappeler à l'Etat ses devoirs afin que les montants et les moyens affectés à SNCF réseau pour la remise à niveau de l'infrastructure soient au rendez-vous. C'est donc aussi par un partenariat fort entre la majorité régionale et le gouvernement que nous offrirons à tous les Franciliens une égalité réelle d'accès aux transports.

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 services (économique, contractuel, Contrat de Plan Etat-Région, tarification, fiscalité écologique) comptez-vous mobiliser pour atteindre ces objectifs ?

Je l'ai dit, je n'ai qu'un mot d'ordre : l'égalité réelle d'accès de tous les Franciliens devant les transports. Ce droit ne peut rester un vain mot, ni un slogan.

Mon projet global, c'est de bâtir une Ile-de-France humaine. Construire une Ile-de-France humaine, c'est construire une Ile-de-France où chaque Francilien a les clefs de son destin car la Région est présente pour accompagner, pour encourager, pour soutenir à chaque moment de son parcours de vie, quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit. A ce titre, les transports sont la mère des batailles : les transports sont aujourd'hui les premiers leviers du développement économique et de la transition

écologique. Tout commence par les transports : l'accès à l'emploi, à la formation, à la santé, à la culture.

La politique des transports se limite trop souvent aux seules infrastructures. C'est primordial, nécessaire, mais l'infrastructure ne doit pas constituer l'objectif ultime. La priorité, la finalité, c'est l'usager et l'infrastructure n'est qu'un moyen au service du voyageur.

Une Ile-de-France humaine, c'est bien mettre l'usager au cœur des priorités en développant une véritable conception de service pour les Franciliens. Ce n'est plus seulement une politique des transports, mais une politique où l'on pense et développe des services de mobilité pour tous les Franciliens.

Je souhaite accélérer en agissant fortement sur tous les éléments du système et en gérant la temporalité des différents investissements et de la mise en œuvre des différentes mesures pour que les habitants aient confiance dans les annonces de moyen et long terme. Parce que le temps de réalisation des nouveaux projets d'infrastructure est trop long pour tous les Franciliens qui vivent au quotidien les difficultés de mobilité, je fais un certain nombre de propositions qui peuvent rapidement être mises en œuvre, avec des améliorations concrètes et directes sur la qualité de service.

Accélérer, aller plus loin, ce n'est pas simplement compter les rames et promettre à qui veut l'entendre qu'avec moi ça ira plus vite. Accélérer, c'est mettre les Franciliens pleinement au cœur d'une politique des transports humaine, efficace et moderne en Ile-de-France.

Concrètement, cela passera en priorité par une modernisation du réseau et une amélioration de la qualité du service. La priorité sera donnée au renouvellement des matériels roulants, avec une accélération des calendriers prévus, et à l'automatisation des lignes. Il conviendra de poursuivre le développement de l'offre de transports, notamment en Grande Couronne. Car aucun territoire ne doit être oublié. J'ai déjà donné quelques-unes de grandes lignes ci-dessus, dans la réponse à la précédente question.

La modernisation de notre réseau de transports ainsi que le développement de l'offre a un coût. Mais j'ai un programme qui est correctement chiffré et financé.

Pour ce qui relève de l'Etat, tous les experts sont unanimes : il nous faut investir 800 millions d'euros par an pendant 10 ans dans la régénération de nos infrastructures ferrées en Ile-de-France. L'Etat doit permettre à SNCF Réseau de dépenser ces 800 millions d'euros par an pendant 10 ans. C'est le montant prévu dans le budget pour 2016 et il semblerait que cela soit bien permis et prévu dans le cadre de la prochaine convention décennale entre l'Etat et SNCF Réseau.

Sur tout ce qui relève de la Région, le Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé cette année contient toutes les lignes pour mettre en œuvre le plan de mobilisation pour les transports du quotidien

et financer les interconnexions du Grand Paris avec le réseau existant. Il permet aussi de traiter les projets fluviaux, portuaires et routiers.

Parallèlement, la région renforcera ses moyens d'actions, notamment par la création d'une écotaxe régionale. Je suis favorable avec le principe même de l'écotaxe : cette taxe est l'affirmation d'une fiscalité « utilisateur/payeur » et « pollueur/payeur » qui existe déjà pour les transporteurs routiers dans de nombreux pays européens. Seule la France n'a pas d'écotaxe. L'écotaxe est la solution la plus pertinente d'un point de vue économique, environnemental et social pour répondre aux multiples défis qui nous sont posés : la pollution de l'air et le financement de nos infrastructures de transports.

Une écotaxe régionale, qui taxe les poids lourds en transit, c'est ma proposition pour financer une politique de la mobilité pour tous les Franciliens. La loi de transition énergétique qui vient d'être promulguée « donne la compétence aux régions pour agir». Je n'attendrai donc pas l'Etat. Il faut trouver des financements supplémentaires pour les transports du quotidien et l'écotaxe est une solution pertinente. Parallèlement, je pousserai pour d'autres solutions. Je pense que le débat sur une taxe de séjour régionale pour financer les transports en commun franciliens reviendra forcément.

Garantir la place de premier poste budgétaire des transports dans le budget régional, trouver de nouvelles recettes et convaincre l'Etat à s'engager davantage : voilà ce qui fondent ma certitude que nous financerons pleinement notre programme ambitieux pour la mobilité durable en Ile-de-France.

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 ?

Les transports occupent déjà et de loin le premier poste budgétaire de la région Ile-de-France et ils le demeureront si je suis élu.

Au vu des investissements à conduire et des inévitables augmentations des dépenses de fonctionnement du STIF vu les nouvelles lignes qui vont être mises en service dans les 10 prochaines années, le budget transports de la Région va augmenter en valeur absolue et en part relative dans le budget régional.

Le principal enjeu pour les années à venir est de pouvoir développer des financements soutenables pour faire face à l'augmentation de l'offre – tant en investissements qu'en dépenses de fonctionnement afférentes – pour les mises en service de nouvelles lignes mais aussi pour les augmentations d'offre

sur les infrastructures existantes. Le STIF devra disposer de nouvelles ressources pour dégager l'autofinancement suffisant pour la politique d'investissement et les dépenses de fonctionnement en augmentation.

Il faudra des ressources supplémentaires pour les transports, il n'y a aucun mystère là-dessus. Il faut remettre à plat le financement des transports en Ile-de-France car la trajectoire vers laquelle on se dirige si on ne fait rien (recettes constantes et dépenses en augmentation croissante), n'est pas soutenable.

Qui peut payer ?

L'usager ? Ce n'est pas le choix de la gauche francilienne qui a mis en œuvre le Pass unique. Le contribuable ? Il fait déjà suffisamment d'efforts. Les entreprises ? on ne peut pas plus les faire payer. Elle contribue déjà pour moitié au fonctionnement du système de transports francilien. Les collectivités ? Nous sommes dans un contexte où l'Etat baisse chaque année les dotations aux collectivités, c'est donc impossible. Les opérateurs ? En diminuant ou en ralentissant les investissements, c'est exclu ; en baissant leurs rémunérations en jouant sur les gains de productivité, il faut continuer le travail commencé par l'autorité organisatrice mais cela ne sera pas suffisant.

Toutefois, les nouveaux contrats entre le STIF d'une part et la RATP et la SNCF d'autre part vont déjà loin dans l'augmentation de productivité des opérateurs. Mais je souhaite une contractualisation renforcée avec les opérateurs. En effet, si les causes d'irrégularité liées au matériel roulant et aux infrastructures représentent la moitié des incidents d'exploitation (même si les opérateurs ont tendance à dire 30%), 50% des causes d'irrégularité ne sont pas d'origine technique : malaises, colis suspect, signal d'alarme enclenché de manière intempestive… Pour toutes ces autres causes, c'est le temps de résolution qui est déterminant. Il faut pouvoir mettre en œuvre les mesures d'exploitation propres à réduire les durées de résolution de ces incidents. Il convient d'en faire des éléments plus déterminants des contrats entre le STIF et les opérateurs, via les enveloppes de bonus-malus et les indicateurs. Le système actuel des bonus-malus n'est pas assez incitatif : l'enjeu financier de la régularité représente seulement 0,7% des recettes directes des opérateurs. Ce chiffre est dérisoire. Ceci a d'ailleurs déjà été pointé par les associations de consommateurs. Voilà pourquoi je propose de porter ce taux à 5% puis à 10% à terme.

J'ai bien conscience que les nouveaux contrats ont été négociés avant les élections régionales. C'est pour cela que j'ai demandé à ce que soit inscrite une clause de revoyure à un an, afin que le nouvel exécutif régional, quel qu'il sera, puisse mettre en œuvre son programme dès le début.

Ce mouvement de contractualisation et la négociation qu'elle supposera est de nature à renforcer la productivité et l'efficacité du réseau de transports en Île-de-France.

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) ?

J'ai déjà eu l'occasion dans la réponse précédente de rappeler l'enjeu de dégager des ressources supplémentaires pour le système des transports franciliens.

Je suis favorable à une écotaxe régionale qui se fonde sur le principe de la taxation au kilomètre parcouru. Je garde également une tarification modulée en fonction du niveau de pollution des camions, qui permettait d'intégrer les coûts environnementaux. Aujourd'hui, sur le réseau routier non concédé, les poids lourds étrangers utilisent nos routes, les détériorent mais ne paient pas. Ce n'est pas normal. Ce n'est pas au contribuable de payer leur entretien mais à l'utilisateur des routes. Les critères retenus, en termes de tonnage des poids lourds concernés et d'exonérations prévues, permettront de cibler au mieux les poids lourds étrangers en transit. Je m'appuierai en cela sur les recommandations qu'avait pu faire le président de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale Jean-Paul Chanteguet pour améliorer la mise en œuvre de l'écotaxe et supprimer ses dysfonctionnements.

Car le problème de l'écotaxe, c'est qu'elle a été très mal préparée sous le Gouvernement de Nicolas Sarkozy. Et plutôt que de l'abandonner, je fais partie de ceux qui pensent qu'on aurait dû l'améliorer en exonérant les trajets courts, en taxant à partir d'un tonnage plus élevé comme cela a été initialement mis en œuvre en Allemagne, et ce faisant, on ciblait bien le transit.

Dans la première version de l'écotaxe, en Île-de-France, c'est plus de 2300 km de routes qui étaient taxés pour une recette voisinant les 200 millions d'euros. Avec les exonérations prévues et le tonnage plus élevé, je vise une recette de 100 millions d'euros.

Question 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 ?

Je salue la nouvelle orientation générale de l'Etat depuis 2012-2013, en matière d'infrastructures de transport donnant la priorité au financement de l'entretien, de la remise à niveau et de la restauration de la qualité des infrastructures existantes sur le développement d'infrastructures nouvelles. A cet égard, nous pouvons remercier le travail remarquable de Philippe Duron, l'un des co-présidents de TDIE, et de la commission Mobilité 21. Ils ont su affirmer à l'Etat qu'il ne saura pas tout financer et que la priorité devait enfin être donnée à l'entretien de l'existant.

Je tiens ici à détailler un peu plus cette question pour la région Ile-de-France. L'entretien et la régénération du réseau ferré national francilien sur lequel circulent les RER et les Transilien relèvent

de SNCF Réseau et de l'Etat. C'est une question cruciale et un des nœuds du problème pour améliorer le système de transports aujourd'hui.

Car le système francilien de transports en commun ferroviaire est aujourd'hui à bout de souffle. Un premier audit de l'Ecole Polytechnique fédérale de Lausanne datant de 2005 démontrait déjà l'état critique du réseau ferroviaire francilien du fait du manque de renouvellement et de régénération des infrastructures : aiguillages, caténaires, rails… non renouvelés depuis 30 ans, 50 ans voire plus. Pourtant, les gouvernements de droite successifs après cet audit ont continué à privilégier le tout TGV et le développement à tout crin de nouvelles lignes. L'argent des péages franciliens n'a pas été entièrement affecté, comme il aurait dû l'être, à la maintenance et au renouvellement du réseau. Il en a résulté un sous-investissement de l'Etat laissant peu à peu se dégrader un réseau qui n'a pas suivi le formidable essor démographique de l'Ile-de-France. C'est une grave erreur dont les Franciliens qui vivent au quotidien les difficultés de mobilité paient aujourd'hui le prix fort. C'est une inconséquence quand on pense que le seul trafic sur le RER A représente chaque jour 3 fois le trafic TGV ! L'état du réseau est une cause importante de dysfonctionnement. Si le STIF en négociant une convention avec RFF en 2009 a permis d'augmenter les montants annuels alloués, si depuis 2012 ces montants ont été augmentés grâce à l'arrivée de la gauche au pouvoir et de la nouvelle orientation impulsée par le Gouvernement donnant la priorité à l'existant , ils commencent à peine à être suffisants.

C'est pourquoi dès les premières réponses à ce questionnaire, j'ai insisté sur le fait que je serai extrêmement vigilant, attentif et ferme sur les 800M€ par an que l'Etat doit assurer à SNCF réseau en Ile-de-France pendant 10 ans.

Ainsi, la Région continuera de cofinancer les infrastructures nouvelles comme c'est déjà prévu par le CPER. En revanche, sur l'entretien du réseau ferré national, s'agissant d'une responsabilité pleine, lourde et entière de l'Etat, la Région ne viendra pas se substituer à l'Etat et mettre de l'argent.

C'est le rôle de l'Etat. La convention entre la SNCF Réseau et l'Etat se détermine en ce moment et je compte bien peser de tout mon poids pour que l'Etat s'engage sur ces 800 millions d'euros pour l'Ile-de-France, pas seulement en montant mais aussi en effectifs et moyens pour SNCF Réseau de mener à bien ces travaux.

Sur l'entretien et la modernisation du réseau routier par exemple, en plus des projets du CPER, je suis prêt à engager 20 millions d'euros de plus par an. Le coût annuel supporté par l'Etat de l'ordre de 40 M€ (non compris les agents d'exploitation de la DIRIF) serait abondé de 20 M€ de la Région qui serait alors co-décisionnaire avec l'Etat. La Région pourra ainsi contractualiser avec l'Etat pour exiger qu'enfin les autoroutes urbaines soient mieux entretenues et régulièrement nettoyées. Outre l'entretien, cette contractualisation portera sur la modernisation de leur usage. Il est temps de mettre les moyens nécessaires et de développer les nouvelles technologies pour des voies rapides urbaines mieux utilisées, plus optimisées et modernes et permettre ainsi une information voyageurs en temps réels. Il

s'agit de remettre à niveau la route mais pour une autre idée de la route, supports de transports modernes, non polluants, favorisant les nouvelles formes de mobilité.

Ce partage des compétences, des responsabilités et donc des coûts est la garantie d'une plus grande efficacité, quel que soit le mode de transport.

Question 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 ?

La pollution de l'air est un sujet de santé publique majeur. Fin 2013, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) avait classé la pollution de l'air extérieur comme cancérigène. Les chiffres sont préoccupants : la pollution de l'air est jugée responsable de 42 000 morts prématurés en France chaque année, soit plus que le nombre de décès liés à l'amiante. Les particules réduisent l'espérance de vie des Parisiens de 6 à 9 mois.

Ces coûts sanitaires, sociaux et économiques sont d'autant plus insupportables qu'ils touchent en priorité les populations les plus en difficulté. Les effets de la dégradation de l'environnement révèlent malheureusement des inégalités géographiques et sociales. Une étude de 2013 de l'Ecole des Hautes Etudes en Santé Publique (EHESP) montre que le niveau de pollution atmosphérique est 20% plus élevé dans les quartiers les plus défavorisés. Selon cette étude, le risque de mourir du fait de la pollution de l'air à Paris est cinq fois plus élevé pour les plus humbles que pour le reste de la population. Réduire l'exposition aux polluants va donc de pair avec un objectif de réduction des inégalités de santé, des inégalités sociales et économiques.

C'est enfin un enjeu de qualité de vie et une condition indispensable d'attractivité de notre Région. On le voit bien, le phénomène de pollution atmosphérique ne connait aucune frontière administrative ; il ne se limite pas au périphérique, ou à la future métropole. C'est pour cela qu'il est nécessaire de porter une politique régionale forte et ambitieuse en matière de qualité de l'air.

L'enjeu est donc considérable et les transports ont un rôle fondamental à jouer dans la lutte contre les pollutions, et dans la lutte contre le réchauffement climatique. C'est pourquoi, si je suis élu Président de la Région, je prendrai un certain nombre de mesures :

- la modernisation et le développement du réseau de transports collectifs et de notre offre de transports pour augmenter le report modal. Seuls des transports en commun fiables, modernes et confortables peuvent offrir une alternative crédible et souhaitable à l'utilisation de sa

voiture. Je ne vais pas revenir sur tout ce que j'ai déjà pu citer. Nous devons aussi poursuivre la politique de créations de transports propres et silencieux, notamment par le développement du tramway. Si la gauche francilienne a multiplié par 5 le réseau de tramway, je poursuivrai le T6 à Viroflay, le T3 jusqu'à porte d'Asnières, le T1 à Val de Fontenay à l'est, vers Colombes puis Nanterre et Rueil à l'ouest, le T4 à Montfermeil, le T7 jusqu'à Juvisy. Je lancerai les T9 et T10 et les études pour le prolongement du T2 jusqu'à Argenteuil.

- la remise à niveau du réseau routier francilien, mais pour une autre idée de la route qui peut être le support de transports modernes et peu polluants et qui fait émerger les nouvelles formes de mobilité, pour plus d'intermodalité : promotion du covoiturage (avec des voies réservées), déploiement d'un système d'autopartage de voitures électriques en libre-service sur le modèle d'Autolib' dans toute la Région, création de parkings relais et d'abris vélos sécurisés à côté des gares pour en faire de véritable pôles multimodaux, multiplication par deux du réseau francilien de pistes cyclables d'ici 10 ans…

- la promotion des véhicules propres, avec une « prime régionale à la casse » pour tous les professionnels Franciliens pour l'achat d'un véhicule neuf électrique ou GNV contre l'abandon d'un vieux véhicule polluant. Après cette expérimentation, nous ferons un bilan et nous réfléchirons à étendre cette mesure d'accompagnement financière pour faciliter l'adoption d'un véhicule propre aux particuliers. J'assume en effet pleinement mon ambition politique, celle de faire de l'Ile-de-France une région éco-responsable, mais qui ne laisse personne au bord de la route. On ne peut pas pénaliser plus des consommateurs que les pouvoirs publics ont jadis poussés vers le diesel. Nous ne pouvons prendre le risque de voir la mobilité d'une partie des Franciliens amoindrie, ni des entreprises franciliennes pénalisées, alors que certaines communes, comme Paris, ont déjà avancé sur les zones de circulation restreintes.

- l'instauration d'une écotaxe régionale pour les poids-lourds étrangers en transit sur le territoire de l'Ile-de-France.

- Je pense aussi à la création de hubs logistiques aux frontières de la Région pour décharger nos routes et réduire les émissions polluantes, ou la promotion du télétravail dans les entreprises.

Je ne veux pas être coupable demain de ce qui n'aura pas été fait. Je souhaite agir et prendre les bonnes décisions dès le lendemain de l'élection si les Franciliens me font confiance.

Question 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 ?

Si cette question va se poser dans certaines régions, je ne crois pas qu'en Ile-de-France, la problématique soit aussi sensible, ni tout à fait la même.

Mais d'une manière générale, quelle que soit la région, je crois à la complémentarité. Il ne s'agit pas d'opposer les modes de transport les uns aux autres. Au contraire, nous devons travailler à la complémentarité des modes de transports et favoriser leur pertinence selon les zones géographiques et les heures de la journée. Notre politique régionale doit donc accompagner ces aspirations et non les freiner dogmatiquement. Nous ne devons pas craindre cette complémentarité. Elle est la clé de l'efficacité de la mobilité et donc de la pleine satisfaction des Franciliens. Au nom de quoi devrions-nous stigmatiser certains moyens de mobilité ? L'offre industrielle permettra bientôt d'avoir des bus électriques pour faire des distances relativement longues. Je pense que c'est largement préférable aux lignes non électrifiées avec des locomotives diesel qu'il reste encore sur certains endroits du réseau.

Ainsi, nous devons augmenter et favoriser les connexions intermodales. C'est pour cela que chaque gare doit devenir un véritable hub intermodal : avec des parkings relais pour garer sa voiture, développer le covoiturage pour que la voiture garée au parking relais ait pu acheminer vers la gare 4 usagers, développer le réseau de pistes cyclables et les abris vélos sécurisés en gare, déployer un système d'autopartage de voitures électriques en libre-service sur le modèle d'Autolib, et ensuite faire nos nouvelles gares routières à côté de nos gares ferroviaires, en développant l'offre de bus. Dans mon programme, je prévois d'accélérer et d'amplifier le développement des lignes de bus express qui permettent le rabattement des bassins de vie de grande couronne vers de grande gare en périphérie de la zone dense.

Question 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 dans votre région ?

En matière de politique tarifaire, je rappelle que la Région Ile-de-France a déjà accompli une petite révolution : le Pass Navigo à tarif unique. Cette révolution du passe unique est un facteur d'unité régionale, vecteur de transition écologique, facteur de compétitivité pour les entreprises franciliennes, et un formidable outil de redistribution de pouvoir d'achat. Il nous semblait en effet injuste que ce qui habitent le plus loin de Paris soient à la fois les moins bien desservis et ceux qui payent le plus cher. Les limites administratives au sein de notre Région ne doivent plus freiner la mobilité des Franciliens. Ce Pass Navigo devient le nouveau symbole du sentiment d'appartenance commune à la Région capitale et il est hors de question d'y toucher.

Pour augmenter le report modal, il faut pouvoir développer et multiplier les services de mobilité pour les trajets entre le domicile et la gare, tout en simplifiant la vie des Franciliens. Pour anticiper sur les besoins, il faut pouvoir proposer que le pass Navigo soit une carte multimodale qui intègre de nouveaux services de mobilité : outre Vélib et les abris vélos sécurisés Véligo qui sont déjà

disponibles sur Navigo, il faut pouvoir intégrer Autolib' ou les autres services d'autopartage qui seront développés et disponibles en grande couronne, les parkings relais, les plateformes de covoiturage, les taxis et services en gare.

Enfin, si le Pass Navigo tel qu'il existe aujourd'hui est adapté aux usagers quotidiens ou très fréquents, il ne permet pas de répondre aux besoins de mobilité des voyageurs occasionnels. Je souhaite adapter le système de transports aux usages et aux besoins des Franciliens d'aujourd'hui. En conservant le support du Pass Navigo, la Région proposera une tarification spécifique pour les voyageurs occasionnels. En effet, s'agissant de billettique, le système de tarification et les nouvelles technologies doivent pouvoir permettre l'individuation des besoins. Une tarification sur la carte Navigo en fonction de la distance parcourue ou des « unités de transport » consommées permettra une facturation aux déplacements réellement réalisés, comme les tickets à l'unité aujourd'hui. La carte Navigo deviendra ainsi, soit le support d'un abonnement tel que cela existe aujourd'hui, soit le support d'une consommation en fonction de la distance parcourue - ou des « unités de transports » consommées. Un tel système existe déjà dans le Grand Londres avec l' « Oyster Card ». Le Navigo deviendra ainsi une carte rechargeable pour les trajets occasionnels, en fonction des besoins de chacun.

C'est là une mesure qui participe au droit réel à la mobilité.

Question 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 ? Préfèriez-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'exploitation des lignes du Grand Paris Express seront mises en concurrence. Avant, les deux tramways T9 et T10 seront aussi mis en concurrence. Les bus de la RATP et des lignes OPTILE seront mis en concurrence à partir de 2024, et enfin les métros et RER à partir de 2039.

L'heure est à l'ouverture à la concurrence des opérateurs dans les années à venir et c'est une bonne chose. Elle va profiter aux usagers. Les opérateurs historiques sur le réseau francilien, qui sont des entreprises publiques, savent qu'il leur faut s'y préparer. Je crois que nous pouvons améliorer les relations entre l'autorité organisatrice, les opérateurs, les collectivités et les voyageurs par davantage de dialogue, d'écoute et de démocratie.

L'essentiel est de donner un cadre clair, d'apporter les réponses nécessaires – je pense à OPTILE qui a interrogé l'AO sur la date - et de ne pas changer les règles en cours.

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

La réponse au handicap et à l'accessibilité de toutes les personnes à mobilité réduite, comme les femmes avec poussettes ou les personnes âgées, est trop souvent absente du débat public. Il est intolérable que prendre les transports puisse ressembler au parcours du combattant pour les personnes à mobilité réduite.

On aurait tort de penser que cette réalité est anecdotique et qu'elle ne concerne qu'un nombre réduit de Franciliens. La part des personnes connaissant des déficiences, permanentes ou temporaires pouvant être sources de difficultés dans leurs déplacements extérieurs a été estimée entre 34 et 39% de la population totale de la région.

A l'avenir cette situation aura tendance à se renforcer avec le phénomène de vieillissement de la population. Selon les projections démographiques établies par l'IAU Île-de-France et l'Insee, le nombre de Franciliens de plus de 65 ans atteindrait les 2,2 millions en 2020, soit 18% de la population de la région.

Cette question de l'accessibilité est donc essentielle. Je rappelle que le principe général d'accessibilité à tous est inscrit dans la loi. Ce principe doit être impérativement pris en compte dans l'intégralité de la chaîne de déplacement.

Beaucoup d'efforts ont déjà été menés et sont prévus dans le cadre des prochains contrats entre le STIF d'une part, et la RATP et la SNCF d'autre part. Ainsi, près de 200 gares seront accessibles en 2019 à la fin du contrat STIF-SNCF contre 87 aujourd'hui et un service d'assistance sans réservation préalable va désormais être disponible pour les personnes à mobilité réduite pour la mobilité entre le quai et le tarin, qui était très problématique et peu fluide jusque-là. Cette assistance sans réservation sera disponible de 6h30 à 20h.

L'accélération du renouvellement du matériel roulant que je prévois va permettre d'avoir toutes nos rames accessibles.

Dans ce combat pour l'accessibilité, l'outil numérique est un puissant allié. Nous lancerons une « application mobilité ». Celle-ci donnera en temps réel à l'usager l'état de fonctionnement des ascenseurs, des escaliers roulants… Les personnes à mobilité réduite ont besoin de connaitre en temps réel l'état de fonctionnement des ascenseurs et escaliers roulants afin, le cas échéant, d'adapter leur trajet. Il est donc très utile d'adapter une application spécifique permettant une information précise et en temps réel sur le fonctionnement de ces équipements. Pour les non-voyants il sera mis à leur disposition une application qui leur permettra de circuler dans les espaces (géo localisation et information auditive sur le parcours à effectuer).

Question 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 ?

Il faut être honnête et savoir tirer toutes les leçons, 10 ans après la décentralisation du STIF. Le système de transports franciliens et la mobilité des Franciliens pâtissent d'une trop grande segmentation des responsabilités.

Vu le paysage institutionnel qui évolue avec l'arrivée de la métropole au 1er janvier 2016, il faut être sérieux, le STIF ne pouvait pas pour l'instant travailler pleinement à un schéma régional de l'intermodalité, même s'il a déjà commencé. Mais je veillerai à ce que le schéma régional de l'intermodalité avance vite en 2016.

Mais allons au bout du raisonnement et de la logique. La loi MAPTAM de janvier 2014 donne au STIF la mission d'Autorité Organisatrice de la Mobilité à l'échelle régionale. Si l'on souhaite que le STIF devienne une véritable autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France, il faut pouvoir dépasser le handicap premier que représente l'extrême morcellement des compétences et de la gouvernance en Ile-de-France.

Il faut mettre les pieds dans le plat. Il s'agit d'une Autorité ! C'est donc elle qui doit décider ! Comment être une autorité organisatrice de la mobilité si l'on n'a pas la compétence sur toutes les mobilités ? Comment mener une politique globale où l'on n'oppose pas les modes de transport les uns avec les autres, mais où l'on développe les modes les plus pertinents selon les moments de la journée et les territoires et où on travaille sur la complémentarité et l'intermodalité ?

Je militerai donc pour une évolution de la Gouvernance du STIF, autorité de tous les déplacements pour tous les usagers.

Seule cette évolution dans la Gouvernance nous permettra d'avoir un système coordonné, intégré, fluidifié, simple et efficace. Je lancerai ce débat dès le lendemain de mon élection. Je saurai mettre à profit ma dernière année d'élu de la représentation nationale pour m'attaquer à cette réforme, indispensable et bénéfique pour la mobilité des Franciliens.

Enfin, pour favoriser l'intermodalité, il faut donner plus de poids aux associations d'usagers. Elles doivent pouvoir avoir une voie délibérative au conseil d'administration du STIF, au même titre que les collectivités ou les représentants d'entreprises qui financent le fonctionnement des transports franciliens. Il faut donc également faire évoluer la gouvernance en ce sens.

Question 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 ?

Comme indiqué précédemment, je militerai donc pour une évolution de la Gouvernance du STIF, autorité de tous les déplacements pour tous les usagers. Pour vous donner quelques exemples concrets, il nous faut réfléchir à étendre la compétence aux taxis ou à la voirie départementale.

Je pense que c'est comme cela qu'il nous faut répondre à une nécessaire cohérence des investissements des départements sur leurs réseaux routiers.

Car la route aura toute sa place dans la politique intermodale conduite par la Région.

Tous les Franciliens ne peuvent prendre les transports en communs et certains sont contraints d'utiliser leur véhicule. On va développer encore l'offre de solutions de mobilité, notamment en grande couronne, mais il ne faut pas oublier la route. C'est pourquoi j'agirai aussi sur la remise à niveau et la modernisation du réseau routier francilien, mais pour une autre idée de la route. La route peut être le support de transports modernes et peu polluants. Cette autre idée de la route consacre et fait émerger les nouvelles formes de mobilité : promotion du covoiturage (avec des voies réservées), de l'autopartage, véhicules propres, création de parkings relais et d'abris vélos sécurisés à côté des gares pour en faire de véritable pôles multimodaux, développement du réseau francilien de pistes cyclables. Je l'ai déjà indiqué, il nous faut développer l'intermodalité, sans opposer la voiture aux transports collectifs.

Sur le réseau routier national non concédé et les voies rapides urbaines franciliennes, géré aujourd'hui par l'Etat, il faudra impérativement contractualiser avec l'Etat pour un véritable contrat de service. Les autoroutes, qui font partie en Ile-de-France pour l'essentiel du réseau national non concédé et les grands axes routiers franciliens qui sont de la responsabilité de l'Etat, sont sales et mal entretenues. Leur entretien est très insuffisamment assuré. Je m'engage à ce que ce que les abords des routes nationales et les autoroutes soient nettoyées et entretenues. Je proposerai ainsi une gouvernance nouvelle qui porte sur le réseau de l'Etat, les parkings de rabattement et l'information aux voyageurs sur la base d'une démarche de contractualisation avec des objectifs de qualité de service, particulièrement sur l'entretien. Le coût annuel supporté par l'Etat de l'ordre de 40 M€ (non compris les agents d'exploitation de la DIRIF) serait abondé de 20 M€ de la Région qui serait alors co-décisionnaire avec l'Etat. Outre l'entretien, cette contractualisation portera sur la modernisation de leur usage. Il est temps de mettre les moyens nécessaires et de développer les nouvelles technologies pour des voies rapides urbaines mieux utilisées, plus optimisées et modernes et permettre ainsi une information voyageurs en temps réels.

Parallèlement, je définirai des mesures financières d'accompagnement à l'échelle de toute la région pour faciliter l'adoption d'un véhicule propre, afin de mettre les véhicules les plus polluants à la casse.

Question 13 : Comment envisagez-vous le rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges 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 ?

Nous aurons effectivement besoin de nouvelles gares routières pour ces nouveaux services au départ de l'Ile-de-France et nous devons les organiser au mieux et au plus près des gares ferroviaires. Le STIF, autorité organisatrice de la mobilité, doit définir les règles du jeu.

J'ai déjà eu l'occasion de le développer tout au long des précédentes réponses. Notre politique régionale doit donc accompagner ces aspirations et non les freiner dogmatiquement. Nous ne devons pas craindre cette complémentarité entre les différents modes de transport. L'offre industrielle permettra bientôt d'avoir des bus électriques pour faire des distances relativement longues. Je pense que c'est largement préférable aux lignes non électrifiées avec des locomotives diesel qu'il reste encore sur certains endroits du réseau.

Ainsi, nous devons augmenter et favoriser les connexions intermodales. C'est pour cela que chaque gare doit devenir un véritable hub intermodal, je l'ai détaillé dans la réponse à la question 8. On pourra y prendre des bus, des trains, laisser son vélo, sa voiture…

Question 14 : Comment concevez-vous le rôle de la région et quels objectifs donnez-vous à ce service de proximité ?

Les dépenses liées aux transports scolaires, compétence du STIF depuis le 1er juillet 2005, se sont élevées à 133 millions d'euros en 2014. Sur le budget du STIF, l'Etat verse 128 M€ de dotations pour les transports scolaires. L'Ile-de-France est un cas particulier et il faudra réfléchir à offrir la gratuité des transports scolaires assurés par OPTILE.

Mais les écoliers, collégiens, lycéens sont un public particulièrement important et la Région a toujours eu une politique volontariste pour les jeunes. Ainsi, le STIF a créé le forfait imagine R pour offrir aux jeunes franciliens de moins de 26 ans scolarisés, des conditions de transport moins chères toute l'année. Imagine R permet en effet désormais de se déplacer sur tout le réseau francilien, tous les jours, de façon illimitée.

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

Dans notre société hyper connectée, l'information doit être disponible partout. Le temps moyen d'un déplacement est de 43 minutes dont 43 % de ce temps est effectué en dehors du mode de transport ; il s'agit du temps de marche à pieds et d'attente aux arrêts de bus ou sur les quais… Grâce à la démocratisation des supports connectés et des téléphones pluri-services, l'accès à l'information doit pouvoir se faire chez soi, depuis son bureau, sur le chemin, mais aussi dans le métro, le bus ou le train.

Et l'attente des Franciliens est aujourd'hui très forte. Ils souhaitent utiliser leur temps de transport utilement. Notre objectif doit être de transformer le temps contraint et subi du transport en temps utile. C'est pourquoi le wifi sera disponible dans toutes les gares et les bus. Dans les réseaux souterrains, il faut accélérer le déploiement de la 3G/4G sur l'ensemble du réseau. L'objectif est que chaque voyageur puisse rester connecté en permanence pendant tout son trajet.

Faire entrer pleinement la Région dans le XXIème siècle, c'est aussi utiliser les nouvelles technologies pour faciliter l'usage des transports. Il y a également des opportunités considérables à développer dans les domaines de la billettique et de l'information aux voyageurs : l'information en temps réel et le développement des services en gare et en station (écran tactile pour connaître son chemin), l'application Mobilité pour connaître l'état de fonctionnement en temps réel des ascenseurs et des escaliers mécaniques que nous lancerons. Les nouvelles technologies doivent aussi s'appliquer à la billettique pour simplifier la vie quotidienne des Franciliens. Le rechargement à distance des abonnements par internet doit pouvoir se développer au-delà du boitier existant, de même que le paiement et la validation avec des smartphones comme cela existe déjà dans plusieurs grandes métropoles mondiales. Aujourd'hui, il n'est plus possible de voir des queues devant les distributeurs.

Question 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 dans 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 ?

S'agissant de billettique, les nouvelles technologies et le système de tarification doivent pouvoir permettre l'individuation des besoins. A cet égard, le Pass Navigo à tarif unique est une formidable avancée de la gauche pour la mobilité en Ile-de-France en augmentant le pouvoir d'achat des Franciliens et en facilitant le report modal de la voiture vers les transports en commun.

Pour anticiper sur les besoins, il faut pouvoir proposer :

- que le pass Navigo soit une carte multimodale qui intègre de nouveaux services de mobilité : outre Vélib qui est déjà disponible sur Navigo et Véligo, il faut pouvoir intégrer Autolib, les parkings relais, les plateformes de covoiturage, les taxis et services en gare.
- En complément du pass unique, une tarification sur la carte Navigo en « unités de transport » consommées qui permet une facturation aux déplacements réellement réalisés si l'on est un utilisateur occasionnel.

Question 17 : 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 ?

Le développement du numérique, du digital, et de l'open data offrent des opportunités considérables pour faciliter les déplacements. La construction d'une ville intelligente, devenue un enjeu majeur, passe largement par l'outil numérique. Les transports collectifs constituent évidemment une des sphères d'application.

Nous allons transformer et adapter les gares existantes. Les nouvelles gares seront directement conçues comme des espaces intelligents, dotées des dernières technologies : une signalétique capable d'indiquer en temps réel l'état du trafic, une couverture 3G/4G des halls, couloirs et quais et jusque dans les trains, des espaces de travail partagés pour mettre à profit le temps d'attente en correspondance. L'outil numérique nous permettra d'offrir également de nouveaux services à l'usager. Nous allons par exemple créer une « application mobilité » qui permettra à toute personne à mobilité réduite de connaitre à tout instant l'état de fonctionnement des ascenseurs et escaliers roulants.

Des nouveaux services et usages s'inventent quotidiennement et renforcent l'efficacité du service offert. Il est donc impératif pour la région d'investir dans ces outils.

Et si l'on veut vraiment que le STIF soit une autorité organisatrice de la mobilité, je suis pour le développement d'une plateforme intermodale de calcul d'itinéraires et d'estimation de coûts.

Question 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 ?

Le développement de l'aéroportuaire revêt évidemment un enjeu considérable pour l'attractivité économique de la région Île-de-France. Les corridors aéroportuaires sont de puissants leviers de développement économique, et sur ce point, la Région est compétente. En revanche, les 3 grands aéroports franciliens que sont l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, du Bourget ou de Paris-Orly sont des aéroports d'Etat. Cette mesure s'applique assez mal à la région Île-de-France.

En revanche, la question aéroportuaire est centrale. Il nous faut aller plus loin en termes de gouvernance, pour une meilleure répartition des richesses générées et pour optimiser le potentiel de développement économique.

Enfin, je m'interroge. Allons-nous nous retrouver à moyen et long terme, au vu de la croissance du trafic, face à des difficultés réelles, notamment en termes de capacités d'accueil aéroportuaires de la région Ile-de-France ? Il est vrai que ces dernières années, la croissance du trafic passagers a été absorbée par des meilleurs taux de remplissage et des plus gros modules d'aéronefs. Mais il est difficile d'augmenter indéfiniment le trafic des 3 grands aéroports franciliens (CDG, Orly et Le Bourget), au vu de leur inscription dans un milieu urbain dense et de l'importance des nuisances sonores générées. Il faut pouvoir anticiper la question des capacités aéroportuaires nécessaires pour la Région Ile-de-France à moyen et long terme (2030/2050), afin d'anticiper les décisions.

L'Etat n'a pas encore clairement répondu sur ce sujet. Je souhaite que la Région Ile-de-France soit pleinement associée et impliquée. Je ne veux pas que cette question vienne à terme obérer notre potentiel de richesse et de développement économique.

Par ailleurs, la Région se veut aussi un acteur clé pour la réparation des nuisances sonores. Je propose dans mon programme de venir abonder financièrement le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains.

Question 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 ?

La logistique cristallise de nombreux enjeux : économiques, de transports et de réseaux avec les flux de transports générés. Je continuerai à avoir une politique volontariste en matière de développement du fret ferroviaire et fluvial pour décharger nos routes.

Sur la question du fret ferroviaire, je pense qu'il convient de remettre à plat le système et de revoir les règles du jeu. Aujourd'hui, les conditions d'accès au réseau sont telles que cela freine toute initiative privée d'entreprises qui souhaiteraient utiliser le rail pour le transport de leurs marchandises. J'ai de

nombreux exemples d'entreprises qui sont allées voir SNCF Réseau et à qui on n'a dit non, alors que l'infrastructure ferroviaire était là.

Si je suis élu, la Région incitera également à la création de hubs logistiques à ses frontières. Ils permettront de décharger notre territoire et de réduire les émissions polluantes. Cette proposition vise à optimiser la logistique du « dernier kilomètre » avec des véhicules non polluants et à rationaliser les flux de marchandises circulant sur le réseau routier francilien, afin de réduire la congestion sur les routes. Il s'agit d'inciter les transporteurs à décharger les gros camions qui viennent de loin dans ces hubs et à livrer avec des camions électriques plus petits. Les plus petits camions auront une destination unique, contrairement aux premiers camions initiaux plus gros, qui auraient encombré les routes en allant à plusieurs endroits différents.

Cette mesure est cohérente avec l'instauration d'une écotaxe régionale sur le transit. Avec ces hubs logistiques situés aux frontières de la région, les gros camions arrivant de l'extérieur paieront une très faible taxe puisqu'ils ne circuleront pas beaucoup sur les routes franciliennes. Et les petits camions électriques qui partiront des hubs ne seront pas soumis à la taxe puisqu'ils réalisent un trajet Ile-de-France – Ile-de-France et sont électriques.

Question 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 fluvial a toute sa place dans la politique des transports de la Région, notamment pour le fret. La Seine est une richesse pour notre Région et nous allons continuer à nous appuyer sur ce levier extraordinaire, comme la gauche régionale l'a toujours fait.

Je souhaite vous rappeler que le futur port d'Achères, port du Grand Paris, est financé avec le soutien de la région Ile-de-France. Ce port doit permettre d'utiliser au mieux la Seine pour approvisionner les chantiers du Grand Paris et aussi évacuer les déchets. C'est un outil essentiel pour réduire la circulation des camions.