

Elections régionales et territoriales des 20 et 27 juin 2021

Quelle politique des transports demain ? Cinq enjeux

Formulaire de réponse au questionnaire aux **candidats en Île-de-France**

Logo de la liste :

Nom de la liste : Envie d'Île-de-France

Nom de la tête de liste : Laurent Saint-Martin

Partis et mouvements qui soutiennent la liste :

Ce questionnaire a été réalisé par le conseil scientifique de TDIE, qui souhaite contribuer à l'identification, la reconnaissance et la meilleure compréhension des enjeux d'orientation des politiques publiques régionales en matière de transport, mobilité et logistique.

Il s'adresse aux candidats et candidates à l'élection régionale en Île-de-France.

Pour faciliter la réponse aux questions, un dossier documentaire joint au questionnaire présente les compétences des régions et les principaux documents législatifs et administratifs dans le cadre desquels ces orientations politiques doivent être définies.

Les questions sont identifiées avec un numéro. Elles sont introduites par une petite mise en contexte et parfois détaillées en sous-questions afin d'aider les candidats à exprimer des orientations en cohérence avec les compétences des régions et tout éléments de contexte propre au secteur et à l'économie des transports.

NB : un questionnaire général destiné aux candidats aux élections régionales et territoriales en France métropolitaine et dans les Outre-mer (Guadeloupe, Guyane, La Réunion, Martinique).

Vous pouvez répondre directement dans ce document, sous chaque question, sans aucune limite d'espace, ou proposer un texte de réponse pour chaque enjeu. Nous publierons votre réponse sur notre site internet, sans rien en modifier. C'est pourquoi nous vous remercions de bien vouloir renseigner avec précision les informations de cette page de garde (logo, nom de la liste, nom de la tête de liste, et nom des différents partis et mouvements politiques qui la soutiennent).

Pour accéder à la présentation complète du dossier :

<https://tdie.eu/regionales-2021-cinq-enjeux-pour-une-politique-regionale-durable-des-transports/>

Cinq enjeux pour une politique régionale durable des transports

I. ORIENTATIONS GÉNÉRALES POUR UNE POLITIQUE RÉGIONALE DES TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE 3

Quels seront les principaux défis que devra relever votre Région pour les sept prochaines années, quels objectifs donnez-vous à la politique des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional ?

II. FRET ET LOGISTIQUE 8

Vous paraît-il opportun, voire nécessaire, que la Région développe une stratégie logistique, et si oui avec quels objectifs, et quels leviers ?

III. TRANSPORTS PUBLICS ET SERVICES DE MOBILITÉ 12

Considérez-vous nécessaire de faire évoluer l'offre, l'usage et la tarification des transports publics (ferroviaires et routiers), avec quels objectifs et quels moyens, financiers notamment ?

IV. Infrastructures et financement des investissements..... 20

En matière d'investissement, quelles seront vos priorités, et comment envisagez-vous la négociation du futur contrat de plan État-Région ?

V. INNOVATION, RECHERCHE ET EXPERTISE 23

Souhaitez-vous que la Région participe activement au financement des programmes de recherche nécessaires à la mutation des systèmes de transport, et comment envisagez-vous de renforcer l'expertise des services de la Région sur les différentes dimensions de la politique régionale des transports ?

I. ORIENTATIONS GÉNÉRALES POUR UNE POLITIQUE RÉGIONALE DES TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

1. État des lieux et objectifs de la politique des transports.

Les politiques de transport, mobilité et logistique s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement, d'égalité territoriale et d'évolution des modes de vie.

La répartition des activités (logements, lieux de travail et de production, commerces...) et les échanges numériques impactent les besoins et la nature des mobilités. La stratégie à long terme d'aménagement du territoire est développée dans le SDRIF (schéma directeur de la Région Île-de-France), document d'urbanisme prescriptif.

- Selon vous, quels seront les principaux défis que devra relever la Région en matière de transport, mobilité et logistique lors du mandat à venir ?
- Quels objectifs donnez-vous à la politique régionale des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional ?
- Comment analysez-vous les conséquences de la crise de la covid-19 sur les transports en Île-de-France ?
- Considérez-vous que les conséquences de la Covid pourraient être durables sur les pratiques de mobilité des Franciliens ?
- Envisagez-vous de prendre des mesures particulières pour soutenir les acteurs de la filière transport, et si oui, lesquelles ?

⇒ Réponse :

Le mandat précédent n'a pas vu de révolution des transports, et un très grand nombre de promesses n'ont pas été tenues.

Mon projet est de redonner du sens au quotidien des Français, de redonner vie à notre Région, et de faire gagner du temps à tous. Notre ambition est de faire de l'Île-de-France une région à portée de main, en permettant à chaque Francilien l'accès à un moyen de transport et à des commerçants ou à un marché à moins d'un quart d'heure de chez soi, à pied ou à vélo, et l'accès à un lycée en moins de 30 minutes, en construisant de nouveaux établissements et en renforçant l'offre de transports en commun partout en Île-de-France.

Concernant les transports en commun, il reste de nombreuses choses à faire pour que les Franciliens puissent emprunter les transports en commun dans les meilleures conditions possibles. Mon programme sera celui de l'amélioration de la ponctualité, de la sécurité, et de la qualité de service. Je veux redonner envie aux Franciliens de prendre les transports en commun, afin qu'ils puissent se déplacer facilement et en toute sérénité dans toute la Région.

La lutte contre la pollution de l'air, la diminution des nuisances sonores et de la congestion, et la décarbonation des mobilités et de la logistique devront prendre une tout autre envergure sur le prochain mandat, alors que la transition écologique accélèrera dans notre Région. Cette accélération devra se faire avec les Franciliens et pour eux, plutôt que contre eux : la Région doit s'assurer que ces externalités, ces nuisances ayant des conséquences directes sur la santé et l'environnement, diminuent le plus rapidement possible, mais c'est également un devoir pour la Région d'accompagner tous les Franciliens dans cette transition. Nous créerons à ce titre un Observatoire francilien de la santé environnementale pour mieux suivre les pollutions atmosphérique, sonore, des sols, de l'eau.

Le prochain mandat s'ouvrira par ailleurs dans un contexte tout à fait inédit. La crise sanitaire a eu un impact important sur les transports, avec une forte baisse du taux d'occupation des transports en commun, notamment pendant les phases de confinement. Tout d'abord, les mesures de limitation des déplacements ou de l'activité comme le confinement, le couvre-feu, ou la fermeture de certains établissements, ont mis un coup d'arrêt aux déplacements en Ile-de-France, en particulier pour tout ce qui est lié au tourisme. Au-delà de ces mesures restrictives, cette baisse s'explique également par une hausse importante du recours au télétravail mais également par une préférence des usagers pour les modes de transport individuels, notamment la voiture, qui ont été considérés comme plus sûrs que les transports collectifs.

La baisse de la fréquentation des transports en commun s'est tout particulièrement accompagnée d'un fort dynamisme sur le vélo. Comme nous l'avons constaté depuis plusieurs mois, les magasins qui vendent des vélos sont souvent en rupture de stock. C'est le signe d'un engouement très positif qu'il faut absolument soutenir dans le temps : la Région a pleinement son rôle à jouer dans le développement du vélo. A ce titre, je soutiens le RER vélo que je mènerai à son terme.

Ces dynamiques vont se poursuivre à plus long terme, avec un impact durable tant sur la demande de transport que sur les modes privilégiés. La Région doit anticiper les évolutions à venir en Ile-de-France, tout en garantissant un meilleur équilibre économique dans nos territoires, afin de faciliter le quotidien des Franciliens. Je souhaite que la Région soutienne la création de crèches, de commerces, d'espaces de coworking et de tiers-lieux innovants partout dans la région, afin de proposer des services du quotidien plus proches des Franciliens, et beaucoup mieux adaptés aux nouvelles pratiques de télétravail. Ces évolutions sont l'occasion de redonner vie à nos villes qui ont perdu en dynamisme pendant les précédents mandats et qui ont souffert de la crise.

Nous lancerons un grand appel à projet pour soutenir des tiers lieux innovants (espaces de coworking, crèches intégrées...), dans une logique de redynamisation des villes de la petite et grande couronne, et en nous appuyant notamment sur les nouveaux quartiers autour des 68 futures gares du Grand Paris-Express.

2. Lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air

Lors du dernier sommet pour la planète le 12 décembre 2020, le secrétaire général de l'ONU a appelé les gouvernements à déclarer l'état d'urgence climatique dans leur pays jusqu'à ce que la neutralité carbone soit atteinte. Dans le cadre des accords internationaux et des textes européens, l'Union européenne et la France ont adopté des objectifs de neutralité carbone globale à l'horizon 2050 ; la LOM vise la neutralité carbone des transports terrestres à ce même horizon.

Le 11 décembre, les chefs d'État et de gouvernement de l'Union européenne ont décidé de rehausser l'ambition de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE à 2030 en la portant de -40 % à -55 % par rapport aux niveaux de 1990. En tant que chef de file pour le climat, l'air, et l'énergie et pour l'aménagement du territoire, et compte tenu de leurs responsabilités en matière de transport, les Régions devront contribuer à atteindre ces objectifs.

- Quels objectifs et quelles priorités vous donnez-vous pour décarboner et réduire les émissions des transports au niveau régional et sortir des hydrocarbures fossiles, et à quelle échéance ?
- Comment votre stratégie prendra-t-elle en compte les différentes externalités de chacun des modes de transport ?
- Quelles actions comptez-vous mettre en place pour parvenir à vos objectifs ?

- Envisagez-vous des mesures destinées à réduire les besoins de transport et les déplacements subis ?
- Quelles mesures comptez-vous prendre pour favoriser le développement de la mobilité électrique ?
- Quels dispositifs de suivi ou d'évaluation des mesures de décarbonation des transports souhaitez-vous mettre en place ?
- Êtes-vous prêt à envisager une évaluation climat de votre budget ?
- Comment intégrer les citoyens, les entreprises et la société civile dans la politique climatique régionale et son suivi ?

Les Régions sont aussi chef de file pour la qualité de l'air.

- Quelle stratégie et quelles actions en matière de transport souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour lutter contre la pollution de l'air ?

⇒ **Réponse :**

Les transports en commun doivent contribuer à la transition écologique de notre région, et à faire diminuer la pollution de l'air dans nos villes, en particulier pour nos bus, qui fonctionnent encore trop souvent au diesel. À ce sujet, la région doit investir pour développer un véritable écosystème autour de la mobilité électrique et rattraper son retard important sur l'hydrogène, avec des projets et des emplois situés directement sur notre territoire.

Par conséquent, d'ici dix ans, je souhaite que l'ensemble de nos transports en commun soient 0 émissions, en visant une flotte 100 % électrique et hydrogène bas carbone et renouvelable, et n'engendrent aucune déforestation importée.

L'automobile représente aussi une part significative des émissions du secteur des mobilités, et restera quoi qu'il arrive nécessaire pour certains trajets. Les voitures devront émettre de moins en moins de gaz à effet de serre, mais également de polluants atmosphériques d'ici les prochaines années, et la mise en place de la Zone faibles émissions interdira à de nombreux véhicules la circulation dans la métropole du Grand Paris d'ici 2024, puis l'interdiction de tous les véhicules à énergie fossile d'ici 2030. Nous devons accompagner les ménages Franciliens dans cette transition vers les véhicules électriques : en complément des aides nationales et locales, nous financerons l'achat de véhicules propres de telle sorte que les particuliers n'aient à payer qu'un tiers du prix des véhicules, et la moitié du prix pour les professionnels, tant que ces véhicules coûteront plus cher que leurs équivalents thermiques.

Le déploiement d'un réseau de bornes de recharges est également indispensable au développement des véhicules électriques en Ile-de-France. Or, l'Ile-de-France est la région la moins bien dotée du pays, avec seulement une borne pour plus de 15 voitures électriques. Le nombre de bornes à installer est certes plus important, mais un retard considérable a été pris sur le mandat précédent pour répondre à la demande. Nous devons remédier à ce problème majeur qui freine l'ensemble de la Région : nous multiplierons au moins par 5 le nombre de bornes de recharge accessibles pour les véhicules électriques sur le mandat, afin d'accompagner la croissance des véhicules bas-carbone et de permettre aux Franciliens de réellement passer à la voiture électrique.

Aussi, concernant la pollution de l'air, il est inconcevable que l'air de nos métros, de nos RER, et de nos gares soit aussi pollué, alors même que ces modes de transport sont indispensables tant pour nos déplacements quotidiens, que pour réduire l'empreinte écologique de la mobilité. Nous ne pouvons pas demander aux Franciliens d'emprunter plus les transports en commun tout en sachant que l'air y est plus pollué qu'à l'extérieur. Si quelques projets expérimentaux ont été lancés ces dernières années,

Régionales 2021 : quelle politique des transports de demain ? Cinq enjeux
Formulaire de réponse au questionnaire **aux candidats d'Ile-de-France**

la Région a clairement tardé à prendre la pleine mesure de ce problème. Il faut que ce sujet soit réellement pris au sérieux, que la pollution soit surveillée, et que les données soient réellement accessibles à tous et vérifiées par des organismes indépendants.

Concernant le bruit, qui est un vecteur important de stress et de mal-être en Île-de-France, nous souhaitons développer une véritable stratégie francilienne de lutte contre la pollution sonore. Notre premier axe de travail portera sur les principaux axes routiers et ferroviaires. Nous lancerons une grande consultation des riverains, élus et usagers des aéroports et aéroports de la région, sur la révision des plans d'exposition au bruit, l'instauration de nouvelles plages de silence et la généralisation des pratiques de réduction du bruit issu des avions. Aussi, nous développerons des zones calmes avec l'expérimentation puis la généralisation des radars sonores en collaboration avec les maires.

Enfin, de manière plus transversale, les investissements et les aides de la Région doivent permettre d'accélérer la transition écologique en Île-de-France, plutôt que de la ralentir, ou de nous en éloigner.

Nous mettrons en œuvre un "Budget vert", permettant de mesurer l'impact environnemental de la Région, et qui sera rendu public. Il sera inspiré de celui mis en place par la France pour l'Etat, qui était une première mondiale. Il pourra s'appuyer à terme sur une comptabilité carbone précise, l'analyse des externalités issues des activités de la Région et des projets soutenus, et une déclinaison selon les objectifs de développement durable (ODD). Elle sera suivie par une commission régionale nouvelle, chargée des comptes environnementaux.

En parallèle de ce Budget Vert, nous mettrons en œuvre une "Règle verte", qui consistera à appliquer progressivement un principe d'absence d'impact des décisions de la Région sur l'environnement. Les conséquences environnementales de chaque dépense seront mesurées, positives comme négatives ; tout impact négatif sur l'environnement devra ainsi faire l'objet d'une justification claire.

Aussi, les aides et soutiens proposés par la Région ne devront plus participer au maintien d'activités incompatibles avec le respect des objectifs de l'Accord de Paris, ou à la préservation de notre environnement et de notre biodiversité. Nous conditionnerons progressivement les aides de la région au respect de l'environnement et de nos objectifs climatiques.

Pour finir, dans une logique d'amélioration constante du quotidien des Franciliens, nous créerons l'EnvieScore, un indicateur localisé de bien-être, permettant de mesurer la qualité de l'air et le niveau de bruit et leur amélioration. Par ailleurs, pour les Franciliens qui le souhaitent, nous fournirons un capteur connecté permettant de mesurer la qualité de l'air et le niveau de bruit dans son logement. Ces informations seront strictement confidentielles et destinées uniquement aux ménages volontaires, qui pourront également signaler les zones qui posent des problèmes particuliers s'ils le souhaitent.

3. Financement de la politique de transport

- Comment évaluez-vous l'évolution des sources de financement et de la capacité budgétaire de la Région Île-de-France, et d'Île-de-France Mobilités ?
- Faut-il envisager de nouvelles sources de financement et si oui lesquelles ?
- Les contraintes budgétaires issues de la crise sanitaire remettent-elles en cause les capacités d'investissement et les ambitions de la Région ?

⇒ **Réponse :**

L'optimisation et la modernisation du réseau de transports permettront de réduire durablement les coûts, tandis que de nouveaux services proposés en gares et en stations pourront générer de nouvelles recettes.

Avec les nouvelles lignes de métros, de tram, et de bus qui s'ouvriront sur le prochain mandat et que nous souhaitons mettre en œuvre, nous attirerons également de nouveaux usagers, notamment en petite et grande couronne, qui prendront les transports en commun plutôt que leurs voitures.

Nous devons maintenir un haut niveau d'investissement dans des transports plus performants, dans la réduction de la pollution de l'air, et la transition écologique de nos mobilités. Ces problématiques n'ont pas disparu avec la crise sanitaire, et la Région n'a donc aucune raison de remettre en question une politique ambitieuse permettant d'y répondre. Aussi, la Région devra travailler de concert avec l'État pour financer une plus grande partie de ces investissements. Une discussion approfondie devra avoir lieu à ce titre dans le cadre du prochain CPER.

Nous rechercherons également plus de financements européens. Aux côtés des fonds européens sectoriels gérés par l'Etat et la Région, il existe de nombreux fonds thématiques pour financer la recherche, l'innovation, la lutte contre le réchauffement climatique et l'érosion de la biodiversité. Nous voulons multiplier le nombre de projets franciliens soutenus par les agences européennes dans tous ces domaines, et tout particulièrement ceux en lien avec les transports.

4. Gouvernance de la mobilité en Île-de-France

Sur le territoire de l'Île-de-France, les communes ou les intercommunalités sont compétentes pour la gestion de la voirie et du stationnement. Île-de-France Mobilités, syndicat mixte dont la Région détient la majorité des voix est l'AOM

Sur le territoire de l'Île-de-France, les communes ou les intercommunalités sont compétentes pour la gestion qui a la responsabilité de définir et financer la politique de mobilité pour l'Île-de-France. La Métropole du Grand Paris est compétente notamment pour l'aménagement et la protection de l'environnement, et porte la Zone à faible émissions (ZFE) métropolitaine. La Société du Grand Paris réalise le Grand Paris Express, une extension du réseau de transport collectif régional.

- Quelle relation souhaitez-vous mettre en place avec les autres collectivités compétentes en matière de mobilité ?
- Comment imaginez-vous notamment l'articulation entre la Région et les autres autorités en matière de politique vélo (pistes cyclables, stationnement vélo, services de location de vélo...), de services de covoiturage, ou de logistique urbaine ?
- Envisagez-vous une évolution de la gouvernance d'Île-de-France Mobilités ?

⇒ **Réponse :**

La Région possède un rôle indéniable de chef de file, et une structuration organisée au niveau régional garantit une organisation efficace de l'aménagement du territoire. Néanmoins, il serait contre-productif pour les Franciliens de décider d'une politique régionale déconnectée des attentes au niveau local, dans chaque ville ou territoire. Seule une approche concertée, aussi bien avec les collectivités qu'avec les Franciliens, les acteurs économiques régionaux et les partenaires sociaux, est en mesure d'apporter une solution optimale. C'est dans cette logique que j'exercerai mon mandat de Président de Région si je suis élu.

Cette nécessité d'une plus grande concertation vaut également pour certaines décisions territoriales, à l'échelle d'une ville, mais ayant des conséquences importantes sur le quotidien d'autres Franciliens. C'est tout particulièrement le cas de l'avenir du périphérique qui à mon sens ne devrait pas se décider unilatéralement depuis les seuls bureaux de la mairie de Paris. Le périphérique est essentiel pour de très nombreux Franciliens, qui l'utilisent depuis ou vers la petite et la grande couronne. Il convient également de prêter une attention toute particulière aux reports de circulations directement vers les rues parisiennes et en banlieue, et qui conduirait uniquement à plus de pollution et plus de bouchons.

II. FRET ET LOGISTIQUE

5. Logistique

Les Régions intègrent de manières diverses les flux logistiques au travers de leur compétence d'aménagement du territoire et de développement économique dans leurs diagnostics et documents de planification. En Île-de-France, les défis d'une politique publique de la logistique sont particuliers compte-tenu de l'extrême densité de population et d'activités industrielles et tertiaires. Alors que le premier Comité interministériel de la logistique (CILOG) s'est tenu en décembre 2021 :

- Quels sont les défis d'une politique régionale de la logistique en Île-de-France ?
- Quelles seront vos priorités et quels moyens souhaitez-vous y consacrer ?
- Comment articuler cette stratégie régionale avec la stratégie portée par l'État sur l'axe Seine ? Avec les stratégies des collectivités du bloc communal ?
- Les données disponibles sur les flux logistiques de votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ?
- Comment votre projet de développement économique pour la Région prend-il en compte les flux et stock logistiques associés aux activités économiques du territoire ?
- Souhaitez-vous mettre en place un accompagnement particulier des entreprises et des commerces dans le cadre du développement du e-commerce ?
- Quelle place souhaitez-vous accorder aux enjeux logistiques dans la politique d'investissement de la Région dans les infrastructures (route, fer, navigation intérieure, maritime, aéroportuaire, plateformes multimodales) et dans les zones logistiques ?
- Comment favoriser le transfert modal, la massification des flux et la réduction des impacts environnementaux du transport de fret ?

⇒ **Réponse :**

La logistique est essentielle à l'économie francilienne, mais elle est également génératrice de nombreuses externalités.

Tout d'abord, nous devons développer beaucoup plus fortement les solutions fluviales et ferroviaires (voir les questions 6 et 7). Je souhaite que la région porte une véritable ambition à ce sujet.

Concernant la logistique du dernier kilomètre et le transport de marchandises dans nos villes, il représente un enjeu environnemental important, car il s'agit de circulation de véhicules utilitaires et de camions dans les villes, souvent au pied de nos fenêtres. Cela implique des impacts d'autant plus forts sur la congestion (embouteillages), la sécurité (accidents), la pollution de l'air, ou encore les émissions de gaz à effet de serre. En particulier, le délai de livraison est devenu un facteur important pour convaincre le consommateur, mais elle conduit trop souvent à plus de circulations, avec des véhicules de moins en moins remplis, que ce soit sur la logistique du dernier kilomètre, ou bien en amont, vers l'entrepôt de livraison. Il est nécessaire d'optimiser et de verdir cette livraison du dernier kilomètre, qu'elle soit à destination des Franciliens, ou des commerçants et professionnels.

Tout particulièrement, concernant la livraison urbaine, je pense qu'il est à la fois nécessaire de faciliter l'utilisation de mode de transport différents, et a minima se diriger vers des motorisation alternatives et plus propres : véhicules très faibles ou zéro émissions, livraison par vélo cargo ou triporteurs (depuis un centre logistique urbain), logistique fluviale urbaine (mise en œuvre par exemple à Paris, Strasbourg, Lyon, pouvant être croisée avec des livraisons à vélo depuis les barges fluviales). La livraison sur le lieu de travail, en point relais, ou en consignes automatisées sont des solutions qui doivent être étudiées. Nous devons moderniser les orientations dans nos stratégies régionales en ce sens, et accompagner les collectivités.

Nous lancerons donc une grande consultation régionale sur la logistique en Ile-de-France, afin d'accélérer sa transition écologique du secteur et limiter les circulations en ville, en y attachant tous les enjeux associés d'aménagement du territoire, de pollution de l'air, et d'artificialisation des sols.

Cette consultation sera l'occasion d'aborder la possibilité de créer une taxe sur la circulation des poids lourds, que devrait permettre le projet de loi Climat – Résilience. Je souhaite à ce titre que la mise en œuvre d'une redevance sur les poids-lourds soit étudiée. Cette redevance viserait en particulier les axes qui accueillent des camions en transit, et aurait également pour objectif de limiter la circulation des camions dans nos rues. Aussi, les recettes de cette contribution écologique sur les poids-lourds devront aller en totalité à la transition écologique, et notamment à la décarbonation du transport routier de marchandises et en faveur du report modal. Une telle mesure devra dans tous les cas faire l'objet d'une concertation approfondie avec les acteurs de la logistique et du transport routier de marchandises.

En ce qui concerne le e-commerce, celui-ci ne représente que 10 % du commerce de détail, mais est en fort développement. C'est un des principaux générateurs de flux pour la logistique du dernier kilomètre.

Il s'agit néanmoins d'une opportunité importante pour tous les acteurs économiques, afin de trouver de nouveaux débouchés. C'est également un facteur important de résilience : pendant la crise, de nombreux restaurateurs ont pu trouver une source de revenus grâce à la livraison de repas à l'aide de plateformes en ligne. Sans ces plateformes, de nombreux restaurants auraient mis la clé sous la porte. Enfin, les plateformes d'achat en ligne apportent également de nouvelles solutions pour les circuits courts et le développement de l'économie circulaire, notamment pour le réemploi. Je souhaite que ce type d'outil soit soutenu par la Région, afin de favoriser nos producteurs franciliens, notamment ceux engagés dans le bio ou une agriculture durable. Ces enjeux pourront faire l'objet d'un soutien régional, en appui des projets au niveau local.

6. HAROPA, axe Seine et transport fluvial

Un CPIER (Contrat de plan interrégional État-Région) spécifique « Vallée de la Seine » a été passé entre l'État, la Région Île-de-France et la Région Normandie. La LOM a décidé la fusion, en un établissement public portuaire unique dénommé HAROPA, des Grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du Port de Paris. Cette fusion sera effective le 1er juin 2021.

- Quelle doit être la stratégie portuaire et fluviale de la Région Île-de-France ?
- Pour répondre à quels objectifs ?
- Au sein de quelles collaborations territoriales et de quelle organisation institutionnelle cette stratégie pourrait-elle être menée ?
- Comment envisagez-vous le rôle de la région Île-de-France dans la gouvernance de l'établissement public portuaire HAROPA ?
- Plus généralement, quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?
- La Région doit-elle participer ou faciliter l'aménagement des ports fluviaux et de leurs environs (entrepôts logistiques, quais d'embarquements...) ?

⇒ **Réponse :**

La Seine est un des principaux axes pour le transport fluvial en France. Pourtant, il est très loin d'atteindre son plein potentiel en ce qui concerne les échanges avec l'Île-de-France, et les opérateurs de transport fluvial doivent être accompagnés dans la modernisation et le verdissement de leurs navires. Par ailleurs, le mode fluvial offre des possibilités novatrices permettant de répondre à certaines problématiques de logistique urbaine, comme certaines expérimentations à Strasbourg et à Paris le montrent déjà.

Ainsi, la Région doit soutenir plus fortement le développement de ce mode de transport afin de rendre la logistique plus vertueuse et durable, en s'appuyant sur l'axe Seine Paris-Rouen-Le Havre, sur la Marne, et sur la logistique urbaine fluviale urbaine. Cette stratégie sera établie en collaboration avec les acteurs de la logistique, Haropa, VNF, et les villes intéressées. Nous viserons le report d'au moins 10 000 camions de nos routes vers le mode fluvial sur le mandat.

Du fait de ses besoins massifs d'énergie, le transport fluvial est par ailleurs un levier efficace afin de permettre l'implantation d'un écosystème industriel économiquement viable autour de l'hydrogène, qui devra être à terme décarboné. Nous déploierons des stations hydrogène pour le transport fluvial, en vue de constituer la première flotte de barges fluviales en Europe et de réduire encore plus les émissions et la pollution des transports en Île-de-France.

7. Fret ferroviaire

Conformément à l'article 178 de la LOM, un « plan de relance ferroviaire » sera très prochainement présenté au Parlement. La Commission européenne a fixé un objectif d'augmentation de 50 % du fret ferroviaire à l'horizon 2030.

- Souhaitez-vous que la Région contribue aux objectifs nationaux et européens de développement du fret ferroviaire, et comment ?
- Comment envisagez-vous l'articulation entre le développement du fret ferroviaire et le transport ferroviaire de voyageur ?

- Pourriez-vous envisager de lier, dans certaines conditions, des dispositifs de soutien aux entreprises à leur engagement de développer l'usage du fret ferroviaire (investissements dans le développement de la connexion au réseau ferré, installations terminales embranchées, hubs, etc.) ?

⇒ **Réponse :**

Le fret ferroviaire a été clairement délaissé par la majorité actuelle, et devra faire l'objet d'une attention particulière. La Région devra être proactive auprès de l'État, alors même qu'une Stratégie de développement du fret ferroviaire, prévue par la Loi d'orientation des mobilités, est actuellement en cours d'élaboration.

Une réflexion doit être engagée avec les opérateurs ferroviaires, le gestionnaire du réseau, et les acteurs économiques et tout particulièrement de la logistique, afin de constituer un maillage pertinent de terminaux pour le transport combiné, tout en étudiant les travaux et les évolutions nécessaires pour dégager des sillons (créneaux de circulation sur les voies) pour les trains de marchandises, en limitant l'impact sur les flux passagers. Nous devons également réfléchir à un meilleur accès des grands entrepôts logistiques au réseau ferroviaire, mais également fluvial, notamment lorsque la construction d'un nouveau bâtiment est envisagée.

En parallèle, la région devra prêter une attention particulière au bruit ferroviaire, en agissant soit par la réalisation d'équipements anti-bruit le long des voies, soit en agissant directement à la source, en accompagnant les opérateurs de fret qui circuleront en Ile-de-France dans l'équipement de nouvelles solutions de freinage.

8. Transport routier de marchandise

L'essentiel des flux logistiques passe par la route. Les Régions peuvent participer au financement de plateformes logistiques, de stations d'avitaillement en carburants alternatifs ou encore faciliter l'évolution de la motorisation des flottes par exemple.

- Quelles actions souhaitez-vous que la Région mette en œuvre pour accompagner la transformation du transport routier de marchandise ?
- Avec quels objectifs ?

⇒ **Réponse :**

III. TRANSPORTS PUBLICS ET SERVICES DE MOBILITÉ

9. TRANSPORTS PUBLICS

La Région Île-de-France détient la majorité des voix au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités (IDFM), le syndicat mixte autorité organisatrice de la mobilité de la Région qui organise et finance les services de mobilités. IDFM est aussi responsable du matériel roulant et de son renouvellement. Par ailleurs, la Région Île-de-France accueillera les Jeux olympiques et paralympiques en 2024 et accueille régulièrement des grands événements qui impactent les déplacements.

- Comment favoriser la qualité de service et l'attractivité du réseau de transport public ?
- Quels sont les projets de développement de l'offre de transport tant en matière routière que ferroviaire que vous souhaitez porter ? Avec quels objectifs ?
- Comment envisagez-vous la prise en charge des problèmes de sécurité (notamment pour les femmes et autres groupes vulnérables), de fraude, et d'incivilités dans les transports ?
- Quelle est votre stratégie pour réduire les émissions de la flotte de véhicules de transport public ?
- Quels projets souhaitez-vous mettre en place pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?
- Selon vous, quels types de services de mobilité peuvent améliorer l'accessibilité dans les zones peu denses ?

⇒ **Réponse :**

Je suis convaincu que pour rendre les transports en commun plus attractifs, la meilleure politique à mener consiste à répondre le plus directement possible aux besoins des Franciliens : des transports sûrs, plus ponctuels et moins saturés, mais aussi plus propres.

Tout d'abord, il faut répondre rapidement au sentiment d'insécurité, alors que six Franciliens sur dix déclaraient avoir eu peur dans les transports en commun en 2019. Installer de la vidéo-surveillance, comme ce qui a été réalisé ces dernières années par Valérie Pécresse, n'est pas suffisant pour protéger les usagers des harcèlements, des agressions, et des vols. Pour agir concrètement et redonner confiance aux Franciliens, je souhaite créer une véritable force de police régionale en recrutant au moins 500 agents de sécurité supplémentaires à partir de l'été 2021. Elle complétera et coordonnera plus efficacement les divers organismes chargés de la sécurité dans nos transports. Je souhaite aussi que les arrêts à la demande soient généralisés la nuit, pour les bus.

Nous devons également garantir aux Franciliens des transports plus ponctuels, avec moins de retards, et en finir avec les transports remplis bien au-delà de leur capacité. La région a pris un retard considérable sur de nombreux projets, comme l'achat de trains neufs et climatisés, et la modernisation du réseau, en particulier avec l'automatisation des lignes du RER. Je souhaite faire avancer tous ces projets sur le prochain mandat. Très concrètement, je m'engage à diviser par deux le nombre et la durée des retards sur le mandat à venir, en rénovant et modernisant les lignes.

En particulier, l'automatisation des lignes de RER, et plus globalement de métro, permettrait d'augmenter la fréquence de circulation des métros, et donc de réduire leur saturation, avec moins de passagers par rames. Par exemple, le projet d'automatisation des lignes de RER, déjà en place sur la ligne A, permettrait de gagner près de 20 % de capacité de transport sur ces lignes. L'automatisation permettrait également de réduire fortement les incidents et les pannes, qui sont très souvent synonymes de gros retards. Elle est donc essentielle afin de permettre aux Franciliens un accès à des

transports de qualité. Valérie Pécresse avait promis de lancer l'automatisation de certaines lignes de métro sur son mandat, et n'a pas tenu ses promesses. Nous nous engageons à engager l'automatisation du tronçon central du RER, à accélérer les études visant à automatiser les lignes du métro et à lancer le plus tôt possible ces travaux, en commençant par les lignes 4 et 13.

Le calendrier de mise en service des lignes du Grand Paris Express et des extensions de lignes existantes, métro comme tramway, a pris un retard considérable sous le mandat précédent, qui a préféré une politique de l'étonnement face au retard et à son manque de suivi de ces projets, alors qu'un véritable dialogue avec l'État et la Société du Grand Paris était nécessaire. Nous voulons que ces projets avancent réellement, sans nouveau retard, en maintenant un dialogue constructif avec l'Etat et en anticipant convenablement les différentes étapes des projets. Nous étudierons également de nouveaux projets de tramways et mettrons en service dans les temps ceux qui sont actuellement en études ou en construction et prolongement (T3b vers Porte Dauphine, T7 vers Juvisy-sur-Orge, T8 vers Rosa Parks, T10, T12, T13), afin de compléter le réseau actuel et de désenclaver définitivement certaines villes de petite et grande couronne. Au regard des tensions financières, l'alternative des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sera également étudiée favorablement.

Concernant le cas particulier du Triangle de Gonesse, suite à l'abandon d'Europacity, nous souhaitons y développer un véritable pôle d'emploi, de recherche et d'innovation, et de production autour de l'agriculture durable et locale de demain, en lien avec l'ambition portée au niveau national pour ce territoire. Ce projet aura pour vocation la production de produits frais et sains, destinés aux Franciliens selon une logique de circuits courts. Aussi, afin de s'assurer de son bon fonctionnement, d'un accès efficace aux transports collectifs, et de garantir son rayonnement international, nous soutenons le maintien de la station de métro prévue sur la ligne 17.

La Grande Couronne est d'ailleurs particulièrement délaissée en matière de transports en commun. Résultats : les Franciliens ne peuvent se passer de la voiture, qui représente en plus un budget conséquent pour les familles. Pour sortir les espaces les moins desservis en bus de cet enclavement qui représente une réelle injustice, nous créerons de nouveaux services de bus, en particulier avec des services à la demande.

Plus globalement, en parallèle de la mise en service des futures lignes et gares du Grand Paris Express, mais aussi pour faciliter l'accès aux gares de RER, nous réorganiserons également les lignes de bus en petite couronne.

Nous devons aussi développer les transports en sites propres et adapter nos solutions aux réalités locales, avec des solutions relativement innovantes comme la réalisation du téléphérique « câble A » dans le Val-de-Marne.

Concernant l'accessibilité, il est inconcevable aujourd'hui que les personnes en situation de handicap, mais également les familles par exemple avec des poussettes, ne bénéficient pas d'un service de transport suffisamment accessible, ou de modes de transports alternatifs efficaces. Nous lancerons une véritable stratégie permettant d'apporter de réelles solutions de transports à tous, en vérifiant la mise à disposition d'une offre adéquate, et si besoin, engager des travaux favorisant l'accessibilité de nos bus, métro, RER et Transiliens.

10. INTÉGRATION DU GRAND PARIS EXPRESS DANS LE RÉSEAU RÉGIONAL

La Région dispose d'un siège au Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris qui réalise le réseau du Grand Paris Express. Le prolongement Nord de la ligne 14 a été mis en service en décembre 2020 et le prolongement Sud doit être mis en service en 2024 pour les Jeux olympiques et paralympiques. Les lignes 15 à 18 du Grand Paris Express entreront en service entre 2025 et 2030.

- Comment pensez-vous préparer l'intégration progressive du réseau du Grand Paris Express ?
- Comment envisagez-vous le lien entre ce nouveau réseau et les autres modes de transports ?
- Quelle politique d'intermodalité proposez-vous et au-delà, quelles transformations des pôles de gare proposez-vous d'accompagner ?
- Quelles nouvelles recettes envisagez-vous pour compenser l'augmentation des coûts de fonctionnement à venir ?

⇒ **Réponse :**

Le Grand Paris Express est un projet particulièrement structurant pour la région. Il apportera beaucoup au développement économique régional, tout en apportant de nouvelles solutions de transports très efficaces en petite couronne, favorisant par la même un report modal bénéfique pour l'environnement. Il convient également de ne pas abandonner la Grande couronne : nous y réorganiserons et renforcerons progressivement l'offre de bus afin de permettre à ses habitants d'accéder rapidement aux gares du Grand Paris Express, mais également de rejoindre plus efficacement les gares du RER.

Ces nouvelles gares devront s'intégrer pleinement dans une logique d'intermodalité depuis les modes actifs et tout particulièrement le vélo, mais également depuis la voiture, en développant plus de parkings intermodaux.

Enfin, nous souhaitons que les nouveaux quartiers qui sortent de terre autour de ces gares intègrent des services utiles aux Franciliens, avec notamment la création de tiers-lieux intégrant par exemple des espaces de co-working et des crèches.

Bien entendu, tout cela suppose une mise en service en temps et en heure des nouvelles lignes. La Région devra veiller à mieux dialoguer avec l'État et la Société du Grand Paris, afin d'éviter tout nouveau retard. Je ne pense pas que la politique conduisant à déclarer sa surprise à chaque annonce d'un retard ou d'une modification d'un projet soit une politique responsable.

TARIFICATION

Le financement des transports collectifs en Île-de-France repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État.

- Êtes-vous favorable à une évolution de la tarification des différents services de mobilité proposés par la Région ? Avec quels objectifs ?
- Certains publics devraient-ils bénéficier de tarifications spécifiques ? Si oui, lesquels ?
- Dans quel modèle de financement des services de mobilité la tarification que vous proposez s'inscrit-elle ?
- Le numérique peut permettre une individualisation de la tarification en fonction des trajets réellement parcourus : mettez-vous en œuvre une telle réforme ?

⇒ **Réponse :**

Alors que nous commençons à apercevoir la sortie de la crise sanitaire, il faudra prêter une attention toute particulière au pouvoir d'achat des Franciliens et au rétablissement de l'économie régionale. Dans un tel contexte, une hausse d'impôts ou du tarif du Pass Navigo pour financer ces investissements serait une mauvaise idée. Il faut à l'inverse construire un véritable plan d'investissement dans la durée pour garantir le pouvoir d'achat des familles.

Bien entendu, les tarifs réduits doivent être maintenus voire renforcés en lien avec les collectivités, pour garantir l'accès à une offre de transport pour les étudiants, les enfants, les ménages les plus modestes, pour nos aînés, et pour les personnes en situation de handicap.

Contrairement à ce qui a pu se passer durant le mandat précédent, avec des hausses décidées de manière arbitraire, toute évolution sera conditionnée à une réelle prise en compte de l'avis des Franciliens, en toute transparence.

En tout état de cause, il ne faut pas tomber dans le piège inverse : la gratuité n'existe pas, elle est toujours payée par quelqu'un. À la fin, ce seront encore les Franciliens qui paieront les 4 milliards d'euros par an de manque à gagner, soit 24 milliards d'euros sur l'ensemble du mandat, très probablement à travers une hausse d'impôts. Qui plus est, la gratuité ne permettrait pas de réduire le nombre de voitures circulant sur nos routes, ni la pollution de l'air, ni les bouchons, ni les accidents, avec une réduction dérisoire de seulement 2 % du nombre de circulations en voitures en Ile-de-France. C'est donc tout sauf un levier en faveur de la transition écologique, et d'autres mesures plus efficaces pourraient tout à fait bénéficier de ces 4 milliards d'euros par an.

11. Service numérique multimodal et ouverture des données de mobilité

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) rend obligatoire la mise en place par les AOM, qu'elles soient régionales ou intercommunales, d'un service d'information à l'intention des usagers portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans son ressort territorial. La Région peut décider de compléter ce dispositif d'information par un service de vente et de réservation pour en faire un Service numérique multimodal (SNM).

- Comment développer le service numérique multimodal francilien ? Avec quels objectifs ?
- Quelle stratégie adopter vis-à-vis des services numériques de mobilité privés ou mis en place par des collectivités territoriales ?
- Comment organiser la politique régionale de mise à disposition des données de mobilité ? Pour répondre à quels objectifs ? Envisagez-vous de faire signer une licence aux ré-utilisateurs de vos données ?

⇒ **Réponse :**

Nous simplifierons l'utilisation des transports, à l'aide de titres unifiés accessibles depuis nos téléphones portables, et nous faciliterons les correspondances métro-RER-bus-tram dans toute l'Ile-de-France. Plus globalement, nous développerons progressivement une plateforme unique pour l'ensemble des mobilités du quotidien dans la région, permettant aux Franciliens un accès à toutes les offres de transports et de stationnement de la Région à l'aide d'un unique titre de transport, et centraliser toutes les informations sous un seul outil, tel qu'une application mobile.

Une évolution des types d'abonnements et des titres de transports doit également être étudiée, en particulier au regard des nouvelles dynamiques, par exemple pour le télétravail.

12. Régulation de la mobilité

- Souhaitez-vous développer ou soutenir le développement des offres de mobilités existantes ou de nouvelles offres de mobilité en alternative à la voiture individuelle (covoiturage, transport à la demande, autopartage, location de vélos, véhicules en libre-service...) ? De quels types ? Selon quelles modalités ?
- Comment favoriser l'efficacité du transport de surface et la circulation des bus en ville ?
- Quel dialogue établir avec les autorités compétentes pour les règles de circulation dans les voies réservées et les couloirs bus ?
- Comment organiser les lignes de bus touristiques type hop-on/hop-off ? Avec quels objectifs ?

⇒ Réponse :

Le développement du covoiturage est un levier intéressant et écologique permettant de réduire la circulation routière en Ile-de-France. C'est également un complément utile aux transports en commun. Nous engagerons une action volontariste ayant pour objectif le regroupement des offres de covoiturage selon un outil unique, accessible par téléphone. Nous développerons des partenariats avec des entreprises, afin de les accompagner dans la promotion du covoiturage à travers leurs plan de mobilité employeur, et en favorisant les synergies entre entreprises présentes dans les mêmes bassins d'emplois. Enfin, nous poursuivrons la création des voies réservées aux transports en commun et aux covoitureurs sur les grands axes régionaux, et en concertation avec les acteurs locaux et les autorités compétentes, également en ville, afin de rendre les bus plus rapides et attractifs.

Plus globalement, nous souhaitons poursuivre le déploiement de services de transport à la demande en Grande couronne, notamment dans une logique de rabattement vers les gares de RER, les futures gares du Grand Paris Express, et vers de nouvelles lignes de bus Express structurantes.

13. Vélo et mobilités actives

De nombreuses collectivités territoriales mettent en place des actions en faveur du développement et de la sécurité de la pratique du vélo, pour différents usages (transport, tourisme, sport). Le Plan vélo vise une part modale du vélo de 9 % en 2024 au niveau national.

- La Région doit-elle soutenir le développement de la pratique du vélo et de ses conditions de sécurité ? De la marche ?
- Le cas échéant, quels leviers souhaitez-vous mobiliser, pour quels objectifs et quelles cibles (transports du quotidien, tourisme, loisir) ?
- Souhaitez-vous mettre en place un plan régional pour le vélo et/ou la marche ?
- Un comité régional pour le développement du vélo ?
- La Région doit-elle soutenir le déploiement d'un réseau cyclable régional (ou schéma régional des véloroutes) en lien avec les collectivités intervenant sur la voirie ?

Le développement de la pratique du vélo comme moyen de déplacement pour les transports du quotidien appelle une amélioration substantielle des conditions de l'intermodalité (stationnement, emport des vélos non démontés dans les véhicules roulant dans certaines conditions, etc.).

- Comment intégrerez-vous le vélo dans votre politique de l'intermodalité ?
- Comment envisagez-vous les relations avec les autres collectivités territoriales sur ce sujet ?

⇒ **Réponse :**

Le développement des mobilités actives est essentiel afin de réduire l'empreinte écologique de nos transports, réduire la pollution et les embouteillages, avec des bénéfices importants pour notre santé. Nous ferons donc ce qui a énormément manqué durant le prochain mandat : investir dans une véritable stratégie vélo régionale, en collaboration avec l'ensemble des collectivités d'Ile-de-France mais également de la Société du Grand Paris et de la SNCF, et en accompagnant les projets locaux qui concourront au développement des mobilités actives.

Déjà, nous mènerons à bien la création du réseau francilien de RER Vélo sur le mandat, afin de faciliter la circulation à vélo dans l'ensemble de la Région, d'une ville à l'autre, dans l'objectif de la rendre entièrement cyclable.

Nous ne nous limiterons pas à ce seul projet : nous doublerons la taille du réseau de pistes cyclables dans la région. Ainsi, en ville, nous développerons un maillage cyclable dense et sécurisé en ville avec suffisamment de places de stationnement, notamment autour des lycées et des universités. Nous privilégierons en particulier les projets de stationnements sécurisés partout où cela sera possible et utile, alors que de plus que de plus en plus de vélo sont à assistance électrique, et coûtent cher.

Le vélo étant un mode de transport très efficace quand il est conjugué avec les transports en commun, nous apporterons une vigilance toute particulière au développement des infrastructures cyclables autour des gares, dans une logique d'intermodalité renforcée.

Aussi, de trop nombreuses discontinuités subsistent, certaines empêchant notamment de relier les réseaux des différentes villes franciliennes et appellent une réponse que le projet de RER-V ne permet pas à lui seul d'apporter. La résorption de ces discontinuités sera également une des actions portées par notre stratégie vélo régionale.

Enfin, nous accompagnerons les Franciliens qui souhaitent acquérir un vélo à assistance électrique à la place d'un véhicule motorisé, voiture ou deux roues, avec une prime régionale à la conversion de véhicule, que nous adapterons en fonction des dispositifs qui pourraient être décidés au niveau national. Enfin, nous renforcerons le service de location Véligo, et nous l'élargirons notamment auprès des lycéens.

14. Intermodalité, parcs relais et stationnement

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, Île-de-France mobilités réalise le Plan de mobilité. Celui-ci définit les principes d'organisation du transport et du stationnement pour tous les modes, et hiérarchise et prévoit le financement des actions programmées.

- Quelle politique souhaitez-vous mettre en place pour favoriser l'intermodalité entre l'automobile et les transports collectifs ?
- En particulier, souhaitez-vous poursuivre le développement des parcs-relais sur votre territoire, le cas échéant en partenariat avec d'autres collectivités (départements, communes, intercommunalités) ?
- Quel rôle peut jouer le stationnement dans la politique de mobilité régionale et comment envisagez-vous les relations avec les collectivités en charge du stationnement (communes, intercommunalités) ?

⇒ **Réponse :**

Régionales 2021 : quelle politique des transports de demain ? Cinq enjeux
Formulaire de réponse au questionnaire **aux candidats d'Ile-de-France**

Une gare qui fonctionne est avant tout une gare bien accessible et bien desservie : il est impossible de prendre les RER ou les Transiliens s'il n'existe aucun moyen de transport pour se rendre à la gare depuis chez-soi. Afin de favoriser le report depuis la voiture vers les transports en commun, il est donc nécessaire de mettre des parkings relais à disposition des automobilistes autour des gares ou en amont de lignes de bus express et de tramways, tout particulièrement en grande couronne. Ils permettent ainsi l'intermodalité, en limitant le trajet en voiture au déplacement entre le domicile et la gare ou plus généralement les transports en commun. Il convient en parallèle de favoriser les transports de rabattement, des centres et bourgs vers les gares afin que ces trajets soient le moins possible réalisés en voiture.

La création de ces parcs de stationnement doit se faire en coordination avec les collectivités locales. La création de ces parcs peut être intéressante pour les villes, s'ils permettent par exemple un accès simplifié à leur centre, ou une réduction de la circulation routière. Il conviendra également de prêter attention à l'impact de ces grands parcs de stationnement sur la biodiversité, et de chercher à le minimiser.

15. Cars interurbains et gares routières

La libéralisation des services de transport interurbain de voyageur par car a été l'occasion du développement de nouvelles offres qui ont généré des trafics significatifs, au moment où les Régions prenaient la compétence de la gestion des lignes conventionnées. Un des freins au développement de ce trafic est lié à l'hétérogénéité de la répartition et de la qualité des gares routières.

- Quelles mesures envisagez-vous pour favoriser l'amélioration de la qualité de la desserte de l'Île-de-France en cars, que ceux-ci soient conventionnés, qu'ils soient des services librement organisés (SLO) ou qu'il s'agisse de cars de tourisme ?
- L'Île-de-France vous paraît-elle assez bien équipée en gares routières ?
- Envisagez-vous de favoriser le développement de nouvelles gares routières ?

⇒ **Réponse :**

La crise a profondément marqué le transport routier de passagers par car et les dynamiques touristiques. Il s'agira dans un premier temps de lancer une réflexion sur les besoins à venir à la sortie de la crise, à la fois en ce qui concerne les gares routières, mais également les infrastructures de recharge pour permettre le développement de motorisations alternatives. Les besoins spécifiques en matière de cars de tourisme doivent s'intégrer également dans une logique de transition écologique de nos transports, et d'un meilleur partage de l'espace public.

16. Ouverture à la concurrence des réseaux en Île-de-France

Les services ferroviaires actuellement exploités par la SNCF pourront être mis en concurrence entre 2023 et 2039 : l'attribution pourra être faite à partir du 1er janvier 2023 pour les lignes Transilien hors RER, du 1er janvier 2025 pour le RER E, et du 1er janvier 2033 pour les RER C et D. Les services exploités par la RATP ou de manière mixte par la RATP et la SNCF, à savoir les lignes de métro 1 à 14 et les RER A et B, seront mis en concurrence à partir du 1er janvier 2039.

Les procédures de mise en concurrence pour les lignes de bus et de tramway de grande couronne (réseau Optile) sont en cours, tandis que les lignes actuellement exploitées par la RATP seront mises en concurrence à partir du 31 décembre 2024.

Régionales 2021 : quelle politique des transports de demain ? Cinq enjeux
Formulaire de réponse au questionnaire **aux candidats d'Île-de-France**

- Comment comptez-vous préparer l'ouverture à la concurrence du réseau de transports collectifs franciliens ?
- Quelles sont vos attentes vis-à-vis de l'ouverture à la concurrence, à moyen et à long terme ?
- Le cadre législatif actuel et le calendrier sont-ils satisfaisants ?

⇒ **Réponse :**

L'ouverture à la concurrence est un effort collectif qui peut permettre de stimuler l'innovation, la qualité de service et l'efficacité. Elle ne consiste pas forcément à changer d'opérateur de transport, mais à indiquer clairement que la Région choisira l'opérateur qui proposera l'offre la plus intéressante pour les Franciliens, avec par exemple moins de retards, plus de fréquence de passage, et un coût maîtrisé durablement. La dimension sociale est également importante, et sera essentiel de tenir pleinement compte des salariés qui travaillent dans les services de transport.

Le calendrier actuel me paraît à ce stade satisfaisant, mais pourrait être accéléré en fonction du retour d'expérience de la mise en concurrence des Transiliens, des bus et tramways, et du RER E : faisons les choses bien et sans précipitation. La mise à la concurrence nécessite une préparation importante visant à définir clairement les besoins et s'assurer de ce qui est véritablement possible : l'exemple de l'appel d'offres pour la gestion des Vélib' est un bon exemple de ce qu'il ne faut pas faire.

IV. Infrastructures et financement des investissements

Les infrastructures de transport (voyageurs et marchandises) représentent un des postes de dépense les plus importants des Régions. Le projet de loi « différenciation territoriale » pourrait aboutir au transfert aux Régions ou aux départements qui le souhaiteraient de la partie du réseau routier national de leur territoire.

17. CPER et plans de relance

Le taux de réalisation du CPER Île-de-France 2015-2020 devrait s'établir aux alentours de 90 % à la fin de l'année 2020. Il sera prolongé de deux ans.

- Quelles doivent être les priorités du prochain CPER ?
- Comment envisagez-vous le partage du financement des infrastructures de transport entre la Région et l'État ?
- Comment faciliter la réalisation des projets programmés ?
- Vers quels projets souhaitez-vous orienter les fonds de relance au niveau régional en matière de transport, mobilité, logistique ?

⇒ **Réponse :**

18. Réseau ferroviaire et réseau de tramway

La Région Île-de-France a une compétence de planification des infrastructures de transport, à travers la signature et le cofinancement du CPER d'une part, et de l'inscription des projets structurants dans le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) d'autre part. Depuis 2004, Île-de-France Mobilités peut assurer la maîtrise d'ouvrage de travaux d'infrastructures de transport (dans la limite des attributions de SNCF Réseau et de la SGP). Île-de-France Mobilités partage la maîtrise d'ouvrage des projets portés par la RATP.

- Quelles doivent être selon vous les priorités d'investissement d'Île-de-France mobilités dans le réseau ferroviaire francilien, que ce soit en termes d'entretien et modernisation, ou de développement de nouvelles infrastructures ?
- Comment envisagez-vous le développement du réseau de tramways ?

⇒ **Réponse :**

19. Infrastructures routières

La Région peut définir des itinéraires routiers d'intérêt régional et participer au financement d'opérations diverses d'investissement dans l'entretien ou le développement du patrimoine routier.

- La Région doit-elle participer à l'investissement dans les infrastructures routières (entretien, régénération ou modernisation du réseau existant) ?
- Envisagez-vous de demander la gestion d'une partie du réseau routier géré par l'État, et si oui envisagez-vous de demander la compétence facultative inscrite dans le projet de loi Climat et résilience qui permettra de mettre en place une « contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises » ?
- Doit-elle participer au financement du développement du réseau (nouvelles infrastructures) ? Avec quels objectifs ?
- Engagez-vous un programme de déploiement ou de soutien au déploiement de bornes électriques de recharge, rapides et lentes ?
- Souhaitez-vous que la Région contribue au développement des infrastructures de distribution de carburants alternatifs pour les particuliers, pour le transport de marchandises et pour les transports routiers de voyageur ? Si oui, quels carburants alternatifs ont votre préférence ?
- Comment organiser la coopération avec les collectivités compétentes pour la gestion des infrastructures routières (départements, bloc communal) ?

⇒ **Réponse :**

V. INNOVATION, RECHERCHE ET EXPERTISE

20. Innovation et recherche

- Votre Région a-t-elle des pôles de compétitivité ou des activités de recherche concernant les transports ?
 - Comment envisagez-vous de les valoriser et de les renforcer dans le cadre de la mise en œuvre des compétences transport de la Région ?
 - Envisagez-vous de développer des recherches ou des expérimentations ?
 - Quelle stratégie défendez-vous pour l'hydrogène ?
 - Pour les nouveaux carburants ?
 - Pour la mobilité low-tech ?
- Envisagez-vous de faciliter les expérimentations de véhicule autonome sur votre territoire ?

⇒ **Réponse :**

La région doit devenir un pôle européen de recherche et de développement des technologies de demain, dans l'énergie et les mobilités durables et décarbonées. La Transition écologique représente en effet une formidable opportunité pour l'Ile-de-France, avec la création d'emplois durables, qui répondront pleinement aux défis à venir. Nous avons pour objectif la création de 500 000 emplois sur 10 ans, en lien avec la transition écologique.

En partenariat avec les centres de recherche de la région, et les acteurs économiques régionaux, nous créerons notamment un cluster régional permettant de favoriser l'innovation en faveur de la transition écologique et des nouvelles mobilités, qui fera de l'Ile-de-France un véritable pôle européen des technologies d'avenir. Nous faciliterons également la recherche concernant les véhicules autonomes, en accompagnant les expérimentations les plus pertinentes pour la Région.

En particulier, l'utilisation de l'hydrogène sera primordiale afin de réussir la transition écologique en Ile-de-France, et présente un potentiel économique important. En lançant un véritable plan de soutien à l'hydrogène, la région pourra préparer son avenir, créer des emplois durables, tout en réduisant ses émissions et la pollution issue des transports. Ce plan se traduira dès 2022 par un fort soutien à la production d'hydrogène bas-carbone et renouvelable, par le remplacement d'une partie de sa flotte de bus par des bus hydrogène zéro-émissions, la mise à disposition d'hydrogène pour le transport fluvial, et l'accompagnement de nos industries vers l'usage d'hydrogène bas carbone. Ce plan s'appuiera notamment sur les fonds mis à disposition dans le cadre de la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène, et les appels à projets de l'Ademe.

21. Formation professionnelle et expertise territoriale

La Région est compétente pour la formation professionnelle. Par ailleurs, avec ses nouvelles compétences, elle est confrontée à un défi de montée en expertise rapide sur les sujets de mobilité.

- Quel rôle peut jouer la Région pour favoriser l'attractivité des métiers du transport, de la mobilité et de la logistique ?
- Les compétences et l'expertise technique d'Île-de-France Mobilités vous paraissent-elles nécessiter des renforcements, et sur quels enjeux ?

⇒ **Réponse :**

Souhaitez-vous nous faire part d'autres projets que vous portez pour votre Région en matière de transport, mobilité et logistique ?

⇒ **Réponse :**