



LES TRANSPORTS, CHOUCHOUS DES ÉLECTIONS

En Île-de-France, le thème des transports se situe au cœur des programmes des candidats aux élections régionales des 14 et 21 mars. Il suscite des jugements enflammés : "12 ans d'immobilisme, ça suffit", dit l'une, "la révolution des transports c'est maintenant". "Elle a déjà commencé", rétorque l'autre, "la Région a fait plus en trois ans que l'État en trente ans". Quoi qu'il en soit, les transports en commun sont les chouchous de ces élections.

Nous donnons ci-après un extrait qui nous a paru représentatif des intentions des uns et des autres, présentées selon 6 thèmes. Certes, certains propos se répètent parmi les candidats et d'autres sont un peu abstraits, mais il nous a paru intéressant de mettre ainsi en évidence les idées générales qui font consensus.

1 - Les développer, comment et où ?

Marie-Christine ARNAUTU (FN) : planifier le changement dans l'habitat, l'urbanisme, les modes de transport, pour créer un environnement plus agréable, plus propre et moins stressant. Améliorer l'offre de transports publics, notamment en agglomération, afin de faire des transports en commun de véritables alternatives à la voiture.

Olivier BESANCENOT (NPA) : développer les transports collectifs et aller vers leur gratuité.

Alain DOLIUM (Modem, Génération Écologie, Écologie et démocratie) : réduire le temps perdu dans les transports. Organiser le territoire afin que chaque Francilien vive à moins de 30 minutes des services essentiels publics et privés.

Cécile DUFLOT (Les Verts, Régions et peuples solidaires) : lancer un plan transports de 18,9 Md€ financé par emprunt. Investir dans de nouvelles infrastructures : ligne 14 prolongée, nouvelles lignes, tram-train, etc. Créer des outils de planification et d'aménagement visant à structurer et interconnecter les transports en commun entre réseau principal express et réseaux de proximité, à offrir un maillage fin à l'intérieur des bassins de vie et à faciliter le rapprochement entre logements, services et emplois. Instituer un plan d'urgence en grande couronne et dans les territoires enclavés. Créer progressivement 60 lignes de bus express, qui utiliseront des couloirs réservés sur les autoroutes et d'autres routes à grande capacité. À Paris, créer un tramway reliant les grandes gares SNCF entre elles, créer de grandes lignes de bus vers la banlieue ne s'arrêtant pas aux portes de la capitale.

Jean-Paul HUCHON (PS, PRG, MRC, MUP) : rappel des développements importants réalisés lors de la précédente mandature, marqués en particulier par la construction de trois tramways, le prolongement de deux et bientôt trois lignes de métro, la multiplication des lignes de bus de jour et de nuit. Mettre rapidement en application le Plan de mobilisation de 18 milliards d'euros sur dix ans proposé par la Région, constitué de deux grands projets : la rocade de métro automatique Arc Express et le prolongement du RER E à l'ouest, et de nombreux autres à accélérer (tramways, tangentiels ferroviaires, tram-train Massy-Evry, barreau de Gonesse, prolongement de la ligne 11, bus en site protégé, ...). À Paris, prolonger le tramway des Maréchaux à la porte d'Asnières "si l'État participe financièrement", créer une nouvelle gare RER E dans le 10^{ème}. Développer le transport à la demande.

Pierre LAURENT (PCF, Front de Gauche) : refuser l'ouverture à la concurrence des

transports collectifs ainsi que des projets d'infrastructure en partenariat public-privé. Aller vers un pôle public de transport. Un plan d'investissement (rénovation, achat de matériels) qui permette de développer les transports en commun, aujourd'hui saturés, de desservir les quartiers délaissés et d'améliorer les liaisons banlieue-banlieue. Aller vers le doublement du versement transport.

Valérie PÉCRESSÉ (UMP) : relancer l'investissement sur des infrastructures nouvelles pour donner toutes ses chances à l'Île-de-France dans la compétition internationale. Engager dès maintenant, dans le cadre du Grand Paris, la double boucle de métro automatique qui reliera 30 gares en petite et grande couronnes. Prolonger les lignes Eole et Météor et d'une manière générale réaliser la vingtaine de projets d'investissement inscrits au contrat État-Région 2007-2013 (tangentielles, métros, tramways, tram-train, bus en site propre ...). Créer très rapidement de nouvelles lignes de bus banlieue-banlieue, à haute qualité de service et environnementale, roulant sur des voies dédiées. Mettre en service des minibus à la demande en zones rurales et dans les quartiers.

Commentaire : en dehors de celui de la candidate UMP, nous n'avons pas relevé de propos sur le métro du Grand Paris, qui fera pourtant l'objet d'un débat à la fin de l'année. Il est clair que pour la plupart des candidats, il y a d'autres urgences.

2 - Performances, fréquences, fiabilité

C. DUFLLOT : à très court terme, réhabiliter l'existant afin d'offrir des transports en commun fiables. Lancer un emprunt de 500 millions destiné à accélérer la rénovation des RER, augmenter la capacité des rames et renforcer l'offre de service des lignes de bus saturées.

J.P. HUCHON : nous avons déjà partout renforcé les cadences et exigé des transporteurs un service plus régulier, plus sûr. En 2015, il n'y aura pas un train SNCF de plus de dix ans, grâce en particulier à l'accélération des commandes du nouveau train Francilien. Moderniser les RER, aussi bien les lignes que les trains. Avancer l'horaire des trains du matin sur les réseaux où l'on travaille tôt comme Roissy ou Rungis. Renforcer l'offre du Noctilien (1,5 fois la fréquence actuelle). Étendre l'offre du samedi soir - idéalement toute la nuit - sur tout ou partie du RER et sur certains métros.

V.PÉCRESSÉ : un plan d'urgence pour l'amélioration des performances sur toutes les lignes d'Île-de-France. Remplacer les rames hors d'âge des RER et Transilien et moderniser les lignes sinistrées (RER A, B, C et D), désencombrer la 13. Trafic du métro toute la nuit sur les lignes 1, 4 et 14. Renforcer le service minimum dans le respect du droit de grève, mais avec l'affirmation claire du refus du droit de blocage et d'un plus grand respect des droits des usagers.

Commentaire : dommage, aucun candidat n'évoque la relance du Plan de Déplacements Urbains

3 - Facilité d'accès (accessibilité, tarifs)

A. DOLIUM : créer un Pass harmonisé pour tous les transports en commun de la région.

O. BESANCENOT : vers la gratuité.

C. DUFLLOT : une zone unique pour l'Île-de-France : la "carte verte" à 65 euros permettra de circuler dans toute la région sur tous modes et d'accéder à certaines conditions à d'autres services comme le vélo-partage et l'autopartage. Un ticket à 1 euro le soir et le week-end. Gratuité pour les enfants de moins de 6 ans, un chèque vélo de 150 euros pour les lycéens et les apprentis.

J.P. HUCHON : un grand programme d'accessibilité des gares et des stations est en cours. Instituer la gratuité pour les jeunes en insertion et l'extension du bénéfice de la carte Imagin'R à tous les jeunes non salariés de moins de 26 ans. Rendre le ticket t+ valable 1h30 pour toutes les correspondances bus, tramway et métro. Dézoner l'abonnement forfaitaire les week-ends et

jours fériés. N'est pas favorable à une suppression des zones en semaine, car. Avantage tarifaire pour les porteurs de Navigo dans les parcs relais. Engager avec les départements l'harmonisation des tarifs des cartes seniors.

P. LAURENT : une zone tarifaire unique au prix de la zone 1-2, l'extension de la gratuité aux chômeurs, aux travailleurs pauvres et aux jeunes.

V.PÉCRESSE : rendre tous les transports accessibles aux personnes handicapées. 2 zones tarifaires au lieu de 6. Des abonnements souples : plus besoin de faire la queue à la fin du mois, les forfaits commenceront n'importe quel jour de la semaine ou du mois. Un pass Navigo intelligent : si on prend le RER une fois dans la semaine, il débite un trajet au prix normal ; si on le prend deux fois par jour tous les jours, il applique automatiquement le tarif "carte orange" à la semaine ; si on change de zone pour un trajet, il ne calcule que la différence entre le forfait et la distance restant à parcourir. À partir de 21h, possibilité de faire arrêter les bus à la demande tout au long du trajet.

Commentaire : les propositions sont très diversifiées en ce qui concerne la réduction du nombre de zones tarifaires. Le plus réticent est J.P. HUCHON, qui explique que "la perte de recettes en résultant ne peut être combinée avec une amélioration du système de transport ; et la priorité, c'est la qualité de l'offre".

4 - Qualité de service, confort, agrément, sécurité

M.C. ARNAUTU : rétablir des transports sûrs et mettre en place un plan de sécurisation ambitieux, doté de moyens conséquents (équipes d'intervention, vidéosurveillance) dans les lignes ou lieux à risque. Sanctionner sévèrement les dégradations du matériel (tags, incendies, caillassage etc.).

C. DUFLOT : développer l'information des voyageurs dans les gares et en cours de route.

J.P. HUCHON : les contrats entre le STIF, la RATP et la SNCF ne sont pas exécutés d'une manière totalement satisfaisante par ces entreprises. Revoir en conséquence les exigences des contrats en matière de qualité de service en particulier. Obtenir des transporteurs qu'il y ait davantage d'agents dans les gares et les stations.

V.PÉCRESSE : un plan d'urgence "qualité de service", ciblé sur la ponctualité, le confort et la sécurité des clients, et qui se traduit par 100 chantiers à lancer immédiatement. Des gares qui simplifient la vie, avec des crèches, des commerces ouverts tôt le matin et tard le soir, un accès wi-fi, des points-relais pour les formalités administratives. Vidéo-protection dans les gares, les bus et la première rame de chaque train, pour protéger les Franciliens qui rentrent tard le soir.

Commentaire : le thème de la sécurité est encore une fois plus sensible à droite qu'à gauche.

5 - Choix modal, partage de la voirie, respect de l'environnement

M.C. ARNAUTU : construction de nouveaux parcs de stationnement urbains et achèvement des rocadés routières périurbaines. Élimination progressive des "points noirs" et généralisation des glissières au bord des routes dangereuses.

C. DUFLOT : création en trois ans de parkings à vélos sécurisés dans toutes les gares d'Ile-de-France. Créer des centrales de mobilité proposant des vélos avec assistance électrique, des voitures en autopartage, du "transport à la demande" et des taxis collectifs. Soutien à la création de stationnement vélos dans les copropriétés et les entreprises.

J.P. HUCHON : promouvoir le covoiturage, par exemple par l'utilisation de voies réservées. Développer des espaces pour les vélos, dans les gares ou les parkings. Multiplier les voies réservées aux circulations douces.

V.PÉCRESSE : Une voie supplémentaire sur les autoroutes conçues à l'origine pour comporter une voie de plus (81 tronçons concernés), qui sera ouverte aux bus, voitures

propres, taxis, covoiturage (3 passagers au moins). Doubler les pistes cyclables à Paris pour passer à 20% d'utilisation du vélo. Ne pas se priver de construire des parkings à Paris, notamment pour l'autopartage. Des bornes de recharge pour véhicules électriques généralisées en Ile-de-France. Un grand plan de protection contre le bruit le long des autoroutes.

Commentaire : par ailleurs, les candidats de droite reprochent à la gauche son "autophobie", et même la "déclaration de la guerre à l'automobile (diminution des investissements routiers, autoroutes non terminées, réduction des crédits en faveur de la sécurité routière)".

6 - Transport de marchandises

M.C. ARNAUTU : relancer les projets d'infrastructure (ex : canal Seine-Nord) pour développer le transport fluvial. Développer le transport multimodal et en particulier le ferroutage.

C. DUFLOT : priorité absolue au fret ferroviaire et fluvial.

J.P. HUCHON : moins de camions sur les routes. Réorienter le transport de fret en utilisant plus intensément le fleuve et le rail.

V.PÉCRESSE : faire de la Seine l'artère propre de l'Île-de-France. Tripler le transport fluvial e marchandises, l'utiliser pour collecter les déchets et les envoyer vers des sites de traitement ou d'enfouissement propres.

Commentaire : ces déclarations vertueuses sont rituelles, mais en dehors de quelques réalisations ponctuelles on attend toujours un plan global pour les marchandises.