

## Sommaire

- **Quel bilan de la mandature régionale sur les transports ?**
  - **Quel regard sur les programmes transports des principaux candidats ?**
  - **La relance de l'opération « témoins de ligne RATP »**
  - **Remise d'un dossier d'actualité sur Paris**
- 

### **Quel bilan de la mandature régionale sur les transports ?**

Dans le dossier de notre dernier bulletin ci-joint, nous avons essayé de faire un bilan synthétique de la politique « transports » du conseil régional et du STIF depuis les élections de 2010 (et même 2006, date de la décentralisation du STIF).

On peut en retenir quelques points marquants :

- des efforts financiers indéniables en matière d'investissement pour les transports en commun mais qui tardent à produire des effets concrets.
- globalement, la situation sur les lignes de train et de RER reste critique, avec cependant des lignes qui se sont améliorées (ex : ligne H, réseau Nord-Ouest) mais d'autres qui se sont dégradées (ex : ligne L, réseau Saint-Lazare sud). La maintenance du réseau ferré a été très insuffisante jusqu'en 2014 (L'Etat en porte la principale responsabilité) tandis que les achats de trains neufs ont été insuffisants.
- peu de réalisations concrètes en matière d'infrastructure banlieue – banlieue mais de nombreux projets en travaux ou en phase d'études.
- plusieurs lignes de tramway créées mais dans des délais déraisonnables (sauf T3) et avec souvent un problème de saturation peu de temps après leur ouverture.
- un développement de l'offre significatif, notamment sur les lignes de bus en banlieue mais d'importants besoins restent à satisfaire.
- des mesures positives en matière de tarification en début de mandat mais le passe Navigo à tarif unique risque d'avoir des impacts négatifs dès 2016 (voir ci-dessous).
- quelques progrès en matière de transparence et de prise en compte des attentes des usagers et de leurs associations mais on est encore loin du compte.

## Quel regard sur les programmes transports des principaux candidats ?

### De grands objectifs assez consensuels :

- Accélérer le renouvellement du matériel roulant des lignes RER et Transilien
- Renforcer la régénération du réseau ferré existant
- Renforcer l'offre bus en grande couronne
- Renforcer l'offre de transport en commun la nuit
- Lutter contre la fraude et renforcer la sécurité
- Mener à bien tous les projets d'infrastructure en cours d'étude, Grand Paris Express compris.

On note aussi que les deux principaux candidats se sont engagés à ce que les usagers soient représentés au conseil du STIF.

### Mais la faisabilité calendaire nous interpelle...

Par exemple, pour l'achat de nouveaux trains, nous rappelons que le STIF a initié le projet « RER NG » en octobre 2011. Mais le marché n'a toujours pas été attribué, l'appel d'offre SNCF ayant été déclaré infructueux 2 fois. La livraison des premiers trains ne sera pas possible avant 2020.

### ...ainsi que la faisabilité financière :

- **Peu de leviers pour augmenter les recettes de la région et du STIF sans décision législative**

Exemple : l'écotaxe poids-lourds régionale est soutenue par plusieurs listes et nous y sommes favorables. Mais les modalités de mise en œuvre et les recettes associées restent encore très floues.

- **D'ores et déjà, des projets sont retardés voire bloqués faute de financement**

Citons par exemple : EOLE (prolongement du RER E à l'ouest), tangentielle Nord phase 2, prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay, électrification de Gretz à Provins.

- **Le passe Navigo à tarif unique** nécessite de trouver au moins 250 M€ par an dès 2016 (ou d'y renoncer)

**L'ensemble de ces constats nous conduit à penser qu'il y a un fort risque de retard voire d'abandon de projets, notamment en grande couronne.**

Dans ce contexte, la question du **Grand Paris Express** se pose. Si certains jugent qu'il faut réaliser la totalité du projet (PS, LR), d'autres le rejettent en bloc (DLF, FN). Pour notre part, nous sommes favorables à un rééquilibrage des financements entre GPE et l'amélioration du réseau existant, en réinterrogeant la pertinence de certains tronçons (lignes 17 et 18 notamment).

**En tout état de cause, il est vraisemblable qu'une partie des promesses de campagne ne seront pas réalisables. Il serait souhaitable que les candidats fassent connaître leurs priorités.**

## La relance de l'opération « témoins de ligne RATP »

L'AUT a signé avec le STIF et la RATP un avenant de prolongation de l'opération "Témoins de ligne". Celle-ci permet aux usagers des réseaux RATP de contribuer à l'amélioration de la qualité du transport sur une ligne de RER, métro, tramway ou bus.

Tout voyageur peut devenir "témoin", en signalant un dysfonctionnement, en faisant connaître une insatisfaction, en proposant, en demandant une amélioration des services, des équipements.

Ainsi, les principaux thèmes traités concernent la régularité, la ponctualité des lignes, l'information des voyageurs, la disponibilité des équipements (escalators, ascenseurs, portillons, distributeurs de titres de transport, etc.), la propreté des espaces, bref les principaux constituants d'un voyage.

Il suffit au voyageur d'adresser son témoignage à l'AUT via son site ([www.aut-idf.org](http://www.aut-idf.org), rubrique "Témoins de ligne") ou sur support papier (nous pouvons mettre à disposition des fiches à remplir).

L'AUT transmet mensuellement l'ensemble des témoignages à la RATP. Celle-ci demande à ses services concernés une réponse circonstanciée (prise en compte de la demande par réparation d'un équipement, indication de l'étude ou de la programmation d'un projet d'amélioration, au minimum explication argumentée d'un dysfonctionnement constaté).

Les témoins reçoivent chaque mois de l'AUT les réponses de la RATP à tous les témoignages.

Des réunions trimestrielles avec la RATP et le STIF permettent aux témoins de partager idées, expériences et d'être informés des projets de la RATP.

Devenez témoins !

En pièce jointe : Flyer de présentation de l'opération

Egalement disponible : Bilan 2014 de l'opération