

Claude Bartolone sur les transports : j'accélère !


ÉLECTIONS RÉGIONALES - 6 ET 13 DÉCEMBRE 2015

Claude Bartolone : "Sur les transports, j'accélère!"




Des transports **sûrs**

- **CREER** une **autorité unique de sûreté** pour tous les transports
- **DONNER** de **nouveaux pouvoirs aux agents de sûreté** pour assurer la tranquillité des voyageurs.




Des transports **ponctuels**

- **ACCELERER** l'**automatisation** du métro, RER et Transilien pour permettre une meilleure **régularité** et une hausse de **capacité** de 30 à 40%.
- **OBTENIR** de L'État qu'il investisse **800 M€ par an** dans les **infrastructures** de transports





Des transports **connectés**

- **DEVELOPPER** l'équipement des rames et stations en **wi-fi, 3G et 4G** pour améliorer l'**information voyageurs** en temps réel et permettre aux usagers de capter partout !



Des transports **adaptés**

- **ETENDRE** les horaires des métros, RER et Transilien. **Objectif à terme : le 24h / 24h.**
- **DEVELOPPER** la carte des **bus Noctiliens** pour adapter le service aux besoins des usagers.

 Une Île de France humaine uneiledefrancehumaine.fr  #AvecBarto

Retrouvez ci-dessous l'interview de Claude Bartolone telle qu'elle est parue dans la revue Mobilettre. Claude Bartolone détaille ses propositions sur les transports en Île-de-France.

Les premières semaines de campagne électorale ont montré que les transports constituent le principal point d'affrontement entre les candidats à la succession de Jean-Paul Huchon, à la tête de la région Île-de-France. Après la révélation du rapport de l'EPFL sur le réseau ferroviaire francilien, il y a dix jours, voici l'interview, très attendue, du candidat Bartolone : Mablettre confirme ainsi sa volonté de

nourrir le débat démocratique sur l'avenir de la mobilité francilienne, sans tabous ni exclusive.

L'entretien a duré près de deux heures, mercredi dernier, au local de campagne de la place de Catalogne, à deux pas de la gare Montparnasse... et du siège de Transilien. Claude Bartolone préparait son déplacement sur Noctilien. Il a répondu sans notes à nos questions. Manifestement il a potassé ses dossiers. On le savait très à l'aise sur tous les aspects institutionnels, politiques et financiers, il surprend par sa connaissance de quelques complexités qui rebutent d'ordinaire plus d'un élu.

Comment assumer l'héritage de son prédécesseur tout en marquant sa différence et sa compétence ? C'était la difficulté majeure de cet exercice de l'interview référence. Le choix de Claude Bartolone nous paraît très clair : taper franchement sur l'Etat incapable de maintenir les infrastructures ferroviaires, sommer la SNCF de se montrer digne des investissements financiers consentis, ménager quelques annonces très innovantes. Sans oublier de critiquer son adversaire principale, Valérie Pécresse.

Mobilettre. Depuis 2006 et la régionalisation du STIF, beaucoup de choses ont été faites pour améliorer et développer les transports franciliens. Mais la qualité de service ressentie par les voyageurs reste insuffisante ; les résultats de ponctualité sont loin des objectifs affichés. Quel est votre état d'esprit en ce début de campagne électorale ?

Claude Bartolone. Je mesure le travail qui a été accompli en dix ans. Sur tous les sujets qui relevaient de sa responsabilité, la région a énormément investi. Faut-il rappeler les 7,3 milliards investis dans le renouvellement et la rénovation du matériel roulant ? La multiplication par cinq du réseau de tramways ? Le Pass Navigo à tarif unique ? C'est la gauche qui s'est battue pour le plan de mobilisation des transports du quotidien, avec ses schémas directeurs des RER, ses prolongements de lignes, ses nouvelles infrastructures,

parallèlement au Grand Paris.

L'héritage de Jean-Paul Huchon, en entrant dans la négociation du Grand Paris, c'est d'avoir fait comprendre qu'il fallait à la fois remettre le réseau historique à niveau et le connecter au nouveau réseau. Sarkozy proposait quelque chose de neuf mais oubliait l'existant.

Mon ambition, c'est donc d'accélérer, en supprimant les derniers boulets qui entravent la performance. Accélérer, ce n'est pas simplement compter les rames neuves et promettre que ça ira plus vite. Il faut agir fortement sur tous les éléments du système : mes propositions vont dans ce sens.

Mais je mesure aussi ce qui n'a pas été fait, particulièrement dans le domaine ferroviaire.

*Il faut affecter 800 millions d'euros par an, pendant dix ans, à la régénération des infrastructures ferroviaires franciliennes.
Comptez sur moi pour rappeler l'Etat à ses devoirs*

C'est-à-dire ?

Depuis 2005, malgré deux rapports de l'EPFL (Ecole polytechnique fédérale de Lausanne), y compris le dernier sur l'infrastructure (*NDLR lire Mobizoom 34*), la performance industrielle n'a pas progressé, bien au contraire. Cela pose problème. La France a certainement le meilleur train rapide du monde, mais personne ne l'achetant, il a fallu assurer à Alstom, pour la grande joie de ses actionnaires, un rythme de commande élevé de TGV. Le reste a été négligé, oublié. C'est donc une faute politique majeure, notamment pour l'Ile-de-France. Je rappelle que Valérie Pécresse était ministre du Budget sous Nicolas Sarkozy.

Les opposants à la Région sont hémiplésiques. Il ne faut pas faire peser sur la région et le STIF ce qui relève de l'Etat. 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. Le sous-investissement de l'Etat a

donc laissé peu à peu se dégrader un réseau qui n'a pas pu s'adapter à la croissance des trafics.

Il faut affecter 800 millions d'euros par an, pendant dix ans, à la régénération des infrastructures ferroviaires franciliennes. Comptez sur moi pour rappeler l'Etat à ses devoirs.

Vous êtes sévère envers l'Etat. Et envers la SNCF ?

On ne va pas afficher les niveaux d'investissements indispensables à l'amélioration du service, et accepter qu'ils ne soient qu'une page publicitaire. Il faudra des résultats. Quand vous écoutez les opérateurs, en automne on ne peut pas rouler parce que les feuilles tombent, en hiver c'est difficile à cause de la neige, le printemps est plutôt sympathique sauf en cas d'inondations, et en été comme ça se dilate il faut rouler plus doucement. Il y a des moments où trop c'est trop.

On ne va pas afficher les niveaux d'investissements indispensables à l'amélioration du service, et accepter qu'ils ne soient qu'une page publicitaire. La SNCF devra obtenir des résultats

Je prends en compte les remarques des associations d'usagers. Si on dit 800 millions, ce n'est pas pour dire qu'on a de l'argent, mais bien pour obtenir des résultats.

Comment expliquer aux usagers, justement, qu'ils devront encore attendre de longues années avant de constater des améliorations tangibles ?

La meilleure manière de montrer aux usagers qu'il se passe quelque chose, c'est de changer tous les trains. Sur le RER A, le renouvellement des rames à deux niveaux est bientôt achevé. L'appel d'offres du matériel roulant du RER E permettra de greffer les matériels du B et du D, puis du C. Les dernières lignes du Transilien seront elles aussi équipées de matériel neuf, de même que les plus anciens des tramways, comme le T1. Même s'il y aura encore des pannes, ces voitures neuves et modernes, avec de la vidéosurveillance et du wifi créeront un électrochoc dans la perception du système de transport.

Il faut gérer la temporalité des différents investissements pour que les gens aient confiance dans les annonces de moyen et long terme. Je me souviens du moment où j'ai gagné la bataille de la ligne 15; certains ont été surpris que je ne la reprenne pas dans mon programme, avant les élections départementales. Mais quand les plus humbles de nos concitoyens ont parfois du mal à se projeter au-delà du 15 du mois, comment voulez-vous qu'ils puissent croire une promesse à dix ans, alors qu'ils voient sous leurs yeux le blocage de certaines lignes ? Je pense notamment au prolongement du T1 bloqué à Noisy-le-Sec, par pur égoïsme local, par un maire proche de la candidate de monsieur Sarkozy. La confiance ne revient qu'avec des preuves tangibles de changement, rendues possibles par une politique stable et rationnelle d'investissements. Tout le contraire des impasses et des promesses électorales de Valérie Pécresse.

Êtes-vous favorable à l'automatisation des lignes les plus chargées ?

Il faut jouer cette carte à fond. D'abord en poursuivant l'automatisation intégrale des métros : après les lignes 14, 1 et 4, il faut faire la 11 et je propose de rajouter la 13. Je ne fais pas l'impasse sur les négociations avec les partenaires sociaux, mais il n'y a pas de péril en termes d'emploi dans les transports. Aurait-on un réseau du métro Grand Paris automatisé, tout neuf, rutilant, et à côté un métro qui fonctionne plus difficilement ? Plus nous aurons une masse critique en termes de commandes, plus nous donnerons naissance à une filière industrielle française de l'automatisation.

Il faut jouer à fond la carte de l'automatisation. Pour le métro, avec la 11 et la 13. Pour les RER et le Transilien, avec le pilotage automatique avec conducteur

Pour les RER et le Transilien, je propose un pilotage automatique avec conducteur. Il permettra une meilleure régularité, et une augmentation de capacité de 30 à 40%. Je suis prêt à prendre cette décision dès le début de l'année

2016, ce qui permettra d'obtenir, après le RER A (*NDLR le pilotage automatique devrait être opérationnel en 2018 dans le tronçon central*), le RER B en 2021 et l'ensemble du réseau en 2023.

J'insiste sur la modernisation du RER B : c'est un signal fort pour le dossier de candidature aux Jeux olympiques. On n'attendra pas d'avoir gagné pour engager la rénovation complète de la ligne.

Vous insistez sur les fondamentaux : l'infrastructure, le matériel, l'exploitation. Mais les transports modernes, ce sont aussi pour les voyageurs des supports dématérialisés et multiservices, une information multimodale de qualité et accessible, des accès 3G ou 4G... Que proposez-vous ?

Il faut mettre le paquet sur le numérique. Le temps subi doit devenir un temps géré. L'information en temps réel doit être disponible partout, en ligne et en stations avec le wi-fi, en tunnels avec la 3G et la 4G dont il faut accélérer le développement. Et quand je dis information en temps réel, cela va jusqu'à la disponibilité des ascenseurs et des escaliers mécaniques – c'est notamment essentiel pour les personnes à mobilité réduite.

S'agissant de la billettique, il faut étendre les fonctionnalités du Pass Navigo à d'autres services de mobilité tels qu'Autolib, les parkings relais, le covoiturage, les taxis, les services en gares...

Je pense aussi qu'il est judicieux, pour les voyageurs occasionnels, de proposer une tarification à la distance parcourue, via les unités transports disponibles sur une carte Navigo. Cela aura un avantage supplémentaire : mieux lutter contre la fraude, grâce aux validations en entrées-sorties. Je considère qu'elle est moins une fraude de subsistance, compte-tenu des tarifications sociales, qu'une fraude de look. Il faut casser cette idée, mettre davantage la pression sur les bus et les tramways en accès libre.

Est-ce que vous gardez le Grand Paris Express tel qu'il est

défini aujourd'hui ? Les critiques se multiplient sur son coût et l'opportunité de certaines lignes...

On a eu un consensus national. Toute remise en cause amènerait à supprimer une partie du réseau ou à accumuler des retards qui seraient très coûteux. Y compris sur la ligne 18, il faut accélérer et pousser jusqu'à Versailles – ce qui est un atout supplémentaire pour les JO et la candidature du site de Saint-Quentin-en-Yvelines. Et s'il faut rentrer dans des systèmes de financement innovants pour surmonter d'éventuelles difficultés, cela ne me dérange pas – j'ai eu recours aux PPP en Seine-Saint-Denis pour rénover et construire des collèges.

Je ne conçois pas une Ile-de-France de la spécialisation de ses territoires. Pour qu'il y ait de l'énergie, il faut que ça grouille, et donc que ça communique. Si vous voulez que la révolution énergétique et écologique se diffuse jusqu'à la grande couronne, alors il faut aussi faire la 15, la 16 et la 17.

Vous prenez aussi CDG Express ?

Bien sûr, mais dans le cadre du montage financier prévu, avec une participation d'ADP. C'est un élément complémentaire de la desserte de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Les tramways sont très fréquentés par les Franciliens. Vous poursuivez le programme de développement prévu par le STIF ?

Oui ! Ils incarnent la ville où il fait bon vivre. Je poursuivrai le T6 à Viroflay, le T3 jusqu'à la 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 vers Athis-Mons. Et je lancerai les T9 et T10.

L'offre de nuit ne semble plus adaptée à l'évolution des rythmes de vie de la région capitale. Que comptez-vous faire ?

Je veux tendre vers du 24h/24h, car les besoins de mobilité nocturne, en forte croissance, concernent à la fois ceux qui travaillent de nuit et ceux qui sortent. Il faudra donc revoir le périmètre et la carte des Noctiliens, mais aussi développer

certaines circulations de nuit des métros, des RER et des trains, en fonction des flux possibles, tout en prenant en compte les besoins de maintenance.

La révolution de la multimodalité et le développement des mobilités complémentaires aux modes lourds ont marqué cette dernière décennie. Faut-il faire élargir les domaines de compétences du STIF ?

C'est évident. Si on veut aller plus loin que la loi Maptam, il faut une proposition de loi pour que le STIF devienne l'autorité organisatrice de toutes les mobilités, ce qui implique d'étendre sa compétence, par exemple, aux taxis et à la voirie départementale. Car la route doit se transformer, faire émerger les nouvelles formes de mobilité : covoiturage, autopartage, abris vélos sécurisés, pistes cyclables, parkings relais...

Le STIF deviendra l'autorité organisatrice de toutes les mobilités, il me paraît le bon lieu de décision et d'arbitrage

La spécialisation des compétences est une limite à une conception harmonieuse des déplacements, et l'empilement des lieux de décision affaiblit les réponses aux besoins des Franciliens d'une conception ordonnée et intégrée de toutes les solutions – quelles qu'elles soient, routières ou ferroviaires, à vélo ou en covoiturage. Le STIF me paraît être le bon lieu de décision et d'arbitrage.

C'est un chantier de longue haleine...

Je veux occuper tous les temps de l'action politique. Je le dis souvent, l'élu doit manier le microscope et la longue vue. Que voulons-nous ? Profiter de la COP 21 et de la crise du diesel pour accélérer le changement de paradigme au bénéfice d'une mobilité plus propre et responsable, moderniser les transports lourds tout en induisant une nouvelle utilisation de la voiture et de la route – je pense par exemple à ces tracés de bus coordonnés avec des aires de stationnement ou de covoiturage. Mais je ne veux laisser personne sur le bord de la

route de ce changement profond. Je proposerai des mesures incitatives pour que tous les Franciliens puissent mettre leurs véhicules polluants à la casse. Il est hors de question de pénaliser certains au moment où l'on avance, comme à Paris, sur des zones de circulation restreinte.

Certains Franciliens considèrent que le réseau routier est délaissé, et l'automobiliste stigmatisé...

On ne peut pas accepter l'état actuel des routes, autoroutes et de leurs abords. Un contrat de service devra être conclu pour l'entretien du réseau national non concédé et les voies rapides urbaines franciliennes. Remises à niveau, les infrastructures routières pourront alors accueillir de nouveaux services grâce aux technologies modernes. Il ne s'agit pas de créer de nouvelles frustrations, mais au contraire d'encourager une meilleure utilisation des routes.

Jean-Paul Huchon avait noué un accord politique avec les écologistes sur la question des mobilités. Ferez-vous de même ?

Bien sûr. Je regrette qu'au gouvernement on leur ait donné une responsabilité qui n'est pas dans leur cœur de métier.

Sophie Mougard est l'une des plus grandes spécialistes que j'ai eu à connaître concernant les transports. Si elle devait partir, c'est parce qu'elle voudrait partir

Si vous êtes élu vous assurerez la présidence du STIF ou vous la laisserez à vos alliés électoraux ?

Il y a deux tâches qui relèvent directement du futur président élu : les transports – je m'y investis déjà pleinement – et l'ambassade de la région. La concurrence des grandes métropoles mondiales nécessite une identification forte de Paris et de l'Ile-de-France. Et si nous sommes en course pour les JO et l'Exposition Universelle, ce sera encore plus nécessaire.

Sophie Mougard dirige et incarne le STIF depuis 2006. Si vous êtes élu vous avez l'intention de poursuivre avec elle ?

Je considère que quoi qu'on puisse entendre, c'est l'une des plus grandes spécialistes que j'ai eu à connaître concernant les transports. Si elle devait partir, c'est parce qu'elle voudrait partir.

L'exploitation des lignes du Grand Paris Express sera mise en concurrence, et auparavant les tramways T9 et T10. Est-ce une bonne chose ?

Il faut savoir utiliser cette concurrence pour obtenir une amélioration de nos opérateurs existants, au bénéfice des usagers. Je n'ai pas d'état d'âme, la concurrence est un aiguillon pour la qualité de service. Le contraire serait d'ailleurs difficile : la RATP a une filiale pour les marchés hors Ile-de-France, et l'Ile-de-France serait interdite à ses concurrents ?

La contractualisation est un autre outil puissant pour challenger les opérateurs. La sanction financière de la régularité est insuffisante, je propose de la porter de 0,7% des recettes directes des opérateurs aujourd'hui à 5%, puis à 10% à terme. J'ai beaucoup insisté pour qu'il y ait des clauses de revoyure à un an dans les contrats qui seront prochainement signés.

Comment concevez-vous la gestion de la sûreté, aussi bien dans les gares que dans les trains ?

Je propose de mettre sur pied un centre de supervision unique pour plus d'efficacité, qui unifie les différents PC des opérateurs. Certaines séparations sont ubuesques. Mais je crois qu'il faut aussi aller plus loin, vers un corps unique regroupant tous les agents de sûreté. Ils devront bénéficier de certaines prérogatives de la police judiciaire, comme la fouille des bagages, l'inspection visuelle des bagages à main ou le constat par procès-verbaux du délit de vente à la sauvette.

Quant à la possession d'une carte d'identité, elle n'est plus obligatoire en France depuis 1955. Rien ne garantit qu'elle ferait diminuer la fraude ou augmenter le taux de recouvrement des amendes. A ce titre, modifier les conditions du délit de fraude d'habitude ou fermer les réseaux me

semblent des outils plus efficaces pour lutter contre la récidive.

Je suis convaincu de la pertinence d'une écotaxe régionale. Je n'attendrai pas l'Etat pour trouver des financements supplémentaires, sans que cela pèse sur les usagers ou sur les entreprises

Votre programme est dense. Pourrez-vous tout faire, tout financer ? Les finances publiques ne sont pas au mieux, la tarification unique va grever le budget régional, et les dépenses du STIF augmentent à mesure que l'offre s'étoffe.

Je ne vais pas dire «on rase gratis». Il faut remettre à plat le financement des transports franciliens car la trajectoire actuelle n'est pas soutenable. Mais il va falloir que l'Etat éclaire le tapis, sur le taux de TVA et la compensation du VT (NDLR l'exemption des entreprises de 9 à 11 salariés), mais aussi sur la péréquation entre l'Ile-de-France et les autres régions – tout ce qui pourrait affaiblir l'attractivité de la région capitale pénaliserait la France entière.

Il faudra aussi revenir sur la taxe de séjour régionale – les touristes peuvent contribuer à entretenir un réseau dont le coût d'accès figure parmi les plus bas d'Europe. Je suis également convaincu de la pertinence d'une écotaxe régionale. La loi de transition énergétique donne la compétence aux régions pour agir : je n'attendrai donc pas l'Etat pour trouver des financements supplémentaires, sans que cela pèse sur les usagers ou sur les entreprises.

Propos recueillis par Gilles Dansart

Lire l'interview sur le site de la revue Mobilettre (<http://www.mobilettre.com/claude-bartolone-et-les-transport/>)