



Paris, le 30 novembre 2015

Madame, Monsieur,

De par votre engagement et votre mobilisation pour l'amélioration des transports en Ile-de-France, je tenais par la présente à vous détailler mon projet pour la mobilité de tous les Franciliens.

Avant d'explicitier quelques-unes de mes grandes propositions, il me semble important de dire quelques mots sur ce qu'a permis d'engager la gauche régionale en matière de transports, qui est fondamental, même si la qualité de service n'est pas encore forcément au rendez-vous sur toutes les lignes car les politiques de transports s'inscrivent dans le temps long.

La Région a permis de préparer l'avenir. Les transports représentent le premier poste budgétaire avec 1,8 milliards d'euros en 2015, soit 36,5% du budget régional. Sur tous les sujets qui relevaient de sa compétence, la Région a beaucoup investi. Les grands programmes sont amorcés. La gauche a notamment su faire émerger deux projets majeurs qui vont faire avancer la mobilité des Franciliens.

Tout d'abord, je souhaite revenir sur la mise en œuvre du Pass Navigo à tarif unique. C'est une mesure qui agit concrètement pour le pouvoir d'achat des Franciliens et en faveur de la mobilité durable. C'est le choix politique fait par une gauche qui tient sa parole. Il nous semblait en effet injuste que les usagers des transports en commun qui habitent le plus loin de Paris soient à la fois les moins bien desservis et ceux qui payent le plus cher. Les limites administratives au sein de notre Région ne doivent plus freiner la mobilité des Franciliens. Car la mobilité est un droit, le droit de se déplacer librement, d'accéder à l'éducation, à la santé, à l'emploi, à la culture, et c'est mon ambition pour tous les Franciliens.

En outre, le plan de mobilisation pour les transports du quotidien qui vise à moderniser le réseau actuel avec 42 chantiers sur les RER, métro, tramways et bus, aux côtés du nouveau réseau du Grand Paris Express, constitue une avancée conséquente pour l'amélioration des conditions de transport des Franciliens. C'est bien la gauche régionale qui a défendu les transports du quotidien et la nécessaire modernisation des réseaux existants face au Grand Paris de Nicolas Sarkozy, qui ne prévoyait même pas au début d'interconnexions avec le réseau existant. C'est bien la gauche régionale qui a su se battre pour les transports du quotidien et le réseau déjà existant.



Mon projet pour le prochain mandat, c'est d'accélérer. C'est de supprimer les derniers « boulets » qui entravent encore l'efficacité de notre système de transports. Il s'agit de faire entrer la Région Ile-de-France dans la mobilité du XXIème siècle. Les Franciliens qui vivent au quotidien les difficultés de mobilité ne peuvent plus attendre.

Accélérer, c'est s'engager pour un véritable droit à la mobilité pour tous les Franciliens en Ile-de-France, sans n'oublier aucun territoire. Cela ne veut pas dire que l'offre de transports doit être la même partout. En revanche, il ne doit plus y avoir de Franciliens assignés à résidence, pour lesquels l'usage de la voiture individuelle est la seule solution de mobilité. Chacun doit pouvoir avoir tout près de chez lui accès à des solutions de mobilité. Il faut rééquilibrer l'Ile-de-France et agir fortement sur la qualité de service.

Plus précisément, voici mes grandes orientations :

### **1/ J'agirai prioritairement sur la modernisation du réseau et de notre système de transport et sur l'amélioration de la qualité de service.**

- Priorité au renouvellement des matériels roulants, avec une accélération des calendriers prévus. Il y aura ainsi dès la fin de la mandature des rames modernes et confortables qui circuleront sur tout le réseau francilien. La décision pour les lignes du RER B et D sera prise dès le début de l'année 2016 pour une livraison des nouvelles rames à partir de 2020. Ensuite, il faudra équiper le RER C, les dernières lignes de Transilien pour lesquelles le processus n'est pas encore engagé, et le T1.

- Amplification de l'automatisation du métro et généralisation du pilotage automatique avec conducteur sur toutes les lignes de RER et de Transilien sur l'ensemble de leur tronçon. L'automatisation permettra des gains importants de régularité, mais aussi de capacité jusqu'à 30% à 40%.

- Il nous faut agir simultanément sur l'infrastructure. C'est une compétence qui relève de l'Etat et de SNCF Réseau. Jusqu'en 2012, les Gouvernements successifs ont continué à privilégier le tout TGV. L'argent des péages franciliens n'a pas été entièrement affecté, comme il aurait dû l'être, à la maintenance et au renouvellement du réseau. Il en a résulté un sous-investissement de l'Etat laissant peu à peu se dégrader le réseau qui est aujourd'hui une cause importante de dysfonctionnement. Si le STIF en négociant une convention avec RFF en 2009 a permis d'augmenter les montants annuels alloués, si depuis 2012 ces montants ont été augmentés avec le changement de majorité, ils commencent à peine à être suffisants. Tous les experts sont unanimes : il nous faut investir 800M€ par an pendant 10 ans dans la régénération de nos infrastructures ferrées. Si cette somme est consacrée dans le budget pour 2016, je m'assurerai que l'Etat continue à doter SNCF Réseau de 800M€ chaque année pour l'Ile-de-France, mais aussi que SNCF Réseau disposera bien des effectifs et des moyens suffisants pour les dépenser et conduire ces travaux.



**2/ Si l'offre s'est déjà considérablement renforcée, il convient de poursuivre son développement, notamment en Grande Couronne.**

- développement de l'offre de nuit : il nous faut développer l'offre de transports collectifs publics de nuit, sur le métro, sur le RER, sur Transilien et en renforçant Noctilien, afin de mieux adapter les transports du quotidien à la vie et aux usages des Franciliens d'aujourd'hui. Faire entrer pleinement la Région Ile-de-France dans le nouveau monde, c'est tendre à terme vers du 24 heures sur 24, en commençant par le week-end, tout en prenant en compte les besoins de maintenance. Nous reverrons la carte du Noctilien en développant cette offre en petite et en grande couronne.

- augmentation de la capacité et de l'offre sur RER et Transilien permise par l'automatisation des lignes et les nouveaux matériels roulants.

- poursuite de la politique de créations de transports propres, silencieux avec le T6 à Viroflay, le T3 jusqu'à porte d'Asnières, le T1 à Val de Fontenay à l'est, vers Colombes puis Nanterre et Rueil à l'ouest, le T4 à Montfermeil, le T7 jusqu'à Juvisy. Je lancerai les T9 et T10 et les études pour le prolongement du T2 jusqu'à Argenteuil.

- pour la Grande Couronne, les lignes 17 et 18 seront lancées et le calendrier de prolongement de la ligne 18 accéléré. Le prolongement d'EOLE, le tram-train Évry - Massy - Versailles, la tangentielle Nord et Ouest seront nos priorités.

- enfin, je lancerai un grand plan bus pour la Grande Couronne :

- **sur les lignes « OPTILE », je souhaite pouvoir garantir un standard de qualité de service** sur les lignes les plus structurantes, avec la garantie d'un bus au moins toutes les 15 minutes, 7 jours sur 7, de 6h à minuit.
- **1000 chauffeurs supplémentaires embauchés** pour ce renforcement d'offre.
- **un plan bus propre** avec des renouvellements dès 2016 par des bus climatisés hybrides puis 100% électriques quand l'offre industrielle sera pleinement disponible.
- enfin, je m'engage à **développer immédiatement des lignes de bus express sur les autoroutes et les grandes voies structurantes radiales** du réseau routier francilien pour relier les bassins de vie les plus éloignés de Grande Couronne aux grands pôles d'échanges multimodaux situés juste avant la zone très dense et les bouchons.

**3/ La sécurité dans les transports** était déjà un axe fort de mon programme avant les événements dramatiques qui nous ont frappés le 13 novembre.

Si je suis élu Président de la Région, dès le lendemain de l'élection, je réunirai les 3 opérateurs RATP, SNCF et OPTILE pour mettre en place une véritable police des transports, c'est-à-dire un corps unique regroupant tous les agents de sûreté des opérateurs - GPSR pour la RATP et SUGE pour la SNCF aujourd'hui. Il est en effet indispensable pour plus de sécurité de renforcer l'action et la synergie de tous ceux qui travaillent chaque jour à la sécurité des gares et des trains. **Il s'agit bien de fusionner les services de sécurisation RATP / SNCF, de renforcer les effectifs et de déployer ce corps unique sur tous les réseaux de transports en commun, y compris les lignes de bus d'OPTILE.**



Ces agents doivent voir leur formation et leur équipement évoluer, pour prendre en compte les nouvelles menaces auxquelles nous sommes confrontés, ainsi que leur statut d'emploi. Il faut étendre certaines prérogatives de la police judiciaire aux agents de sûreté des transporteurs. Ces propositions sont contenues dans la proposition de loi déposée le 7 octobre 2015, avant les attentats du 13 novembre, par le député socialiste Gilles SAVARY dont j'ai soutenu l'examen rapide.

Je pense qu'on pourrait gagner encore en efficacité avec l'instauration d'un centre de supervision et de décision unique entre ce corps unique, la police et la gendarmerie nationale.

Sur la sécurité, il faut continuer à avoir une approche équilibrée entre l'investissement dans la vidéosurveillance et la présence humaine. Dans mon programme, le renouvellement anticipé des matériels roulants permettra d'avoir 100% des rames équipées de vidéo-surveillance d'ici la fin de la mandature. La présence humaine sera encore renforcée. Sur tous les Noctiliens, un agent sera présent en plus du conducteur. Pour les Noctiliens et les bus à partir de 21h, nous instaurerons les arrêts à la demande pour certains secteurs.

**4/ Faire entrer pleinement la Région dans le XXIème siècle, c'est aussi utiliser les nouvelles technologies pour faciliter l'usage des transports et transformer le temps contraint et subi dans les transports en temps utile.** Le wifi sera disponible dans toutes les gares et les bus. Dans les réseaux souterrains, il faut accélérer le déploiement de la 3G/4G sur tout le réseau, en stations et dans les trains. Il y a des opportunités considérables à développer dans le domaine de l'information aux voyageurs.

Les nouvelles technologies doivent aussi s'appliquer à la billettique pour simplifier la vie quotidienne des Franciliens, avec un paiement et une validation du titre de transport avec des smartphones comme cela existe déjà dans plusieurs grandes métropoles mondiales.

S'agissant de billettique, les nouvelles technologies et le système de tarification doivent pouvoir permettre l'individuation des besoins. Le Pass Navigo deviendra une carte multimodale qui intègre de nouveaux services de mobilité : outre Vélib et Véligo qui sont déjà disponibles sur Navigo, il faut pouvoir intégrer Autolib, les parkings relais, les plateformes de covoiturage, les taxis et les différents services en gare.

En complément du Pass Navigo comme support d'abonnement, une tarification sur la carte Navigo en « unités de transport » consommées sera proposée et permettra une facturation aux déplacements réellement réalisés si l'on est un utilisateur occasionnel.

**5/ S'agissant de la qualité de service, je souhaite également une contractualisation renforcée avec les opérateurs.** En effet, les causes d'irrégularité liées au matériel roulant et aux infrastructures représentent la moitié des incidents d'exploitation. Pour toutes les autres causes qui ne sont pas d'origine technique : malaises, colis suspects, signal d'alarme enclenché de manière intempestive..., c'est le temps de résolution qui est déterminant. Il faut donc pouvoir mettre en œuvre les mesures d'exploitation nécessaires pour réduire les durées de résolution de ces incidents : il s'agit de mesures de management et également de meilleure coordination entre les opérateurs et les pouvoirs publics.



Il faut davantage responsabiliser les opérateurs SNCF et RATP. Le système actuel des bonus – malus n'est pas assez incitatif : l'enjeu financier de la régularité représente 0,7 % des recettes directes des opérateurs, ce qui est dérisoire et pointé par les associations de consommateurs. Voilà pourquoi je propose de porter ce taux à 5 % puis 10 % à terme. J'ai bien conscience que les nouveaux contrats ont été négociés avant les élections régionales. C'est pour cela que je suis monté au créneau dès l'été et j'ai demandé à ce que soit inscrite une clause de revoyure à un an, afin que le nouvel exécutif régional, quel qu'il sera, puisse mettre en œuvre son programme dès le début.

**6/ J'agirai aussi sur la remise à niveau du réseau routier francilien pour une autre idée de la route.** Elle peut être le support de transports modernes et peu polluants. Nous devons augmenter les connexions intermodales. Nous ne devons plus opposer la voiture aux transports collectifs, mais travailler à la complémentarité des modes de transports et favoriser leur pertinence selon les zones géographiques et les heures de la journée.

A cette fin, je conjuguerais :

- une remise à niveau du réseau routier francilien géré par l'Etat sur la base d'une démarche de contractualisation avec l'Etat, la Région abondant de 20M€ par an l'enveloppe actuelle de l'Etat.
- la création de parkings relais autour de chaque gare
- la généralisation de locaux d'abris vélos sécurisés Véligo dans toutes les gares
- des gares routières à côté des gares ferroviaires
- le doublement du réseau de pistes cyclables d'ici 10 ans.
- le déploiement d'un système d'autopartage sur le modèle d'Autolib' dans toute la Région
- le développement de bornes de rechargement pour les particuliers sur l'ensemble du territoire de l'Ile-de-France, pour réussir le pari de la voiture électrique.
- l'instauration d'une « prime à la casse » régionale pour tous les professionnels franciliens pour l'achat d'un véhicule neuf électrique ou GNV contre l'abandon d'un vieux véhicule polluant.

**7/ Sur la Gouvernance du STIF.** Si l'on souhaite que le STIF devienne une véritable autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France, il faut pouvoir dépasser le handicap premier que représente l'extrême morcellement des compétences et de la gouvernance en Ile-de-France. Comment être une autorité organisatrice de la mobilité et comment mener une politique globale si l'on n'a pas la compétence sur toutes les mobilités ? Il nous faut réfléchir à étendre la compétence du STIF aux taxis, à la voirie départementale, aux vélos, au système d'autopartage de voitures électriques...

Je lancerai ce débat dès le lendemain de mon élection, si vous m'accordez votre confiance. Je saurai mettre à profit ma dernière année d'élu de la représentation nationale pour m'attaquer à cette réforme, indispensable et bénéfique pour la mobilité des Franciliens. Dans ce cadre, je proposerai également que les associations d'usagers des transports, directement concernées, puissent avoir une voix délibérative au conseil d'administration du STIF.

**8/ Enfin, j'ai un programme qui est correctement chiffré et qui est financé.** Le principal enjeu pour les années à venir est de pouvoir développer des financements soutenables pour faire face à l'augmentation de l'offre – tant en investissements qu'en dépenses de fonctionnement afférentes – pour les mises en service de nouvelles lignes mais aussi pour les augmentations d'offre sur les infrastructures existantes. Il faudra trouver des ressources supplémentaires pour les transports, il n'y a aucun mystère là-dessus.



Alors qui paie ?

L'utilisateur ? Ce n'est pas le choix de la gauche francilienne qui a mis en œuvre le Pass unique.

Le contribuable ? Il fait déjà suffisamment d'efforts ; c'est exclu.

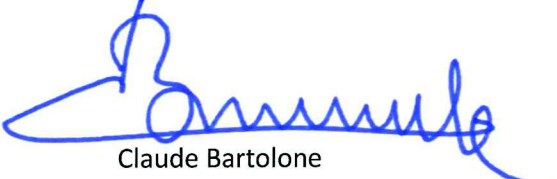
Les entreprises ? on ne peut pas plus les faire payer. Elle contribue déjà pour moitié au fonctionnement du système de transports francilien.

Les collectivités ? Nous sommes dans un contexte où l'Etat baisse chaque année les dotations aux collectivités, c'est donc impossible.

Les opérateurs ? En diminuant ou en ralentissant les investissements, c'est exclu. En baissant leurs rémunérations en jouant sur les gains de productivité, c'est déjà le travail engagé par le STIF. Il faudra continuer mais c'est forcément limité et insuffisant.

Une écotaxe régionale, qui taxe les poids lourds étrangers en transit, c'est ma proposition pour financer une politique de la mobilité pour tous les Franciliens. Je relancerai aussi l'idée d'une taxe de séjour régionale pour le financement des transports en Ile-de-France.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.



Claude Bartolone

PJ : Le lien vers mon projet pour une Ile-de France humaine :

<http://www.uneiledefrancehumaine.fr/projet/>