

J'ENGAGERAI LA RÉVOLUTION DES TRANSPORTS

#jaichoisi
#valerie

ILE DE FRANCE
2015

Repères

Transports collectifs :

**8,3 millions
de trajets/jour**

**70% du trafic
aux heures de pointe**

**Les Franciliens
consacrent en moyenne
1 h 25 mn par jour
pour se déplacer**

Routes :

**16 millions
de trajets/jour**

Bilan

Transports collectifs :

**40 % des Transiliens
ont plus de 40 ans**

**44 % des RER ont
plus de 30 ans**

Routes :

**+ 26 % de km
d'embouteillages en IDF
en 4 ans (2010-2013)**

**Plus de 250 km de
bouchons sur les routes
chaque jour aux heures
de pointe**

Avec un réseau de transports en commun d'une densité unique au monde, la région Ile-de-France dispose en principe d'un atout considérable au service de ses habitants. Et pourtant, jamais il n'a été aussi difficile de se déplacer d'un point à l'autre du territoire francilien. Trains en retard ou carrément supprimés, problèmes de sécurité, réseau vétuste, saturé aux heures de pointe et inadapté aux déplacements d'aujourd'hui, inter-modalité (c'est-à-dire possibilité de passer facilement d'un mode de transports à un autre : de la voiture au train, du train au vélo ou au bus, etc.) peu développée, absence de connexion de banlieue à banlieue : pour des millions de Franciliens, se déplacer est un parcours du combattant.

Les plus pénalisés sont les habitants de la Grande couronne, oubliés de la politique des transports publics depuis 15 ans. Faute de réseau adapté à leurs besoins, seuls 29% utilisent les transports en commun et beaucoup n'ont d'autre choix que de circuler en voiture sur des routes chaque jour plus congestionnées. On enregistre chaque jour plus de 250 kilomètres d'embouteillages quotidiens aux heures de pointe sur les routes de l'Ile de France...

L'heure est venue de tourner la page de dix-huit ans de sous-investissements, de choix discutables et d'abandons successifs. Tout est à repenser dans la politique des transports, au cœur des compétences de la Région : l'organisation, la gestion, les moyens financiers, l'architecture du réseau, la cohésion des différents modes de transports, la culture du résultat.... Cette révolution des transports, nous allons la faire sans tabou, sans idéologie, avec pragmatisme et pour seul objectif l'efficacité : **pour que l'Ile-de-France renoue avec des transports performants, modernes et sûrs et que les Franciliens retrouvent de la sérénité, du confort et surtout, du temps.**

I – UNE TARIFICATION PLUS JUSTE

1. Nous transformerons le Pass Navigo en un « Pass mobilités universel », véritable « passe-partout » donnant accès pour le même prix à tous les transports, en intégrant les abonnements Vélib et Autolib, et le parking auprès des gares en zone rurale. Des accords avec les différents opérateurs seront recherchés pour que le Pass puisse aussi servir pour toutes les solutions de mobilité (transport à la demande, autopartage, covoiturage, taxis, VTC, etc.), ainsi que pour le paiement d'autres biens et services du quotidien.

PASS MOBILITÉ UNIVERSEL : L'EXEMPLE DE SINGAPOUR

Mise en place depuis 2002 à Singapour, la carte EZ-Link est un véritable portefeuille électronique prenant la forme d'une carte à puce sans contact. Elle constitue l'unique mode de paiement et de validation permettant l'utilisation des transports en commun. Rechargeable sur Internet, cette carte peut être utilisée dans les taxis et pour s'acquitter du péage urbain en voiture. Elle permet des réductions pour les enfants, les étudiants et les seniors. Mais il est aussi possible de s'en servir pour faire du shopping, se restaurer ou encore aller à la bibliothèque. Un vrai passe partout multi-services !

2. Nous supprimerons toutes les injustices tarifaires

- en faisant bénéficier d'un tarif unique les **retraités, les personnes handicapées et les anciens combattants** titulaires de la carte Améthyste ;
- en **étendant la validité du ticket T+** pour vous permettre d'emprunter au cours d'un même voyage le métro, le RER, le bus et le tramway. A plusieurs reprises, nous avons proposé cette mesure au conseil du STIF où elle a été systématiquement rejetée par la majorité en place ;
- en proposant que les **pénalités** versées par la RATP et la SNCF lorsque le service normal n'est pas assuré vous reviennent directement sous la forme d'une réduction correspondante du montant de votre abonnement ;
- en **mettant en place une réduction sur les abonnements en cas de retards répétés, de grève, de travaux** ;
- en **supprimant la réduction scandaleuse de 75 %** qui existe aujourd'hui pour les étrangers en situation irrégulière.

3. Nous nous engageons à financer le Pass unique à 70 € sans aucune augmentation d'impôts grâce à une lutte implacable contre la fraude.

Nous appliquerons ainsi le principe « **tolérance 0** » **contre la fraude** qui fait perdre chaque année au moins 200 M€ aux transports publics et qui pourraient servir à la modernisation du réseau et des rames.

UNE MESURE ANTI-FRAUDE EFFICACE : LE PORT OBLIGATOIRE D'UNE PIÈCE D'IDENTITÉ

Nous souhaitons l'instauration du port obligatoire d'une pièce d'identité dans les transports publics. Nous avons déposé une proposition de loi en ce sens à l'Assemblée nationale afin de modifier la législation actuelle. Aujourd'hui, les contrôleurs ne peuvent pas imposer aux fraudeurs de leur présenter des papiers d'identité. Résultat, ils donnent des noms et des adresses fantaisistes qui ne permettent pas de les retrouver et moins de 10 % des PV sont payés contre 70 % pour les automobilistes flashés par les radars automatiques. Les contrôleurs demanderont leurs papiers aux seuls voyageurs fraudeurs et non pas aux voyageurs ayant un titre valide.

Nous proposerons également qu'au bout de trois amendes impayées dans un délai de 12 mois le contrevenant soit passible de 7.500 € d'amende et de 6 mois de prison.

Pour ne pas pénaliser les usagers simplement « oublieux », le montant de la première amende sera déductible du montant de l'abonnement si celui-ci est acheté dans les 48 heures suivant la verbalisation.

4. Nous simplifierons votre vie d'usager en proposant des tarifs et des modes de paiement conformes à vos besoins :

- des abonnements qui débutent le jour de votre choix ⁽¹⁾ ;
- des rechargements d'abonnement directement en ligne ou via votre smartphone sans avoir à passer par les bornes en gare ;
- à moyen terme, un paiement simplement en passant votre carte bancaire (comme c'est le cas à Londres) ou votre Smartphone sur les bornes Navigo ;
- un Pass famille vous permettant de voyager en toute simplicité avec vos enfants, muni d'un seul titre de transport ;
- un ticket « groupe » pour éviter la galère au tourniquet lors des sorties scolaires.

II – UN PLAN D'URGENCE POUR LA RÉGÉNÉRATION DES TRANSPORTS EXISTANTS

Avec des caténaires centenaires sur le RER C et ailleurs des aiguillages qui datent de la deuxième guerre mondiale, le réseau francilien est dangereusement vétuste, comme l'a tragiquement démontré l'accident mortel de Brétigny. Des millions de passagers voyagent chaque jour en train et en métro dans des conditions de confort indignes des transports du XXI^{ème} siècle. Pour faire face à cette urgence absolue, nous lancerons un véritable plan d'urgence pour accélérer la modernisation de nos transports.

UN RÉSEAU À BOUT DE SOUFFLE

- › **Inadapté** : son plan en étoile ne correspond plus aux déplacements d'aujourd'hui. L'intermodalité, qui permet de passer d'un mode de transport à un autre, est embryonnaire : le nombre de places dans les parkings relais (voiture, deux-roues, vélos) aux abords des gares est largement insuffisant au regard des besoins.
- › **Vétuste** : certaines caténaires sont centenaires, la moitié de la signalisation a plus de 65 ans, la moyenne d'âge des trains est de près de 30 ans et certains ont plus de 40 ans

1. Actuellement les abonnements courent du 1^{er} au dernier jour du mois : un abonnement mensuel pris le 4 mars fonctionnera jusqu'au 31 mars et non jusqu'au 4 avril, comme je le propose.

- › **Peu fiable** : annulations et retards sont quotidiens. Aucune ligne de RER et 6 lignes de Transilien sur 8 n'ont pas respecté leur objectif de ponctualité en 2014.
- › **Inaccessible** : pour les personnes à mobilité réduite, personnes en situation de handicap mais aussi personnes âgées et parents avec des poussettes. Aujourd'hui, seule une gare sur quatre (hors métro) répond aux normes accessibilité.
- › **Absent** : très largement, en très grande couronne où des millions d'habitants sont éloignés des gares et n'ont ni bus pour s'y rendre ni parkings facilement accessibles pour y garer leur voiture.
- › **Saturé** : aux heures de pointe, tout le réseau, ou presque, est saturé.
- › **Incompréhensible** : les informations voyageurs sont insuffisantes et médiocres.
- › **Peu sûr** : l'Ile-de-France concentre 60 % de la délinquance commise dans les transports en commun en France. La moitié des voyageurs ont peur dans les transports publics et cette proportion est encore plus élevée chez les femmes trop souvent victimes de violences et de harcèlement.
- › **Pollué** : les particules fines présentes dans le métro sont jusqu'à quatre fois plus présentes
- › **Mal climatisés** : trop chauds l'été, trop froids l'hiver, moins de la moitié des Transiliens sont climatisés, certains RER ne le sont toujours pas. Quant aux bus, les Verts y ont carrément interdit toute climatisation !

1. Notre engagement : en 2021, toutes les lignes de RER et de Transilien auront des rames neuves ou totalement rénovées.

Actuellement, la moyenne d'âge des trains circulant sur les 5 lignes de RER et sur les 8 lignes Transilien est de 26 ans. Des trains vétustes, souvent sales, peu accueillants, surchauffés l'été, parfois glacials l'hiver, sans Wifi ni 3G (et encore moins la 4G...) pour l'essentiel et, pour deux-tiers d'entre eux, non vidéo-protégés.

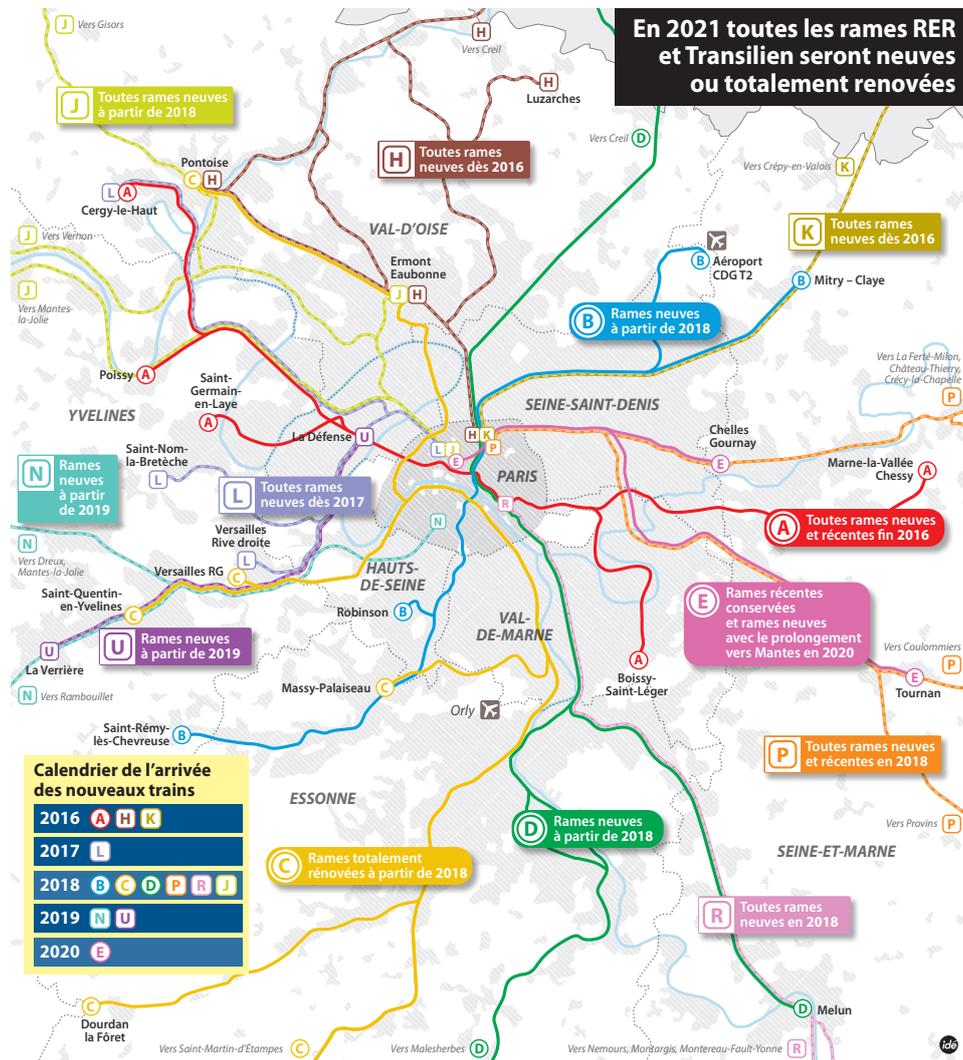
LA PROMESSE OUBLIÉE DE LA MAJORITÉ RÉGIONALE

En 2010, la gauche s'était engagée à ce que tous les trains circulant en IDF soient neufs, récents ou rénovés en 2016... On en est loin !

Avec les plans d'achat de trains actuellement prévus par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), dirigé par la gauche depuis 10 ans, cette moyenne restera sensiblement la même d'ici la fin du prochain mandat régional (22 ans) et des trains de plus de 40 ans continueront de circuler dans notre région (comme sur le RER B ou sur les lignes N et J). Pour résumer, avec la gauche, c'est un mandat pour rien qui s'annonce côté trains !

Nous proposons, pour notre part, un grand plan d'achat de trains neufs pour offrir aux Franciliens les conditions de transports modernes auxquelles ils ont droit.

700 nouveaux trains : nous proposons d'acheter près de 700 nouveaux trains d'ici 2021 (407 en plus des 280 déjà programmés par le STIF) et d'en rénové totalement plus d'une centaine pour réaliser un rajeunissement complet du parc. Toutes les lignes de RER et Transilien, sans exception, seront concernées.



C'est un formidable coup de neuf sur les trains circulant en Ile-de-France, comme le montre le tableau ci-dessous qui compare ce qui était jusqu'ici prévu et ce que nous proposons.

Lignes	Date de renouvellement prévue aujourd'hui	Date de renouvellement avec Valérie Pécresse	Gain
B	2025-2028	2018-2020	8 ans
C	2025-2035	2018-2020	15 ans
D	2030-2035	2018-2020	15 ans
N	2020-2025	2019-2021	4 ans
U	2027-2029	2019-2021	8 ans
J	2020-2025	2018-2019	6 ans
P	2030-2035	2018	17 ans

Dès notre élection, nous lancerons de nouveaux appels d'offres pour que les nouveaux trains arrivent au plus vite dans les gares. D'ores et déjà, le STIF peut mobiliser les « options » qui existent sur certains marchés en cours : 159 rames de Francilien (train à 1 niveau), plus d'une trentaine de rames de MI09 et 42 rames Regio2N (train à 2 niveaux).

Des trains plus jeunes : grâce à notre plan, la moyenne d'âge des trains circulant en Ile-de-France passera de 26 ans aujourd'hui à 10 ans en 2021 et 40 % des rames auront moins de 5 ans.

L'expérience le montre : des trains neufs, c'est une meilleure régularité. Le déploiement de nouveaux trains "Francilien" sur la ligne H a ainsi permis d'augmenter considérablement la régularité des trains et de faire en sorte que les horaires soient désormais respectés. Ce temps gagné, c'est autant de confort en plus pour les voyageurs.

Plus de places dans les trains : les nouvelles générations de trains (type Regio2N) comptent 3120 places dont 1746 assises contre 2358 places dont 1608 assises pour les rames du RER D par exemple. C'est 30 % de places en plus.

Des trains connectés et sécurisés offrant tout le confort moderne. Tous les trains circulant dans notre région offriront enfin les standards modernes de confort et de sécurité dignes d'une région comme l'Ile-de-France : vidéo-protection, climatisation, panneaux vidéo pour l'information des voyageurs avec de nouveaux types d'information comme l'indication à quai des voitures de métro les moins chargées ou l'indication à bord de l'emplacement sur le quai des sorties vers la surface, rames connectées en flux continu grâce à la 4 G, prises pour recharger les téléphones et tablettes numériques. Une fois connectés, le voyage dans les RER et dans les Transiliens pourra devenir « utile ».

Des trains financés sans augmenter les dépenses du STIF : nous proposons de rechercher les modes de financement les plus avantageux. Cela passe par exemple par **systematiser l'étalement du paiement sur la durée de vie des trains** (via l'emprunt ou le mécanisme de crédit-bail), soit sur une durée d'environ 30 ans. De manière très concrète, avec ce système, en 2021, une fois tous les trains modernisés, le STIF devra rembourser 516 M€ par an (y compris ses engagements financiers actuels), une somme inférieure de 29 M€ à celle inscrite dans le budget 2015 pour les investissements dans le matériel roulant ferré (545 M€). En clair, l'étalement du paiement permettra de remplacer les trains sans augmenter les dépenses du STIF.

Des trains neufs, c'est enfin des **coûts d'entretien réduits** qui permettent de **dégager des moyens supplémentaires pour l'investissement**.

2. Régénérer un réseau à bout de souffle

a) Accélérer les travaux pour moderniser le réseau

D'un côté des caténaires centenaires et des rails fatigués, de l'autre seulement 40 km de lignes de RER renouvelées sur les 630 km que compte le réseau ces 10 dernières années. C'est clairement insuffisant. Il faut aller beaucoup plus vite. En lien avec la SNCF et la RATP, nous augmenterons les investissements sur le réseau pour remplacer les rails, les caténaires, les aiguillages et les systèmes de signalisation vétustes d'ici 2023 à raison de 100 millions d'euros supplémentaires par an. Dans le cadre de cette modernisation, il sera mis fin à cette anomalie scandaleuse d'avoir encore une ligne non électrifiée en Ile-de-France, la ligne P, et nous réaliserons les investissements pour supprimer les points de blocage du réseau, comme le passage de 4 à 6 voies de l'axe ferroviaire Paris-Juvisy pour améliorer les conditions de circulation du RER C, qu'empruntent plus d'un demi-million de Franciliens chaque jour.

DES BUS RAPIDES ET CONFORTABLES PENDANT LES TRAVAUX

Pour la durée des travaux de modernisation indispensables que nous allons entreprendre sur le réseau ferré, nous mettrons en place une flotte de bus de substitution rapide et confortable (en particulier sur les lignes A et C du RER et sur la ligne 13 du métro). Cela permettra de fermer complètement certains axes ferroviaires afin d'accélérer les indispensables travaux de régénération des infrastructures tout en proposant une alternative acceptable aux usagers pendant la période des travaux.

b) Automatiser les lignes prioritaires :

Nous généraliserons la mise en place d'un système de **pilotage automatique** dans les tronçons centraux de toutes les lignes de RER, ce qui permettra d'accroître d'au moins 10 % la capacité des lignes et de résoudre le problème du goulet d'étranglement du tunnel Châtelet-Gare du Nord sur les RER B et D sans avoir à mener le chantier pharaonique du doublement du tunnel, impossible à financer et dont on ne verrait pas la fin avant des décennies. Nous automatiserons également les **lignes 4, 11 et 13 du métro** pour améliorer leur régularité et lutter contre leur saturation.

c) Supprimer les points de blocage du réseau :

Nous étudierons la possibilité de réviser les horaires et les « schémas de desserte » qui mécontentent les voyageurs, en particulier celui de la ligne L (aucun train aux heures de pointe vers La Défense en gare de Clichy-Levallois et seulement 4 trains aux heures de pointe en gare d'Asnières).

d) Innover en soutenant, en lien avec les collectivités concernées, de nouvelles formes de transports propres et peu coûteuses, comme les téléphériques urbains :

Nous soutiendrons en particulier les projets Pont de Sèvres-Vélizy, Mantes-Limay, Epone-Gargenville, Les Mureaux-Meulan, Orgeval-Poissy-Chanteloup, Achères-Conflans ; Gare d'Orsay-Plateau de Saclay, Romainville-Bobigny, Créteil- Limeil-Brévannes-Villeneuve-Saint-Georges, La Défense-La Garenne-Colombes, la traversée de Bagnolet.

e) Nous mettrons fin à la relève des conducteurs à Nanterre Préfecture sur le RER A en mettant en place un commandement et une gestion unique et intégrée, comme sur la ligne B.

3. Des transports en commun véritablement accessibles à tous

a) Comme dans notre projet lycées, nous adopterons une nouvelle approche pour l'accessibilité en plaçant la personne, et non l'infrastructure au centre de nos préoccupations. Nous mettrons ainsi en place, en lien avec les associations de personnes en situation de handicap, des trajets 100 % accessibles dans tous les départements d'Ile-de-France.

b) Pour s'assurer que les trains soient véritablement accessibles aux personnes à mobilité réduite, le cahier des charges des nouveaux trains qui seront commandés d'ici 2021 sera réalisé en liaison étroite avec les associations de personnes en situation de handicap.

c) Les contrats entre le STIF d'un côté et la SNCF et la RATP de l'autre seront modifiés pour imposer aux entreprises de transports la mise à disposition de personnels pour la prise en charge des personnes en situation de handicap, leur permettant d'accéder dans les meilleures conditions aux transports publics.

d) Toutes les nouvelles gares seront accessibles.

4. Des transports en commun propres et dépollués

Nous renforcerons le nettoyage des bus, des rames, des stations et des gares pour vous offrir des transports propres. Par ailleurs, nous étudierons toutes les possibilités techniques pour dépolluer l'air des tunnels du métro et des RER.

III – DES NOUVELLES LIGNES DE BUS ET DE MÉTRO QUI N'OUBLIENT AUCUN FRANCILIEN : LE TRÈS GRAND PARIS DES MOBILITÉS

Projet majeur pour désengorger les transports en commun, le projet de Grand Paris Express prend partout du retard (2 ans sur les lignes 11, 14 et 15) quand, sur certaines lignes, sa réalisation n'est pas tout simplement menacée faute d'engagement financier ferme de certaines collectivités, comme c'est le cas sur le prolongement du RER E vers l'ouest à cause des blocages de la Ville de Paris. Si la réalisation des nouvelles lignes du Grand Paris Express est une compétence de l'Etat et non de la Région, nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour accélérer les travaux et les anticiper quand cela est possible. Surtout, pour désenclaver la Grande couronne, qui se sent aujourd'hui exclue de ce projet, nous construirons les lignes du « Très Grand Paris », à l'échelle de toute la Région.

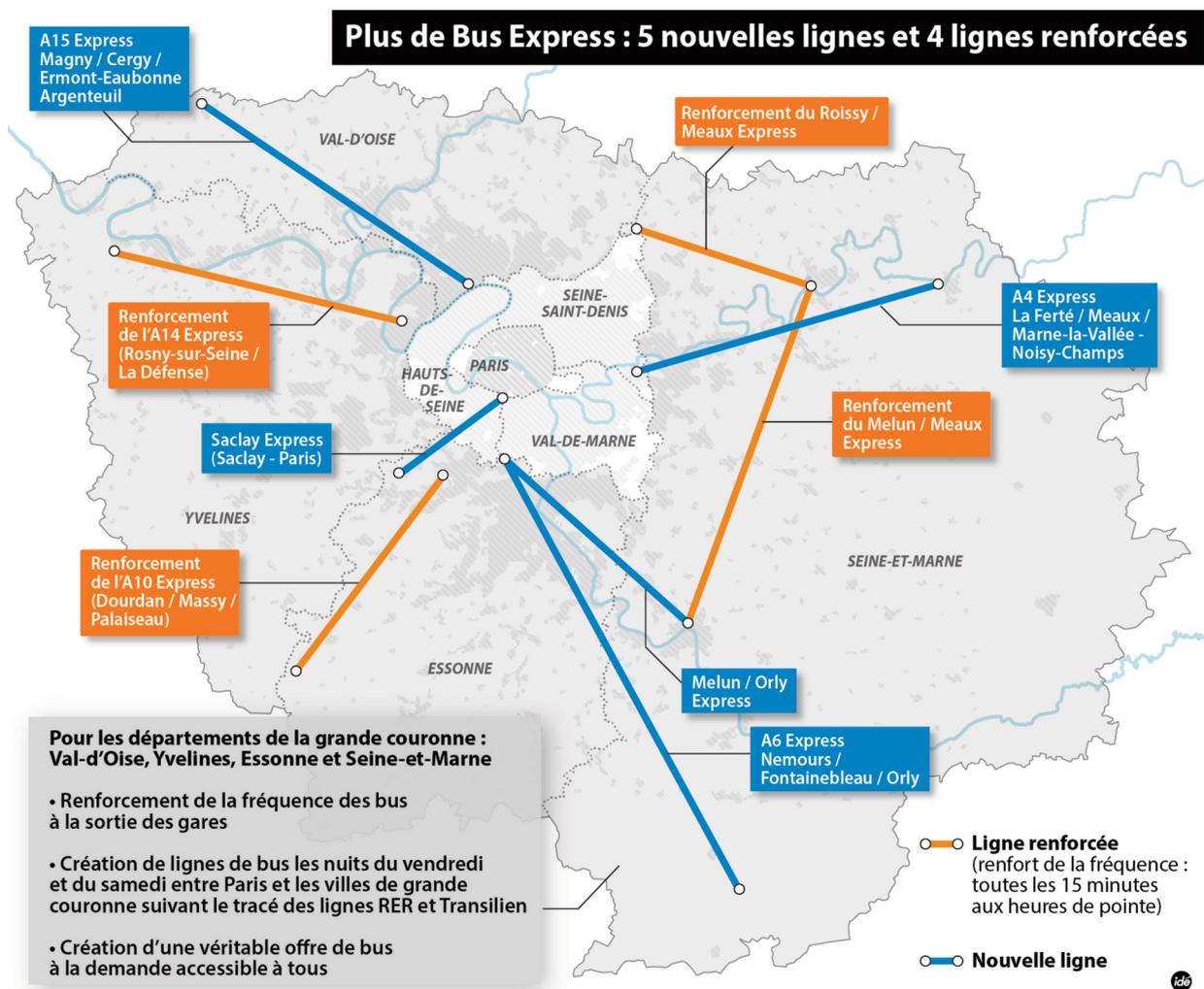
1. 1 000 bus supplémentaires pour la grande couronne

Nous mettrons en place 1 000 bus supplémentaires en grande couronne, ce qui équivaut à augmenter de 20% l'offre de bus dans ces territoires.

a) Nous créerons 5 nouvelles lignes de bus express.

Elles emprunteront les autoroutes et les routes express et nous renforcerons les fréquences à tous les quarts d'heure en heure de pointe sur les 4 lignes existantes pour assurer de nouvelles liaisons et améliorer les temps d'accès aux principales gares actuelles et du futur Grand Paris Express (voir carte ci-dessous). Ces lignes bénéficieront de voies dédiées aux endroits les plus encombrés, pour accéder plus rapidement aux gares et dans les villes. L'objectif est d'en faire de véritable RER autoroutiers. Nous expérimenterons la possibilité de les faire circuler sur les bandes d'arrêt d'urgence, en particulier sur l'A13 entre Bonnières et La Défense. Une étude sera également lancée concernant la création d'une ligne de bus express circulaire entre les grandes villes de la grande couronne.

CARTE DES BUS EXPRESS



b) En lien avec les collectivités concernées, nous créerons 24 lignes de bus en site propre (14 en grande couronne et 10 en petite couronne) dans les secteurs indiqués dans la carte ci-dessous.

CARTE DES BUS EN SITES PROPRES



c) Plus de bus en direction ou à la sortie des gares

Nous renforcerons la fréquence des bus pour que les voyageurs n'aient plus à attendre jusqu'à 30 minutes chaque matin ou chaque soir à la montée ou à la descente du train ou du RER.

d) Des bus de nuit le week-end entre Paris et les villes de la Grande couronne.

Parce que vous devez pouvoir rentrer chez vous à n'importe quelle heure en toute sécurité, nous mettrons en place des bus sécurisés qui suivront le tracé des lignes RER et Transilien (avec arrêt dans chacune des gares) le vendredi et le samedi après les derniers trains.

e) Une nouvelle offre de bus à la demande

Nous créerons une véritable offre de bus à la demande, accessibles à tous pour permettre à tous les habitants, y compris en zone très rurale, d'avoir une solution de transport en commun.

f) Des bus accessibles, sécurisés et enfin climatisés.

Tous les bus seront vidéoprotégés, accessibles et climatisés. Nous mettrons fin à cette décision absurde prise sous la pression des Verts d'interdire la climatisation dans tous les bus récemment achetés en Ile-de-France !

g) Des bus nouvelle génération et non polluants

Nous mettrons en place une **politique de renouvellement global** des bus en accélérant le déploiement de véhicules nouvelle génération à zéro émission. Nous utiliserons l'effet de masse des besoins conjugués du STIF et des collectivités organisatrices des transports pour réaliser des appels d'offres à fort contenu d'innovation, de clauses sociales et d'engagements de retour industriel dans la région.

2. Nous exigerons le respect des engagements de l'Etat sur le Grand Paris Express

a) Construire toutes les lignes et plus vite.

Afin d'assurer les financements pour le prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie et de la ligne 11 du métro à Noisy-Champs, nous suspendrons toutes les subventions non obligatoires de la Région à la Ville de Paris et au Conseil départemental de Seine-Saint-Denis tant qu'ils ne financeront pas ces projets, comme ils s'y étaient engagés.

L'Etat a pris devant les Franciliens des engagements pour réaliser les nouvelles lignes du Grand Paris Express. Ces engagements doivent être tenus. Alors que nous constatons que toutes les nouvelles lignes ont déjà pris au moins deux ans de retard (prolongement des lignes 11 et 14 et construction de la ligne 15 sud) ou ne sont toujours pas financés (prolongement d'Eole à l'ouest), nous utiliserons tous les leviers à la disposition de la Région pour contraindre l'Etat à construire toutes les nouvelles lignes et dans les délais initialement prévus.

Pour construire plus vite les lignes et les gares du Grand Paris Express, nous proposerons également que la solution du partenariat public-privé soit envisagée pour la construction des lignes 16, 17 et 18 (Voir carte des lignes du Grand Paris Express en annexe).

b) Faire des gares du Grand Paris de vrais points de convergence de tous les modes de transports.

A MADRID, LA GARE D'ATOCHA N'ACCUEILLE PLUS SEULEMENT DES TRAINS

La gare de Madrid-Atocha est le point de convergence des terminus du TGV espagnol, des grandes lignes ferroviaires et du réseau de trains et des bus rapides de banlieues. La gare a été conçue pour que les bus puissent y accéder facilement et pour permettre le passage le plus rapide possible d'un mode de transport à un autre : finis les couloirs interminables et les dédales pour passer du bus au train ou du train au métro. Les correspondances sont simples et sans perte de temps.

Nous ferons des nouvelles gares du Grand Paris de véritables points de convergence de tous les modes de transports, en y intégrant des parkings pour les voitures et les vélos et un accès simplifié pour les bus, ce qui n'est pas le cas dans tous les projets de gares qui ont été présentés pour la ligne 15 sud.

LE SCANDALE DES NOUVELLES GARES SANS PARKINGS

Dans beaucoup de nouvelles gares du Grand Paris, les parkings sont sous-dimensionnés. Celle de Noisy-le-Grand, par exemple, accueillera 18.000 voyageurs par jour mais n'aura que 400 places de parking...

Afin de construire ces gares plus vite et à moindre coût, nous proposerons le lancement d'un appel d'offres pour confier la construction des nouvelles gares à des opérateurs privés qui autofinanceront en partie leurs projets en construction de logements, de commerces et de bureaux au-dessus de la gare.

c) Faire du Grand Paris Express un réseau totalement interconnecté

Nous ferons en sorte que les interconnexions entre le Grand Paris Express et le réseau Transilien soient faciles et rapides. Nous réaliserons les extensions de réseau nécessaires (métro, tramway, bus) pour que les lignes du Grand Paris Express offrent le maximum de connexions avec le réseau existant. Nous proposerons également la création d'une nouvelle gare à Drancy sur la future ligne 15 et d'un arrêt à la gare Saint-Denis Pleyel sur la ligne H pour assurer un accès au Grand Paris Express aux habitants du Val d'Oise. Nous créerons enfin de nouvelles correspondances pour les voyageurs venant des territoires ruraux (exemple : la ligne P ne s'arrête pas à Val-de-Fontenay, ce qui oblige les voyageurs à aller jusqu'à la gare de l'Est pour prendre le RER E).

Nous prolongerons les lignes 4, 11, 12 et 14 du métro (et lancerons des études pour la prolongation des lignes 1, 2, 3 et 10) ainsi que toutes les lignes de tramway, et nous créerons deux nouvelles lignes de tramway : le T9 entre Paris et Orly et le T10 entre Clamart et Antony.

d) Assurer (enfin !) une desserte efficace de Roissy

Nous sanctuariserons le projet « CDG Express » destiné à assurer une liaison directe et rapide entre Paris et l'aéroport de Roissy en 2023.

LE CDG EXPRESS TOUJOURS DANS LES CARTONS

Ce projet vise à assurer une liaison adaptée aux besoins des passagers aériens sur le modèle des grands aéroports internationaux. Objectif : desservir la capitale en 20 mn avec une fréquence tous les quarts d'heure. Lancé en 2005, il devait être mis en service en 2017, mais c'était sans compter l'opposition de la Région et de la Ville de Paris, qui ont tout fait pour que ce projet de l'Etat n'aboutisse jamais. A ce jour, il n'ouvrira pas avant 2023.

IV. FAIRE DE LA SÉCURITÉ UN DROIT POUR TOUS

Avec des crédits divisés par 10 depuis 2006, une police des transports d'Ile-de-France amputée de 300 personnes depuis 2012 et l'essentiel des trains en circulation ne bénéficiant toujours pas de la vidéoprotection, il est clair que la sécurité dans les transports a été totalement négligée ces dernières années. C'est un contre-sens absolu au moment où la menace terroriste n'a jamais été aussi forte.

1. Nous vidéo-protégerons 100 % des transports

Aujourd'hui, deux trains sur trois et 20 % des bus circulant en Ile-de-France ne sont toujours pas vidéoprotégés. Nous mettrons fin à cette anomalie en installant des caméras (reliées à un centre de contrôle et de visionnage en direct) dans chaque wagon de train et de rame de RER et de métro, de tramway et de bus circulant en Ile-de-France.

Nous déploierons également des caméras dans les gares qui ne sont toujours pas vidéo-protégées, en particulier en zone rurale et en bout de lignes.

2. Nous créerons une véritable police régionale des transports

- a) Nous proposerons d'unifier les forces de sécurité actuelles (SUGE pour la SNCF, GPSR pour la RATP et police des transports) au sein d'une police unique dont les compétences seront étendues à l'ensemble du territoire francilien, y compris à la sécurité des bus en grande couronne.
- b) Nous augmenterons de 10% les effectifs de sécurité (+250 agents) afin qu'ils puissent être déployés partout où ils sont le plus nécessaire.
- c) Nous proposerons également de renforcer les prérogatives actuelles des forces de sécurité afin de leur donner les moyens d'accomplir leur mission plus efficacement.

Nous demanderons au Gouvernement et au Parlement de changer la loi pour donner aux agents de sécurité de la SNCF (SUGE) et de la RATP (GPSR) compétence pour procéder à la **fouille d'un sac** ou **interdire l'accès au réseau** de transports aux voyageurs qui refuseraient de les ouvrir volontairement.

Nous demanderons à ce qu'ils puissent procéder à un **contrôle d'identité** sans en référer à un officier de police judiciaire.

Nous demanderons également à simplifier les procédures pour qu'ils puissent **patrouiller et intervenir en civil**.

Nous proposerons enfin de donner aux forces de police la possibilité de procéder à la **présentation** des personnes interpellées sur les réseaux de transports à l'officier de police judiciaire par **smartphone** pour leur placement en **garde à vue**.

- d) Nous sanctuariserons la **gratuité du Pass Navigo** pour les policiers dès lors qu'ils portent leur arme de service sur leur trajet domicile-travail. Cette simple mesure permettrait d'assurer la présence d'environ 20.000 professionnels de sécurité armés chaque jour dans le réseau francilien.

QUAND LES DÉLINQUANTS PRIS EN FLAGRANT DÉLIT SONT RELÂCHÉS POUR UNE SIMPLE QUESTION DE PROCÉDURE

Actuellement, la jurisprudence fixe à une heure maximum le délai entre l'interpellation d'un suspect et son placement en garde à vue. Or dans les faits, et compte tenu des contraintes entourant la prise en charge du suspect (impossibilité de les faire voyager dans les transports publics menottés par exemple), ce délai est parfois trop court pour ramener celui-ci de son lieu d'interpellation au commissariat le plus proche. Résultat, et cela nous a été rapporté par des policiers eux-mêmes, les cas ne sont pas rares où, pour une simple question de procédure, la police se trouve dans l'obligation de relâcher un suspect, parfois sous les propres yeux de sa victime.

3. Nous installerons des systèmes d'alerte discrets en cas d'agression dans tous les transports franciliens et nous imposerons la généralisation des cabines anti-agression du conducteur dans les bus.

4. Nous autoriserons la descente des bus entre deux arrêts la nuit afin de permettre la dépose des voyageurs, et en particulier des femmes, au plus près de leur domicile.

V – BRISER LE TABOU DE LA ROUTE POUR MOINS D'EMBOUTEILLAGES ET DE POLLUTION

Il est temps d'en finir avec des années d'idéologie anti-route. Cette idéologie prônée par la gauche régionale depuis 17 ans n'a eu qu'une conséquence : des embouteillages monstres et l'envolée de la pollution. Les Franciliens en ont ras-le-bol. Grâce à l'évolution des technologies, la route accueillera de plus en plus de véhicules propres et moins bruyants. Avec notre grand plan bus, elle accueillera également de plus en plus de transports en commun. Il est temps de réhabiliter la route.

1. Notre objectif n°1 : réduire les embouteillages

a) Relancer les investissements routiers

Nous saisissons toutes les compétences de la nouvelle loi décentralisation (loi dite NOTRe) qui donne aux régions la possibilité d'investir sur les routes dites d'intérêt régional.

b) Financer l'élargissement des routes existantes et construire de nouveaux tronçons routiers

Nous proposerons à l'Etat de co-financer l'élargissement des tronçons de l'A86 les plus embouteillés (secteurs Gennevilliers-La Défense et Stade de France) et de la Francilienne entre l'autoroute A16 et l'autoroute A6.

Nous proposerons également l'élargissement de certaines portions d'autoroutes pénétrantes pour faciliter l'accès en voiture de la Grande couronne vers l'A86 et vers les nouvelles gares du Grand Paris.

Nous apporterons une solution au plus gros embouteillage d'Europe sur l'A4 en remettant à neuf le système de signalisation de la voie supplémentaire Nogent-sur-Marne/Joinville-le-Pont qui ne fonctionne plus, en prolongeant cette voie supplémentaire entre Nogent et Créteil et en créant de nouvelles bretelles d'accès entre l'A86 Nord et l'A4 permettant de supprimer les feux tricolores qui bloquent aujourd'hui le trafic.

Nous proposons d'achever le **bouclage de la Francilienne à l'ouest** en privilégiant la solution en tunnel. Nous étudierons aussi la possibilité de prolonger l'A86 duplex jusqu'à Saclay afin de réaliser une liaison directe La Défense-Saclay. Compte tenu du coût de telles infrastructures et de l'état des finances publiques, la solution de la concession avec péage (comme cela a été réalisé avec l'A86 duplex à l'ouest) sera étudiée.

c) Financer les aménagements locaux qui changent la vie quotidienne

Nous aiderons l'Etat et les départements à financer les projets d'aménagement du réseau routier pour assurer la fluidité du trafic et la sécurité des automobilistes dans les petites villes de la Grande couronne. Par exemple, le contournement sud d'Orly, l'amélioration de la desserte entre le Val d'Yerres et Orly (pont de Montgeron), avec la création d'un nouveau pont sur la Seine pour faire disparaître le bouchon de Villeneuve-Saint-Georges, la déviation routière du Val d'Essonne.

CAUCHEMAR QUOTIDIEN À VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

Chaque matin et chaque soir (parfois même en journée), la RN6 dans le Val-de-Marne est totalement embolisée : on y roule au pas quand on n'y est pas carrément à l'arrêt. Ce bouchon quotidien est le 3^{ème} d'Île-de-France. La raison : le pont de Villeneuve-Saint-Georges est le seul franchissement de la Seine sur douze kilomètres entre celui de Choisy-le-Roi plus au nord et celui de Juvisy au sud. Le secteur a besoin d'un nouveau pont que, depuis des années, les élus locaux et la population réclament à cor et à cri sans être entendus. Un nouveau pont sur la Seine permettrait de relier Athis-Mons à Vigneux-sur-Seine. La gauche régionale l'a bien inscrit dans le schéma directeur de la Région Ile-de-France ... mais à l'horizon 2030 !

d) Créer 10.000 places de parking à proximité des gares en grande couronne pour permettre à ces habitants de laisser leur voiture et de prendre les transports en commun

2. Des véhicules plus écologiques et des usages innovants

- a) Nous participerons avec les constructeurs automobiles franciliens (l'Île-de-France est la première région automobile de France) au développement du **véhicule de demain** qui permettra de rendre les routes plus fluides : en 2035, les voitures ne seront plus polluantes et devraient être autonomes. Cela sera également le cas des bus et c'est pourquoi nous proposons que le STIF étudie l'acquisition d'une flotte de minibus électriques autonomes permettant le transport de porte à porte.
- b) Nous soutiendrons le **développement d'Autolib** dans toute la Région Ile-de-France. Avec ses 5 millions de locations par an, Autolib fait la démonstration qu'il est possible de lutter contre la pollution de l'air en milieu urbain à un prix raisonnable.
- c) Nous financerons le **développement des bornes de recharge électriques**, qui ne se développent pas suffisamment vite, pour permettre une vraie diffusion des véhicules électriques.

3. Moins de camions sur les routes

La logistique est une activité indispensable à la vie économique de l'Île-de-France et aux besoins de consommation des Franciliens. Mais il est possible d'assurer ces services en réduisant notablement le nombre des camions circulant sur les routes en utilisant davantage le chemin de fer et les voies navigables.

- a) Nous demanderons la mise en place d'une **taxe sur les poids lourds en transit** qui traversent l'Île-de-France, pour réduire la pollution de l'air et financer l'entretien des routes
- b) Nous proposerons de conforter les grands secteurs logistiques (Seine aval, Seine amont, Roissy, Orly/Rungis...) avec la **création d'infrastructures permettant de passer rapidement de l'eau au fer et à la route et de soutenir la création de plates-formes logistiques urbaines**, au plus près des lieux de consommation.
- c) Nous proposerons de mettre la **Seine amont à grand gabarit** pour y permettre la navigation de péniches de 2500 tonnes.
- d) Nous soutiendrons le **projet de Canal Seine Nord** permettant l'accroissement du transport de marchandises par voie d'eau et la réduction de la circulation des camions sur le réseau routier francilien.

VI – VOUS FAIRE GAGNER DU TEMPS

Un quart d'heure gagné sur la course contre la montre du matin, un quart d'heure gagné le soir pour se détendre, faire du sport ou simplement profiter de ses enfants : qui n'a pas rêvé de ce quart-d'heure-qui-change-tout ? En modernisant les transports pour réduire les pannes et incidents (voir plus haut), en optimisant les relais entre les différents modes de déplacements, en transformant les gares en lieux de services, en déployant la 4G au plus tôt partout, nous allègerons votre quotidien en vous faisant gagner ce temps si précieux.

1. La "Smart Région" pour choisir le mode de transport le plus rapide.

Pour répondre au plus près aux besoins des usagers, nous soutiendrons la création d'**applications mobiles innovantes** :

- a) pour comparer les temps de parcours de tous les modes de transports (marche, vélo, transports en commun, voiture...) en temps réel, et en intégrant les prévisions de trafic (sur le modèle d'Optimod'Lyon)
- b) pour trouver facilement des places de parking libres à votre destination
- c) pour obtenir de nouveaux services, comme ceux du Tranquillien (savoir si le train suivant est moins bondé).

2. Accélérer toutes les procédures en cas d'accident ou d'incident

Colis suspect, accident de voyageurs... cela arrive malheureusement tous les jours sur le réseau francilien (70 % des causes d'irrégularité sont autres que techniques), entraînant d'importants retards pour des milliers de voyageurs. Dès notre arrivée, nous réunirons tous les acteurs concernés (SNCF, RATP, police, ministère de la justice, services de secours, etc.) pour mettre en place des procédures plus courtes et donc moins pénalisantes pour les usagers : procédures d'information accélérée, réarmement automatique du signal d'alarme de la cabine du conducteur, cloches de sécurité pour confiner les colis suspect en attente de déminage (comme cela se fait au Royaume-Uni)...

3. Renforcer le service minimum en cas de grève

Nous proposerons de **doubler les obligations dans le cadre du service minimum** en cas de grève (2 trains sur 3 aux heures de pointe au lieu de 1 sur 3) et de mettre en place le remboursement automatique des usagers. Nous inviterons également les salariés des entreprises de transports à manifester autrement leur légitime solidarité avec leurs collègues que par l'exercice d'un droit de retrait extrêmement pénalisant pour les voyageurs (par exemple par un arrêt momentané d'hommage à leur collègue victime).

4. Faire du temps de trajet un temps utile

- a) Besoin de prévenir en cas d'imprévu, de travailler, de regarder une vidéo pour passer le temps : c'est quasi-impossible aujourd'hui dans le métro. C'est pourquoi nous proposerons d'**accélérer le déploiement de la 4G dans l'ensemble du métro** (aujourd'hui prévu en 2018) et sur le reste du réseau francilien.
- b) Nous proposerons également de **transformer**, en lien avec les communes concernées, **les gares en véritables lieux de service** avec commerces et services (type pressing) ouverts en horaires décalés et ouverture de crèches à proximité, sur le modèle de la gare « laboratoire » d'Ermont-Eaubonne, dans le Val d'Oise, seule initiative de ce type lancée en Ile-de-France ces dernières années.

LA GARE MULTI-SERVICES D'ERMONT-EAUBONNE MONTRE LA VOIE

C'est aujourd'hui une « gare du quotidien » permettant de gagner du temps tout en facilitant votre voyage. Elle dispose d'une mini-crèche à proximité immédiate et de tout un bouquet de services : Le *Pick up store* pour le retrait des colis, le *Kiosque Beauty Bubble* pour une coupe ou un brushing en 10 mn, la *Monop'Station* supérette de dépannage alimentaire, l'*Offre triporteur* pour l'achat de boissons chaudes et viennoiseries, le *Relay today* avec presse et « snaking », le « *Mur* » de distribution automatique innovante de plats cuisinés, de baguettes, de vernis à ongles. Une véritable gare du XXI^{ème} siècle permettant de transformer le temps contraint en temps utile.

Nous soutiendrons également les initiatives parlementaires visant à élargir l'ouverture de ces commerces dans les gares le week-end et tard le soir.

5. Offrir des transports toute la nuit le week-end en laissant ouvertes les lignes automatiques du métro (1 et 14 et bientôt 4 puis 11 et 13) et en mettant en place des bus de nuits suivant les lignes Transilien en petite et grande couronne (voir plus haut).

6. Faciliter l'accès aux gares

- a) Nous proposerons de créer 10.000 nouvelles places de parking auprès des gares pour permettre aux voyageurs d'accéder plus facilement à leurs trains.
- b) Nous renforcerons la fréquence des bus au départ et à l'arrivée de chaque train (voir plus haut).
- c) Nous lancerons un **grand plan vélo** pour rapprocher les Franciliens des gares. Le vélo, et notamment le vélo électrique, permet de rallier en 10 minutes une zone de 3 km autour de chaque gare. Nous assurerons la sécurité des cyclistes, en soutenant la **création de pistes cyclables pour l'accès aux gares et aux lieux utiles** comme les crèches et les quartiers d'affaires. Nous soutiendrons également la création de **parkings à vélo sécurisés** dans les gares comme ce qui est fait à Strasbourg ou en Suisse, et qui existe aussi en Ile-de-France avec l'initiative Veligo, mais qui reste encore trop confidentielle (lire ci-dessous). Nous soutiendrons enfin les **offres de location de vélos électriques à bas prix** à l'exemple de l'initiative Veloservice (association vélo solidaire), proposée à la gare de Cergy-Pontoise, qui permet la location de vélos électriques à partir de 20 € par mois sur 1 an.

VELIGO : DES PARKINGS À VÉLOS SÉCURISÉS TROP RARES

Véligo est le nom de ces espaces vélos sécurisés par un système de vidéo-protection.

Objectif : inciter les usagers à utiliser leur deux-roues pour rejoindre le réseau de transports en commun en ayant la possibilité d'utiliser le Pass Mobilité universel et de disposer dans cet espace d'informations sur le trafic des lignes.

7. Encourager les nouveaux modes de travail pour réduire le temps passé dans les transports

C'est à l'heure de pointe, et particulièrement celle du matin, que les transports (voiture ou transports collectifs) sont totalement saturés. Réduire le trafic aux heures de pointe est donc un enjeu majeur pour offrir davantage de confort aux voyageurs. C'est pourquoi nous proposerons :

- a) d'accélérer la mise en place de **lieux de travail à distance**. En accord avec leur entreprise, les Franciliens pourront venir y travailler une ou plusieurs journées par semaine ou bien seulement quelques heures dans la journée, précisément pour éviter le stress des transports à l'heure de pointe.
- b) sur le modèle des initiatives actuellement menées par la SNCF sur le secteur de la Plaine-Saint-Denis, de **proposer aux entreprises qui le souhaitent de négocier avec leurs salariés des horaires décalés pour leur éviter les heures de pointe**, par exemple en contrepartie d'une modulation du versement transports (après modification législative).

UNE GOUVERNANCE PLUS EFFICACE

Nous demanderons à étendre les responsabilités du STIF pour le transformer en un « Ile-de-France Mobilités » compétent sur tous les modes de transports (vélos, véhicules partagés, taxis), y compris les routes d'intérêt régional et les parkings.

POUR UNE NOUVELLE GOUVERNANCE ÉLARGIE ET UNIFIÉE

Les décisions concernant les nouveaux projets sont trop longues à adopter, les financements ne sont pas au rendez-vous. Le tramway T6 en est le témoin : il aura fallu plus de 14 ans pour le décider et le construire.

Par ailleurs, le STIF se désintéresse totalement de questions cruciales comme l'intermodalité entre la voiture et le train (pas d'initiative de parkings massifs dans les gares par exemple), le covoiturage, le vélo... Le STIF ne contrôle pas non plus suffisamment la coordination entre les trains et les bus.

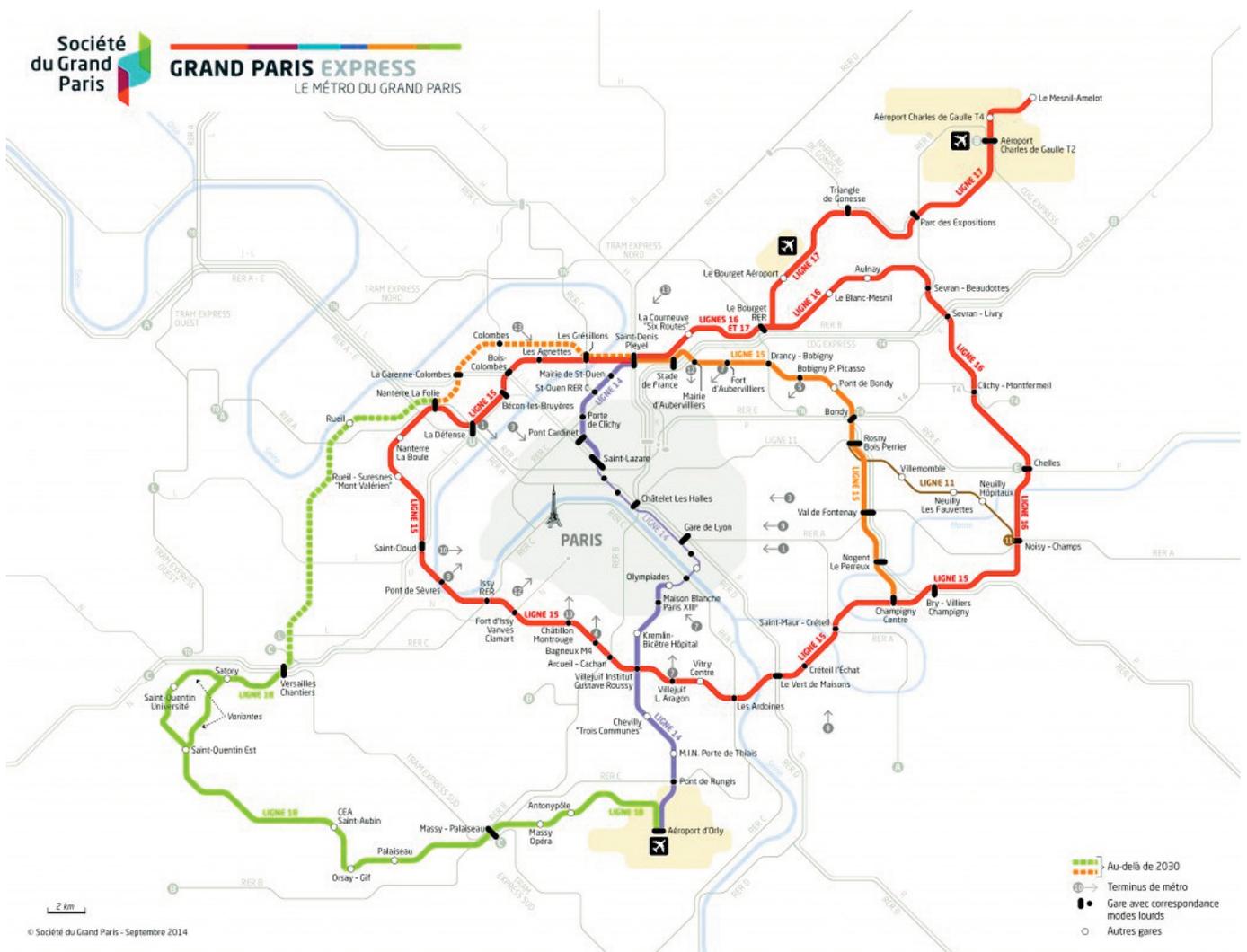
Le trio STIF – RATP – SNCF n'est pas efficace pour faire avancer les nouveaux projets, notamment à cause du manque d'expertise du STIF. C'est la Cour des Comptes qui le dit depuis 2010 ! Nous demanderons au législateur de changer les compétences et les statuts du STIF pour en faire un établissement public doté de compétences élargies dans le domaine des transports et de l'intermodalité, établissement nommé « Ile-de-France Mobilités », avec un nouveau statut plus souple et offrant plus de possibilités. Dans le cadre des contrats entre Ile-de-France Mobilités et les opérateurs de transports, nous réviserons le système de bonus-malus, notamment par une plus grande transparence des indicateurs de régularité vis-à-vis des usagers.

Pour simplifier la vie des voyageurs, nous demanderons que le STIF puisse déléguer aux maires la possibilité de modifier eux-mêmes le tracé des lignes de bus pour répondre rapidement aux besoins des habitants. Aujourd'hui, il faut des mois, voire des années, pour déplacer un arrêt de bus de quelques dizaines de mètres.

Afin que l'avis des voyageurs soit mieux pris en compte, nous demanderons que les usagers obtiennent une voix délibérative au conseil d'administration du STIF.

ANNEXE

CARTE DES LIGNES DU GRAND PARIS EXPRESS



PLAN DE FINANCEMENT

Le coût global de nos propositions transports s'établit à 18 Mds€ d'investissements pour le STIF et la Région d'ici 2021, au lieu des 11,5 Mds€ actuellement prévus (hors Grand Paris Express). C'est 50 % d'investissements supplémentaires. Grâce à l'étalement des dépenses, cela correspond à 802 M€ de dépenses nouvelles par an pour le STIF et la Région (dépenses d'investissement et de fonctionnement confondues, y compris le financement des 300 M€ coût du Pass unique à 70 €) qui seront couvertes par 602 M€ de recettes nouvelles. Au final, notre programme transports aboutit donc à une dépense supplémentaire de 200 M€ par an pour la Région et le STIF. Cette dépense pourra être ramenée à 80 M€ avec la création de la taxe de transit poids lourds et si la région parvient à obtenir de nouveaux crédits européens. En tout état de cause, ces dépenses nouvelles sont totalement couvertes par les économies que nous réaliserons dans le budget de la région et qui seront présentées dans les jours qui viennent. Le tableau ci-dessous présente l'impact financier des mesures nouvelles de notre programme en millions d'euros par an pour le STIF et la Région (en vert les recettes et en rouge les dépenses)

En millions d'euros	Total (Région+STIF)
Une tarification plus juste	+92
Pass mobilités universel, harmonisation du tarif réduit pour les retraités, les personnes en situation de handicap et les anciens combattants (tarif Améthyste), extension ticket T+, réduction de tarif en cas de retards répétés, de grèves ou de travaux, etc.	-80
Suppression de la réduction de 75 % pour les étrangers en situation irrégulière	+72
Tolérance zéro contre la fraude (soit 50 % du coût estimé par les opérateurs eux-mêmes : 200 M€)	+100
Plan d'urgence pour la régénération des transports existants	-110
Des trains neufs ou totalement rénovés sur toutes les lignes de RER et de Transiliens d'ici 2021 + automatisation des lignes prioritaires (tronçons centraux de tous les RER et lignes 11 et 13 du métro)	Autofinancé grâce à l'étalement des dépenses sur la durée d'amortissement du matériel
Un réseau totalement régénéré (rails, aiguillages, catenaires, signalisation) d'ici 2023 (soit 100 M€ de dépenses supplémentaires par an, en plus de celles déjà prévues)	-100
Des transports accessibles à tous	La réalisation de trajets 100 % accessibles sera financée par redéploiement
Projets de téléphériques urbains	-10
1000 bus supplémentaires pour la grande couronne (ces 100 M€ correspondent aux crédits de fonctionnement, les 240 M€ d'investissement sont autofinancés par l'étalement du paiement de l'ensemble des bus sur leur durée d'utilisation)	-100
Plus de sécurité	-20
100% des bus, tramways, métro, RER et trains vidéoprotégés (soit 60 M€ sur la durée de la mandature, mais l'effort financier sera concentré la première année pour assurer la vidéoprotection de tous les bus et d'au moins une rame de tous les transports dès 2016)	-10
Augmenter de 250 agents les personnels de sécurité	-10
Briser le tabou de la route pour moins d'embouteillages et moins de pollution	-132
Les nouvelles infrastructures routières (multiplication par 5 des crédits routiers de la région)	-125
10.000 nouvelles places de parking en grande couronne	-7
Vous faire gagner du temps	-60
Accélérer les procédures en cas d'accidents et d'incidents (ces crédits permettront notamment de recruter de nouvelles équipes de déminage)	-5
Renforcer le service minimum en cas de grève	0
Déployer la 4G sur tout le réseau	Financé par les opérateurs de téléphonie
Transformer les gares en véritables lieux de services	Autofinancé par la location des espaces commerciaux
Faire circuler les lignes automatiques du métro toute la nuit le week-end (lignes 1 et 14 dans un premier temps puis les lignes 4, 11 et 13 dès qu'elles seront automatisées)	-50
Plan vélo (5 M€ en plus des crédits actuellement inscrits)	-5
Financement du Pass Unique sans hausse d'impôts	-300
Augmentation du nombre d'abonnés liée aux offres nouvelles (sur la base de 5% d'abonnés en plus)	+90
Economies liées au déploiement du nouveau matériel roulant, à la régénération des lignes et à la mise en application des résultats d'un audit pour l'amélioration de l'exploitation du réseau (sur la base de 4% des budgets de fonctionnement des opérateurs : 8,5 Mds€/an)	+340
TOTAL 1	-200
Crédits européens supplémentaires	+20
Taxe transit poids-lourds	+100
TOTAL 2	-80