

Intervention du Vice-président en charge des Transports et des Mobilités,

Pierre Serne

Séance budgétaire du Conseil régional d'Île-de-France

Le 19 décembre 2013

Monsieur le Président, Mes chers collègues,

L'année 2013 s'achève et il est temps pour moi de vous présenter nos choix budgétaires concernant le secteur des transports et des mobilités pour l'année 2014.

Je tiens d'ores et déjà à remercier mon cabinet et l'équipe du pôle Transports et Mobilités de l'UAD des services de la Région pour leur aide et leur travail inlassable. Leur engagement professionnel quotidien et sincère permet d'engranger des avancées et des améliorations concrètes, alors même que la tâche est immense, les sommes mises en jeu colossales, et les arbitrages parfois cornéliens entre l'urgence du quotidien et les investissements d'avenir nécessaires. Je tenais à rappeler, malgré ce qu'en pensent certains, qu'en termes d'effectifs nous sommes bien loin des chiffres que peuvent connaître d'autres autorités organisatrices de transports à travers le monde qui ont des budgets sensiblement similaires et une offre de transports souvent bien inférieure. La compétence et le dévouement des équipes font de moi un Vice-président qui travaille en confiance et dans une vraie sécurité administrative et technique. Il n'empêche que des renforts de postes seraient franchement bienvenus.

Avant de vous présenter l'annexe 11 du budget, j'aimerais revenir rapidement, comme c'est l'usage, sur l'année écoulée, qui, comme 2012, restera une année majeure pour l'amélioration de l'offre de transport pour les Franciliennes et Franciliens, tant pour l'ensemble des projets lancés ou achevés cette année, que pour les différentes décisions structurantes que nous avons prises avec l'Etat afin d'assurer la pérennité de nos ambitions pour les prochaines décennies. L'action de la majorité régionale au Stif est aussi à souligner, puisque nous y avons remporté des batailles très importantes en termes d'équité territoriale et de justice sociale, mais aussi pour la santé publique et la préservation de notre

Conseil régional

57, rue de Babylone – 75359 Paris cedex 07 SP
Tél. : 01 53 85 53 85

environnement. Je pense bien sûr au plan de sortie du diesel des bus récemment voté au Stif et pour lequel la Région au travers des projets d'unités de méthanisation portés par Corinne Rufet auront un rôle très important à jouer.

Cette année 2013 a été marquée par les enquêtes publiques positives du SDRIF et du PDU qui ont permis de valider nos cadres d'action à plus ou moins long terme. Le vote définitif du SDRIF cet automne permet à chacun de se projeter dans une vision de cohérence d'ensemble, actant notre volonté de transformation écologique et sociale du territoire francilien, et de vision nouvelle de l'aménagement du territoire. Nous aurons, dans la suite logique, à adopter définitivement lors d'une prochaine séance le PDUIF. Ses orientations stratégiques marquent clairement une nouvelle étape dans l'approche durable des problématiques liées aux transports et aux mobilités, et ce à l'horizon 2020. Nous y assumons nos choix en faveur du report modal de la voiture individuelle vers les transports publics, mais aussi pour les modes de déplacements actifs. Marie-Pierre, regrette sans doute la tendance structurelle à la baisse des recettes issues de la TICPE (ex-TIPP), qui il est vrai, représente une part importante de nos ressources, mais j'y vois aussi un signe encourageant des changements de comportements de nos concitoyens, dont les modes de déplacement sont de moins en moins dépendants des énergies fossiles, ce qui avantage leur pouvoir d'achat tout en protégeant notre environnement et notre santé.

C'est le signe que nos choix en matière d'investissement, pour créer une offre alternative, et des réseaux interconnectés et intermodaux, convainquent et servent de plus en plus de Franciliennes et Franciliens. La signature du Protocole Etat-Région sur le Nouveau Grand Paris en juillet est de ce point de vue très importante : voté à la quasi unanimité par l'assemblée régionale en juin, ce protocole est un acte décisif par l'ampleur des moyens qu'il consacre à l'extension et à l'amélioration de l'offre existante, pour une meilleure régularité et qualité de service, en plus de créer un nouveau réseau structurant pour l'avenir, qui viendra se relier à celui existant. J'insiste sur ce dernier point, l'interconnexion, car c'est le gage de réussite de ce nouveau réseau et c'est aussi le dû du Grand Paris à la grande couronne.

Le Plan de Mobilisation pour les transports du quotidien est désormais doté de 7 Md€ d'AP sur la période 2013-2017, avec 6 Md€ de crédits de paiement, pour les transports du quotidien. C'est un saut quantitatif majeur pour nos investissements qui déjà étaient en rythme croissant depuis quelques années. Cela confirme également le basculement d'une

partie du financement de la SGP vers les chantiers du quotidien des transports régionaux, à hauteur de 2 milliards d'euros en 5 ans. C'est d'ailleurs un élément clef du Protocole, même si après l'avoir voté, l'UMP semble désormais combattre ce transfert de crédits. Au total et sur le long-terme, le plan de mobilisation représentera 15,5 Md€, à quoi s'ajoutent les 9 Md€ d'investissements contractualisés sur 4 ans entre le Stif et les opérateurs RATP et SNCF pour l'amélioration du réseau et du matériel roulant. L'effort global est sans équivalent depuis la construction du métro parisien.

Le Grand Paris Express quant à lui est déjà en marche, avec le prolongement de la ligne 14 au Nord vers la Porte de Saint-Ouen, et le lancement de la ligne 15 Sud. Et ce seront 25 Md€ qui seront consacrés à sa réalisation complète à l'horizon 2030. Cela signifie que d'ici quelques années l'investissement annuel sur les transports sera de l'ordre de 5 Md€, du jamais vu (et l'équivalent de 10 000 emplois créés).

Enfin, si on revient une minute sur les travaux lancés ou achevés en 2013, nous n'avons vraiment pas à rougir. On peut citer pêle-mêle :

* Mises en service :

- L'automatisation réussie de la ligne 1 sans interruption totale de service pour la première fois dans le monde
- Le prolongement de la Ligne 4 à Mairie de Montrouge
- Le Tramway T5 de Saint Denis vers Garges/Sarcelles
- L'arrivée du RER B Nord +
- Le Tramway T7 de Villejuif à Athis – Mons (phase 1)
- Le Pôle intermodal de Créteil Pompadour (RER D), il y a quelques jours.

* Démarrage des travaux :

- Le BHNS du Plateau de Saclay

*** Enquêtes publiques**

- Tram train Massy Evry
- Débranchement du tram-train T4
- BHNS de Gonesse
- Prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay
- Prolongement du Tramway T3 à Porte d'Asnières
- Prolongement du tramway T7 à Jusivy
- Prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier
- Tangentielle Ouest entre Saint Cyr et Saint Germain

Cette rétrospective 2013 marque clairement la poursuite de nos 3 grandes priorités :

- Améliorer l'existant, afin de renforcer la régularité et d'offrir de meilleures conditions de voyage aux usagers ;
- Créer de l'offre nouvelle de mobilité ; et traitant prioritairement les territoires les moins bien desservis et les plus en difficultés ;
- Mettre en place une tarification plus juste pour instaurer une plus grande solidarité régionale et avancer vers la mise en place du passe Navigo à tarif unique afin de marquer l'équité territoriale entre tous les usagers franciliens.

Je profite de l'évocation de cette 3^{ème} priorité pour rappeler que la hausse de la TVA sur les transports, qui passera de 7 à 10% en janvier prochain, représentera un manque à gagner de près de 98 M€ pour le budget de transport francilien (via le budget du Stif), alors même que personne ne peut nier dans cette assemblée que les transports publics doivent être considérés en Île-de-France (comme ailleurs) comme un service de première nécessité. Cela rend aussi difficile le financement du Pass Navigo à tarif unique. Mais en avançant pas à pas depuis 2010, nous avons considérablement réduit le montant de l'effort final qu'il faudra consentir pour réaliser enfin notre promesse phare (que plus de 80% des Franciliens souhaitent voir appliquée). J'espère donc que nous serons nous rassembler d'ici à 2015, notamment en continuant à réclamer un re-zonage du Versement Transport. Vous pouvez compter sur ma détermination sans faille sur ce sujet.

Au-delà, et j'en ai bien conscience, moi qui sillonne sans relâche les transports en commun de la Région, il nous reste beaucoup à faire collectivement pour être à la hauteur des attentes et exigences de nos concitoyens/nes. Nous le savons, certaines parties du réseau sont au bord de l'asphyxie, dans un état de vétusté grave, et leurs usagers en proie à une profonde et légitime exaspération. Notre responsabilité d'élu-e-s, aux côtés - pas contre - aux côtés des opérateurs, est de répondre à ces demandes et d'être présents à chaque instant, dans les bon moments mais aussi dans les difficultés. Ainsi, toutes les inaugurations que nous avons pu faire cette année n'effaceront pas le drame que nous avons vécu en juillet dernier à Brétigny.

Cette catastrophe aura dramatiquement souligné le tournant en cours pour la mobilisation de tous en faveur des transports du quotidien, au moment où l'Etat enfin, acte la fin du tout-TGV et de ces milliards qui ont cruellement manqués à nos lignes de RER et de Transiliens. Il nous faudra encore des années afin de rétablir la situation des lignes « malades » comme les appelle Guillaume Pépy, le PDG de la SNCF. Et nous ne rattraperons pas d'un claquement de doigts des dizaines d'années de sous-investissement, situation que nous, écologistes, avons longtemps été bien seuls à dénoncer. Tout comme, petite parenthèse, nous ne changerons pas l'ensemble des bus diesel franciliens par une simple apposition des mains sur les moteurs, n'en déplaise à certain démagogue ; je referme la parenthèse. Depuis quelques années nous avons au travers du Stif décentralisé lancé la modernisation totale des infrastructures, et budgété plus de 4 Md€ pour la rénovation et l'achat de nouvelles rames dans l'optique d'un renouvellement complet du matériel roulant RER et Transilien. Nous venons encore de voter au Stif il y a une semaine l'achat de 91 nouveaux trains, pour 900 millions d'euros, à destination des lignes H, K, L et R du Transilien.

Je ne le rappellerai jamais assez : cette situation, nous l'héritons. Un jour sans doute il faudra décrire les responsabilités, fort partagées en la matière. Rappelons tout de même le temps où la Droite dirigeait le Stif par l'intermédiaire de l'Etat et avant la décentralisation de ce dernier, époque où les tarifs montaient plus vite qu'aujourd'hui avec pourtant 0 euro d'investissement. Pour autant, il n'est pas dans mes habitudes de me défausser de mes propres responsabilités et malgré les aléas et les coups durs, mon ambition, notre ambition, reste intacte et nos énergies toutes mobilisées pour poursuivre et gagner cette bataille du transport du quotidien. Et puisque j'évoque la notion de responsabilité, je rappellerai à certains et à certaines que dans responsable politique, il y a le mot responsable.

Et quand je lis certaines prises de position dans les médias appelant les usagers à envahir les voies des RER ou d'autres dénoncer le manque d'investissement dans les transports tout en refusant les hausses de recettes ou poussant des cris d'orfraies à la seule pensée d'une évolution du versement transport, je m'interroge. Je continue à penser, comme d'ailleurs nombre d'élus locaux, y compris UMP, que je rencontre lors de mes visites de terrain, notamment en grande couronne, que la question des transports est si complexe et si importante qu'elle nécessite une sorte de front commun de tous les responsables politiques, et au moins un engagement à ne pas en faire un objet de démagogie et de populisme. Je crains cependant que ça n'a reste un vœu pieux. Les interventions dans quelques minutes risquent hélas de prouver que cet espoir est un peu vain, en tout cas en année pré-électorale...

Je vais donc maintenant développer les grands chiffres du budget transports et mobilités 2014 afin de dissiper quelques craintes ou de remettre certaines pendules à l'heure.

Malgré des marges de manœuvre économique et fiscale pour nos collectivités qui ne cessent de se restreindre, l'effort en Île-de-France pour les Transports et les Mobilités en 2014 est massif, avec un budget qui va s'approcher des 2 Md€. S'agissant des investissements, c'est une augmentation de 16%, un effort majeur et sans équivalent, puisque nous frôlons le milliard d'AP.

Ces nombres traduisent à eux-seuls la montée en puissance et le volontarisme de la majorité régionale sur ces questions. C'est le début de mise en œuvre concrète, sonnante et trébuchante si vous me permettez l'expression, du protocole Etat-Région. Car chaque ligne du budget transport correspond à un projet bien réel, attendu sur leurs territoires par les habitants et les élus.

INVESTISSEMENTS

Afin de poursuivre nos engagements en faveur de la conversion écologique et sociale de notre territoire, les investissements en termes de transport sont primordiaux, et sont ainsi portés cette année à 995,500 M d'AP (ce qui représente 42 % du budget global d'investissement).

Au titre des Transports en commun une dotation de 783 M€ d'AP (623,850 M€ en 2013), est en progression de près de 30% par rapport au BP 2013. Cette enveloppe permettra, à hauteur de 765 M€, la poursuite des opérations inscrites à la fois au CPER 2007-2013 et à la CST conclue avec l'Etat. Je note au passage que 150 M€ de ces AP sont conditionnés à la concrétisation par l'Etat des engagements pris via le Protocole du 19 juillet, signé par le Premier Ministre. Ma vigilance est entière sur le sujet, tout comme celle du Président HUCHON. Nous l'avons rappelé ensemble au Préfet DAUBIGNY il y a quelques jours.

Le périmètre des Mobilités, pour lequel il est proposé 166 M€ d'AP (comme en 2013), s'inscrit dans la volonté de développement durable, afin d'inciter les Franciliennes et Franciliens à utiliser davantage les transports en commun en site propre, mais également les modes actifs (vélo et marche). Concrètement, il s'agit de poursuivre le plan vélo régional adopté en juin 2011, qui comme pour la marche, vise à améliorer la pacification et le partage de voirie en résorbant les coupures urbaines et en améliorant les cheminements sécurisés, au travers notamment de rabattement vers les gares, les lycées et les bases de loisirs régionales, mais aussi de dizaines d'opérations aux cotés des communes ou des départements. Nous veillerons aussi grâce au dispositif Véligo d'augmenter l'offre de stationnement sécurisé pour les vélos en gare, et nous poursuivrons le développement des itinéraires vélo-routes et des voies vertes. De plus, une impulsion en faveur des Nouveaux Véhicules Urbains sera également donnée en 2014, tandis que nous accompagnons le développement de l'autopartage, et que la définition réglementaire du covoiturage attendue pour cette année permettra enfin de lancer les expérimentations de voies dédiées sur les autoroutes franciliennes. Enfin, nous continuerons à promouvoir la réalisation des Plans de Déplacements Entreprise, Plans de Déplacements Inter-Entreprises et Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires.

Le périmètre Fret est quant à lui doté de 46,5 M€ d'AP (69 M€ en 2013), pour poursuivre nos engagements après les Assises du Frêt lancée par mon prédécesseur Jean Vincent Placé en 2011. Il traduit la volonté de la Région de continuer à porter les enjeux que représentent le transport de marchandises et de la logistique urbaine dans l'un des bassins économiques les plus dynamiques de l'UE. On l'oublie souvent, mais en plus des 41 millions de déplacements de personnes par jour (dont 6 millions dus aux seuls touristes), c'est plus de 380 millions de tonnes de marchandises qui transitent sur le territoire francilien.

Je coupe dès à présent l'herbe sous le pied à la critique quant à la diminution de ce périmètre : il s'agit ni plus ni moins que de la fin du CPER, et les négociations en cours pour la prochaine génération 2014-2020 permettra sans doute une nouvelle accélération dès l'année prochaine.

En CPI, il est proposé d'inscrire 548,5 M€ (546,200 M€ en 2013) L'importance de cette dotation traduit le haut niveau d'avancement des projets engagés, tout particulièrement pour les opérations inscrites au contrat de projets, et en fait là encore le 1^{er} budget d'intervention régionale. Sachant que l'on peut imaginer qu'en réalité la consommation sera sans doute plus forte puisque pour 2013 comme pour 2012 nous aurons réussi à mandater plusieurs dizaines de millions d'euros supplémentaires par rapport au BP, comme vous pourrez le vérifier au compte administratif dans quelques mois.

FONCTIONNEMENT

L'enveloppe proposée en fonctionnement s'élève à 784,20 M€, soit une progression de près de 2% par rapport à 2013.

Une dotation de 626,650 M€ (Pour rappel 615,565 M€ en 2013) est prévue au titre de la contribution de la Région au budget de fonctionnement du STIF.

En rappelant ce qu'était la dotation régionale au Stif en 2006 (c'est-à-dire 474,300 M€), il s'agit d'une montée en puissance de près de 25% en 8 ans. Cela nous permet de poursuivre nos efforts en termes d'augmentation de l'offre et d'amélioration de la qualité de service. Pour 2014, le budget global du Stif frise les 9 Md€, en augmentation de plus de 39 % pour les investissements par rapport au BP 2012.

En outre, il est proposé d'affecter 142, 88 M€ au titre du financement des mesures tarifaires (tarification sociale, Imagine'R et mesure en faveur des jeunes en insertion lancée en 2011).

La Région s'est aussi engagée envers les franciliens ultramarins touchés par le deuil en créant en 2013 un dispositif d'aide à la mobilité, dont la mise en œuvre sera pleinement effective en 2014 et dotée d'une enveloppe de 0,300 M€.

La Région poursuivra à hauteur de 13,320 M€ son engagement aux côtés des départements et du Stif pour le déplacement des personnes à mobilité réduite, à travers le dispositif «PAM 2», complément essentiel au Schéma directeur d'accessibilité (d'un montant global de 1,4 Md€) auquel la région participe à hauteur de 25%.

Grâce à ce budget volontariste, 2014 et 2015 verront l'achèvement de plusieurs projets majeurs pour l'Île-de-France et les territoires les moins bien desservis. Ce sont au total plus de 40 projets qui sont aujourd'hui en phase de travaux ou sur le point de l'être. Pour la simple année 2014, nous pouvons citer :

(* Mises en service)

- Modernisation RER B Sud (mesures d'urgence, dont quai de Denfert - Rochereau)
- Nouveaux travaux de modernisation du RER D, mais aussi de lignes Transilien comme la ligne L qui fera l'objet d'un traitement de choc
- Tramway T6 Châtillon / Vélizy / Viroflay (section en surface)
- Tramway T8 Nord St Denis / Epinay

* Démarrage des travaux

- Prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen
- Prolongement Ligne 4 à Bagneux
- Prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay
-

* Enquêtes publiques

- Tramway Antony / Clamart
- Tramway T1 à Colombes

Au passage, l'ensemble de ces projets concernent des centaines de milliers d'usagers et représentent à eux-seuls l'équivalent de l'offre de transport d'une métropole comme Toulouse ou Bordeaux.

Pour conclure, et j'espère vous en avoir convaincu, je dispose à l'évidence d'un budget de combat pour continuer nos efforts collectifs afin d'améliorer les conditions de déplacements dans la Région, et retrouver un réseau non seulement capable d'absorber de nouveaux voyageurs mais d'une qualité digne d'une région capitale, d'une éco-région exemplaire.

Dans un contexte de crise pourtant particulièrement difficile, nous allons donc paradoxalement réussir à monter en puissance sur l'investissement en faveur des transports franciliens, à un niveau jamais vu depuis des décennies. Le NGP en liant étroitement urgences du quotidien et réseau du futur nous donne non seulement des garanties de financement cruciales mais contribue aussi à réconcilier les territoires de notre région, tout en évitant l'étalement urbain. Le secteur des transports et de la mobilité représente également un potentiel majeur en matière de maintien et de création d'emplois en Ile-de-France. Milliers d'emplois pérennisés ou créés grâce à nos chantiers mais aussi grâce à nos commandes de matériel roulant.

C'est une belle preuve de la pertinence, de la cohérence et de la durabilité des politiques de transition écologique.

Je vous remercie.