

## Ile-de-France: déjà quelques pépites de campagne

**A sept mois du premier tour des élections régionales, les premiers tours de piste des candidats (ou candidats à la candidature) révèlent, pour rester politiquement correct, une certaine difficulté à faire coïncider principes et réalités et à affronter la complexité des sujets transports.**

Logiquement, alors même qu'il n'est pas investi par le Parti socialiste, **le président sortant Jean-Paul Huchon** se trouve déjà face à quelques rudes contradictions. Il «regrette» le retard pris dans le calendrier de mise en service de la ligne 15 Sud, révélés par *Mobilettre* (lire *Mobitelex* 104). Certes, il n'est pas pour grand-chose dans les engagements insensés pris par les prédécesseurs de Philippe Yvin, avec des tunneliers en série qui allaient percer toutes les lignes du Nouveau Grand Paris pour 2020 (on exagère à peine, et en 2013 le rapport de Pascal Auzannet avait déjà courageusement recalé des dates plus crédibles). Mais comme un boomerang, lui revient le dossier du financement de la ligne 11 du métro: alors que tout est prêt pour démarrer les travaux, l'absence de plan de financement laisse augurer plusieurs mois de retard, a minima. Et dans deux ans, quand il faudra acter publiquement le décalage, les élus se plaindront des «techniciens» qui ne vont pas assez vite... Sur le fond, Jean-Paul Huchon est bien embêté, car il manque près de 400 millions d'euros (on ne compte pas le matériel roulant, déjà financé par le Stif et la RATP). La Seine-Saint-Denis n'a plus d'argent, et la Ville de Paris n'est guère prête à lui accorder cette faveur alors qu'Anne Hidalgo soutient ouvertement Marie-Pierre de la Gontrie...

**Marie-Pierre de la Gontrie**, justement, s'est risquée sur le terrain des dossiers de mobilité, dans *Direct Matin*. Logique, puisque le propriétaire est Vincent Bolloré, et que Marie-Pierre de la Gontrie est... présidente d'Autolib Métropole – on n'est jamais si bien servi que par ses amis. Dans cette interview, on apprend donc que «les Franciliens ne doivent plus se sentir transportés mais emmenés» (sic), que «la région doit encourager les entreprises à proposer des horaires légèrement (sic) décalés» afin de réduire l'affluence aux heures de pointe, qu'elle est «pour la présence d'un agent par rame [dans les trains, sans autre précision], pour avoir au moins une voiture sécurisée et rassurer les voyageurs». A environ 6200 trains par jour, faites les comptes, et priez pour les autres voitures. Cette idée fait écho à la proposition de Valérie Pécresse d'équiper les voitures de tête de caméras de vidéosurveillance. Décidément, à la veille des élections, la sécurité redevient un argument politique, alors que la continuité des efforts menés par les collectivités, les opérateurs et les forces de police montrent une amélioration de la situation, qui se répercute dans les enquêtes auprès des voyageurs eux-mêmes.

**Valérie Pécresse**, après avoir été très offensive sur les sujets transports, se montre désormais plutôt prudente. Piégée politiquement par la décision largement démagogique du Navigo à tarif unique, elle s'est sentie obligée d'annoncer non seulement qu'elle ne la remettrait pas en cause (alors même qu'aucun financement durable n'est acquis), mais qu'elle n'augmenterait pas les impôts pour la pérenniser.

La campagne ne faisant que commencer, *Mobilettre* devrait avoir encore quelques raisons supplémentaires de se faire du souci pour l'avenir des transports franciliens.