Debout la France Pays de la Loire

**Réponse au questionnaire de TDIE.**

**Thème I : orientations générales**

**Question 1 : état des lieux**

N’étant pas moi-même un usager régulier de ces services, je ne dispose pas d’un avis documenté sur leur qualité.

Les échos qui m’en reviennent, tout en reconnaissant le niveau élevé des montants investis, font état de quelques frustrations sur l’efficacité, voire l’équité de certains de ces services.

Mesures à prendre :

* En début de mandat **faire une enquête type « état des lieux »** pour obtenir une image aussi objective que possible de la réalité. Cette étude devra s’adresser d’abord aux usagers et à leurs associations représentatives, mais aussi aux agents en charge des transports, aux élus régionaux départementaux et municipaux, ainsi qu’à l’ensemble des ligériens.
* En profiter pour mesurer avec précision l’impact quantitatif sur la demande de transports (TER en particulier) des nouvelles offres privées que sont les bus longue distance et le covoiturage.
* Introduire l’idée d’une véritable **politique d’intermodalité intégrale** à destination des passagers, politique dont **les gares doivent être le pivot**. En clair l’intermodalité passagers ne doit pas se limiter aux échanges entre modes fer / vélo, qui ne concerne qu’une très petite minorité et apparait en conséquence davantage comme un gadget et une posture. L’intermodalité doit concerner non seulement les modes doux (piéton, vélo individuel, vélopartage), mais aussi les autocars (autocars de grandes lignes, autocars départementaux, transports urbains, navettes portuaires ou aéroportuaires, etc.) et l’automobile (parking court et long terme, covoiturage, autopartage, taxis, location, etc.)
* Articuler la politique de **transports des passagers avec la politique de transports de fret.**
* Enfin il est plus qu’urgent d’évacuer de la réflexion sur une politique des transports la mentalité de « guerre de religion » qui la marque trop souvent :
  + « guerre » entre transport individuels et transports collectifs,
  + « guerre » entre rail et route,
  + « guerre » entre modes doux et modes motorisés,
  + « guerre » entre solutions carbonées ou non.

**Question 2 : compétence**

La politique des transports n’est autre que la mise en œuvre de l’une des libertés démocratiques fondamentales : **la liberté d’aller et venir**.

Dès lors, nous tournerons le dos à toute **mesure malthusienne** comme à toute **mesure punitive** dans ce domaine, fut-ce au nom de l’environnement ! La politique des transports est là pour répondre aux besoins des usagers et non pour décider à leur place de ce qui est bon pour eux !

La politique des transports doit être **équitable et efficiente**. Elle vise à accompagner le développement de l’ensemble des activités humaines (économiques, culturelles, touristiques ou de loisir) régionales et contribuer à faciliter l’accès de tous les Ligériens au travail, à la formation, à la culture et aux loisirs.

Voilà pour les principes ; les modalités fines de mise en œuvre restent à préciser.

**Question 3 : budgets**

La prudence recommande de partir sur une hypothèse de stabilité des budgets consacrés aux transports (pour mémoire ; 276 M€ en 2015).

Il faudra donc faire mieux avec autant, voire avec moins.

Pour y parvenir, le bon sens doit présider à la mise en œuvre. A partir d’une étude objective et fine de la demande, toujours s’attacher à mettre en place la réponse la plus efficiente

Quelques exemples concrets :

* Pourquoi s’obstiner à maintenir une rame TER si, d’une manière générale sur la liaison ou  simplement à certaines heures, le profil de la demande montre qu’un bus pourrait rendre le service de façon bien moins coûteuse ?
* Pourquoi ne pas réduire le nombre de navette si, sur une destination particulière et à certaines heures (cas des navettes d’étudiants entre leur domicile et la ville universitaire) une offre de covoiturage abondante vient impacter fortement la fréquentation de ces navettes ?
* Comment tirer avantage des sillons ferroviaires ainsi libérés au profit du fret ? (Il est facile de comprendre l’intérêt économique et écologique du remplacement d’un TER déficitaire par un autocar bénéficiaire si cela permet en plus de faire passer une rame de fret ferroviaire supplémentaire qui va elle-même remplacer 50 camions !)

**Question 4 : écotaxe**

La seule ECOTAXE acceptable serait celle qui s’appliquerait exclusivement aux transporteurs étrangers pour compenser le fait qu’ils utilisent et donc dégradent nos infrastructures sans y participer par leurs impôts.

Outre cet avantage fiscal, ils se livrent sur notre sol à un dumping social indécent qui détruit nos entreprises de transports et les emplois correspondants.

Enfin, certains d’entre eux profitent de leur situation particulière (barrière de la langue avec les forces de Police ou de Gendarmerie par exemple) pour bénéficier d’une impunité de fait pour les infractions qu’ils peuvent commettre (surcharge, temps de conduite, etc.), ce qui contribue ainsi à l’insécurité routière.

**L’état actuel des traités européens interdisant la mise en place d’une telle mesure, lesdits traités doivent être renégociés en urgence et, en cas de blocage de nos partenaires, dénoncés unilatéralement, le tout dans un délai ne devant pas excéder six mois.**

**Question 5 : cofinancements**

Une fois de plus, il ne faut pas opposer frontalement comme étant supposées inconciliables création d’infrastructures nouvelles et maintenance ou régénération de l’existant.

Ce qui est fait n’étant plus à faire, notamment dans le domaine routier, il est clair qu’après le quasi achèvement du schéma directeur routier 1987 – 1988, les travaux neuf restants à réaliser ne sont que des compléments de l’existant, qui sont néanmoins nécessaires pour assurer la cohérence de l’ensemble.

De même, le ralentissement de la croissance du trafic et sa quasi-stagnation dans certains cas conduit désormais et sauf exception, à privilégier des aménagements de sécurité plutôt que des aménagements de capacité.

S’agissant de la maintenance et ou de la régénération, constatons que malgré son désengagement routier massif en direction des départements, l’Etat persiste à ne pas remplir ses obligations les plus élémentaires qui consistent à entretenir son patrimoine dans des conditions compatibles avec le maintien de son intégrité et de sa fonctionnalité.

**C’est un drame national qui coutera encore plus cher que la dette aux générations futures !**

Qui doit payer ?

Transférer la charge sur la région c’est se livrer à la pensée magique en imaginant qu’un problème cesse d’exister dès lors qu’il n’est plus visible.

C’est en fait déplacer le problème du contribuable national vers le contribuable régional.

C’est enfin se moquer du monde si ce transfert de charge s’accompagne d’une réduction des ressources !

**Question 6 : COP 21 – transition énergétique**

La **COP 21** sera-t-elle autre chose (pour le pouvoir en place et son opposition préférée) qu’une **vaste gesticulation médiatique** à finalités de politique intérieure de court – moyen terme telles que les élections régionales puis l’élection présidentielle ?

Poser la question, c’est déjà, hélas, y répondre en partie !

Sur ces questions, peut-on encore dans notre pays, ne pas se rallier à la doctrine officielle, ressassée sur ordre par les pseudos scientifiques du GIEC ?

Entendons-nous bien, nul n’ignore que les membres du GIEC sont au départ des scientifiques académiques reconnus. Toutefois, c’est leur adhésion volontaire à une idéologie officielle et leur renoncement tout aussi volontaire à toute controverse scientifique ou aux simples vertus du doute créateur qui en fait des « pseudo scientifiques » tout comme leurs semblables qui, au cours de l’histoire, ont renoncé au libre examen des faits et des choses pour servir un régime ou une doctrine, souvent à visées totalitaires.

Est-il possible en particulier d’ouvrir ou de prolonger le débat sur les questions suivantes :

* Les activités humaines ont elles une responsabilité dans le changement climatique ? (il semble bien que oui),
* Constituent-elles le seul facteur de ce changement ? (il semble bien que non)
* La part relative attribuable à ces différents facteurs est-elle connue ? (il semble bien que non)
* A côté d’éventuels effets négatifs qui sont abondamment illustrés et commentés, le plus souvent sur un mode tragique pour ne pas dire cataclysmique, ne peut-il exister d’éventuels effets positifs à ces changements, tels que l’allègement de la facture énergétique pour le chauffage par exemple ?
* Dès lors, ne serait-il pas plus pertinent de tenir compte du **bilan** entre effets positifs espérés et effets négatifs redoutés pour apprécier les conséquences exactes de ce changement ?
* Si les activités humaines modernes et notamment la consommation des énergies fossiles sont **les seules responsables des changements climatiques**, comment expliquer alors l’alternance dans le passé de périodes de refroidissement (le petit âge glaciaire du moyen âge par exemple) et de périodes de réchauffement telles que celle qui a vu le Groenland couvert de prairies (ce qui lui vaut son nom qui signifie « pays vert ») ?

Donc, ce débat climatique, marqué davantage par les préjugés idéologiques (de part et d’autre d’ailleurs) que par la rigueur argumentative, ne doit aucunement entrer en ligne de compte dans la définition d’une politique régionale de la mobilité basée sur le sérieux et le concret et rester pour l’instant ce qu’il est : **du grain à moudre pour politiciens en mal de postures ou journalistes en mal de copie !**

Quoi qu’il en soit, **la rareté relative des ressources énergétiques fossiles, leur épuisement certain à terme, leur grande sensibilité géopolitique et l’effet** **potentiellement destructeur pour nos sociétés** **d’une pénurie réelle ou provoquée** sont en elles-mêmes des raisons suffisantes pour justifier une **politique vigoureuse d’économie de ces ressources.**

De plus, malgré les progrès récents accomplis, notamment sur les moteurs diesel, la consommation des hydrocarbures reste relativement polluante, surtout en milieu urbain.

**Dès lors, si les attendus sont différents** (quoi que finalement complémentaires), **nous pouvons néanmoins nous retrouver avec les tenants du changement climatique sur un objectif ambitieux de transition énergétique, et c’est cela qui compte !**

Pour revenir aux choses sérieuses, vous rappelez à juste titre dans le libellé de votre question que **le secteur résidentiel est le premier poste d’émission de gaz à effet de serre avant les transports !**

Rappelons également que par leurs qualités propres, que sont leur excellent rapport poids / pouvoir énergétique et leur facilité de mise en œuvre à bord de véhicules, les hydrocarbures sont et demeurent aujourd’hui par excellence « l’énergie de la mobilité ». C’est un fait, qu’on le veuille ou non.

Les solutions alternatives telles que l’électricité buttent rapidement sur des questions d’autonomie et de poids embarqué qui en limitent le domaine de pertinence à des applications spécifiques (véhicules de servitude en secteur urbain par exemple).

Les progrès sont minces et ces solutions alternatives se développent de façon encore marginale sans laisser entrevoir pour l’instant la « révolution de la mobilité » que tout chacun appelle de ses vœux.

Dès lors, il convient d’être pragmatique.

Il faut **prioriser la conversion énergétique des bâtiments**, car c’est le premier poste de consommation d’énergie fossile et que les alternatives durables disponibles (bois, biomasse, PAC, photovoltaïque, éolien, etc.) sont en général relativement faciles à mettre en œuvre dans ce secteur, alors qu’elles sont quasi inopérantes dans le domaine de la mobilité.

En procédant ainsi on va économiser, au profit notamment du transport, des ressources en hydrocarbures dont on connait le caractère fini, repoussant d’autant la survenue d’une pénurie et donner ainsi aux technologies alternatives applicables à la mobilité (par exemple **l’hydrogène**) le temps d’acquérir leur maturité pour prendre, le moment venu, le relais des hydrocarbures.

Pour y parvenir, il faut mettre en place de façon **vigoureuse et continue** une politique de **conversion énergétique des bâtiments** (de **TOUS** les bâtiments) de sorte qu’à échéance de dix ans, moins de 5 % des bâtiments régionaux soient chauffés aux énergies fossiles (moins de 20 % à échéance du présent mandat régional soit 2011).

Dans le même temps, la région doit accompagner, voire initier toute recherche et toute expérimentation visant à **développer des réponses alternatives aux énergies fossiles dans la mobilité.**

Audacieuse dans la recherche, la politique régionale doit cependant rester **pragmatique dans la mise en œuvre.**

C’est ainsi qu’en attendant la batterie légère à grande autonomie qui permettrait la conversion électrique de tout le parc automobile, contentons-nous pour l’instant de faire porter l’effort sur ce qui fonctionne, c’est-à-dire l’électrification des véhicules de servitudes en milieu urbain dont le profil d’utilisation est compatible avec les performances des batteries actuellement disponibles sur le marché.

La région peut, soit prendre l’initiative, soit soutenir les conseils municipaux, communautaires ou départementaux dans le déploiement de telles politiques.

**Thème II : politique ferroviaire**

**Question 7 : TER**

Nous pouvons partager votre constat.

En effet l’effort financier consenti par les régions et le dynamisme du secteur de la construction ferroviaire (Alsthom, Bombardier), ont permis l’émergence d’un concept TER performant, fiable, confortable et répondant aux besoins des usagers.

De son côté « l’opérateur historique » a cherché à d’adapter au mieux à la mission qui lui était confiée malgré ses rigidités internes encore fortes et sa fragilité financière récurrente.

Pour autant, et quelles que soient ses qualités et ses mérites, le mode ferroviaire ne doit pas être considéré comme une « vache sacrée » de la politique régionale de mobilité. Il y a toute sa place mais rien que sa place et cette place peut se modifier au gré des circonstances et de l’évolution des besoins.

Le développement des lignes d’autocar privées longue distance est désormais une réalité inscrite dans la loi, résultant de la mise en œuvre d’une politique…… « de gauche !? ».

Quoi qu’on en pense par ailleurs, il convient de prendre en compte cette réalité pour adapter l’offre ferroviaire à due concurrence, ce qui au passage pourrait générer des économies. En effet, s’il est envisageable de contractualiser avec ces nouvelles compagnies d’autocars pour garantir la pérennité de ces nouveaux services, il ne saurait être question de les subventionner !

Bien au contraire, de même que la SNCF finance ses gares, ces nouveaux opérateurs doivent être appelés à contribuer à la création et à la maintenance des sites d’embarquement et de débarquement de leurs passagers et ne pas être autorisés à desservir une ville où ces sites n’existent pas.

Il en est de même pour le covoiturage qui, de marginal est en passe de devenir un nouveau phénomène de société quand ce n’est pas un nouveau mode de vie.

Cette nouvelle offre, à coût réduit pour l’usager, est aussi « à coût zéro » pour le contribuable.

Dans ce cas là également, une mesure précise de l’ampleur du phénomène devrait permettre de reconfigurer l’offre ferroviaire au plus près de la demande et générer ainsi quelques économies.

Pour résumer face à chaque segment de la demande, on doit se poser les deux questions suivantes :

* Existe-t-il une offre privée répondant au besoin (bus privés, covoiturage) ? si oui la région doit se contenter de constater périodiquement cette adéquation offre / demande.
* Si non, quelle réponse la plus efficiente (c’est-à-dire la plus efficace au meilleur coût) mettre en place ? un TER ? un autocar interurbain ? autre ?

**Question 8 : politique tarifaire**

La politique tarifaire doit être remise à plat en début de mandat.

Elle sera redéfinie en conciliant autant que faire se peut la pression de la concurrence, les exigences du service public et la rigueur de gestion.

Elle intègrera l’ensemble des transports régionaux, tous modes confondus.

**Question 9 : ouverture à la concurrence**

Nous ne sommes pas favorables d’une manière générale à l’ouverture à la concurrence pour les activités de réseaux, non pour des raisons idéologiques ou doctrinaires, mais pour de simples raisons pratiques.

En effet, et nul ne songerait à le lui reprocher, lorsqu’on ouvre une activité de réseaux au secteur privé, celui-ci va logiquement postuler pour les secteurs rentables qui lui permettront de gagner de l’argent (après tout, c’est sa raison d’être !).

Une fois le territoire « écrémé » des opérations les plus rentables pour le privé, la collectivité devra, à grand frais et le plus souvent avec retard, apporter le service aux zones les moins denses, au nom de la réduction des « fractures territoriales ».

C’est exactement ce qui s’est produit pour la couverture haut débit pour laquelle on voit aujourd’hui les conseils départementaux se ruiner pour assurer la couverture des zones rurales, alors que les opérateurs privés réalisent des marges plus que substantielles en zones urbaines denses.

Il vaut bien mieux, via un syndicat mixte ou une société publique dédiée et contrôlée par la région, garantir une **véritable égalité d’accès au service public** partout où il est socialement utile, qu’il soit financièrement « rentable » ou non et assurer ainsi, par un phénomène de péréquation, une **solidarité financière réelle entre tous les points du territoire**.

**Question 10 : accessibilité**

L’accessibilité est inscrite dans la loi depuis 2005. Elle s’impose au secteur des transports comme à toutes les autres activités « recevant du public ».

La mise en accessibilité doit se faire au fil des aménagements, notamment dans les gares, sans atermoiements, mais sans excès financièrement déraisonnables.

**Thème III : Région « chef de file »**

**Question11 : loi MAPAM**

L’expérience a appris à se méfier de la politique de « schémas » et de « plans » et autres grands concepts technocratiques élaborés par des incompétents hors sol, à l’arrogance estampillée « ENA » et qui ne prennent jamais le risque de crotter leurs Weston en franchissant la limite des cinq premiers arrondissements de Paris !

Pratiquement sur le terrain, il convient de mettre immédiatement en place une  **« conférence régionale permanente de l’aménagement du territoire et de la mobilité »**, regroupant les représentants des commissions ad ’hoc de la région et des départements qui la composent, de l’Etat et des corps intermédiaires (CESER, Chambres Consulaires, etc.) et, en tant que de besoin, selon les thématiques, des représentants des opérateurs publics ou privés, des communes ou de leurs groupements, ou toute personnalité qualifiée capable d’éclairer les débats.

Cette conférence permanente devra se saisir de toutes questions relevant de son objet en recherchant l’harmonisation et le consensus tout en respectant le principe de subsidiarité.

**Question 12 : routes**

L’une des premières missions de la conférence régionale permanente évoquée à la question précédente sera en effet de définir, en complément du réseau routier armature national un « réseau départemental d’intérêt régional (voire inter régional) », capable de compléter le maillage large jusqu’aux agglomérations de 5 000 habitants et plus.

Ce réseau devra être traité de manière homogène en terme de niveau de service, de signalétique et faire l’objet, sur chacun de ses éléments, d’une réalisation coordonnées des éventuels travaux nécessaires.

La recherche du consensus le plus large entre vision stratégique régionale définie en commun et responsabilité d’exécution laissée à chaque département apparait dès lors comme particulièrement cruciale.

**Question 13 : Gares routières**

Sauf impossibilité technique ou situation locale particulière, les gares routières ou ce qui en tient lieu devront se situer dans ou à proximité immédiate des gares ferroviaires pour contribuer à l’émergence du concept « d’intermodalité intégrale voyageurs » évoquée à la question 1.

La région doit être chef de file de cette opération « gares intermodales » et rassembler **politiquement et financièrement** toutes les parties prenantes (autres AOT, opérateurs publics ou privés, etc.)

De même que la SNCF contribue au financement de ses gares, les opérateurs privés d’autocars devront s’acquitter de manière obligatoire d’une juste redevance pour pouvoir faire embarquer et débarquer leurs voyageurs en un lieu dédié et sécurisé. Il est d’ailleurs dommage que cette disposition n’ait pas été prévue d’emblée dans la loi MACRON.

**Question 14 : transports scolaires**

Les départements ont acquis un réel savoir-faire dans ce domaine particulièrement délicat. Rien ne prouve que cette efficacité serait conservée en transférant cette responsabilité à l’échelon régional, bien au contraire.

Nous sommes donc favorables à ce que le département conserve la responsabilité de la gestion et de l’exécution de ce service.

Dans le cadre de la « conférence régionale » et en application du rôle de coordination qui lui est dévolu par la loi, la région devra :

* Ouvrir le service aux lycéens, voire lorsque c’est possible et/ou nécessaire aux étudiants ainsi qu’aux apprentis, non seulement pour aller en cours, mais aussi pour se rendre chez leur employeur.
* Veiller à une certaine homogénéité du service en tous points du territoire régional et opérer les rapprochements nécessaires,
* Encourager l’échange de bonnes pratiques entre services départementaux.

**Question 15 : numérique**

Les moyens de transports mis en oeuvre par la région doivent être connectés sans exception pour rendre de meilleurs services (information des usagers, billettique commune etc.)

**Question 16 et 17: billettique et open data**

Oui à l’intégration des moyens de transports opérant dans la région notamment sur les sujets suivants :

* Recherche et optimisation d’itinéraire,
* Organisation optimisée du voyage tous modes confondus (y compris pourquoi pas le covoiturage),
* Information de l’usager et de ses proches (ressources touristiques, retards, incidents, etc. )
* Billet unique et paiement unique « de bout en bout ».
* Connexion avec les réseaux nationaux et les régions voisines.

**Question 18 : aéroports**

Projet aéroportuaire de Notre Dame des Landes :

Nous avons quelques doutes sur l’utilité réelle de ce nouvel aéroport, compte tenu de son coût et des perspectives d’évolution du transport aérien qui ont été revues à la baisse récemment et qui sont de toute façon très sensibles aux évènements géopolitiques (terrorisme, renchérissement brutal du coût des hydrocarbures, crises migratoires, conflits régionaux, etc.)

Pour autant, nous ne pouvons nous satisfaire de l’occupation illicite et à maints égards scandaleuse du site par une **minorité nihiliste** qui, sous couvert d’une vague motivation écologiste, **défie au quotidien les lois de la République et commet de nombreux délits dans la plus totale impunité** (culture, consommation et trafic de stupéfiants, actes de piraterie routière tels que l’arraisonnement récent d’un semi-remorque qui s’est vu délester de onze tonnes de marchandises ; vins, alcools et victuailles diverses, atteintes diverses à l’environnement, etc.).

Nous **ré évaluerons le projet** sur le vu des études déjà effectuées et des nouvelles données disponibles. Cette étude ultime permettra **d’arrêter définitivement la position de la majorité** régionale sur la poursuite ou l’abandon de ce projet.

**Dans le même temps, nous exigeons de l’Etat qu’il assume ses responsabilités les plus élémentaires en évacuant immédiatement le site de ses occupants sans droits ni titre et en poursuivant pénalement ceux qui ont commis des délits de sorte que la légalité républicaine s’applique en tous points du territoire régional.**

**Thème IV : logistique et fret**

**Question 19: fret**

A l’intersection de ses compétences « développement économique » et « transports », la région doit naturellement se préoccuper de **logistique et de fret en particulier ferroviaire**.

Dans un univers, à juste titre largement ouvert à la concurrence entre entreprises ferroviaires pour la traction à moyenne et longue distance, le point sensible sur lequel la région doit se pencher de toute urgence concerne le regroupement des frets ferroviaires dispersés pour éviter leur « fuite » vers la route.

Cela concerne concrètement :

* Le maintien en état de fonctionnement des réseaux capillaires qui assurent la desserte fine d’une ou plusieurs entreprises,
* Le soutien à la création et au développement d’Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP), PME de manutention qui assurent le groupage et le dégroupage des frets ferroviaires, avant et après leur traction à moyenne et longue distance par les Entreprises Ferroviaires (EF).

Un réseau de points d’échanges intermodaux (chantiers de ferroutage) doit être conforté et développé en tant que de besoin sur l’ensemble de territoire régional, notamment dans les gares et les ports.

**Question 20 : ports maritimes**

Oui à des **investissements ciblés** dans les ports maritimes régionaux de commerce ou de pêche.

La participation de la Région au financement des Grands ports maritimes est discutable car elle semble relever davantage d’une politique nationale (mais l’Etat a t’il encore une politique nationale ?)

**Question 21: ports fluviaux**

Hormis le cas de Nantes, port d’estuaire et qui relève donc de la problématique des ports maritimes, **les ports fluviaux régionaux sont quasi exclusivement consacrés à la plaisance**.

En conséquence **ils relèvent de fait davantage d’une politique d’infrastructures touristiques** que d’une politique d’infrastructures de transport proprement dit.

A ce titre, ils doivent naturellement être soutenus, le tourisme constituant un atout majeur pour le développement économique de la Région des Pays de la Loire