



Jean-Pierre MASSERET
Liste « + forte, + proche, notre région avec JP. Masseret »
2 Grand'Rue, BP 90201
57282 Maizières-lès-Metz Cedex
masseretjeanpierre@gmail.com

TDIE
9 rue de Berri
75008 PARIS

Vendredi 20 novembre 2015

Madame, Monsieur,

J'ai bien reçu le questionnaire que vous m'avez adressé.

Vous posez de nombreuses questions, souvent techniques.

Il m'est impossible de répondre à toutes dans le détail. Non pas que je ne le puisse pas mais simplement par souci de cohérence avec la proposition qui constitue le cœur de notre projet dans cette campagne : une méthode de travail innovante associant l'ensemble des acteurs, bassin de vie par bassin de vie, pour co-construire et co-piloter les politiques. A partir de cette méthode de travail, et sur chaque bassin de vie identifié, nous définirons un plan de développement social qui traitera l'ensemble des questions de vie quotidienne. Le transport et la mobilité y trouveront toute leur place.

Vous comprendrez alors que je ne puisse pas préjuger des actions et des priorités qui seront définies avec les acteurs dans le cadre de cette co-construction car cela viendrait en contradiction avec cette de méthode de travail.

Aussi, je vous réponds en vous donnant les grandes orientations de notre liste.

Dans mes réponses, je m'appuie également sur les actions conduites avec ma majorité du Conseil Régional de Lorraine depuis 2004. Les choix faits en Lorraine plaident pour la sincérité de mon engagement au service de notre future région.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération.

Jean-Pierre Masseret
Tête de liste régionale pour la Gauche responsable
socialiste, écologiste, progressiste, communiste et républicaine

Question 1 :

*Depuis plus de 10 ans, la majorité du Conseil Régional s'est fortement engagée dans le développement du réseau de transport régional TER-Métrolor : modernisation du parc roulant (500M engagés avec notamment l'achat de 10 REGIOLIS), développement des dessertes, mise en place de la gamme tarifaire Métrolor (une des plus attractives de France), développement de l'intermodalité (carte SimpliCités à partir de 2007, SimpliIM Lorraine en 2012), rénovation de 47 haltes et gares ferroviaires. Nombreuses sont les améliorations qui ont été apportées au réseau et ont permis une amélioration du service rendu aux usagers.

*Le réseau Lorrain est le deuxième réseau français en termes de régularité avec 95.7% des trains (fourchette de 5 minutes)

*Evidemment tout n'est pas parfait. L'amélioration des transports est un travail de tous les jours. Nous le faisons et continuerons à le faire.

Question 2 :

Tous les leviers seront utilisés.

J'ajoute que dans cette élection, notre liste porte une proposition de méthode et d'organisation innovante pour notre région. En effet, nous avons identifié des territoires correspondants à des bassins de vie vécus par nos concitoyens sur lesquels nous co-construirons les priorités et les actions de la région avec les acteurs et les citoyens eux-mêmes. C'est dans ce cadre que nous serons amenés à traiter les questions de vie quotidienne dont le transport fait partie. Dans le transport collectif, nous choisirons le train là où il existe, le bus ou des navettes pour organiser efficacement des rabattements.

Question 3 :

La situation que vous pointez est exacte.

Tous les TER sont subventionnés par la collectivité (76% en Lorraine, 79% en Champagne Ardenne et 66% en Alsace), aucun n'est « *bénéficiaire* ».

En matière de transport le coût ne peut pas se substituer aux besoins, et en même temps il est nécessaire d'agir en responsabilité. Nous le faisons.

Nous avons pris notre part en Lorraine en maîtrisant le coût sans pour autant dégrader le service dans un premier temps et en l'augmentant, via le cadencement, de 15% en 2016.

Dans la future région, la discussion avec la SNCF sera nécessairement très serrée.

Question 4 :

La majorité que je conduis en Lorraine a été une des premières, si ce n'est la première, à demander la mise en place d'une expérimentation régionale de l'écotaxe. Il se trouve que l'écotaxe a été supprimée. Dont Act.

L'idée d'une taxation poids lourds à concevoir et à dénommer autrement n'en demeure pas moins pertinente et d'actualité. Je prends note des 3 moyens de taxation que vous évoquez.

Question 5 :

Nous accompagnons les infrastructures de transports et il faudra continuer à le faire.

Les deux derniers CPER ont permis de mener des travaux capacitaires sur des nœuds ferroviaires à Nancy et Metz pour donner toute les opportunités nécessaires au développement du cadencement en 2016.

Le prochain CPER va permettre un Renouveau Voie Ballast (RVB) sur une ligne en partie suburbaine avec le concours de l'Etat, de la Communauté Urbaine du Grand Nancy et bien sûr de SNCF Réseau.

Des engagements ont été pris dans les CPER des 3 régions actuelles. Nous respecterons ces engagements. Des projets comme l'aménagement de l'A31 devront également être accompagnés car essentiel dans la vie quotidienne de nombreux citoyens.

Ceci étant, il est important que chacun agisse dans la responsabilité qui est la sienne. Le Conseil Régional n'a pas vocation à intervenir partout et tout le temps ni vocation à se substituer aux responsabilités des uns et des autres. Il n'en a pas les moyens et nos concitoyens attendent de la clarification. Ils veulent savoir qui fait quoi, qui est responsable de quoi. Je crois utile de rappeler par exemple que SNCF réseau est seul responsable de l'entretien et de la rénovation des voies ferroviaires.

Question 6 :

Dans la lutte contre le changement climatique, le transport tient pour une part importante. Il faut nécessairement développer le transport collectif et les solutions alternatives du type covoiturage ou voies réservées aux transports collectifs sur autoroute.

Le principal enjeu c'est d'inventer une « chaîne du transport collectif » efficace en travaillant avec l'ensemble des partenaires autorités organisatrices du transport.

Question 7 :

Des garde-fous ont été prévus dans la loi pour éviter que les lignes d'autocars fragilisent les lignes TER.

Je le répète : l'enjeu pour la politique régionale c'est d'inventer une « chaîne du transport collectif » efficace en travaillant avec l'ensemble des partenaires autorités organisateurs du transport. Tous les modes de transports doivent y contribuer utilement et efficacement.

Question 8 :

Cette question attire deux réponses.

La première est que nous n'avons pas attendu la réforme ferroviaire puisque nous avons obtenu en Lorraine une dérogation de la Sncf pour appliquer notre propre grille tarifaire dès 2005 avec une tarification zonale unique en France.

La seconde est que malgré cela, nous envisageons sérieusement de rajeunir notre grille tarifaire (qui a déjà 10 ans) pour l'adapter aux besoins du moment et permettre un gain d'utilisateurs potentiel avec le cadencement qui démarre en 2016.

Question 9 :

J'ai toujours indiqué que je ne souhaitais pas recourir à la concurrence.
Ceci étant nous attendons de l'opérateur historique SNCF qu'il s'adapte pour répondre aux attentes formulées par les régions et aux attentes de nos concitoyens.
Nous défendons la SCNF en lui demandant de s'adapter.
Le service public n'est pas immuable : il doit s'adapter en permanence pour perdurer.
C'est notre souhait.

Question 10 :

L'accessibilité est encadrée par la loi aujourd'hui et nous devons trouver toutes les solutions qui nous permettent d'y parvenir.
Au Conseil Régional de Lorraine, un cadre stratégique a été mis en place : Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée approuvé en octobre 2015.
Des financements ont par exemple été votés en novembre 2015 pour la réalisation des études de mise en accessibilité des gares d'Hagondange et de Pont-à-Mousson identifiés comme points d'arrêts prioritaires.

Question 11 :

La discussion sera engagée avec les partenaires autorités organisatrices du transport dans la région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine.
Ce travail devra permettre la mise en place de la chaîne de transport collectif que j'évoque.
Le fait que les régions soient demain responsables du TER, du transport scolaire et du transport interurbain nous permettra aussi d'être plus efficaces.

Question 12 :

Les axes routiers d'intérêts régionaux ont été jusqu'ici, pour nous, les axes qui prolongent un itinéraire vers d'autres régions. Le rapprochement de trois régions va permettre de nouvelles stratégies pour des itinéraires d'utilité nationale et transfrontalière.

Question 13 :

Nous organiserons la concertation comme nous avons su le faire en Lorraine. Les schémas régionaux seront tous co-construits.
Les Pôles d'Echanges Multimodaux et les gares routières sont des éléments déterminants de la chaîne des transports collectifs que nous devons construire ensemble avec tous les acteurs sur les territoires.

Question 14 :

La Région sera responsable du transport scolaire, du TER et des transports interurbains. Je suis convaincu que la mise en cohérence de l'ensemble nous permettra d'être plus efficaces, de rendre un meilleur service, d'éviter les doublons qui peuvent exister aujourd'hui tout en dégagant des marges d'économies.

Ces économies nous comptons les affecter au financement de la gratuité du transport scolaire.

La gratuité des transports scolaires est un engagement fort que nous prenons dans cette élection car cela s'inscrit dans la continuité des mesures prises par notre majorité régionale pour soutenir le pouvoir d'achat des familles. C'est aussi une mesure d'équité vis-à-vis des familles qui sont éloignées des établissements scolaires. Nous prenons cet engagement, il sera tenu et financé !

Question 15 :

Au fur et à mesure des avancées technologiques, sans coûts prohibitifs, la question de l'équipement en réseaux sera toujours ouverte. Nous souhaiterons toujours permettre à nos usagers de bénéficier des services qui seront possibles de leur offrir.

Question 16 :

L'intégration tarifaire est une politique que conduit le Conseil Régional de Lorraine à travers le développement de la Carte Simplicités. Cette carte est aujourd'hui valable sur de nombreux réseaux de transports en Lorraine : TER Métrolor, STAN, SIT et SUB (réseaux de transports du Bassin de Vie de Nancy), TED (réseau départemental 54), TIM (réseau départemental de Moselle) IMAGINE (réseau urbain Epinal), LE BUS (réseau urbain Pont-à-Mousson), TGL (réseau intercommunal du Grand Longwy), FORBUS (réseau de Forbach), LE MET' (réseau de l'agglomération de Metz).

C'est un axe important sur lequel la nouvelle région devra travailler pour faciliter les déplacements.

Question 17 :

Le Conseil Régional de Lorraine, en partenariat avec 22 Autorités organisatrices de transports en Lorraine (hormis le Conseil Départemental de la Moselle), a mis en place un système d'information multimodal qui permet aux usagers de calculer leurs itinéraires : SimpliIM. Ce calculateur est rattaché à un l'outil européen EU-SPIRIT qui permet de se projeter sur l'Europe.

Des outils existent également en Alsace et en Champagne-Ardenne. Leur mise en cohérence devra être réfléchi par l'Assemblée élue en décembre 2015.

Question 18 :

Notre région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine dispose de plusieurs aéroports.

Le futur Conseil Régional devra poursuivre les engagements qui ont été pris notamment pour le développement de l'Aéroport de Metz-Nancy Lorraine et l'Aéroport de Vatry en Champagne-Ardenne.

Il faudra une réflexion sur les aéroports de la région en y incluant les aéroports qui se trouvent dans les pays voisins frontaliers.

Question 19 :

Nous avons toujours eu cette préoccupation sans que les régions puissent avoir les réels moyens d'agir. Il faut bien traiter deux phases de la circulation du FRET, l'une en terme de transit intra ou extra régionale et l'autre sur les derniers (ou premiers) kilomètres. Pour la première, il sera nécessaire de cerner la responsabilité de l'Etat avec le partenariat des régions et sur la seconde, la co-construction et co-élaboration entre les Régions et les Métropoles (ou communautés urbaines et d'agglomérations). La meilleure aide au développement économique et des emplois que nous pouvons offrir aux entreprises sera dans notre capacité de leur permettre de disposer d'infrastructures utiles et fluides pour le transit de marchandise.

Question 20 :

Cette question est posée au regard de l'enjeu climatique et de la nécessité de développer un transport durable des marchandises.

Le Pacte Lorraine signé entre l'Etat et le Conseil Régional de Lorraine en septembre 2013 consacre une partie à l'amélioration du réseau fluvial navigable pour le développement économique et touristique.

Pour le réseau fluvial régional à grand gabarit, c'est-à-dire la Moselle, il s'agit de poursuivre le développement de la plate-forme multimodale multi-sites (ports publics de Thionville-Illange, Metz et Frouard). Cela doit permettre d'attirer des conteneurs et d'éviter des longs trajets notamment routiers.

Pour le réseau régional à petit gabarit : un soutien à l'investissement est fléché dans le Pacte Lorraine, notamment pour le canal des Vosges, le canal de la Meuse et le canal de la Marne au Rhin. Les canaux à petits gabarits sont des vecteurs de tourisme pour les territoires et présentent un intérêt logistique de transport pour de nombreuses entreprises.