

| Candidat | Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC | Q2 : Transports et développement régional | Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports | Q3 : Transport et budget Productivité | Q4 : Ecotaxe régionale | Q5 : Financement/modernisation des infrastructures | Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques |
|---|--|---|---|---|--|---|---|
| <p>LR Xavier BERTRAND <i>Notre région au travail</i></p> | <p>"Toutes les initiatives prises par X. Bertrand iront dans le sens d'une plus grande mobilité, d'une meilleure accessibilité, d'une modernisation des infrastructures et, bien sûr, du développement économique. 1er engagement majeur : la grande région financera, au côté de l'Union Européenne, le canal Seine Nord Europe et tous les projets qui y sont liés afin de faire du territoire une plaque tournante du trafic fluvial et maritime en Europe.</p> <p>Dans le domaine des transports ferroviaires, la grande région soutiendra de nombreux projets lui permettant de se positionner comme leader de la logistique européenne. Le transport aérien devra y prendre toute sa part également. La volonté de X. Bertrand sur ce point est claire : faire de Lille-Lesquin un aéroport international. La sécurité, la régularité, et le confort des TER sont une autre priorité de X. Bertrand. Il proposera, en ce sens, à la SNCF la mise en place d'une convention d'objectifs et de moyens. Pour une mobilité maximale à l'intérieur de la nouvelle grande région, le TERGV sera étendu à de nouvelles lignes, et le maintien de nos deux lignes TET, remises en cause par le rapport Duron, défendu. L'accessibilité à toutes les gares du territoire sera accélérée et les trains seront modernisés, par exemple en les équipant d'une connexion wifi gratuite. X. Bertrand entend aussi mettre en oeuvre une politique ambitieuse en matière de qualité du trafic automobile facteur important de désenclavement des territoires et d'accès à l'emploi, notamment en milieu rural. "</p> | <p>Je souhaite que les transports redeviennent un outil au service du travail dans notre région.</p> <p>La première des responsabilités de la région est de faire en sorte que les moyens de transport de passagers qui existent assurent le triple A : Assis, A l'heure, Averti. Il n'est pas acceptable que chaque jour des milliers d'habitants de la région soient otages du mauvais fonctionnement de notre réseau ferroviaire. => Clauses de productivité à la SNCF</p> <p>La mobilité est une politique pour laquelle on ne peut pas isoler les problématiques les unes des autres. Je crois à l'intermodalité. Mais elle ne se décrète pas. Elle doit être le fruit de choix politiques partagés par tous les acteurs et singulièrement les collectivités qui décident de leurs schémas de transport et de leurs investissements. La région devra jouer son rôle d'initiative dans ce domaine. Elle devra aussi être exemplaire. D'abord en veillant à ce que son propre réseau TER soit efficace et interconnecté. Je serai à cet égard attentif au développement de liaisons plus nombreuses entre les deux anciennes régions et notamment entre Lille et Amiens, ainsi qu'à l'harmonisation des tarifs d'une région à une autre. Mais cela ne suffira pas car des réseaux de transport urbains sont nécessaires pour assurer les derniers kilomètres. C'est le cas du grand projet REGL pour la grande métropole lilloise qui va permettre une bonne articulation entre le transport ferré interurbain et le transport intra-urbain, qu'il soit ferré ou routier. Ce projet n'aura de sens que s'il dessert l'aéroport de Lille-Lesquin et l'Arrageois.</p> | <p>La Région Nord Pas de Calais Picardie est à la croisée de nombreux flux d'échanges et bénéficie d'un réseau d'infrastructures de transport conséquent. C'est une chance mais cela nous oblige. La Région a la ferme intention d'être aux rendez-vous de ses engagements pour améliorer rapidement et significativement le quotidien des habitants. Cet engagement ne souffrira pas d'entorses car nous avons trop longtemps cru aux promesses qui ont rarement été suivies d'effet.</p> <p>Mais la région ne fera pas tout et pas seule. Les collectivités locales qui gardent des responsabilités dans ce domaine devront elles aussi partager cette ambition et la soutenir. L'Etat devra également être un partenaire plus constructif dans ses décisions budgétaires.</p> <p>Les réformes dans ce domaine sont nécessaires mais ne devront pas être dogmatiques ou être décidées à la hâte. C'est pour cela que je me suis opposé au gouvernement quand des projets me paraissaient contraires aux intérêts de notre région.</p> <p>Je crois dans la concertation parce qu'elle seule peut faire émerger des solutions de bon sens. Je crois aussi à la responsabilité de chacun. Nous devons dire les choses clairement pendant cette campagne et laisser décider les électeurs en leur âme et conscience. Celles et ceux qui seront élus au mois de décembre auront un mandat clair et devront alors s'y tenir. C'est aussi ma vision de l'engagement pour notre grande région : assumer pleinement le mandat qui me sera donné par les habitants de NPDCP</p> | <p>Pour les TER, la Région sera au rendez-vous de ses engagements dans le cadre contractuel en vigueur. Nous accentuerons notre effort financier sur les questions de sécurité des transports par le déploiement de la vidéosurveillance et la création d'une police des transports avec du personnel de sécurité à partir de 20H dans les TER de la Région via un conventionnement avec la SNCF.</p> <p>Ces engagements ont un coût que je suis prêt à assumer mais je n'oublie pas la situation catastrophique du financement des infrastructures de transport, qui est une problématique qui se pose au pays tout entier.</p> <p>Si nous sommes dans cette situation c'est parce que les gouvernements successifs, sans distinction de couleur politique, ont cherché dans leurs arbitrages à soutenir l'activité de transports à travers la commande publique. Ce n'est pas durable et nous en payons aujourd'hui la douloureuse facture. L'infrastructure de transport ne doit pas être exclusivement une politique d'aménagement du territoire ou au service de marchandages politiques parfois peu glorieux. Elle doit être au service de l'attractivité et de la dynamique de nos régions. C'est dans cet esprit que je regarderai les choix que j'aurai à faire</p> | <p>Mais bien que l'argent public soit devenu rare, je ne crois pas que la bonne réponse pour aider les entreprises à créer de l'emploi passe par la taxation. Je ne mettrai donc pas en place une taxe régionale qui viserait les poids lourds empruntant notre réseau. J'ai entendu de nombreuses voix, y compris parmi les candidats à des responsabilités régionales, s'exprimer en faveur de cette taxe supplémentaire. De même, si l'engagement du gouvernement de transférer 25% de la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises se traduit par une augmentation de la pression fiscale, je considère que c'est une très mauvaise idée. Je m'engage en effet à ne pas participer à cette mauvaise habitude prise par de nombreux responsables politiques visant à créer une taxe pour résoudre un problème.</p> | | |
| <p>EELV Sandrine ROUSSEAU <i>Le rassemblement ! Choisir une région citoyenne, écologique et solidaire</i></p> | <p>Nous ne voulons pas d'inégalité de traitement dans la desserte des territoires.</p> <p>Chacun doit pouvoir compter sur une alternative sûre, fiable et abordable à la voiture et respirer un air sain. Quant aux marchandises, il faut avoir le courage de les sortir de la route.</p> <p>=> Utiliser le SRADET prévu par la loi NOTRe permettra d'apporter de la cohérence aux projets jusqu'ici portés par le NPDC et la Picardie.</p> <p>=> La liaison Lille - Amiens pourra être renforcée et la durée de trajet raccourcie avec la suppression de certains arrêts intermédiaires entre Arras et Amiens. Nous proposons le rétablissement de trajets directs Paris Amiens Lille desservant Creil.</p> <p>En Nord Pas de Calais, une motion a été votée le 17 juin 2015, offrant la reprise des dessertes TET Paris – Compiègne – St Quentin – Maubeuge ou St Quentin – Cambrai, et Paris – Amiens – Boulogne, sous condition d'un transfert de 1 centime de TICPE de la part de l'Etat par ligne transférée. Nous endossons cette position en proposant de prolonger la desserte de Cambrai jusqu'à Lille et d'étudier avec la SNCB la desserte de Maubeuge prolongée à Erquelinnes, Namur, Liège.</p> <p>Nous avons la volonté d'exploiter ces liaisons TET en THNS – Trains à Haut Niveau de Service – offre intermédiaire entre TGV et TER. Elle reposera sur un matériel roulant (nouveau Régionois) capable de rouler à une vitesse de pointe de 220km/h et offrant des services à bord tels que prises de courant, petite restauration et Wifi.</p> | <p>Voir Q*1</p> | | <p>Travail sur l'harmonisation des tarifications déjà engagé par les deux régions.</p> <p>Cette harmonisation, intégrée dans une refonte extensive de la tarification, doit répondre aux objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - assurer une continuité et une transition avec les gammes régionales existantes, - viser une cohérence avec les gammes nationales (critères d'éligibilité), - utiliser des appellations distinguant l'occasionnel du « fréquent » mais aussi évitant la confusion avec les gammes nationales (ex : fréquence), - assurer une communication pluriannuelle de la nouvelle gamme à la hauteur <p>La question des voyageurs occasionnels est essentielle et représente un nouvel horizon prometteur pour le TER. Il doit offrir des tarifs attractifs pendant les heures creuses et le week-end. Nous avons trois objectifs à cet effet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - (cf. ci-dessus) instaurer une nouvelle gamme de tarifs pour les loisirs comme pour les déplacements professionnels, pour les familles comme pour les voyageurs individuels, - étendre l'opération TER/MER – TER/vert à l'ensemble de la région, - instaurer un Pass week-end de découverte de la grande Région en train | <p>Une pollutaxe régionale poids lourds, pour une Région équitable et responsable du changement énergétique</p> <p>Une pollutaxe poids lourds régionale ne sera pas une charge supplémentaire, mais un transfert de charges : elle permettra au Conseil Régional de financer le transport ferroviaire dont le TER, la voie d'eau et toutes les mobilités durables et sera source d'économies pour leurs usagers.</p> <p>la pollutaxe financera le programme InciTRANS pour organiser le transfert modal avec les professionnels de la logistique, de la route vers le fret ferroviaire ou fluvial, ou encore d'amélioration de la performance environnementale des transports routiers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aide au changement de pratiques des acteurs de toute la chaîne - Formation initiale et professionnelle à la logistique ferroviaire et fluviale des professionnels du transport et de leurs clients du commerce et de l'industrie | <p>Nous sommes pour un renforcement de l'existant plutôt que dans la création de projets pharaoniques à l'utilité sociale relative. Nous pensons notamment au REGL qui doit relier Lille au Bassin minier.</p> <p>La question aujourd'hui est de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduire la pollution (question de santé publique) • Répondre à l'engorgement routier de la métropole aujourd'hui et non à l'horizon 2025 • Co-construire la mobilité métropolitaine puis régionale avec l'ensemble des partenaires concernés • Prendre en compte la raréfaction de l'argent public (principe de réalité) • Diffuser des solutions de mobilité durable (les moins polluantes possible) pour tous les habitants et partout dans la Région • Prendre en compte le nouveau périmètre de la région Nord Pas de Calais – Picardie : la Picardie a ses propres projets de mobilité dont il faut tenir compte <p>L'alternative au REGL existe pour un coût moindre (1,2 milliard d'euros) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le réseau ferré existe : il faut le maintenir, le moderniser, améliorer son organisation et son exploitation • Travailler sur les changements de comportement des citoyens et des décideurs... <p>Pour poursuivre le débat, la nouvelle Assemblée devra creuser ces solutions en s'appuyant sur une conférence de la nouvelle mobilité (avec les institutions, les acteurs et le grand public)</p> | <p>Nous avons trois cibles alliées à une méthode :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▣ Première cible, doubler en 2020 de l'usage du TER (atteindre 300 000 voyages par jour) en le développant pour tous les usages et le rendant accessible aux jeunes et aux précaires grâce à la gratuité. ▣ Deuxième cible, développer l'intermodalité et l'éco-mobilité (pour le vélo, l'objectif est d'achever le réseau de 2 000 kms de véloroutes et voies vertes). ▣ Troisième cible, le transport de marchandises, à optimiser sur la route, et à réorienter vers le ferroviaire et le fluvial. <p>Et notre méthode, ce sont deux principes d'efficacité et de transformation écologiques, à savoir la mobilisation optimale des ressources matérielles et humaines régionales et la valorisation des changements de comportement, à commencer au niveau de l'institution régionale.</p> <p>Ces principes signifient que l'organisation des moyens existants prime sur de nouvelles infrastructures :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▣ L'amélioration du réseau existant et la nouvelle tarification pour développer le TER, ▣ les plans de déplacement au sein des entreprises et le covoiturage pour rationaliser l'usage de la route, ▣ et une pollutaxe régionale couplée avec l'innovation dans le secteur logistique pour réduire les déplacements, mieux remplir les véhicules et utiliser les modes propres. |
| <p>PCF Fabien ROUSSEL <i>L'humain d'abord !</i></p> | <p>Les besoins de mobilité, le coût des transports et les manques d'alternatives bloquent aujourd'hui la maîtrise de nos déplacements sur le territoire régional Nord-Pas-de-Calais - Picardie. Et donc une maîtrise juste, égale et partagée par les 6 millions d'habitants de la grande région. Le manque d'investissement dans le TER plombe la qualité et l'égalité du service. Les infrastructures sont surchargées et le budget transport explose pour les ménages. Pourtant, les impératifs de la lutte contre les gaz à effet de serre devraient inverser les choix et prioriser les transports collectifs.</p> <p>Là encore, les choix politiques actuels nous plongent dans le vide : la concurrence dans le monde des transports conduit des fermetures/déshabillage de lignes TER, des hausses dans les abonnements aux transports ou des freins à des aménagements ambitieux. Cette concurrence nous pénalise tous au quotidien et est une aberration environnementale. Pire, l'entretien du matériel roulant n'est pas optimal. Notre sécurité est compromise, tant du point de vue des risques d'accidents que du point de vue de la détérioration du climat.</p> | <p>Nous sommes aujourd'hui inégaux face aux déplacements. Que ce soit le coût du carburant, de l'abonnement aux transports collectifs, des dessertes, des horaires et des ralentissements, le système de transport que nous connaissons doit changer. Il nous met en concurrence, génère des inégalités et ne se soucie pas de l'environnement et des impératifs de la lutte contre les gaz à effet de serre.</p> <p>Au Front de Gauche, nous avons toujours été à la pointe du débat et des combats dans le domaine des transports. En étant complice de la fin de la gratuité pour les scolaires, en participant financièrement à une billetterie aussi chère que compliquée, les décideurs du monde du transport et institutions régionales nous volent du temps, de l'argent et une libre accessibilité quotidiennement et déploient une vision totalement contreproductive au regard des enjeux actuels liés à la dégradation du climat. Pourtant tous devraient comprendre qu'il faudrait favoriser les transports collectifs et encourager le citoyen à emprunter les transports collectifs. Nous affirmons que le citoyen qui emploie les transports collectifs rend service à la société ! Celle-ci doit donc réfléchir aux moyens incitatifs à mettre en place dans ce domaine pour participer à la lutte collective de l'humanité afin de maintenir la hausse du réchauffement climatique à moins de 2°C à l'horizon de 2050. L'argent public ne sera jamais aussi bien utilisé aujourd'hui pour demain qu'en priorisant les transports collectifs aujourd'hui. 2050, c'est déjà aujourd'hui.</p> | <p>Avec une région de 6 millions d'habitants, les transports et nos mobilités doivent plus que jamais évoluer. Au Front de Gauche, nous portons une vision ambitieuse et crédible : un droit au transport pour tous, partout, peu cher. Nous nous battons pour des mobilités régionales sources de solutions environnementales, d'emploi et de confort. Et non pour relancer vainement un système de transport aujourd'hui source de problèmes à tous les niveaux. Ce système de transport passe par le progrès des normes sociales et écologiques dans ce qui existe aujourd'hui, par la garantie de l'égalité territoriale et par l'investissement dans les mobilités de demain.</p> <p>Pour répondre à ces besoins et ces enjeux, nous fixons 4 marqueurs régionaux.</p> <p>Le triple AAA pour des transports de qualité : Assis, A l'heure et Avertis, voila la devise qui nous anime pour nos transports régionaux. Mobilité doit rimer avec qualité. Les fermetures de lignes ou les transferts des trains Intercités aux régions n'est pas envisageable. Dans le même temps la SNCF doit garantir des transports plus humains : les enjeux de conseils, sécurité et qualité du service rendu passent par une présence humaine dans les transports.</p> | <p>Garantir l'égalité entre les territoires : habiter en zone rurale ne doit pas être pénalisé par une offre de transport rare. La fusion de nos régions doit être l'occasion de garantir, sur cet espace immense et très peuplé malgré des densités variées, une région accessible, praticable, traversable.</p> <p>Réduire les tarifs des transports, augmenter le confort : pour que prendre le TER soit un réflexe, les tarifs TER de la future grande région doivent envoyer un signal positif. Une négociation avec la SNCF est nécessaire. Elle devra inclure aussi des revendications pour améliorer le confort, voyager à bas coût ne veut pas dire réduire la qualité du service.</p> <p>L'égalité pour tous entre les territoires, le transport pour tous doit être assuré quel que soit le lieu d'habitation, pour désengorger les routes, désenclaver les zones rurales et lutter contre la pollution et les gaz à effet de serre. Nous tenons à assurer ce droit aujourd'hui juste inscrit dans la loi, sans logique de rentabilité. A la région, nous mènerons le bras de fer avec la SNCF pour la réouverture des gares fermées, pour garantir de nouvelles dessertes et des grilles horaires plus avantageuses. La SNCF doit également restaurer son tarif unique par kilomètre (TGV compris). L'égalité passe aussi par la renégociation du plan de mise en accessibilité du réseau TER pour les personnes à mobilité réduite. Il est impensable d'attendre encore 10 ans.</p> | | | <p>Investir maintenant les mobilités durables : le co-voiturage est à développer, mais il ne suffira pas à résoudre les soucis automobiles (pollution, émanation de CO2, trafic, etc.). Nous devons donc encourager les alternatives à mettre en place en termes de déplacements collectifs et individuels en réfléchissant à de nouveaux modes de propulsion non producteurs de CO2, dès lors que les solutions proposées répondent aux impératifs écologiques (moteur électrique, à eau, à l'hydrogène, air comprimé, biométhane produit à partir des déchets ménagers, hybride...). La recherche doit être encouragée pour favoriser des solutions dont l'impact environnemental sera nul. Les perspectives d'emplois sont avantageuses pour notre territoire.</p> <p>Lancer les grands projets écologiques : Le maillage des pistes cyclables doit être développé, avec de véritables pistes cyclables et en favorisant la constitution de garage à vélos aux abords des gares ferroviaires, dans un souci de complémentarité des moyens de transport. Des Vélos Voies Routes doivent être développées.</p> <p>L'engagement dans la mobilité électrique, via une filière électrique régionale. De la recherche, à la production de voitures et bus propres, en passant par le déploiement des bornes de rechargement, la région doit investir l'électrique.</p> |

| Candidat | Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC | Q2 : Transports et développement régional | Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports | Q3 : Transport et budget Productivité | Q4 : Ecotaxe régionale | Q5 : Financement/modernisation des infrastructures | Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques |
|--|--|---|---|---|--|--|--|
| <p>PS Pierre DE SAINTIGNON Pour vous</p> | <p>Les régions Nord-Pas de Calais et Picardie sont engagées depuis de nombreuses années pour améliorer l'offre de transports ferroviaires et promouvoir l'intermodalité. Elles ont été à la pointe de la décentralisation ferroviaire. Ainsi, le TER à grande vitesse (TER GV) circule dans le Nord-Pas de Calais. C'est un service unique dans notre pays, qui permet de relier directement les principales agglomérations par le TGV. De même en Picardie, des rames Régionales ont été mises en service. Elles sont plus confortables pour les passagers et plus respectueuses de l'environnement. Nous devons amplifier ces efforts pour apporter durablement des réponses concrètes qui améliorent la vie quotidienne de chacun quel que soit le mode de transport qu'il utilise.</p> | <p>L'union entre le Nord-Pas de Calais et la Picardie nous donne l'occasion d'une meilleure organisation et d'une meilleure coordination de tous les réseaux et de tous les modes. Elle nous donne davantage de moyens pour répondre au triple défi auquel nous sommes tous confrontés : social lié au coût des carburants, environnementale pour réduire notre empreinte carbone, économique pour faciliter la vie de nos entreprises et de leurs salariés.</p> <p>Nous serons au rendez-vous des nouvelles compétences qui ont été attribuées aux régions pour que chaque habitant ait la faculté de se déplacer dans les meilleures conditions possibles. Personne ne doit se sentir durablement éloigné de l'emploi ou des services publics faute de pouvoir se déplacer.</p> | <p>Voir question 2.</p> | <p>Plusieurs leviers sont à notre disposition au premier rang desquelles figure la convention TER.</p> <p>La convention signée il y a un peu moins d'un an dans le Nord-Pas de Calais contient une clause de « revoyure » qui permet de faire coïncider les calendriers de 2 conventions actuelles. Elle sera l'occasion, à partir des infrastructures existantes, de réduire sensiblement les temps de parcours entre Lille et Amiens et de donner corps à la nouvelle région.</p> <p>Il est également nécessaire de moderniser nos infrastructures et nos réseaux, ferroviaire, routier et autoroutier, pour le transports de voyageurs comme pour celui des marchandises. De nombreux projets ont été inscrits dans le cadre des contrats de plan Etat-région. Nous serons particulièrement vigilants sur les calendriers et sur le respect des engagements financiers de chacun, qu'il s'agisse de l'Europe comme de l'Etat.</p> <p>La part du transport dans le budget restera donc très importante, avec une enveloppe cible de 460 millions par an en fonctionnement et 150 millions par an en investissement, soit près de 25% de nos dépenses de fonctionnement comme d'investissement.</p> <p>Pour respecter ces grands équilibres, des marges de manoeuvre financières devront être dégagées dans le cadre de la nouvelle convention avec la SNCF. Elles existent et portent notamment sur la rémunération du risque industriel, sur les mécanismes d'indexation ou sur les coûts d'acheminement des personnels.</p> | <p>Notre région transfrontalière est traversée par des flux très importants de fret. On dénombre ainsi 13 000 poids lourds par jour sur l'autoroute A1. Cette situation offre des perspectives complémentaires de financement à condition que de façon simultanée soient mises en place les conditions d'un véritable report modal. C'est indispensable pour les professionnels concernés. C'est déterminant pour lutter contre les émissions de CO2 et le réchauffement climatique.</p> | <p>Plusieurs projets seront réalisés. Deux le seront en priorité : le barreau entre Creil et Roissy et l'électrification de la ligne entre Amiens et Rang du Fliers.</p> <p>Le premier de ces deux projets permettra de simplifier et d'améliorer les déplacements quotidiens de la Picardie vers l'Ile de France. Il permettra également de connecter directement Amiens au réseau à grande vitesse vers le sud, l'ouest et l'est de la France.</p> <p>Le second permettra des gains de temps importants sur la ligne Boulogne-Paris, via Abbeville et Amiens. C'est aussi un moyen concret de réduire les émissions de gaz à effet de serre sur un tronçon d'un peu plus de 80 km.</p> <p>Le Nord-Pas de Calais est la région du TER GV. Cette formidable avancée sera étendue dans la grande région. A partir des infrastructures existantes, le temps de parcours entre Amiens et Lille via Arras pourront être réduits. De la même façon, la modernisation de la ligne Cambrai-Douai, inscrite au contrat de plan Etat-Région, permettra de réduire les temps de parcours entre Lille et Saint-Quentin.</p> <p>Voir également question 3.</p> | <p>Voir également question 4.</p> |

| Candidat | Q7 : TER et concurrence du mode routier | Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire | Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs | Q10 : Accessibilité dans les transports |
|---|---|---|--|---|
| <p>LR Xavier BERTRAND <i>Notre région au travail</i></p> | <p>L'ouverture du marché du transport par autocar pour les liaisons de longue distance est aussi un facteur de développement de la multimodalité et plus largement de la mobilité. En Allemagne, où ce marché a été ouvert avant le nôtre, les liaisons par autocar ne cessent de se développer et de créer des emplois pérennes. Je souhaite que nous suivions ce modèle car tout ce qui pourra contribuer à créer des emplois est pour moi positif. La Région aura un rôle à jouer dans la mise en place des installations utiles au développement de ces activités et notamment des gares routières. Nous prendrons nos responsabilités mais j'attends aussi que le gouvernement clarifie rapidement les règles du jeu par l'ordonnance qui nous est promise pour la fin de l'année. Il doit avoir un discours un peu plus clair sur le financement de ces nouvelles infrastructures. Je pense que les collectivités locales comme les opérateurs de transport doivent savoir si nous allons devoir mettre la main au portemonnaie rapidement. Le développement de ce marché est une chance pour nous tous car je pense qu'il va permettre à toute une partie de la société qui n'avait plus les moyens de le faire de retrouver le goût du voyage. Je pense évidemment aux plus jeunes d'entre nous mais aussi aux revenus modestes, nos aînés notamment, pour lesquels le TGV est devenu trop coûteux. Mais je serai aussi extrêmement attentif à ce que ces liaisons ne viennent pas cannibaliser inutilement des liaisons TER déjà bien fragiles, et ce quel que soit l'opérateur.</p> | | <p>Les liaisons ferroviaires sont un enjeu majeur dans une région aussi étendue que la future grande région Nord Pas de Calais Picardie, si nous voulons éviter la saturation du réseau routier. Aujourd'hui, notre territoire possède parmi les réseaux ferrés les plus denses et les plus utilisés. Il doit être à la hauteur des investissements que nous consentons. Il en va de la crédibilité de nos choix politiques.</p> <p>La question de la diversification des opérateurs de transport régionaux par le jeu des appels d'offres, comme cela existe déjà pour tous les autres marchés publics, est sur la table. Les textes sont en discussion au niveau européen. Ils pourraient, s'ils sont adoptés en l'état par le Parlement européen, permettre aux Régions de mettre en concurrence les opérateurs à partir de 2019. Pour ce qui nous concerne, les contrats avec la SNCF ont été signés en 2013 pour la Picardie et en 2015 pour le Nord Pas de Calais, avec une échéance respectivement en 2018 et 2024. D'ici là, nous y verrons plus clair sur les pouvoirs donnés aux autorités organisatrices des transports et, dans l'intervalle, j'ai bien l'intention de me battre avec la SNCF pour qu'elle respecte ses engagements et améliore significativement ses prestations. On ne peut pas continuer à accepter que nos vies quotidiennes soient gâchées par des défaillances répétées.</p> | |
| <p>EELV Sandrine ROUSSEAU <i>Le rassemblement ! Choisir une région citoyenne, écologique et solidaire</i></p> | <p>Si une complémentarité avec les autocars peut être recherchée, celle-ci ne devra s'appliquer qu'en cas d'absence d'offre ferroviaire ou lorsque le temps de parcours par la route est nettement réduit ou encore quand l'offre ferroviaire est marquée par plusieurs correspondances. En aucun cas, selon nous, l'offre d'autocars ne devra se développer en concurrence avec l'offre ferroviaire. Nous ne sommes donc pas favorables à la fermeture de lignes.</p> | Voir Q*3 | <p>Dans l'état actuel la législation ne permet pas la DSP pour le TER avant 2026, suivant les dernières décisions du conseil des ministres des Transports de l'Union européenne</p> | <p>Pour la mise en accessibilité, les 35 gares prioritaires (plus de 1000 voyageurs par jour ou desserte d'un établissement de PMR) représentent 85% des usagers du TER. Dans ces gares, les deux-tiers des aménagements ont été réalisés dans les bâtiments et un tiers pour l'accès aux quais.</p> <p>L'objectif de mise à niveau de l'ensemble de ces gares ou de services de substitution est fixé à 2025. La priorité et les mesures du programme s'appuieront sur la fréquentation des gares et sur l'expertise des associations représentatives de la diversité des handicaps. La mise en oeuvre de ce programme sera accompagnée par une communication vers l'ensemble des usagers qui sera renouvelée chaque année.</p> <p>Toutes ces mesures, techniques, de service et de communication, seront évaluées et ajustées d'année en année.</p> |
| <p>PCF Fabien ROUSSEL <i>L'humain d'adord !</i></p> | | | | |

| Candidat | Q7 : TER et concurrence du mode routier | Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire | Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs | Q10 : Accessibilité dans les transports |
|--|--|--|---|---|
| PS Pierre DE SAINTIGNON <i>Pour vous</i> | <p>La région, en tant que collectivité territoriale chef de file pour les transports et la mobilité, doit exercer ses responsabilités avec la volonté d'organiser toutes les complémentarités. Il n'y a pas d'autre façon de faire que celle du dialogue entre toutes les parties prenantes : les pouvoirs publics, Etat et collectivités, les professionnels, les partenaires socio-économiques et les représentants des usagers.</p> <p>La nouvelle convention avec la SNCF dont la responsabilité incombe à la région, doit tenir compte du nouvel environnement législatif et réglementaire. Il ne s'agit pas d'opposer les modes, au risque de les fragiliser, mais de les rendre le plus complémentaire possible. Il s'agit d'organiser les complémentarités de façon progressive.</p> <p>Dans ce cadre la nouvelle convention à l'échelle de la grande région, donnera la priorité à la régularité et à la qualité des dessertes. L'objectif principal est de toujours mieux s'adapter aux besoins des habitants et de notre territoire, qui dans une grande région comme la notre sont très différents.</p> <p>Nous devons être en mesure de répondre aux demandes des habitants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'amélioration du confort, par l'achat de 23 nouvelles rames TER dans les 2 ans qui arrive y répond en partie, - | <p>Historiquement, les 2 régions pratiquent des grilles tarifaires différentes, mais qui recouvrent des préoccupations comparables en direction des voyageurs, qu'ils soient étudiants, salariés ou demandeurs d'emploi. L'harmonisation des grilles sera nécessairement progressive. Elle ne doit pas pénaliser ceux qui aujourd'hui bénéficient de tarifs attractifs pour leurs voyages réguliers ou occasionnels.</p> | | <p>Un accès gratuit à internet sera disponible dans toutes les gares. L'amélioration du confort et des services passe par une présence humaine renforcée à bord des trains. C'est aussi un moyen qui permet de renforcer l'accessibilité pour les personnes âgées ou pour toutes les personnes en situation de handicap. Les travaux de rénovation des gares devront être amplifiés dans cette perspective.</p> |

| Candidat | Q11 : Complémentarité des services entre aggro et territoires ruraux | Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements | Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières | Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures |
|--|--|---|---|--|
| LR Xavier BERTRAND <i>Notre région au travail</i> | | | | Le transport par autocar, c'est également le transport scolaire, qui sera une compétence nouvelle pour la Région. La clé du succès sera la qualité de la passation de cette compétence entre les départements et la région mais aussi de l'intégration de ces transports dans le schéma global. Là aussi, il faudra examiner les complémentarités possibles entre les modes. Les milliers d'enfants qui chaque jour empruntent ces autocars doivent le faire d'abord dans des conditions de sécurité qui ne sont pas négociables mais également de fréquences qui sont compatibles avec leur vie d'élève. On voit encore trop souvent des élèves se réveiller aux aurores parce que le seul bus qui permet d'aller au collège passe à un horaire matinal. Là encore, le bon sens et le pragmatisme devront primer. |
| EELV Sandrine ROUSSEAU <i>Le rassemblement ! Choisir une région citoyenne, écologique et solidaire</i> | Nous souhaitons mettre en place une concertation avec les différentes AOT pour le développement pratique de l'intermodalité et pour la rédaction du schéma régional de l'intermodalité. Les deux grands principes de rédaction de ce schéma seront : - le respect d'une logique d'intérêt régional et non simplement local des investissements pour le développement de l'intermodalité, - la desserte équilibrée de l'ensemble des territoires (réflexion en terme de demande potentielle plus qu'en termes de demande exprimée), | Nous ne souhaitons pas développer davantage le réseau routier sur l'espace régional. Les seuls investissements routiers que nous accepterons de financer dans le cadre de notre politique des transports seront des investissements visant à la sécurisation de certains axes routiers accidentogènes (notamment dans le cadre des CPER) et des investissements visant à favoriser l'intermodalité (infrastructures de connexion avec les pôles d'échange multimodaux). Nous veillerons à la cohérence des investissements des départements sur les réseaux routiers au prisme de leur respect d'une logique d'intérêt régional et de desserte équilibrée de l'ensemble des territoires. | La localisation et le développement des AOM et opérateurs de transport de voyageurs par autocar devra se faire en complémentarité (et non en concurrence) avec l'offre de transport ferroviaire. Ainsi, le développement du transport par autocar peut s'entendre en cas d'absence d'offre ferroviaire ou lorsque le temps de parcours par la route est nettement réduit ou encore lorsque l'offre ferroviaire est marquée par plusieurs correspondances. | L'organisation du transport scolaire se fera en continuité avec le service aujourd'hui supervisé par les conseils départementaux en renforçant toutefois la logique inter-départementale de certaines dessertes et en veillant à l'adaptation de l'offre en fonction des évolutions de la démographie scolaire, collégienne et lycéenne et de l'implantation des établissements scolaires. Nous veillerons également à assurer la gratuité de ce service public de proximité sur l'ensemble de la région. |
| PCF Fabien ROUSSEL <i>L'humain d'abord !</i> | | Le déblocage rapide de problématiques connues, comme le passage de l'A26 à la gratuité, la gratuité des transports collectifs lors des pics de pollution, la réouverture des gares de triages fermées, l'extension du nombre de voies à la gare Lille-Flandres. Lutter contre les bouchons et la thrombose routière passe aussi par des infrastructures nouvelles sur les lignes surchargées (ex : axe Creil-Roissy) ou pour désengorger les autoroutes A1, A23, A25. La gratuité du transport scolaire : étudier est un droit, pas un privilège. L'inspection des lignes et du matériel roulant est notre priorité pour garantir la sécurité qui aujourd'hui est menacée. | | Le transport scolaire doit être gratuit. Le transport scolaire doit être gratuit dans tous les cas de figure car il est lié à la gratuité de l'enseignement. La volonté des collectivités territoriales d'aller dans le sens de la gratuité des transports collectifs doit être encouragée. Celle-ci est possible à l'image de la communauté d'agglomération de Dunkerque qui l'envisage dès 2018. En tous cas, la vision qui devrait prévaloir sur l'ensemble du territoire de notre région serait de rendre tous les transports collectifs gratuits les jours de pic de pollution. |

| Candidat | Q11 : Complémentarité des services entre aggro et territoires ruraux | Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements | Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières | Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures |
|--|---|---|---|--|
| <p>PS Pierre DE SAINTIGNON Pour vous</p> | <p>Nous proposons ainsi de créer un trait d'union indispensable entre tous les modes, avec une carte de la mobilité régionale, la carte PLUM (PLUs loin Ma région). Cette démarche a été engagée entre quelques agglomérations dans le cadre du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports du Nord-Pas de Calais. Ce dispositif qui fonctionne doit être amplifié et étendu à toute la nouvelle région.</p> <p>Il s'agit sur un même support numérique de pouvoir disposer des titres de transport collectif (titre occasionnel ou abonnement) dont on a besoin, mais aussi par exemple de pouvoir accéder aux garages à vélo à proximité des gares ou encore aux parcs relais ou aux espaces de stationnement dédié au covoiturage.</p> <p>Cette carte, l'équivalent du Pass Navigo en Ile-de-France, permettra également d'avancer avec les élus franciliens pour assurer une meilleure connexion des réseaux des deux régions. Elle constitue également un support adapté pour prendre en compte les questions d'intégration tarifaire et pour prendre en charge la gratuité du transport scolaire.</p> <p>Son efficacité sera renforcée par la création d'une plateforme rassemblant tous les horaires et toutes les informations utiles au bon déroulement des correspondances. Elle sera complétée par des informations en temps réel sur le trafic routier et les possibilités de covoiturage. Les avancées numériques permettent de construire un tel service innovant et personnalisé.</p> | | | |

| Candidat | Q15 : Connectivité des TC | Q16 : Billetique et intégration tarifaire | Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements | Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes |
|---|---|---|--|--|
| <p>LR Xavier BERTRAND <i>Notre région au travail</i></p> | <p>La vie quotidienne des habitants de la région passe aussi par la connectivité. Je déploierai donc le Wi-Fi sur tout le réseau TER de la grande région et son accès sera gratuit pour tous.</p> | <p>Tous ces sujets sont ceux de la vie quotidienne des habitants de la région et ma responsabilité est de la leur faciliter. C'est pour cela que je serai amené rapidement à examiner la fusion des systèmes tarifaires d'une région à l'autre et la mise en place d'un pass régional sur le modèle du « Navigo » francilien qui permette non seulement au réseau de transports régionaux mais également aux autres activités financées par la Région dans le domaine culturel et sportif. L'accès à l'information est également une problématique essentielle si nous souhaitons développer la multimodalité. La Région veillera à ce que l'information qui relève de sa responsabilité soit accessible en toute transparence, y compris en matière de performance de la dépense publique dans les transports. Si le marché des transports était amené à évoluer, il faudra sûrement développer les outils adéquats pour permettre au client/usager de faire ses choix de modes de transport en toute connaissance de cause.</p> | | |
| <p>EELV Sandrine ROUSSEAU <i>Le rassemblement ! Choisir une région citoyenne, écologique et solidaire</i></p> | <p>Nous avons la volonté d'exploiter les liaisons TER en THNS – Trains à Haut Niveau de Service – offre intermédiaire entre TGV et TER. Elle reposera sur un matériel roulant, tel que le Régiolis amélioré, capable de rouler à une vitesse de pointe de 220km/h et offrant des services à bord tels que prises de courant, petite restauration et Wifi.</p> | <p>Nous souhaitons développer l'intégration tarifaire par la généralisation sur l'ensemble du territoire de la nouvelle région de la carte PassPass pour l'ensemble des abonnements et titres occasionnels (dont les nouveaux tarifs préférentiels que nous souhaitons mettre en oeuvre pendant les heures creuses et les weekend) et pour tous les modes : TER + bus et autocars, TER + vélo, TER + voiture partagée ou covoiturage.</p> | <p>Nous voulons garantir la plus grande transparence des pratiques du Conseil régional. Cela passera, entre autre, par une mise en open data des données régionales. Nous créerons une plate-forme numérique régionale d'accès aux données de la Région.</p> | <p>Nous appelons de nos voeux l'instauration d'une TVA et d'une taxation TICPE du kérosène, dans un premier temps pour les vols intérieurs. (Pour rappel, l'exonération de la TICPE pour l'aviation représente un manque à gagner pour l'État de 3,5 milliards d'euros/an pour les vols au départ et à l'arrivée du territoire français). Le rôle de la région quant au développement aéroportuaire se limitera selon nous pour les principaux aéroports et aérodromes de la région (dont Lille-Lesquin et Beauvais-Tillé) à : - oeuvrer en faveur d'une stricte application des Plans d'Exposition au Bruit - oeuvrer en faveur d'un plafonnement du trafic annuel (26 000 vols annuels à Beauvais) - dénoncer le modèle insoutenable du low-cost aérien et ces coûts cachés notamment en termes d'optimisation fiscale ou d'aides publiques abusives de collectivités locales.</p> |
| <p>PCF Fabien ROUSSEL <i>L'humain d'adord !</i></p> | | | | |

| Candidat | Q15 : Connectivité des TC | Q16 : Billetique et intégration tarifaire | Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements | Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes |
|--|---------------------------|---|--|---|
| PS Pierre DE SAINTIGNON <i>Pour vous</i> | | Voir également question 11. | Voir également question 11. | |

| Candidat | Q19 : Enjeux logistiques | Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports | Q21 : Enjeux fluviaux |
|--|---|---|--|
| LR Xavier BERTRAND <i>Notre région au travail</i> | La politique régionale de mobilité doit aussi s'intéresser à celle des biens. C'est évidemment un enjeu fort pour une région qui est au centre des flux nord-sud de la France, de l'Espagne et du Portugal. Nous disposons aujourd'hui d'un réseau d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales qui doit être parmi les plus denses et nous avons la chance de bénéficier d'une façade maritime où des ports sont implantés. La logistique est donc un choix économique naturel pour une région qui se trouve à la croisée de plusieurs flux commerciaux d'envergure et à proximité de ports maritimes de dimension mondiale. Le canal Seine Nord Europe est, dans ce cadre, un outil majeur pour le développement de nos territoires mais également pour amplifier notre politique de report modal. Je crois dans ce projet par sa capacité à attirer des investissements dans le domaine de la logistique mais aussi de la production industrielle. Notre Grande Région devra se doter de plates-formes logistiques et industrielles similaires. La Région sera aux côtés des collectivités locales qui porteront des projets allant dans ce sens. Le réseau ferroviaire dédié au fret est aussi un enjeu par sa capacité à transporter des marchandises sur de la très longue distance. Dialogue avec l'Etat et SNCF Réseau. | La Région a la chance mais aussi la responsabilité de faire vivre les ports de Calais et Boulogne sur Mer. Un projet « Calais 2015 » a été décidé par la majorité précédente. Je n'entends pas y revenir mais je veillerai à ce qu'il soit bien un grand projet de développement porteur d'activités et d'emplois. Plus largement, nos ports maritimes doivent se préoccuper toujours davantage du développement de leur hinterland car c'est la clé du succès des grands ports qui réussissent en Europe. La Région tâchera donc de penser sa politique de développement des infrastructures avec ce souci constant. | Enfin, avec un des réseaux fluviaux navigables les plus importants, la Région sera attentive aux décisions que l'Etat voudra bien prendre pour continuer à développer ce patrimoine économique et territorial qui fait partie de l'identité de notre région. Qu'il ait une vocation économique ou touristique, le fluvial est omniprésent dans la Grande Région et nous veillerons à ce qu'il le reste. |
| EELV Sandrine ROUSSEAU <i>Le rassemblement ! Choisir une région citoyenne, écologique et solidaire</i> | Sortir du tout routier Le développement des solutions logistiques alternatives performantes sera poursuivi et les entreprises seront accompagnées et leurs personnels formés pour le changement de leur chaîne logistique. Schéma régional logistique Le Schéma régional logistique définira la qualité des infrastructures et des noeuds de transport, des matériels, des installations et la coordination des pôles logistiques. En effet, la coordination des acteurs est un facteur important, les acteurs-décideurs, publics et privés, devant travailler à partager une représentation commune de la performance logistique du territoire de demain. Développement du fret ferroviaire Liaison transfrontalière Valenciennes – Mons Desserte ferroviaire du Port de Calais Création d'une Rode ferroviaire Nord-Est Le Havre-Amiens-Chalons. Développement du fret fluvial Canal Seine Nord. Après la nouvelle enquête publique sur le projet de canal de la Seine à l'Escaut devant s'achever début 2017, la réalisation du canal devra être exemplaire. Des transports de marchandises mieux coordonnés La Région continuera de soutenir l'innovation dans le secteur logistique pour favoriser l'émergence de « l'infogistique », alliant proximité de la production (circuits-courts), réduction des déplacements et remplissage des véhicules. | Nous avons sur notre territoires des ports de premiers ordres (Dunkerque, Boulogne-sur-Mer, Calais). Il est essentiel de les repenser en favorisant la desserte ferroviaire dans les ports. Le projet Calais Port 2015 par exemple, a été finalement soutenu puisqu'il représente une opportunité pour le littoral mais aussi parce que le contenu du projet a beaucoup progressé depuis 2009 pour arriver aujourd'hui à un projet acceptable d'un point de vue environnemental et financier. Il faudra désormais assurer que la desserte ferroviaire soit inscrite en corollaire du projet et non pas repoussée ad vitam eternam. Cette desserte ferroviaire sera prescrite dans la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis. | Développement des connexions ferroviaires (desserte ferroviaire du port de Calais et création d'une rocade ferroviaire Nord-Est Le Havre-Amiens-Chalons contournant le noeud d'étranglement de la région parisienne). Rénovation du réseau existant de canaux fluviaux (dont le Canal du Nord), mais avec une remise à plat totale du Canal Seine Nord dont le projet est pour le moment très nocif pour l'environnement et bien trop coûteux. |
| PCF Fabien ROUSSEL <i>L'humain d'abord !</i> | | | Lancer les grands projets écologiques : pour lutter contre l'omniprésence des voitures et des camions, le fret ferroviaire et fluvial sont à développer. Les projets sont sur la table (Canal Seine-Nord à débattre, gare de triage de Somain à faire renaître, ...). Le projet dit "Réseau Express Grand Lille", véritable RER régional entre la métropole lilloise et le bassin minier, est à appuyer. Le soutien actif et attentif aux grands projets alternatifs, Le RER bassin minier doit être appuyé tout en s'assurant de son mode de gestion : c'est un levier historique et écologique pour relancer et faire respirer le bassin minier. Le Canal Seine-Nord, potentiel futur chantier d'échelle européenne doit être débattu publiquement. Dans ce cadre, les perspectives économiques et environnementales doivent être étudiées, mesurées et exposées afin que chacun puisse s'approprier les problématiques en présence. |

| Candidat | Q19 : Enjeux logistiques | Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports | Q21 : Enjeux fluviaux |
|---|---|--|------------------------------------|
| <p>PS Pierre DE SAINTIGNON <i>Pour vous</i></p> | <p>Cette question prend toute son importance dans une région transfrontalière comme la notre, située au coeur des principales capitales européennes, au carrefour des plus grandes infrastructures, routières, ferroviaires, maritimes et bientôt fluviales avec le Canal Seine Nord.</p> <p>En créant le chaînon manquant entre les réseaux des canaux de Belgique et des Pays-Bas et le bassin parisien, il crée une opportunité économique majeure qui va amplifier la puissance logistique de notre région.</p> <p>C'est un gain de productivité fondamental pour le transport des marchandises à partir et à travers notre région.</p> <p>Son efficacité en termes de report modal repose sur une meilleure connexion entre les ports de notre façade maritime, les ports fluviaux de nos territoires et les plateformes logistiques de notre région, comme celle de Dourges ou celle située sur l'ancien site de la BA 103 de Cambrai, dédiée au e-commerce et qui verra le jour très prochainement.</p> <p>Elle repose également sur des alternatives compétitives pour les transporteurs. Après l'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou qui sera opérationnelle au début de l'année 2016, le gouvernement vient de s'engager à reprendre le projet allant de Dourges jusqu'en Espagne, via Paris et Bordeaux. C'est une opportunité déterminante, que nous devons saisir. Les infrastructures et les matériels d'embarquement des poids lourds sur les rails existent et sont performants.</p> | <p>La région a une dimension maritime et portuaire majeure, avec Boulogne, Calais et Dunkerque. Ensemble, ils constituent le 1er ensemble portuaire de notre pays, avec des activités complémentaires.</p> <p>Les projets de rénovation de nos ports ont été engagés. C'est le projet Calais 2015, projet portuaire le plus important en Europe, inscrit dans le cadre du contrat de plan Etat-région. Il va nous permettre d'accroître le trafic transmanche en accueillant les nouvelles générations de ferries.</p> <p>Nous devons aller beaucoup plus loin et construire le projet Boulogne-Calais-Dunkerque 2020, capable d'accueillir tous les navires et tous les types d'activité. Après la fusion entre les 2 ports régionaux de Boulogne et de Calais, nous devons construire une entité juridique commune associant le port national de Dunkerque. C'est la première étape d'une organisation plus intégrée qui nous permettra de développer de nouvelles activités et de nouvelles lignes maritimes.</p> <p>Notre nouveau défi est celui de construire une région totalement tournée vers ses ports et vers la mer, qui assure la meilleure connexion avec les plateformes multimodales et les ports fluviaux.</p> | <p>Voir également question 19.</p> |