



UNE DÉMARCHE SOUTENUE PAR



ET DES COLLECTIFS CITOYENS.

Sandrine Rousseau
Candidate du Rassemblement
30 rue des Meuniers
59000 Lille

Lille, le 19 novembre 2015

Objet : Questionnaire TDIE - Élections régionales Nord Pas de Calais – Picardie

Madame, Monsieur,

Nous tenions à vous remercier pour votre sollicitation concernant notre projet pour les transports en région Nord Pas de Calais – Picardie. Veuillez trouver ci-dessous nos réponses à votre questionnaire.

I. Orientations générales / financement des politiques de mobilité

Question 1 – 2 – La politique des transports devient la principale compétence de la région.

Des super-TER toutes les 10 minutes entre Lille et le Bassin minier et quelques trains par jour, souvent en retard, pour le reste de la région ? Nous ne voulons pas de cette inégalité de traitement. Pour nous, où que l'on habite, que l'on soit riche ou pauvre, salarié ou pas... chacun doit pouvoir se déplacer dans la région selon ses besoins. 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. Le train et la voie d'eau justement dimensionnée doivent nous libérer des files de poids lourds interminables, polluantes et dangereuses.

La Loi NOTRe prévoit que le Conseil Régional devra dans les 3 ans à venir établir un nouveau SRADDET, qui intégrera le schéma de la mobilité et des transports. Cela permettra d'apporter de la cohérence aux projets jusqu'ici portés par le NPDC et la Picardie.

Nous pensons qu'il faut travailler à l'amélioration des relations entre nos deux anciennes régions, même si le simple fait de fusionner deux territoires ne va pas entraîner subitement de nouveaux déplacements entre ceux-ci.

La liaison Lille - Amiens pourra être renforcée et la durée de trajet raccourcie avec la suppression de certains arrêts intermédiaires entre Arras et Amiens. Mais avec 1 h 19 la durée du trajet actuel est déjà très concurrentielle avec celle en voiture.

Nous proposons le rétablissement de trajets directs Paris Amiens Lille desservant Creil.

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.

Les écologistes 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, 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.

Question 3 – Les dépenses en faveur de la mobilité ont considérablement augmenté depuis le transfert des TER aux régions. Celles-ci ont fait un effort d'investissement important (réseau et matériel roulant) que la hausse des recettes directes des TER n'a pas compensé, tandis que la qualité de service et les coûts d'exploitation augmentaient. Les transports sont devenus le premier poste de dépense des régions tandis qu'elles perdaient leur autonomie fiscale. Le gouvernement a annoncé en juin 2015 au congrès de l'Association des Régions de France le transfert de 25 % de la Cotisation sur la Valeur ajoutée des Entreprises aux régions, afin de financer les nouveaux transferts de compétence transport.

Les élus et directions des transports des deux conseils régionaux ont déjà commencé depuis le début de l'année à travailler sur une harmonisation des tarifications.

Cette harmonisation doit répondre effectivement et prioritairement à l'objectif d'attractivité globale du TER en attirant de nouveaux publics ou de nouveaux usages sans perdre les publics antérieurement ciblés, sauf solutions plus favorables pour eux : télétravail, etc.

Cette harmonisation, intégrée dans une refonte extensive de la tarification, doit répondre aux objectifs suivants :

- 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, incluant une incitation tirée des enseignements des campagnes antérieures (Inci'TER en Nord Pas de Calais).

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 :

- (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.

Question 4 – L'expérimentation régionale de l'écotaxe a été proposée comme une hypothèse intéressante pour le financement des transports. Il existe trois moyens pour mettre en œuvre une taxation de l'usage de la route pour assurer sa contribution au financement des transports : taxation au kilomètre parcouru, taxation forfaitaire (vignette), ou taxation du carburant (TICPE)

Une pollutaxe régionale poids lourds, pour une Région équitable et responsable du changement énergétique

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.

la pollutaxe financera le programme Inci'TRANS 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 :

- 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

Question 5 – Depuis plusieurs CPER, les régions sont sollicitées pour cofinancer des infrastructures nouvelles ou l'entretien et la régénération des infrastructures existantes. Les nouvelles orientations générales de l'Etat en matière d'infrastructures de transport donnent la priorité au financement de la restauration de la qualité des infrastructures existantes sur le développement d'infrastructures nouvelles.

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.

Le débat a montré que le seul sujet du REGL, limité au lien entre la Métropole de Lille et le Bassin Minier, aurait dû être élargi à la mobilité pour la desserte de la métropole dans son ensemble, pour au-delà, poser les bases de la problématique « Mobilité » en Nord Pas de Calais, puis dans la grande région Nord Pas de Calais Picardie.

Un consensus fort existe sur la nécessité de faire baisser la part de l'usage individuel de la voiture dans les déplacements et de renforcer celle du ferroviaire. Pour ce faire, le public exige une meilleure prise en compte de l'ensemble des usages. Il faut aller au-delà de la relation domicile-travail.

La question aujourd'hui est de :

- 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

L'alternative au REGL existe pour un coût moindre (1,2 milliard d'€) :

- Le réseau ferré existe : il faut le maintenir, le moderniser, améliorer son organisation et son exploitation
- Les pistes du bouquet de solutions existent : il faut les mettre en œuvre, les dynamiser, les articuler avec le TER
- Elles s'appuient sur un travail sur les changements de comportement des citoyens et des décideurs...

Pour poursuivre le débat, la nouvelle Assemblée devra creuser ces solutions en s'appuyant sur une conférence de la nouvelle mobilité qui rassemblera largement tous les acteurs, des institutions et du grand public, qui ont participé au débat et apporté des contributions.

Question 6 – La France accueille la COP 21 de novembre à décembre 2015. Les transports représentent le deuxième poste d'émissions de gaz à effet de serre après le secteur résidentiel.

Pour répondre à ces deux objectifs, 1) se déplacer équitablement et déplacer des marchandises, et 2) ne pas polluer, ni localement (comme le diesel), ni globalement (en divisant par deux nos émissions de gaz à effet de serre en 2020), nous avons trois cibles alliées à une méthode :

- 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.

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.

Ces principes signifient que l'organisation des moyens existants prime sur de nouvelles infrastructures :

- 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.

II. 13 ans après la généralisation de la régionalisation des Transports express régionaux (TER), quelle politique ferroviaire dans le nouveau contexte régional ?

Question 7 – *Les régions ont développé avec succès les transports express régionaux depuis la généralisation du transfert de compétences en 2002. Leur fréquentation a significativement augmenté. Au 1^{er} janvier 2017, les régions auront la responsabilité de la gestion des services interurbains départementaux d'autocars. Dans le même temps, la libéralisation du transport de voyageurs par autocars, entrée en vigueur au mois d'août 2015, s'ajoute au développement du covoiturage pour répondre à une demande sociale incontestable. Sur certaines lignes, ces nouvelles offres entrent en concurrence avec les services TER organisés par la région.*

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.

Question 8 – *La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 a instauré la liberté tarifaire pour les Régions. Cette disposition qui entrera prochainement en vigueur constitue un nouvel outil pour le financement des services TER.*

Comment comptez-vous l'intégrer à votre stratégie pour le développement des services ferroviaires ? Est-ce l'occasion de reconsidérer l'ensemble de la politique tarifaire des transports de votre région ?

Cf ci-dessus

Question 9 – Le quatrième paquet ferroviaire en cours de négociation à Bruxelles prévoit l’ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

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.

Question 10 – Le développement de l’accessibilité des transports est un objectif national qui nécessite une politique volontariste.

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.

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 œuvre de ce programme sera accompagnée par une communication vers l'ensemble des usagers qui sera renouvelée chaque année.

Toutes ces mesures, techniques, de service et de communication, seront évaluées et ajustées d'année en année.

III. La région « chef de file » – complémentarité et intermodalité : les défis d’une politique régionale multimodale

Question 11 – La loi MAPAM donne aux régions la responsabilité de rédiger un schéma régional de l’intermodalité, et la loi pour la Transition énergétique crée les plans de mobilité rurale.

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 terme de demande exprimée),

Route et transports routiers

Question 12 - La loi NOTRe a transféré des départements aux régions le statut d’Autorité Organisatrice de Transport en matière de transports scolaires et de transports interurbains, mais la responsabilité de la gestion du réseau routier demeure départementale. La région pourra définir des itinéraires routiers d’intérêt régional.

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.

Question 13 - Avec la libéralisation des services de transport par autocar, la loi Macron donne à la région la responsabilité d'établir un schéma régional des gares routières.

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.

Question 14 – La région aura la responsabilité de l'organisation du transport scolaire à partir du 1^{er} septembre 2017. Cela concerne 2 millions d'écoliers, collégiens et lycéens chaque jour, et une dépense de 2 Mds €.

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 écolière, 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.

Numérique, billettique, intermodalité

Question 15 – De nombreuses régions et opérateurs ont entamé la mise en œuvre de l'accès aux réseaux dans les véhicules et matériels roulant (Wifi ou développement des capacités 3 et 4 G).

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.

Question 16 – Avec le développement de la billettique, l'intégration tarifaire peut contribuer plus facilement au développement de l'intermodalité au service des usagers des transports publics. La billettique contribue à faciliter l'usage des transports publics, et à les rendre plus attractifs.

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 œuvre pendant les heures creuses et les week-end) et pour tous les modes : TER + bus et autocars, TER + vélo, TER + voiture partagée ou covoiturage.

Question 17 – Le développement de l'open data dans les transports suscite de nombreux espoirs dont notamment la perspective de faciliter l'organisation des déplacements, et la comparaison ou l'intégration des différents modes de transports. La valorisation et l'exploitation des données des opérateurs des différents services de transports (conventionnés ou librement organisés) nécessitent des infrastructures et des logiciels coûteux.

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.

Aéroports

Question 18 – *La loi NOTRe donne la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de prendre la gestion d'un aérodrome appartenant à l'Etat.*

Nous appelons de nos vœux 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 :

- œuvrer en faveur d'une stricte application des Plans d'Exposition au Bruit
- œuvrer 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 terme d'optimisation fiscale ou d'aides publiques abusives de collectivités locales.

IV. Logistique et fret

Question 19 - *Lors de la Conférence nationale de la logistique, le ministre des Transports a proposé que les régions intègrent dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité du Territoire un volet dédié à la logistique. Cette proposition pourrait être mise en œuvre prochainement dans le cadre de la préparation de la stratégie nationale pour la logistique, « France logistique 2025 ». Elle s'appuiera sur les compétences de la région en matière de développement économique.*

Sortir du tout routier

L'échange de marchandises fonde les activités économiques, et le camion est devenu la solution de facilité mais, il représente une source de pollution locale et d'émission de gaz à effet de serre. 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 nœuds 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 Rocade ferroviaire Nord-Est Le Havre-Amiens-Chalons.

Préservation et valorisation des installations de fret ferroviaire stratégiques

Développement du fret fluvial

Préservation et valorisation des installations de fret fluvial stratégiques (c'est comme les espèces en voie de disparition!).

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 :

- pour la prise en compte de tous les enjeux environnementaux et de territoire : biodiversité, gestion de l'eau, des terres agricoles et des boues de dragage en phase exploitation.
- pour l'organisation du transfert des marchandises de la route vers la voie d'eau.

Des transports de marchandises mieux coordonnés

La performance des solutions logistiques suppose aussi des innovations dont ce secteur d'activité est encore en demande dans la région.

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.

Question 20 – *Les collectivités territoriales gestionnaires de ports de pêche et de commerce y ont financé des investissements importants ; la région est sollicitée pour cofinancer des investissements dans les grands ports maritimes. Les CPER rassemblent des investissements qui portent sur des équipements portuaires comme sur des infrastructures de desserte terrestre des ports (voies ferrées, écluses, voies navigables, routes).*

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.

Question 21 – *Les ports fluviaux ont aujourd'hui différents statuts.*

Développement des connexions ferroviaires (desserte ferroviaire du port de Calais et création d'une rocade ferroviaire Nord-Est Le Havre-Amiens-Chalons contournant le nœud 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.

J'espère, Madame, Monsieur, avoir pu vous éclairer sur les positions et propositions de notre Rassemblement pour les transports dans le Nord Pas de Calais – Picardie, et me tiens à votre disposition pour davantage d'informations.

Sandrine Rousseau

Candidate du Rassemblement "Choisir une région citoyenne, écologique et solidaire".