



TDIE
Messieurs Philippe DURON
et Louis NÈGRE
9, rue de Berri
75008 Paris

Lille, le 23 novembre 2015

Messieurs,

Dans le cadre de l'élargissement du rôle des Régions en matière de définition des politiques de transport, vous avez interrogé Monsieur Xavier BERTRAND sur son projet.

Xavier BERTRAND m'a chargé de vous répondre en tant que directeur de sa campagne.

Toutes les initiatives prises par Xavier 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.

Premier 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. Elle favorisera le développement des ports maritimes et renforcera son investissement à destination des ports fluviaux.

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 Xavier 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 Xavier 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.

Xavier BERTRAND entend aussi mettre en œuvre une politique ambitieuse en matière de qualité du trafic automobile facteur important de désenclavement des territoires et d'accès à l'emploi, en milieu rural notamment.

 @xavierbertrand  facebook.com/xavierbertrand02

 xb@xavierbertrand.net

92, boulevard Carnot - 59 000 Lille  03 20 39 43 18

www.notreregionautravail.fr



Je vous invite à découvrir le détail du projet de Xavier BERTRAND présenté dans un livre disponible en version numérique sur le site Internet : Notre Région au travail avec Xavier BERTRAND.

Nous restons à votre écoute et vous prions de croire, Messieurs, en l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Bien à vous,



Gérald DARMANIN
Directeur de campagne
de Xavier BERTRAND

 @xavierbertrand  facebook.com/xavierbertrand02

 xb@xavierbertrand.net

92, boulevard Carnot - 59 000 Lille  03 20 39 43 18

www.notreregionautravail.fr

Questionnaire TDIE

Vous avez souhaité m'interpeller sur la politique que je serais amené à conduire en cas d'élection à la présidence de la région Nord Pas de Calais Picardie. Je tenais avant tout à vous remercier pour votre démarche et l'intérêt que vous portez à mes propositions.

La nouvelle organisation territoriale va mettre la Région en position de leader en matière de mobilité et je mesure l'immense responsabilité que cela implique. Car au-delà des choix naturels que le conseil régional sera amené à faire en matière de tel investissement ou de telle politique d'accompagnement, c'est toute une politique de mobilité qu'il faudra repenser et ce, à la dimension de la nouvelle région Nord Pas-de-Calais Picardie. Je souhaite, pour ma part, que les transports redeviennent un outil au service du travail dans notre région.

La première des responsabilités de la région est de faire en sorte que les moyens de transport de passagers qui existent fonctionnent et que soit assuré 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. La Région, donc chacun d'entre nous en tant que contribuable, contribue largement au financement du réseau TER aujourd'hui. Cela représentera un effort de près d'un demi-milliard d'euros par an. Chaque usager paie, naturellement, le prix de son billet. Comment alors expliquer à l'usager-contribuable que nous ne parvenons pas aujourd'hui à garantir un niveau de service en rapport avec ce que nous payons collectivement ? Comme je l'ai indiqué au président de la SNCF, je souhaite que les contrats entre la Région et la SNCF soient de vrais contrats assortis d'objectifs de performance quantifiables, au premier rang desquels se trouveront la sécurité et la qualité de service, et qui feront l'objet d'une véritable évaluation.

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.

Ces engagements sont 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.

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.

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.

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.

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 transport 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.

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.

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 porte-monnaie rapidement. Au-delà de ces considérations économiques, 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.

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 contractualisation 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.

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 permet 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.

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.

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. On l'a vu chez nos collègues belges avec le canal Albert, la construction de l'infrastructure reliant les ports maritimes belges avec les ports fluviaux de leur hinterland a permis le développement d'activités industrielles et logistiques importantes en nombre et par les flux transportés. 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. Nous devons avoir un dialogue avec l'Etat et SNCF Réseau pour définir une politique territoriale ambitieuse mais réaliste en matière de transport de fret par voie ferrée. 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.

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.

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.

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.

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.

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 Nord Pas de Calais Picardie.