

Questionnaire TDIE

Sébastien Chenu

Une région qui vous protège

Hauts de France

1) ORIENTATIONS GENERALES ET PRIORITES

La première priorité est la sécurité :

- Sécurité des personnes dans les transports publics, en particulier dans les trains. On ne peut plus tolérer que des citoyens, en particulier les femmes, aient peur de prendre le train. Sans compter les incivilités permanentes.

Xavier Bertrand n'a sécurisé que 30 gares sur les 300 qu'il s'était engagé à équiper. Nous en ferons donc notre priorité ainsi que la création d'une brigade régionale de sécurité en renfort de la SUGE.

- La sécurité, c'est aussi sur la route. Le désengagement continu de l'Etat vers les collectivités a mis la sûreté des routes en péril, sans compter les investissements historiquement insuffisants en faveur de la protection des motards. Nous interviendrons par un fond dédié pour aider les départements.

La deuxième priorité, c'est se concentrer sur les vraies priorités des usagers :

- La régularité et le confort de certaines lignes ont continué à se dégrader, en particulier les trains entre Paris et la Picardie. IL n'y a toujours pas de wifi dans les TER et les lignes passent encore des zones blanches, rendant impossible de travailler dans les trains.
- La politique régionale ne doit plus ignorer les automobilistes. La route reste le moyen de transport essentiel de nos concitoyens. Notre région doit donc être en pointe sur le véhicule propre et pour réduire la facture de carburant et d'usage du véhicule qui minent le pouvoir d'achat et l'environnement.
- IL faut aussi rendre du pouvoir d'achat aux automobilistes. Je rendrai aux travailleurs dès la première les 55 millions de taxes modulables sur le carburant, puis je reverserai progressivement l'ensemble des taxes sur ces carburants car les classes moyennes rurales n'arrivent plus à assurer cette charge.

- J'engagerai aussi un bras de fer avec les sociétés d'autoroute pour rendre gratuites l'usage par les travailleurs riverains de portions payantes comme la rocade sud d'Amiens.

La troisième priorité, c'est un réseau de transport qui rééquilibre le territoire, grande leçon du monde post Covid.

- Cela ne sert à rien de multiplier les investissements lourds et redondants pour favoriser une métropolisation et une concentration des populations, activités et flux qui rendent impossible la vie sur place et appauvrissent le reste du territoire.
- Nous proposons une politique de réindustrialisation et de rééquilibrage du territoire qui passe, évidemment, par un désengorgement des transports métropolitains au profit des petites et moyennes villes.

Enfin, il faut réussir les projets qui dorment depuis des décennies dans les placards et sur lesquels six nouvelles années ont été perdues :

- Le barreau Amiens Roissy et la virgule de Soissons, comment tolérer que rien n'avance pour un équipement de seulement 7 km !
- Le réseau express du bassin minier, qui réduirait une injustice territoriale intolérable.
- Le Canal Seine Nord qui, en étant vigilant sur les conditions de sa réalisation, peut être une chance pour le territoire.

2) CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le Rassemblement National a été le premier mouvement politique à proposer la sortie de la dépendance aux énergies fossiles grâce à l'électrification et à l'hydrogène.

Pendant que les partis du système gâchaient plus de 134 milliards d'euros dans des subventions aux énergies intermittentes inutiles et inefficace tout en dévalorisant notre parc nucléaire, rien n'a avancé sur l'hydrogène.

Nous avons donc pour objectif d'être une région pilote sur la sortie du pétrole :

- Renforcer encore les investissements pour une filière globale, de la recherche (batterie au sodium à Amiens) au recyclage en passant par la fabrication de batterie et véhicule électrique.

- La filière hydrogène propre, en utilisant la puissance nucléaire sur la façade maritime.
- Le développement de vrais biocarburants qui n'entrent pas en concurrence avec l'alimentation, fondés sur les déchets et la chimie verte dérivée de la betterave.

Il faut aussi proposer un moyen concret pour aider les habitants à changer de véhicule car ce sont les plus modestes qui sont victimes d'une « trappe à pauvreté » qui les piège avec des transports coûteux et obsolètes. La région doit donc jouer l'intermédiaire entre les marchés financiers qui proposent des taux très bas et les ménages de la région : nous proposerons ainsi des prêts à taux zéro gagés sur les économies certaines réalisées grâce au changement de véhicule.

La réduction sur le long terme viendra du rééquilibrage du territoire, en favorisant une répartition des activités et un retour de l'industrie qui permettra de « vivre et travailler » au pays, c'est-à-dire limiter fortement les déplacements.

Enfin, en achevant le déploiement de la fibre optique et en éliminant définitivement les zones blanches, le télétravail pourra limiter de nombreux déplacements inutiles.

3) FINANCEMENT DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT

Il s'agit déjà d'un budget considérable pour la région et le contribuable, il s'agit de mieux gérer ce budget en négociant âprement avec la SNCF et en faisant le ménage dans le gâchis et les redondances qui entourent les grands projets.

Il est hors de question de créer une nouvelle taxe sous prétexte d'écologie.

Il faut profiter de l'opportunité historique de taux bas pour réaliser les investissements structurels qui créeront de la valeur économique ce qui signifie que, compte tenu des taux bas, de tels investissements seront même rentables à court terme.

4) LOGISTIQUE

Depuis plus de trente ans, la politique régionale, nationale et même européenne a été envisagée d'un point de vue d'une société de consommation dépendante des importations, cherchant à importer massivement puis distribuer des produits bon marché.

Il faut complètement inverser la logique et concevoir la logistique comme un maillon de la politique de relocalisation industrielle que nous souhaitons mener. Il faut qu'il devienne plus cher d'importer et de distribuer un produit important que de fabriquer puis de distribuer avec des travailleurs payés aux charges françaises.

A ce titre, le Canal Seine Nord doit être penser comme un outil de relocalisation industrielle et non comme une autoroute d'importation d'Asie vers le bassin parisien en passant par les Pays Bas et la Belgique.

Le destin des Hauts de France n'est pas de devenir un entrepôt et un lieu de passage entre la mégapole parisienne et le reste du monde, mais de reprendre sa place de zone productive et d'export à part entière.

5) STRATEGIE PORTUAIRE

L'Union Européenne et la mondialisation ont cherché à mettre en concurrence les ports français sans vision nationale. En tant que président des Hauts de France, je veux que les ports soient l'un des bras armés du développement économique à l'export, pas la porte d'entrée d'importations à bas cout qui ruine les Hauts de France.

Ainsi, toute la logistique et les réseaux pensés et cofinancés par les Hauts de France doivent orienter vers et depuis Dunkerque, surement pas vers les Pays Bas.

6) TRANSPORT FLUVIAL

Le réseau des Hauts de France doit naturellement être modernisé mais il convient de le mettre en rapport avec le ferroutage car il y a un vrai risque de doublon et de concurrence stérile, rendant les deux modes déficitaires.

7) FRET FERROVIAIRE

Nous sommes particulièrement favorables au ferroutage afin de libérer les routes françaises d'un trafic routier coûteux et nocif pour la santé des habitants.

Néanmoins, il est illusoire de penser que la région a les moyens financiers de résoudre ce dossier sans cesse mis sur la table par les gouvernements successifs et l'Union Européenne sans jamais aboutir à la moindre réalisation concrète.

9) TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISE

L'hydrogène est sans doute le vecteur énergétique approprié pour les camions. Il est temps de développer une filière française solide dans ce domaine.

A travers ses marchés publics et les subventions qu'il attribue, le Conseil Régional doit faire pression sur les entreprises pour supprimer le travail détaché qui exerce une pression insupportable sur les professionnels français du transport routier.

10) RESEAU STRUCTURANT DE DESSERTE, MULTIMODALITE ET TRANSPORT SCOLAIRE

La fréquentation des transports publics est la conséquence et non la cause d'une bonne politique : il faut assurer la sécurité, la propreté, la régularité.

La sécurité est une priorité : nous équiperons enfin toutes les gares en vidéo surveillance et nous créerons des brigades de sécurité en renfort de la SUGE.

L'accès des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite est une autre priorité. L'ensemble des gares doit être accessible en 2025, notre région a pris trop de retard.

La révolution numérique permet désormais de consulter les usagers à grande échelle et de systématiser ce mode de consultation démocratique.

11) EXERCICE DE COMPETENCE MOBILITE

La voiture reste le meilleur moyen pour les ruraux de se déplacer et garantie une liberté irremplaçable que certains forces politiques cherchent à limiter par tous les moyens.

Depuis le choc pétrolier de 1973, tout aurait dû être fait pour changer d'énergie et passer au véhicule propre. Les partis du système ont perdu un temps précieux et cherche maintenant à sanctionner les automobilistes.

Il faut donc reprendre le temps perdu pour faire de la région le champion des véhicules propres, électriques d'abord et, à moyen terme, hydrogène.

12) VELO ET MOBILITE ACTIVE

Nous favorisons la pratique du vélo et de la marche, en les liant notamment à notre programme santé, grand combat du mandat à venir vus les indicateurs au rouge.

On peut envisager un plan d'aide à l'acquisition de vélo si des entreprises s'engagent à relocaliser td leur production de vélos chez nous.

Il faut poursuivre les politiques de développement de route cyclable dans toute la région, sans jamais les opposer à la voiture dans les querelles vaines dont la gauche a le secret.

12) OUVERTURE A LA CONCURRENCE

Le Rassemblement National est favorable au service public et salue le travail quotidien des cheminots qui ne sont pas responsables des choix d'investissements contre-productifs qui ont été faits depuis 40 ans, notamment le « tout TGV » au détriment des trains du quotidien.

Néanmoins, l'ouverture à la concurrence doit permettre de mettre la pression sur la direction de la SNCF pour qu'elle cesse de prendre son monopole pour acquis. Il faut que les usagers lui fasse confiance par choix et non par défaut.

13) RER METROPOLITAIN

Nous avons déjà parlé du RER pour le bassin minier.

14) CARS INTERURBAINS ET GARES ROUTIERES

Le développement des bus Macron a été un échec total et une catastrophe écologique.

15) TARIFICATION DES SERVICES DE MOBILITE ORGANISES PAR LA REGION

Il faut pérenniser la gratuité pour les soignants décidée pendant le COVID.

Les expériences menées sur la gratuité n'ont pas été concluante. Il est illusoire de créer un modèle qui fait croire à certains usagers que tout est acquis et gratuit alors que ce seront les classes moyennes qui paieront par leurs impôts.

16) AEROPORT

Nous soutiendrons activement la décarbonation des filières aéronautiques.

En revanche, vouloir saccager la filière aéronautique pour des prétextes climatiques est injuste et inefficace. Le transport aérien ne pèse que 1% des émissions mondiales et est devenu le bouc émissaire de certains idéologues qui voudraient réserver l'avion aux plus riches.

Une fois encore, il faut viser l'innovation technologique, pas la décroissance.

Les autres questions sont redondantes par rapport à ce que nous avons déjà écrits.