

Alain CHABROLLE

Mesdames, Messieurs,

Vous avez bien voulu m'interroger sur la question des déplacements, particulièrement dans le Haut-Bugey et je vous en remercie.

Ce sujet nous tient particulièrement à cœur, si bien que nous avons organisé un café citoyen à Nantua le vendredi 20 novembre, ainsi qu'à Saint-Denis-en-Bugey le 1er décembre. Malheureusement, la suspension de la campagne ne nous a pas permis d'informer la population comme nous l'aurions souhaité.

1 - Comment concevez-vous la concertation avec les cyclistes et les usagers des transports ?

Nous sommes résolument favorables à ce qu'il convient d'appeler une « Expertise d'usage ». C'est d'autant plus nécessaire pour la question des transports qui est ancrée dans les réalités quotidiennes et locales. Les comités de ligne pour les transports ferroviaires sont un lieu de concertation, mais ceux-ci doit être étendue aux autres modes de transports, même si les déplacements à vélo ne sont pas nécessairement dans la compétence de la Région, mais plutôt des intercommunalités.

2 – Pour la desserte du Haut-Bugey, territoire enclavé et excentré, à la frontière de la Région :

- Quels moyens proposez-vous pour améliorer les liaisons avec Lyon ?

Il faut augmenter le nombre de trajets ferroviaires entre Oyonnax et Bourg en Bresse, et renforcer la liaison Bellegarde – Lyon via Culoz. Nous voulons absolument que les TER desservent Culoz et Nantua.

- Avec Genève ?

Nous comptons rétablir la liaison TER entre La Cluse et Bellegarde, et stopper le projet qui consisterait à supprimer des arrêts TGV en gare de Bellegarde. Par ailleurs, nous pensons qu'il est nécessaire d'instaurer un arrêt TGV à Nurieux avec une correspondance pour les passagers venant d'Oyonnax.

- Comment concevez-vous la répartition train –autocar ?

Nous nous engageons à remplacer les cars par des TER chaque fois que cela est possible, de revenir à ce qui était prévu lorsqu'on nous a « vendu » la ligne TGV comme moyen de renforcer les TER. Il faut en outre rétablir la circulation des TER entre Bellegarde et la Cluse et assurer les correspondances.

3 - Comment concevez-vous la concertation entre les Autorités Organisatrices Locales des transports ?

Extrait de notre programme : « Permettre à tous de se déplacer dans la Région, l'accès à une solution de transport à 10 minutes de son domicile sera un de nos objectifs prioritaires ».

La Région devrait avoir la compétence sur tous les modes de transports et de mobilité. Il est probable cependant que les transports urbains et les modes doux resteront de la compétence des intercommunalités, jouant ainsi la carte de la proximité. Cet élargissement des compétences va permettre d'instaurer une véritable intermodalité. Un seul titre de

transport pour le bus d'Oyonnax, le TER allant à Lyon et les TCL. La dématérialisation des titres de transport le permettra, mais c'est aussi la condition indispensable. Nos amis suisses sont eux, très en avance sur cette question. Parallèlement, les vélos devront pouvoir trouver facilement leur place dans les trains.

Dans certains pays, on peut même mettre son vélo, non pas dans le bus, mais derrière, dans une remorque spéciale.

4 – Etes-vous favorable à l'exploitation de certaines lignes ferroviaires en délégation de service public, impliquant une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres exploitants ferroviaires ? Et à quel horizon ?

Extrait de notre programme « Les logiques d'austérité de la direction de la SNCF conduiront à une réduction dramatique de l'offre régionale en trains d'ici 2020 et la Région se doit d'apporter une réponse efficace. Nous ne croyons pas que la «privatisation» permette de développer le transport ferroviaire. Nous y sommes donc opposés. Si la SNCF persiste, nous créerons un opérateur public régional qui assurera donc une mission de pérennisation et de développement du réseau TER pour réagir à la mise en concurrence du transport de passagers et préserver le statut des cheminots. Avec cet outil, la Région assurera les services nécessaires d'irrigation en trains dans les territoires jusqu'à ce que la SNCF reprenne ses missions. Nous souhaitons reconquérir le réseau ferré sous dix ans et y rétablir plusieurs liaisons aujourd'hui délaissées »

5 – Quelles sont vos propositions en matière de tarification du transport régional ?

Extrait de notre programme : « Un réseau TER moins cher et de qualité pour favoriser l'emploi du TER, la présence humaine sera renforcée. En cas de retard, le dédommagement des passagers sera appliqué et la tarification revue via la liberté tarifaire dont la région est maintenant dotée. La tarification unique intermodale sera également mise en place. Des offres adaptées aux besoins des Auvergnats et des Rhônalpins verront aussi le jour avec des produits complémentaires train + montagne, train + lac, train + site touristique ou la réduction tarifaire pour les occasionnels (familles, petits groupes...) »

6 – La Région doit-elle participer aux investissements dans le secteur de la mobilité et si oui, lequel (grands projets nationaux, modernisation d'infrastructures ferroviaires existantes, entretien des petites lignes ferroviaires, réouvertures de lignes ferroviaires périurbaines) ? Quelle répartition souhaitez-vous entre les travaux ferroviaires et routiers ?

Nous sommes favorables à l'abandon du Lyon – Turin et de l'A45. L'effort de financement doit d'abord aller à l'entretien et à l'amélioration des lignes existantes et à la réouverture de lignes comme Bellegarde – Gex et Léman Sud pour ne parler que du Haut Bugey. Concernant les routes, nous pensons qu'il ne faut pas négliger le réseau secondaire qui permet le « rabattement » sur les transports en commun. Pour mieux adapter l'offre à la demande dans les espaces ruraux, un réseau d'autocars de petits véhicules sera développé, ainsi qu'un soutien au transport à la demande, à l'auto-partage et au covoiturage.

Nous sommes attachés à tous les enjeux d'assurer la continuité, la régularité, et la qualité des différents modes de transports (marche + vélo + train par exemple). La Région doit contribuer techniquement et financièrement à assurer celle-ci.

7 – Que proposez-vous pour augmenter les moyens financiers de la Région ?

Les finances de la Région ne sont pas en danger. On peut dégager des marges de manœuvre en réorientant l'aide aux entreprises en développant l'éco-conditionnalité : une entreprise n'est aidée que si elle maintient l'emploi, est respectueuse de la santé de son personnel et de la protection de la nature et de l'environnement. Développer l'emploi est aussi une source de richesse indirecte pour la Région par le biais des impôts et des taxes. Mais il faudra aussi se battre avec l'Etat pour que les nouvelles compétences de la Région ne s'accompagnent pas d'une baisse des dotations.

En tant qu'en Vice-président sortant à la santé et à l'environnement, je suis particulièrement sensible et déterminé à lier les enjeux des modes doux et alternatifs de déplacement à la qualité de l'air et aux enjeux de santé. A titre d'exemple, je souhaite étendre le dispositif expérimenté à Chambéry sur l'ordonnance mobilité, à l'image de ce qui a été fait à Strasbourg. Par ailleurs, il faut absolument accélérer le report modal voiture particulièrement sur le vélo et la marche pour tous les petits trajets. A cet effet, il faut renforcer la sécurisation des pistes cyclables et traiter tous les points noirs, notamment autour des établissements scolaires, des gares, ...

Je reste à votre entière disposition si vous souhaitez des compléments.