**Questionnaire de TDIE aux candidats**

**aux élections régionales.**

**Réponses de la liste**

***Le Choix de la Bretagne – Marc Le Fur.***

**Question 1.**

L’offre générale de transports collectifs mérite en premier lieu une plus grande visibilité et doit chercher à favoriser, plus encore, l’intermodalité. La clarification des compétences comme la libéralisation du marché ne doit pas conduire à la disparité mais bel et bien à une offre coordonnée où la Région pilote et oriente. C’est le sens du Schéma régional d’intermodalité voulu par la loi MAPAM. Il s’agit de notre priorité. Ainsi, la Région doit communiquer de façon globale et accompagner la création de pôles intermodaux dans les différents territoires bretons. Seuls ces pôles intermodaux entre le rail, la route, les lignes d’autocars aujourd’hui départementales, les transports urbains et les lignes scolaires, le covoiturage, et les lignes d’autocars longue distance, etc. sont de nature à renforcer le service à l’usager comme amener à une hausse de la fréquentation des transports collectifs. La question de la sécurité dans les transports bretons est à ce stade inopérante voire inexistante. Nous comptons développer la vidéoprotection dans les transports et à proximité comme rendre obligatoire le port du « gilet jaune » pour les scolaires attendant leur autocar.

**Question 2.**

Les objectifs en matière de transport sont étroitement liés à ceux du développement économique, du désenclavement des territoires, de la ruralité et du service aux différents usagers. La Région peut y répondre concrètement en y impliquant mieux les différents acteurs. L’intermodalité constitue en Bretagne tant une priorité que la pierre angulaire la politique de transport à mettre en place. Conçus comme des points de convergence, ces pôles intermodaux doivent être définis avec les collectivités et les différents opérateurs. Dans ce prolongement, la Région initiera un schéma de création de pôles intermodaux sur l’ensemble de son territoire. Ce schéma sera accompagné d’une programmation pluriannuelle d’investissement dédiée et d’une contractualisation avec les territoires. S’agissant des questions de tarification, l’accent doit être mis sur l’intégration tarifaire, le développement des abonnements croisés pour les usagers. Si ceux-ci existent, la faiblesse de l’intermodalité les rend inintéressants.

**Question 3.**

Le nouveau cadre législatif va inévitablement amener la Région à revoir à la hausse la part de son budget dédié au transport, les nouvelles recettes de CVAE vont y contribuer. Les gains de productivité doivent effectivement être recherchés sans remettre en question la qualité du service rendu à l’usager. Il serait en effet totalement contreproductif de concevoir ces gains de productivité autrement que par une augmentation de la fréquentation des transports. Ainsi, cette question doit être réfléchie sur la durée, accompagnée par des mesures concrètes et une politique d’aménagements, d’adaptation des horaires et des dessertes, et d’une plus grande intermodalité.

Dans ce prolongement, plus qu’une recherche immédiate de gains de productivité, la convention TER devra identifier des mesures visant à une augmentation de la fréquentation et de combinaison avec les autres modes de transports.

**Question 4.**

Nous sommes opposés à toute nouvelle mesure fiscale, ou de taxation, de nature à pénaliser l’activité économique et les déplacements des bretons. La situation de notre région ne peut souffrir d’une mesure qui, fondée sur l’idéologie, combinée à l’éloignement géographique des centres de décisions, viendrait aggraver ce phénomène de « décrochage », observé singulièrement à la pointe occidentale de la Bretagne. Si nous restons opposés à toute initiative du type « écotaxe » nous souhaitons ardemment le prolongement des mesures de décentralisation et de l’octroi, par l’Etat, de recettes nouvelles et de la possibilité d’en assurer régionalement la maîtrise. Il convient, en la matière, d’aller vers une plus grande autonomie fiscale et de recettes de la Région.

**Question 5.**

Il ne s’agit pas, à notre sens, pour la Région de n’être qu’un co-financeur mais bel et bien de participer à la prise de décision. Chef de file en matière de transport, de développement économique, de formation voire même de tourisme, il convient pour la Région de dépasser cette incohérence. La Région doit pouvoir demain participer à l’identification, à la décision et au financement de toutes les infrastructures de transport : route, rail, ports, aéroports, etc. Les différents schémas, hier définis au niveau national, doivent introduire des éléments provenant des politiques régionales elles-mêmes. Le récent débat et le report *sine die* du prolongement de la liaison LGV vers Brest et Quimper représente une certaine forme d’injustice alors même que les autres pointes de l’hexagone en bénéficieront.

**Question 6.**

La Région ne peut pas, ne peut plus se désintéresser de ce sujet. S’il s’agit avant tout d’éléments règlementaires prolongeant les politiques nationales et européennes, la Région doit à son niveau, dans sa propre commande publique comme dans ses délégations de service public, introduire des critères environnementaux ambitieux. Il s’agit par exemple de devenir plus regardant dans le choix des autocars servant au transport scolaire ou encore dans le choix des véhicules de sa propre flotte.

**Question 7.**

Par définition, toute organisation doit pouvoir évoluer et singulièrement en matière de transport. Le TER reste, en quelque sorte, le navire amiral de la politique régionale et doit, pour accentuer son développement, rechercher une plus grande complémentarité et une intermodalité, notamment au cœur et en périphérie des métropoles et de villes. La Région doit favoriser l’émergence de service nouveaux, dans les zones rurales, ramenant vers le TER et les réseaux urbains. A notre sens, il ne s’agit pas de s’interroger sur le fait que cela pourrait venir fragiliser le réseau TER mais de savoir comment initier, encourager et accompagner des services qui viennent compléter et renforcer l’offre existante. Face à ces changements comme aux aspirations des usagers nous devons nous poser les bonnes questions, changer de référentiel.

**Question 8.**

La liberté tarifaire instaurée pour les Régions va dans le sens des évolutions que nous souhaitons. Bien entendu, cet élément doit être intégré à la stratégie de développement des transports en Bretagne et mis en perspective avec la politique d’aménagement, de dessertes et de recherche première d’intermodalité. En la matière, nous travaillerons d’abord à remise à plat des abonnements croisés.

**Question 9.**

L’ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs est une bonne chose. Celle-ci pourrait être progressive, d’abord sur les lignes TER présentant le plus grand nombre de voyageurs. Celle-ci doit être analysée dans un objectif de renforcement qualitatif et quantitatif des services proposés. La suspicion qui entoure l’ouverture à la concurrence doit cesser. Elle ne fait qu’encourager le *statu quo* dans un domaine, celui des transports, qui est en perpétuelle évolution.

**Question 10.**

Tout aménagement nouveau sera envisagé sous l’angle de l’accessibilité, non seulement dans l’espace défini (gare, point de desserte, etc.) mais, plus loin, dans une logique de parcours d’accessibilité. La Région adoptera un schéma ambitieux d’accessibilité avec une programmation pluriannuelle d’investissement, révisée chaque année et examinée en séance du Conseil régional.

**Question 11.**

Ce schéma constitue une priorité forte et immédiate. L’ambition et la crédibilité de la politique régionale tient à ce document. Il s’agit d’abord de dresser un état des lieux par département et de les mettre en cohérence au niveau régional. Les acteurs privés et institutionnels, au-delà des AOT, doivent être consultés et participer à son élaboration. L’intermodalité c’est organiser la complémentarité et la convergence vers des lieux, des pôles intermodaux. Ces pôles doivent être situés à des endroits stratégiques, favorisant les échanges comme la cohérence d’un réseau intermodal. La capacité de stationnement pour les véhicules individuels doit y être suffisante et répondre aux enjeux du covoiturage. Ce schéma doit intégrer un volet « aménagement » mais aussi « service ». Il s’agit notamment, par l’intégration tarifaire, de développer en quelque sorte les abonnements croisés. La Région sera pilote sur ce point.

**Question 12.**

Ce point tient effectivement à la politique régionale de transport mais aussi au développement économique. La Région doit chercher à accompagner les départements dans la création et l’entretien de routes et d’itinéraires prioritaires. Les périphéries des deux métropoles bretonnes souffrent d’ailleurs d’un trafic important sans que des investissements suffisants et adaptés aient été engagés. La recherche d’intermodalité exige l’identification et l’aménagement d’itinéraires d’intérêt régional. La Région incitera chaque acteur à combiner ses efforts au travers des pôles intermodaux.

**Question 13.**

C’est à la Région de piloter, d’initier, de concerter, de définir et finalement de décider. Il s’agit, dans cette recherche d’intermodalité, d’associer l’ensemble des acteurs et d’asseoir une programmation pluriannuelle et de rechercher le cofinancement. C’est une évidence que chaque pôle présentera une physionomie, une géométrie différente.

**Question 14.**

Les quatre politiques départementales devront converger demain en une seule politique régionale. Nos préoccupations vont vers le même niveau de service, le même parcours d’inscription, la même tarification et les mêmes exigences sur le matériel roulant et la sécurité dans et autour des transports scolaires. Là-aussi, dans le mesure du possible, nous rechercherons l’ouverture des transports scolaires aux autres usagers afin de favoriser la mobilité, notamment dans les secteurs ruraux.

**Question 15.**

Nous développerons l’accès au haut-débit dans les pôles multimodaux et dans tous les TER. Nous inciterons les opérateurs privés à proposer ce même niveau de service essentiel aux étudiants et aux professionnels notamment.

**Question 16 et 17.**

La plus grande intégration tarifaire doit être recherchée. Il va de soi que le titre de transport ou l’abonnement unique pour un même parcours est un élément déterminant de la réussite du réseau global. Il s’agit aussi de proposer une profonde refonte et une meilleure communication du service Breizh go. Tous les parcours et abonnements en matière de transports publics doivent être référencés et payables à partir d’une seule interface internet. Dans ce prolongement la billettique par smartphone doit être développée. La Région doit investir dans un référencement unique et une stratégie numérique globale.

**Question 18.**

La Région doit poursuivre l’exercice de cette compétence et, dans une logique d’intermodalité, être au cœur de la gouvernance et de la décision du développement aéroportuaire. Le positionnement géographique de la Bretagne l’exige. Par ailleurs, nous sommes favorables, sans aucune ambiguïté, à la création d’un aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

**Question 19.**

La fonction logistique est déterminante pour l’optimisation des performances économiques. Elle est synonyme de compétitivité, de gains de productivité. La Région en tant que Chef de file du développement économique a un rôle central sur cette question et doit chercher à insérer parfaitement les activités logistiques dans ses territoires. Les transports, le fret par la route, le rail, et par voie maritime doivent faire l’objet de toutes les attentions. L’aménagement de plateformes est un enjeu régional majeur. A ce jour, nous connaissons en Bretagne un sous dimensionnement des infrastructures de fret, à commencer par les liaisons ferroviaires, limitées par un « goulot d’étranglement » essentiellement en gare de Rennes. Il existe une incompatibilité d’usage entre le Fret et le transport ferroviaire de voyageurs qui devra être levée par de nouveaux aménagements.

**Question 20.**

Malgré l’importance de sa façade maritime, l’activité portuaire bretonne reste en-deçà de ses réelles capacités. Aujourd’hui le port de commerce de Brest connaît d’importants aménagements que nous soutenons. Ceux-ci sont essentiellement orientés vers les énergies marines renouvelables. Nous initierons une nouvelle phase de développement en direction du commerce maritime et de la réparation navale.

**Question 21.**

L’activité fluviale mérite une politique régionale plus ambitieuse notamment en direction des acteurs du tourisme. Nous prévoyons des dispositifs d’accompagnement spécifiques aux porteurs de projets. La liaison entre les compétences économie-tourisme-transport mérite une clarification et une association plus grande à la politique transport elle-même.