

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
LR Virginie CALMELS Génération Nouvelle Région	<p>Les services de transport collectif dans notre Région sont insuffisamment efficaces, notamment en ce qui concerne les TER. Ainsi, en Aquitaine, le taux de satisfaction des usagers atteint seulement 13,15/20, pour un malus infligé à la SNCF dérisoire : 40 400 euros.</p> <p>De même, le taux de ponctualité des voyageurs n'atteint que 89 %, soit 2 points de moins que l'objectif conventionné de 91 %, encore une fois pour un malus insignifiant de 124 000 euros.</p> <p>Enfin, 6,9 % des trains sont supprimés pour aléas, dont 4,6 % pour grèves, ce qui correspond à 25 trains supprimés par semaine !</p> <p>Nous devons donc opérer un effort significatif d'investissement pour moderniser et électrifier les voies ferrées, et améliorer le matériel roulant. Nous proposons d'augmenter le budget TER de manière à porter l'effort de la Région à 2,6 milliards d'euros sur 6 ans, ce qui permettra de lutter efficacement contre les retards et la vétusté en négociant mieux auprès de la SNCF et de l'Etat.</p>	<p>Une politique régionale des transports efficace est le préalable à toute politique de développement économique.</p> <p>Dans cette perspective, nous devons donc opérer un effort significatif d'investissement pour moderniser et électrifier les voies ferrées, et améliorer le matériel roulant. Nous proposons d'augmenter le budget TER de manière à porter l'effort de la Région à 2,6 milliards d'euros sur 6 ans, ce qui permettra de lutter efficacement contre les retards et la vétusté en négociant mieux auprès de la SNCF et de l'Etat. Nous renégocierons également la dotation spécifique de l'Etat pour le renouvellement du matériel, aujourd'hui bloquée à 10 M€ pour l'Aquitaine alors que les dépenses du Conseil Régional en la matière ont augmenté de 50 % depuis 2010.</p> <p>Nous investirons également 110 millions d'euros (contre 0 actuellement en Aquitaine) pour participer, aux côtés de l'Etat et des collectivités territoriales, à l'amélioration des routes d'intérêt régional :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en 2x2 voies de la RN 21 entre Limoges et Agen ; - Financer une 2x2 voies sur le tracé de l'A 831 entre Rochefort et Fontenay-le-Comte et inscrire cet itinéraire indispensable au désenclavement de la Charente Maritime au CPER 2015-2020 ; - Finir la mise en 2x2 voies de la RN 141 entre Angoulême et Cognac ; - Réaliser le projet de mise en 2x2 voies de la RN 147 entre Limoges et Poitiers. 	Voir question 2.	<p>La part des TER dans le budget de la Région sera augmentée de 6 %, soit 20 millions d'euros, et l'effort d'investissement sur les TER consenti par la Région au cours de la mandature sera augmenté de 104 millions d'euros.</p> <p>Le budget consacré aux infrastructures et aux transports sera quant à lui augmenté de 21 %, soit 40 millions d'euros, entre 2016 et 2021 – l'effort d'investissement de la région sur ce point étant renforcé de 112 millions d'euros supplémentaires.</p> <p>Il va de soi que ces augmentations de crédits s'accompagneront d'une renégociation de la dotation de fonctionnement allouée à la SNCF, dans le sens d'un renforcement des objectifs d'efficacité et de qualité de service. Dans cette perspective, l'introduction de clauses de productivité dans la convention TER sera un levier intéressant.</p> <p>Le transfert de 25 % supplémentaires de la CVAE aux Régions ne doit pas être considéré comme un gisement pérenne de ressources, puisque l'on peut facilement imaginer que dans un contexte budgétaire tendu, l'Etat le compensera par des diminutions sur d'autres ressources transférées.</p>	<p>Les transports régionaux ne seront pas financés par des recettes précises, selon le principe légal d'universalité des ressources en comptabilité publique. Je compte dès lors les financer par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des économies réalisées sur les dépenses de personnel et de train de vie de la Région, à hauteur de 251 millions d'euros, - l'abandon immédiat du ruineux projet de ligne ferroviaire entre Bedous et Canfranc, pour 370 millions d'euros, - et enfin la renégociation avec l'Etat de la dotation spécifique de renouvellement du matériel dans le sens d'une parité d'investissement, qui devrait permettre un gain de 144 millions d'euros sur la mandature. <p>Nous souhaitons par ailleurs réduire la TICPE à son minimum régional dès 2020, en diminuant graduellement puis en supprimant les parts « Modulation » et « Majoration », dont le taux est déterminé uniquement par la Région.</p> <p>Si le candidat socialiste sortant met aujourd'hui en avant un projet d'écotaxe régionale, il faut rappeler qu'il avait voté pour l'abandon de l'écotaxe lors du vote de la partie « Ressources » du projet de lois de finances pour 2015. La mise en oeuvre d'une écotaxe régionale doit faire l'objet d'une concertation d'abord nationale puis, le cas échéant, au niveau régional.</p>	<p>Nous sommes favorables à l'amélioration des infrastructures existantes. Ainsi, alors que la Région Aquitaine a systématiquement refusé de participer au financement des routes dans le cadre du CPER, nous nous engageons à investir 110 millions d'euros pour l'amélioration des routes d'intérêt régional, au côtés de l'Etat et des collectivités locales.</p>	<p>La politique régionale doit contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution de plusieurs manières :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en promouvant le développement d'énergies renouvelables et de sources innovantes d'énergie (bio-carburants etc.) - en soutenant significativement les transports collectifs, principaux outils de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
PS Alain ROUSSET Plus forts, plus solidaires, ensemble	<p>1. Prise de compétence croissante notamment depuis le transfert des Ter en 2002. Les régions disposent d'une capacité d'ingénierie pour exercer leur compétence d'AOT.</p> <p>2. "On ne peut que regretter de subir encore trop souvent l'hégémonie monopolistique de la SNCF", qui souhaite imposer ses objectifs et ses modèles économiques au détriment des usagers. Il y a certes des causes externes, mais également des causes interne (cf. information aux usagers) qui viennent aggraver le tableau.</p> <p>3. Le fonctionnement avec les autres services publics et les relations avec les autres AOT se font dans un dialogue permanent et dans un travail constructif.</p>	<p>La présence d'infrastructures adaptées, modernes et fiables est indispensable, mais cela ne suffit pas. Il faut "travailler à de nouveaux schémas d'organisation" et "jouer la carte de la complémentarité des modes entre eux". Il (train, car, covoiturage, vélo). Il faut également "repenser les cohérences des points d'entrée et de sortie : les ports et les aéroports. Que ce soit passager ou fret".</p> <p>Pour y parvenir, plusieurs outils :</p> <p>1. Le SRI, un volet du nouveau SRADDET.</p> <p>Définir "un grand réseau d'infrastructures routières d'ampleur régionale qui permette d'irriguer les territoires et de sécuriser les déplacements".</p> <p>Les LGV seront "la colonne vertébrale de cette nouvelle région et offriront des solutions pour certaines liaisons inter-agglomérations". Il s'agira d'organiser un réseau secondaire capable d'irriguer les territoires, en formant "une offre globale" cohérente (TGV, Ter, TER, bus urbain, liaisons routières).</p> <p>2. Les contrats de plan constituent "des outils privilégiés de priorisation et de financement de ces actions". Les contractualisations avec les EPCI ou les territoires sont aussi efficaces pour fixer des objectifs de chacun et les moyens pour les atteindre.</p> <p>3. Favorable à une réflexion pour la mise en place d'une "écotaxe régionale appliquée au transit international"</p>	Voir question 2.	<p>1. Outre l'augmentation des coûts, les besoins de mobilité progressent. "Il est normal que le SP puisse y répondre". Par exemple, sur les liaisons inter-villes (cf. Bordeaux-La Rochelle, Bordeaux-Limoges). La part du transport va augmenter avec le transfert des compétences transport des départements, mais des économies d'échelles peuvent être trouvées.</p> <p>2. Sur la future convention Ter : "Il faut des gains de productivité", ce qui peut passer par la mutualisation des moyens des 3 régions. Les pénalités appliquées actuellement à la SNCF sont également insuffisantes.</p> <p>3. "Les dépenses sont progressives mais les recettes ne le sont pas !". Or, pour les régions, sur 1 euro dépensé, 11 centimes sont alloués aux dépenses de personnel, et 39 centimes à l'investissement (transports, lycées ou universités). Ce modèle est au bord de l'asphyxie, 42% des recettes des régions viennent de l'Etat, et elles ne disposent plus d'aucun levier fiscal et ont un poids budgétaire faible en comparaison avec d'autres pays européens. "C'est un problème structurel qui appelle une réponse structurelle. La régionalisation est l'une des voies du redressement du pays".</p>	<p>1. "Je suis favorable à l'expérimentation d'une écotaxe régionale pour les transports de transit". Il ne faut pas taxer les activités agricoles ou les transports internes, mais le transit international qui n'est que source d'externalités négatives.</p> <p>2. Dans une optique de régionalisation, on pourrait imaginer que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le taux soit modulable par la région, à partir d'un barème national de référence ; - les régions puissent définir le périmètre géographique taxable, dans la limite du premier périmètre de l'écotaxe. <p>3. Néanmoins, l'affaire serait complexe à mettre en oeuvre. Pour des raisons techniques, cette taxe ne doit pas conduire à un transfert de la charge de la dette/loyer d'Ecomouv aux régions.</p> <p>Des validations juridiques seraient nécessaires pour les routes dont la région n'est pas propriétaire.</p> <p>L'acceptabilité doit également être prise en compte.</p>	<p>1. La région a "décidé de donner la priorité au ferroviaire", notamment pour les lignes secondaires, ce qui a permis de moderniser le réseau et de ne fermer aucune ligne ferroviaire, notamment les plus menacées.</p> <p>2. Sur le routier, la Région a accompagné jusqu'en 2006 les investissements nécessaires, pour "le passage en 2x2 voies d'axes régionaux structurants", ou "la modernisation sensible des itinéraires".</p> <p>3. Des conventions ont également été passées avec les départements (Pacte Aquitain), actant la création d'un outil d'aménagement du territoire complémentaire du Contrat de Plan.</p>	<p>1. Il faut développer l'intermodalité (personnes et marchandises), et l'interopérabilité billettique. Il faut favoriser les autoroutes ferroviaires, et ce en complétant notre réseau de grandes infrastructures.</p> <p>2. Nous nous battons pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la poursuite du projet de LGV SEA au sud de Bordeaux, - la réalisation d'une autoute ferroviaire sur le corridor Atlantique, - le développement des liaisons maritimes depuis Bayonne et Bordeaux.

Candidat	Q7 : TER et concurrence du mode routier	Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire	Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs	Q10 : Accessibilité dans les transports
<p>LR Virginie CALMELS <i>Génération Nouvelle Région</i></p>	<p>Le développement de services d'autocars librement organisés doit contribuer à l'amélioration du maillage des transports, en complémentarité des trains Grandes Lignes et TER. Il vient par ailleurs répondre à une demande de proximité et d'économie que ne satisfait pas nécessairement l'offre TER actuelle.</p> <p>Plutôt que de concurrencer les lignes TER, les autocars permettront ainsi de pallier les déficiences du ferroviaire et de lutter contre le désenclavement de nos territoires.</p>	<p>La liberté tarifaire, utilisée de manière abusive, peut représenter un facteur perturbateur pour le développement des services ferroviaires. Nous ne souhaitons donc pas reconsidérer l'ensemble de la politique tarifaire des transports, mais plutôt procéder à des ajustements à la marge, de manière à attirer plus efficacement certains publics dans les TER : jeunes, demandeurs d'emploi, apprentis etc.</p>	<p>Nous sommes favorables à une expérimentation de l'ouverture à la concurrence des lignes de TER à l'expiration des conventions passées avec la SNCF, dans l'intérêt de l'amélioration de la qualité de service aux voyageurs.</p>	<p>Les aménagements d'accessibilité sont un impératif légal : ils doivent être réalisés sur les trains plus anciens, et figurer au cahier des charges des nouveaux trains commandés dans le cadre du renouvellement du matériel roulant.</p>
<p>PS Alain ROUSSET <i>Plus forts, plus solidaires, ensemble</i></p>	<p>1. La concurrence entre le train et les lignes routières de bus est réelle, car "le train a manqué de fiabilité".</p> <p>2. La création des nouvelles régions, le nouveau partage des compétences, et l'arrivée de la LGV en 2017, marquent une révolution pour notre région. La gamme tarifaire doit être attractive, tout en permettant le financement des nombreuses actions qu'il reste à mettre en oeuvre.</p> <p>3. Cela requiert un travail des lieux précis, pour rebattre toutes les cartes. Ce travail est déjà engagé dans le ferroviaire et l'aérien, et s'appuiera sur le Ceser pour la concertation.</p> <p>4. Sur les cars Macron, l'ARF comme le Sénat sont pour un seuil de régulation fixé à 200 Kms, pour que le développement du service de l'autocar ne se fasse pas au détriment du SP.</p>	<p>1. La politique tarifaire est stratégique, mais c'est un problème complexe.</p> <p>2. L'objectif, pour demain, est d'offrir une gamme tarifaire adaptée aux différents publics et de maintenir un niveau de recettes à peu près équivalent.</p> <p>3. "Il faut reconsidérer l'ensemble de la politique tarifaire des transports".</p>	<p>1. "Nous avons prévu de mettre en oeuvre une convention unique à l'échelle de la nouvelle région".</p> <p>2. "Pour ma part, je ne suis pas hostile à cette ouverture à la concurrence ni à son expérimentation sur certaines lignes".</p> <p>"Je considère aujourd'hui que ce sera une bonne chose pour faire évoluer le modèle économique du ferroviaire dans le bon sens et organiser la transparence financière qui n'existe pas véritablement aujourd'hui".</p>	<p>1. La région s'est engagée en faveur de l'accessibilité des PMR. Par exemple, les achats de rames TER neuves sont toutes accessibles aux PMR.</p> <p>2. La Région a également adopté le 19/11/2015 un Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée des transports régionaux, qui prévoit notamment "la mise en accessibilité d'arrêts prioritaires d'après les critères fixés par décret".</p> <p>3. la mise en accessibilité des gares a également été acté lors du dernier CPER, pour un montant de 28 millions d'euros.</p>

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre agglo et territoires ruraux	Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements	Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières	Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures
<p>LR Virginie CALMELS Génération Nouvelle Région</p>	<p>La Région, dans son rôle de chef de file de l'organisation des transports, contribuera dans le cadre de contrats de développement territoriaux à articuler les différents services de transports – dans les agglomérations ou les territoires ruraux – de manière à favoriser l'intermodalité des transports et le maillage le plus fin des territoires.</p>	<p>Les infrastructures routières seront l'une de nos priorités. La Région, contrairement aux pratiques du candidat socialiste sortant, qui a systématiquement refusé de participer au financement des routes, soutiendra financièrement les aménagements des axes routiers d'intérêt régional. Cet effort financier, de l'ordre de 110 millions d'euros, permettra de garantir ou d'accélérer la réalisation de projets mis en place par les Départements.</p>	<p>La Région soutiendra la création de gares routières à proximité des gares ferroviaires de manière à favoriser la plus grande complémentarité des moyens de transport. Cette création se fera en concertation avec les collectivités locales et les opérateurs, de manière à répondre le plus précisément possible aux attentes et besoins du public dans le cadre des exigences économiques du secteur.</p>	<p>La Région déléguera, comme la loi lui en donne la possibilité, la compétence de l'organisation du transport scolaire aux collectivités territoriales, qui disposent d'une véritable expertise dans ce domaine, et qui sont mieux à même de répondre aux besoins localement exprimés. Notre objectif n'est pas d'assurer la gratuité pour tous dans les transports scolaires, mais de permettre que l'effort financier consenti par les familles soit en direct proportion avec leurs capacités.</p>
<p>PS Alain ROUSSET Plus forts, plus solidaires, ensemble</p>	<p>1. En coordonnant toute la chaîne de transport (transports urbains, Ter, lignes routières) et en organisant les éléments de rabattement vers les gares. 2. "La démarche interopérabilité billettique nous a permis d'engager un dialogue et une coopération avec l'ensemble des AOT pour jouer gagnant-gagnant".</p>	<p>1. En Aquitaine, les axes régionaux ont été mis à niveau et sécurisés. 2. En Limousin et en Poitou-Charentes, des aménagements routiers importants doivent être réalisés. Pour le Limousin : La RN 141, la RN 147, la RN 520 et certaines routes départementales. Pour Poitou-charentes : les trois axes majeurs constitués par les RN 147, RN 10 et RN 141. L'ensemble a fait l'objet d'engagement d'un soutien des régions, dans ou hors CPER. Ce soutien sera respecté. 3. Dans le cadre du futur SRI, des priorités seront définies dans le domaine routier pour "irriguer les territoires et sécuriser les déplacements".</p>	<p>Un dialogue va et doit s'instaurer avec les opérateurs, comme c'est le cas avec les AOT et l'ensemble des forces vives de la région à travers le Ceser. "Le maillage du territoire, l'organisation de la chaîne de transport, la présence d'un SP pour tous ne seront atteints que par ce dialogue permanent".</p>	<p>1. C'est "une lourde et coûteuse responsabilité qui est confiée aux régions", d'autant plus que la situation est hétérogène tant au niveau du coût que du mode de gestion. 2. Un travail va s'engager avec les départements pour converger, à termes, vers un système unique sachant que nous voulons aller vers la gratuité des transports scolaires.</p>

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billettique et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes
<p>LR Virginie CALMELS <i>Génération Nouvelle Région</i></p>	<p>L'accès aux réseaux numériques dans les transports en commun fait partie de notre plan d'une « Région 100 % numérique » : il est essentiel au développement économique de nos territoires. La création d'accès WiFi et 3 ou 4G dans les trains ou les autocars interdépartementaux figurera au cahier des charges des commandes de nouveaux matériels. Les trains plus anciens seront modernisés en ce sens, dans le cadre de ce plan numérique qui verra la Région porter son investissement numérique à 420 millions d'euros pour la mandature.</p>	<p>L'intégration tarifaire par la billettique constitue évidemment un objectif de notre politique de transports pour favoriser la complémentarité des modes de transport ainsi que la simplicité pour les voyageurs.</p>	<p>Le développement de l'open data dans le cadre de réseaux intelligents est une voie d'avenir. À ce titre, la Région soutiendra la création d'une plate-forme ambitieuse alliant des calculs d'itinéraires porte-à-porte à un service de réservation de billets. D'autres informations, comme le bilan carbone des voyages, pourront également être mises à disposition des citoyens.</p>	<p>La région soutiendra les aéroports régionaux, appartenant aux CCI, et notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'implantation de lignes low-cost, facteur majeur d'attractivité des territoires. - les projets d'augmentation des capacités d'accueil des passagers et des avions ainsi que le renforcement de la sécurité dans les aéroports régionaux. <p>En revanche, les aérodromes appartenant à l'État resteront sous sa compétence exclusive, la Région n'intervenant dans ce cas que dans le cadre d'une politique plus générale de coordination des transports.</p>
<p>PS Alain ROUSSET <i>Plus forts, plus solidaires, ensemble</i></p>	<p>1. "Il ne faudrait pas dépenser pour une technologie rapidement obsolète". Il est donc difficile de répondre à cette question, d'autant plus que la dépense publique doit être utile et durable dans le temps. 2. "La priorité doit être donnée d'abord à l'infrastructure et au confort et à l'accessibilité des matériels roulants". Une expérimentation sera menée sur certaines lignes routières régionales pour le WIFI.</p>	<p>1. Une démarche d'interopérabilité billettique est engagée en Aquitaine. Elle passe par le choix de systèmes billettiques interopérables entre toutes les AOT. 2. Un titre unique a également été validé, sur la base du titre Modalis (Utilisé sur l'agglomération bordelaise).</p>	<p>1. Un défi majeur : "La région peut se constituer comme un centre stratégique de la donnée transport, chef de file de l'information voyageurs, la billettique et l'intermodalité". 2. Une expérimentation en cours pour l'offre gratuite d'un calculateur d'itinéraires sur les transports publics dans le cadre de l'Eurorégion Aquitaine - Euskadi, qui peut constituer une première étape vers un open data régional des transports. La région, à travers une stratégie forte, pourra accompagner les AOT dans ce sens, et ainsi favoriser l'émergence d'open innovation.</p>	<p>1. Une étude stratégique doit être menée afin d'identifier les leviers d'actions et les complémentarités envisageables dans le cadre d'une nouvelle politique aéroportuaire régionale. 2. Les réflexions permettront de mener une stratégie et des actions coordonnées sur les 11 plateformes aéroportuaires, afin d'éviter qu'elles se fassent concurrence entre elles et d'assurer une bonne gestion des deniers publics. 3. Si le transfert de l'aéroport de Bordeaux n'est pas encore envisagé par l'Etat, les collectivités publiques ont pour objectif de maintenir cette infrastructure sous une gouvernance publique, pour en maîtriser le développement et les orientations. 4. Les aéroports doivent fonctionner en synergies et contribuer au développement durable de leur territoire, en complémentarité avec les nouvelles offres de transport (route et ferroviaire). La région aura un rôle à jouer en ce sens.</p>

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
LR Virginie CALMELS <i>Génération Nouvelle Région</i>	L'enjeu logistique majeur de la Région sera l'accompagnement de la création d'une autoroute de fret ferroviaire pour augmenter les capacités d'échanges avec l'Espagne et alléger le transport routier.	Les ports représentent un enjeu majeur de notre Région, qui possède la plus grande façade maritime de France. Il sera de fait nécessaire de renforcer les accès ferroviaires et routiers des grands ports de la Région, de manière à favoriser l'augmentation de leurs capacités.	Nous sommes favorables au respect de la diversité des statuts des ports fluviaux, qui reflètent les choix des collectivités de même que les contraintes et priorités locales. Les ports et voies de navigation fluviale, notamment touristiques, représentent toutefois un important gisement de croissance dans la Région et seront intégrés non seulement au titre de la politique des transports, mais également celle du développement économique.
PS Alain ROUSSET <i>Plus forts, plus solidaires, ensemble</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. La région dispose de trois grands ports de commerce qui génèrent des flux de fret routiers et dans une moindre mesure du fret ferroviaire. 2. Le réseau d'infrastructures ferroviaires est obsolète, et est utilisé pour quatre usages différents (TGV, TER, TET et fret). Il est ainsi difficile d'augmenter la circulation, et la saturation pose des problèmes de sécurité et d'entretien. 3. Il est nécessaire de construire des nouvelles lignes dédiées aux TGV pour libérer des sillons, à destination des Ter et du fret par rail. 4. La région soutient la création d'une autoroute ferroviaire sur le corridor Atlantique, "un projet de l'Etat soutenu par l'UE". Le forum européen du corridor Atlantique du 28 octobre 2015 a été l'occasion de l'annonce d'un appel à manifestation d'intérêt en 2016 à destination des acteurs ferroviaires. 5. La région poursuivra son action en faveur du développement de solutions de Fret (développement de plateformes, création d'OFF) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. La région, dans le cadre de ses compétences, doit se donner les moyens de peser de façon plus importante dans la gouvernance des deux GPM (Bordeaux et La Rochelle). 2. Dans le cadre du Schéma régional de l'intermodalité et des transports, une réflexion sera menée sur la stratégie aéroportuaire à engager, pour organiser une cohérence entre les ports et renforcer la part modale du maritime dans le transports de marchandises. 3. Maintenir en état les infrastructures ferroviaires des ports, voire les moderniser pour améliorer leur performance. Soutien aux OFF, notamment pour assurer la desserte avec l'hinterland. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. la problématique du transport fluvial est faible dans la nouvelle région. 2. La région soutiendra toute initiative pour développer ce mode, notamment pour le transport de pondéreux ou de déchets.