

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
<p>DLF Cécile BAYLE DE JESSE Debout la France avec Nicolas Dupont-Aignan</p>	<p>1- Faire une enquête "Etat des lieux" sur les Transports en PDL 2- Mesurer l'impact quantitatif sur la demande TER, des nouvelles offres privées (type autocars longue distance et covoiturage) 3- Aller vers une politique d'intermodalité intégrale dont les gares doivent être le pivot. Aller au delà des modes "fer/vélo ... qui apparaissent comme un gadget et une posture". L'intermodalité doit concerner les modes doux, les autocars et les automobiles. 4- Articuler politique de transport de passagers et politique de fret 5- Arrêter la "guerre de religion" des transports (entre transport individuels et collectifs, entre rail et route, entre modes doux et modes motorisés, entre solutions carbonnées ou non)</p>	<p>Transport = liberté d'aller et venir. DLF est contre toute mesure malthusienne ou punitive dans le domaine des transports. La politique des transports doit être équitable et efficiente, son rôle est d'accompagner le développement des activités et l'accès des citoyens à l'emploi et aux loisirs. "Les modalités de mise en oeuvre de ces principes restent à préciser".</p>	<p>1- 276 millions d'euros de budget transport en PDL en 2015. Ce budget est voué à rester stable voire à baisser. 2- En partant d'une analyse de la demande, il convient de faire "mieux avec autant voire moins". 3- Propositions: - Ne pas maintenir une rame TER si le profil de la demande montre qu'un bus pourrait rendre le service de façon moins coûteuse, - Ne pas maintenir une offre de navette si une offre de covoiturage vient fortement impacter la fréquentation des navettes, - Les sillons ferroviaires ainsi libérés, pourraient servir au fret : "remplacement d'un TER déficitaire au profit d'un autocar bénéficiaire pourrait faire passer une rame de fret supplémentaire qui économiserait 50 camions".</p>	<p>"La seule écotaxe acceptable serait celle qui s'appliquerait exclusivement aux transporteurs étrangers". Pour se faire, renégociation des traités européens en urgence et dénonciation unilatérale en cas de blocage des partenaires européens.</p>	<p>1- Création d'infrastructures et régénération du réseau ne sont pas inconciliables. 2- Sur la route : les travaux neufs restant suite au schéma routier 1987-1988 ne sont que des compléments de l'existant. 3- Il faut privilégier des aménagements de sécurité plutôt que des aménagements de capacité. 4- Désengagement de l'Etat dans la maintenance et la régénération du réseau routier. Déplacement du contribuable national vers le contribuable régional alors que les ressources baissent "c'est un drame" / "transférer la charge sur la région c'est se livrer à la pensée magique qu'un problème cesse d'exister quand il n'est plus visible".</p>	<p>1. Selon le candidat, les variations climatiques ne sont pas du seul fait des activités humaines modernes mais répondent de l'alternance "naturelle" de périodes de refroidissement et de réchauffement. Le débat climatique serait "davantage marqué par les préjugés idéologiques que par la rigueur argumentative". 2- "Le secteur résidentiel est le 1er poste d'émission de GES avant les transports" 3- Propositions "pragmatiques": - Prioriser la conversion énergétique des bâtiments pour économiser les ressources d'hydrocarbures à destination des transports. - Cela permettra aux technologies alternatives (comme les moteurs à hydrogène ou l'autonomie des batteries électriques) d'avoir le temps de se développer.</p>
<p>EELV Sophie BRINGUY Liste écologiste, solidaire et citoyenne</p>	<p>Le fonctionnement est plutôt positif, les indicateurs de service sont meilleurs que ceux nationaux, et il existe une volonté réelle, accompagnée de moyens, de développer les dessertes ferroviaires. Par contre, les transports collectifs existent surtout dans et autour les grandes agglomérations et il y a des manques dans les territoires ruraux. Les nouvelles compétences régionales peuvent permettre de tenter d'y remédier en coordonnant mieux les différents services. En 2017, la mise en service de la LGV va permettre le développement de nouveaux TER (Angers/Rennes, Laval/Nantes) et l'augmentation de sillons disponibles sur la ligne classique entre Le Mans et Vitry. Nous souhaitons qu'ils soient plus utilisés.</p>	<p>Le droit à la mobilité pour tous - Billet unique pour tous les transports, pour favoriser les échanges entre les modes de déplacement et diminuer les temps de trajet, accompagné d'une tarification sociale pour les familles à faibles revenus. - 35 min max par trajet pour aller au collège ou au lycée, avec tarification selon quotient familial. - Plans de mobilité dans les entreprises - Le renforcement des transports publics => Priorité à la fiabilisation du TER (rénovation des lignes, plus de fréquence, nouvelles dessertes) => Améliorer le maillage du territoire : nouvelles dessertes ferroviaires, mise en place d'un « chronobus rural », à moins de 5 km de chaque domicile - La poursuite des investissements => Développer les pôles d'échanges et le réseau ferré, => Encourager à l'utilisation de modes de transports plus propres Nous renégocierons le CPER, dans le cadre de la clause de revoyure (2017) afin de flécher toutes les participations financières de la Région dédiées à la route, vers les mobilités durables.</p>	<p>Dans le cadre actuel, la part du budget régional consacrée au transport ne saurait augmenter dans des proportions importantes sans remettre en cause la consistance des autres politiques régionales (formation, éducation). Mais nous revendiquons des recettes nouvelles et pérennes pour les transports régionaux afin de répondre au défi de la transition énergétique. Il est possible d'obtenir des gains de productivité de l'opérateur ferroviaire, comme pour toute entreprise. Mais il n'est pas souhaitable de diminuer le service rendu et nous ne voulons pas réduire la présence humaine dans les trains régionaux. Des clauses de productivité peuvent et doivent être introduites dans la convention TER, les usagers et la collectivité en seront bénéficiaires.</p>	<p>Nous souhaitons expérimenter régionalement une contribution climat pour les poids lourds, bénéficier d'une part croissante de la recette de la taxe sur les produits pétroliers (TICPE) et d'un versement transport (additionnel) pour le financement, comme en Ile-de-France, du fonctionnement des transports ferrés structurants d'agglomération. Les recettes voyageurs doivent être consolidées, en prenant soin de maintenir un accès au transport pour tous. Nous ambitionnons de mettre en place une contribution climat régionale pour les poids lourds, sur le modèle de la taxation au kilomètre parcouru, dans le principe du pollueur-payeur (pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre, usure accélérée des axes routiers...). Ces nouvelles recettes seront affectées au développement des transports en communs en milieu urbain et rural et au développement du fret ferroviaire et fluvio-maritime. Il est indispensable aussi d'étudier un transfert partiel du versement transport des entreprises des agglomérations lorsque celles-ci bénéficient d'une desserte ferrée péri-urbaine importante.</p>	<p>La Région n'a eu d'autre choix que d'accepter, au-delà de ses compétences, de cofinancer la régénération et la modernisation des infrastructures, principalement ferroviaires, au titre des CPER successifs, et ce afin d'assurer la pérennisation du transport public, tant en milieu urbain dense qu'au titre de l'équilibre des territoires. Les déplacements du quotidien resteront notre priorité, comme il convient que la régénération et la modernisation des infrastructures existantes reste celle de l'Etat. Toutefois, nous sommes prêts à accompagner l'Etat, à proportion de nos ressources, dans le nécessaire remaillage du territoire régional en transport ferroviaire. Les attentes des usagers sont importantes. Trop de territoires de notre région (du Nord-Mayenne au Sud-Vendée), trop d'infrastructures (tel l'aéroport de Nantes-Atlantique) sont encore privés de desserte ferroviaire.</p>	<p>Afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre, la Région va déjà au-delà de ses compétences propres, et s'appuiera demain sur son rôle de chef de file des transports régionaux pour amplifier cette politique : - encourager l'utilisation de tous les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle : aide financière aux opérations de partage de la voirie favorisant la marche à pied et le vélo (50 % des déplacements font moins de 3 km) mais aussi les transports en commun (voies réservées, y compris sur autoroutes), à l'aménagement d'aires de covoiturage, d'auto-partage - inciter les transports routiers à signer la Charte CO2 et ainsi s'engager dans la réduction de leurs émissions (éco-conduite, déflecteurs d'air, gonflage, maintenance et chargements optimisés ...) et à faire muter leur flotte vers la motorisation au gaz, liquéfié ou comprimé sans oublier le développement indispensable du fret. - impulser l'animation de plan de déplacements inter-entreprises, et la mutation des flottes professionnelles et de transport en commun vers l'électrique ou l'hybride.</p>
<p>PS Christophe CLERGEAU Tous unis pour les Pays de la Loire, la gauche et les écologistes avec C. Clergeau</p>	<p>1- les TC en PDL sont satisfaisants. Cite plusieurs chiffres (Budget annuel transports, infrastructures et déplacement égal à 275 millions d'euros). 2- Rappel des investissements de la région : 750 millions d'euros pour 112 trains neufs depuis 2004, augmentation des dessertes de 30% depuis 2009, doublement de la fréquentation en 15 ans, taux de régularité = 98,5% et niveau de fiabilité = 93,5% (1 point de plus que la moyenne nationale). 3- Soutien à l'industrie ferroviaire : cluster NEOPOLIA RAIL de 37 entreprises travaillant pour Alstom et Bombardier 4- Projets réalisés par la majorité régionale présentés : Virgule de Sablé, Tram-train Nantes-Chateaubriant, tarification adaptée aux jeunes et aux seniors ainsi qu'une offre combinée intermode "METROCEANE" 5- Mise en oeuvre du cadencement ferroviaire en 2017 pour articuler les offres avec l'ouverture de la LGV Bretagne/PDL => Optimisation des correspondances, augmentation du nombre de territoires connectés, augmentation de la qualité de service. "Le cadencement [...] renforce le service public ferroviaire".</p>	<p>1- Carte unique de transport avec une tarification simple, adaptée et progressive Voyage sur toutes les lignes régionales, et partenariat avec les transports urbains gérés dans les villes des PDL. A terme : combinaison de toutes les offres de transports (dont vélo libre service et auto-partage). Coût estimé : "quelques centaines de milliers d'euros". 2- Gratuité du Transport scolaire régional Gratuité du transport scolaire pour les jeunes, hors périmètre urbain. Economie moyenne estimée à 132 euros/foyer/an. Applicable à la rentrée 2017. Financée par "les économies d'échelle liées à la régionalisation et une meilleure organisation des transports à l'échelle régionale". 3- Améliorer la complémentarité entre les différents modes de transport en cofinanciant les plates-formes de mobilité Favoriser l'intermodalité et le report modal Appui sur le co-financement par l'Etat des plates-formes de mobilité dans les bourgs-centre (mesures pour les Nouvelles ruralités en France). 4- Augmentation de l'offre de déplacement pour tous les territoires Accélérer la modernisation des infra ferroviaires dans le but d'augmenter de 15% minimum le trafic ferroviaire. 5- Mener la bataille des TET, investir dans la ligne Nantes-Bordeaux</p>	<p>Transport = important poste de dépenses de la région. Les engagements pris dans le cadre du CPER seront assumés. De nouveaux investissements seront pris (notamment sur la ligne Nantes-Bordeaux) En parallèle, il faudra aller plus loin que les clauses de productivité déjà inscrites dans la convention SNCF.</p>	<p>L'écotaxe n'est pas la priorité ni la seule solution à envisager. Les régions doivent disposer de ressources dynamiques, notamment via la création d'un VT dédié (VT interstitiel) en tant qu'AOT.</p>	<p>1- L'Etat doit retrouver un rôle de stratège dans la modernisation des infras et doit financer les projets ferroviaires. 2- Le candidat indique que c'est la région qui a été porteuse de la majorité des infrastructures du territoire. 3- Priorité à la modernisation et à l'amélioration du réseau existant. Mais, au nom du droit à la mobilité, continuer à créer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour augmenter la connectivité entre les territoires (doublement de la ligne Nantes-Angers, projet Nantes-Bordeaux et Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire avec le soutien de la région Bretagne).</p>	<p>1- Développer les TC et les services ferroviaires 2- Accompagner les nouvelles formes de mobilité individuelles (soutien à l'installation de bornes de recharges électriques, d'auto-partage, itinéraires vélos...) et professionnelles (véhicules au GNV). Amélioration des motorisations des cars interurbains régionaux en accord avec les dispositions contenues dans la loi de transition énergétique. 3- Favoriser le fret et le transport fluvial 4- Les véhicules de la région seront propres</p>

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
LR Bruno RETAILLEAU LISTE D'UNION DE LA DROITE ET DU CENTRE	<p>Nous disposons d'un réseau régional avec de véritables atouts, et notamment un maillage territorial qui correspond à la géographie équilibrée de la région des Pays de la Loire. Mais ce réseau a aussi ses faiblesses dont témoignent d'ailleurs certains chiffres, notamment sur le ferroviaire. Ainsi, selon le magazine Ville, Rails et Transports, les Pays de la Loire détiennent le record national de la baisse de fréquentation des lignes régionales entre 2013 et 2014 (-5%) et 10% des trains arrivent avec plus de 5 minutes de retard dans notre région. S'ajoutent à cela les difficultés aéroportuaires avec le blocage du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes qui naturellement conditionne l'avenir de notre réseau régional de transport ; des difficultés portuaires également car le Grand Port Maritime de Nantes-Saint Nazaire est confronté à un véritable problème de compétitivité et même d'accessibilité, sans compter la question routière qui est stratégique dans une région comptant de nombreux espaces ruraux mais qui bute sur des résistances idéologiques et politiques. Ces défis, conjugués à la montée en puissance des nouveaux modes de transport collectif comme le co-voiturage mais également les cars avec la loi Macron, doivent inciter les acteurs et notamment la Région à « sortir des sentiers battus » pour innover et redonner de l'attractivité à notre réseau régional. Il faut regarder les choses en face : nos atouts ne suffiront pas. Nous devons nous mobiliser pour créer le réseau régional du XXIème siècle.</p>	<p>Trois objectifs guideront notre action :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la rapidité, qui constitue la première attente des usagers. Nous mettrons en place un plan ponctualité en lien avec la SNCF pour diminuer les retards et nous lutterons contre la saturation de certains axes stratégiques, notamment entre Nantes et Angers. - la proximité : pas de réseau de transports à deux vitesses ! Nous devons développer l'offre ferroviaire sur tout le territoire mais en étoffant l'offre routière, en utilisant davantage les liaisons par car qui ne doivent pas être négligées car elles permettent une desserte fine des territoires. - la modernité. Si notre réseau régional veut être attractif et compétitif, il doit offrir une véritable qualité de services à travers par exemple l'installation de la 3G et de la 4G dans les TER couplée à un véritable guichet numérique du transport régional, la mise en place de cars à haut niveau de services, des expérimentations avec Gares & Connexions pour faire des gares de véritables pôles de services aux usagers (crèches, bibliothèques, espaces de co-working...). <p>Nous devons privilégier l'intelligence collective entre les collectivités, notamment pour « coupler » l'offre ferroviaire et l'offre routière. Ceci doit se traduire par des financements collectifs : les Régions ont des contraintes budgétaires de + en + fortes et dans ce contexte, le CPER est un outil stratégique. Les PDL sont particulièrement défavorisés : avec 112 euros par habitant contre 282 euros pour le Poitou Charentes.</p>	<p>Les recettes des Régions diminuent, sous l'effet notamment de la baisse des dotations de l'Etat, et leurs dépenses augmentent, en particulier sur le transport ferroviaire. Cela pose naturellement un problème de finances bien sûr mais également un problème de gouvernance car les Régions sont aujourd'hui les payeurs mais pas les véritables décideurs ! A terme, cette situation n'est pas tenable. Bien sûr, il faut obtenir des gains de productivité de la part de l'opérateur et plus généralement faire preuve de plus d'exigence, faute de quoi l'ouverture à la concurrence s'imposera d'elle-même.</p>	<p>Non. Le ras le bol fiscal est tel aujourd'hui que la création de nouvelles taxes risquerait de fragiliser encore davantage la croissance et même la confiance des entreprises. Il est normal que les Régions bénéficient d'une nouvelle répartition des recettes fiscales compte tenu des transferts de compétences, mais nous sommes clairement opposés à la mise en place de nouveaux impôts. Si nous voulons que l'Etat mette un terme au matraquage fiscal, les collectivités doivent montrer l'exemple. Il faut optimiser les recettes existantes en luttant notamment contre les fraudes, ce que nous ferons avec la SNCF.</p>	<p>La rénovation et la modernisation des infrastructures sont essentielles mais le lancement de nouveaux projets l'est tout autant, sinon plus. C'est particulièrement vrai dans les Pays de la Loire où tous les grands projets sont à l'arrêt : l'aéroport du Grand Ouest, la création de l'autoroute A 831 qui a été abandonnée par le Gouvernement, les grands projets ferroviaires comme la nouvelle liaison Nantes/Rennes... Notre objectif, c'est de mobiliser l'Etat et les collectivités concernées pour relancer ces projets essentiels pour l'attractivité des Pays de la Loire. Notre région doit retrouver sa capacité d'entraînement et d'influence.</p>	<p>Par un renforcement du ferroviaire bien sûr, mais pas seulement. Il existe de réelles opportunités en matière routière, notamment avec le développement de l'électromobilité que nous souhaitons soutenir activement à travers le financement de bornes de recharge par exemple ou un appui régional à la R&D sur l'utilisation de l'hydrogène pour augmenter l'autonomie des batteries. Nous devons préparer ce saut technologique qui va révolutionner les transports du XXIème siècle. Par ailleurs, nous lancerons des expérimentations écologiques en matière de transports scolaires, à travers par exemple l'utilisation dans plusieurs cars du bio-méthane produit localement. Notre conviction, c'est que les transports peuvent contribuer activement au développement de la Troisième Révolution Industrielle et Agricole (TRIA) dans les Pays de la Loire.</p>

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>DLF Cécile BAYLE DE JESSE <i>Debout la France avec Nicolas Dupont-Aignan</i></p>	<p>1- Le concept TER est performant, fiable, confortable et répond aux besoins des usagers. La SNCF, malgré ses "rigidités internes et sa fragilité financière" a cherché à s'adapter au mieux à la mission qui lui a été confiée.</p> <p>2- Mais le ferroviaire ne doit pas être considéré comme une "vache sacrée".</p> <p>3- Le développement des lignes longue distance privées d'autocars est désormais une réalité à prendre en compte pour adapter l'offre ferroviaire et réaliser des économies.</p> <p>4- Les questions à se poser deviennent donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Existe-t-il une offre privée répondant au besoin (bus privé/covoiturage)? - Si oui, la région doit se contenter de constater périodiquement l'adéquation de l'offre/demande. - Si non, quelle réponse la plus efficace à moindre coût peut-elle mettre en place (TER, car interurbain,...?) 	<p>La politique tarifaire doit être remise à plat et redéfinie en prenant en compte "la pression de la concurrence, les exigences du service public et la rigueur de gestion". Elle doit intégrer l'ensemble des transports régionaux.</p>	<p>1- Pas favorable à l'ouverture à la concurrence du réseau ferroviaire voyageurs car le secteur privé va se focaliser sur les secteurs rentables et la collectivité devra à grand frais, récupérer les services les moins rentables, aux zones les moins denses au nom de la réduction de la fracture territoriale.</p> <p>2- Il vaut mieux, via un syndicat mixte ou une régie régionale, garantir une égalité d'accès au service public partout où c'est utile, afin d'assurer une solidarité financière réelle entre tous les points du territoire.</p>	<p>L'accessibilité PMR est inscrite dans la loi. Elle doit se faire au fil des aménagements "sans excès financièrement déraisonnables".</p>
<p>EELV Sophie BRINGUY <i>Liste écologiste, solidaire et citoyenne</i></p>	<p>La libéralisation brutale des transports en autocar provoquée par la loi Macron a introduit de la concurrence sauvage et frontale entre la route et le rail au détriment de ce dernier et de leur nécessaire complémentarité. Avec en outre des coûts sociaux et environnementaux considérables.</p> <p>Pour faire face à cette nouvelle concurrence, pour nous la priorité absolue est la modernisation des lignes ferroviaires à partir de l'existant :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Des trains plus fréquents et plus de dessertes 2. Ouverture ou réouverture d'axes de proximité en lien avec la mise en place de la LGV (Laval/Mayenne, Sablé/La Flèche, ...) 3. Création de nouvelles haltes ferroviaires autour des étoiles ferroviaires existantes (Nantes, le Mans, Angers, sans oublier La Roche-sur-Yon, Laval et St-Nazaire). <p>En outre, nous opérons un suivi régulier de l'offre librement organisée, et saisissons l'ARAFER dès lors que nous jugerons que celle-ci peut porter substantiellement atteinte à l'équilibre financier des services régionaux conventionnés. Des actions juridiques pourront également être engagées vis-à-vis des services qui ne respectent pas la loi (accessibilité aux personnes handicapées).</p> <p>Enfin, nous demanderons aux sociétés de cars de participer financièrement à la réalisation et l'entretien des Gares Routières.</p>	<p>Cette liberté permettra de faire évoluer la gamme régionale sans que soit faite sempiternellement référence à la gamme nationale, avec les calculs liés de « compensations tarifaires » (référence à d'illusoires recettes sur la base de tarifs de plus en plus éloignés des prix de marchés : cf. BlaBlaCar, Ouibus et autres cars Macron), lesquels ralentissaient, voire bloquaient, les évolutions tarifaires.</p> <p>Aujourd'hui, le plein tarif TER est trop élevé, et a un effet dissuasif sur les usagers. Il est nécessaire de le faire évoluer. Idem pour le tarif fixé au kilomètre parcouru, cela peut être une double peine (Nantes-Rennes : plus long par le rail que par la route, et plus cher !)</p> <p>Nous proposons, au titre de chef de file de la mobilité, la mise en œuvre d'une gamme tarifaire zonale et intermodale, à savoir un billet unique pour tous les transports pour favoriser les échanges entre les modes de déplacements et diminuer les temps de trajets.</p>	<p>Nous sommes attachés à l'unicité du réseau ferré national, dont l'exploitation mérite d'être modernisée pour tirer le meilleur parti des infrastructures et équipements d'exploitation existants (cf. l'Allemagne ou la Suisse), notamment en matière de gestion des inévitables aléas. L'homologation des matériels gagnera également à être davantage traitée au niveau européen.</p> <p>Concernant l'exploitation, nous sommes demandeurs, depuis le début des conventions entre la Région et la SNCF, d'une plus grande délégation de responsabilité aux responsables régionaux, voire territoriaux, de la SNCF, aujourd'hui écartelés entre la tenue d'objectifs nationaux d'entreprise, et la réponse aux attentes de l'autorité organisatrice régionale, traduites dans la convention. La rédaction prochaine de la nouvelle convention régionale (qui prendra effet à/c 2018, à l'issue de la fin de la dernière convention) sera l'occasion de rencontres avec l'ensemble des acteurs du transport ferroviaire régional (dont les syndicats et les usagers, via les assises de la mobilité) et se traduira inévitablement par un pilotage renforcé de cette convention par la Région, avec une expression et un suivi encore plus pointu des exigences, et une rémunération liée.</p>	<p>Nous proposons de poursuivre le financement des travaux de mise en accessibilité des gares et points d'arrêt, ferroviaires et routiers, et achever celle des matériels roulants.</p> <p>Il faut préciser que la région Pays de la Loire vient d'adopter, à l'unanimité, un Sd'AP du réseau de transport sous la responsabilité de l'un de nos élus. Nous veillerons qu'il soit mis en œuvre sans réserves dans les échéances prévues</p>
<p>PS Christophe CLERGEAU <i>Tous unis pour les Pays de la Loire, la gauche et les écologistes avec C. Clergeau</i></p>	<p>Les transports régionaux par autocar représentent déjà près de 25% de l'offre de transports en région.</p> <p>La libéralisation du transport par autocar est une bonne chose, mais elle doit être encadrée et articulée avec l'offre existante, dans une logique de complémentarité et d'intermodalité.</p> <p>L'AOT doit être associée en amont à la définition d'une offre autocar privée et son avis doit être pris en compte dans le cadre de l'instruction de l'ARAFER.</p>	<p>"L'Etat n'a pas accordé de vraie liberté tarifaire aux régions". Les AOT attendent de pouvoir décider du tarif kilométrique de leur ligne, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.</p>	<p>L'ouverture à la concurrence ferroviaire est une perspective d'amélioration des services.</p> <p>Cela doit être une possibilité et non une obligation à appliquer sur tout le territoire.</p>	<p>Accessibilité PMR déjà intégrée à la politique de la région via le schéma d'accessibilité qui prévoit un engagement financier de la région sur les gares "prioritaires".</p> <p>Il faut poursuivre cette politique</p>

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
LR Bruno RETAILLEAU LISTE D'UNION DE LA DROITE ET DU CENTRE	<p>Il faut tout faire pour éviter d'installer une concurrence entre les différents modes de transports et privilégier la complémentarité, qui correspond aux attentes des usagers aujourd'hui. Pour autant, il ne faut pas nier les réalités et le rôle des pouvoirs publics est aussi de maintenir et même de développer le service public du transport ! Sur la question des autocars, j'avais d'ailleurs proposé au Sénat, au moment des débats sur la loi Macron, que la libéralisation des liaisons régionales ne puisse être autorisée qu'au-delà d'un seuil de 200 km, afin de ne pas déstabiliser le service public. Cette proposition a été rejetée par la majorité à l'Assemblée Nationale et par le Gouvernement. Ce qui est sûr, c'est qu'il va falloir construire un nouveau modèle économique en lien avec tous les acteurs et tous les opérateurs, y compris privés. Car l'objectif, c'est de sauvegarder et même de renforcer le maillage territorial de notre réseau régional. L'organisation peut changer mais l'ambition doit rester la même.</p>	<p>Sur les tarifs, nous proposerons une meilleure lisibilité en simplifiant les offres et mettant en place des prix ronds et attractifs pour les voyageurs occasionnels. Sur cette question, les Pays de la Loire doivent s'inspirer de leurs voisins bretons qui ont lancé des actions intéressantes. Par ailleurs, je souhaite que nous expérimentions la tarification solidaire, en fonction du quotient familial, pour les TER et les transports scolaires.</p>	<p>Cette ouverture à la concurrence est nécessaire car elle permettrait de gagner 20% sur les coûts d'exploitation et ceci sans dégradation du service. Il faut pour cela supprimer les obstacles ou les lenteurs juridiques mais vaincre également les résistances idéologiques, qui ont un impact sur l'opinion. Ce doit être le rôle des Régions. Mais naturellement, cette ouverture à la concurrence doit être préparée minutieusement et mise en place progressivement. Il faudra examiner la situation ligne par ligne. Mais une chose est sûre : il faut y aller car il en va de la modernité et de la compétitivité de notre réseau régional ! Dès que cela sera possible sur le plan juridique, la Région des Pays de la Loire sera d'ailleurs candidate pour expérimenter cette ouverture à la concurrence.</p>	<p>La Région des Pays de la Loire a adopté à l'unanimité un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA). Ce schéma prévoit la mise en accessibilité des 38 gares régionales, des points d'arrêt autocars, du matériel roulant ainsi que la mise en place de services à distance. Nous poursuivons ces actions, en lien étroit avec les associations de personnes handicapées.</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>DLF Cécile BAYLE DE JESSE <i>Debout la France avec Nicolas Dupont-Aignan</i></p>	<p>1- "Il faut se défier des politiques de schéma et autres plans" 2- Créer au niveau régional, une "conférence permanente de l'aménagement du territoire et de la mobilité" avec les commissions ad hoc de la région, des départements, de l'Etat et des corps intermédiaires (CESER, Chambres consulaires, etc.) ainsi que les représentants des opérateurs publics ou privés, et des communes.</p>	<p>Cette conférence régionale devra définir un réseau routier départemental d'intérêt régional pour compléter le maillage du territoire. La réalisation en sera confiée aux départements.</p>	<p>Les gares routières devront se situer au plus près des gares ferroviaires pour contribuer au concept d'intermodalité intégrale voyageurs. La région doit être le chef de file de cette opération et rassembler toutes les parties prenantes (autres AOT, opérateurs publics ou privés,...). Les opérateurs d'autocars devront s'acquitter obligatoirement d'une redevance pour pouvoir embarquer et débarquer leurs passagers dans un lieu dédié et sûr.</p>	<p>Les départements doivent conserver la responsabilité de la gestion du transport scolaire. La conférence régionale pourra, en assumant son rôle de coordination : - étendre ce service aux étudiants et aux apprentis pour aller en cours et aussi sur leur lieux de travail, - Veiller à l'homogénéité du service sur le territoire.</p>
<p>EELV Sophie BRINGUY <i>Liste écologiste, solidaire et citoyenne</i></p>	<p>Nous nous inspirerons du travail collaboratif réalisé dans le cadre de l'élaboration du SRADDT (dont son volet transport), mais aussi du CPER et des très récents « contrats d'équilibre territoriaux » et autres contrats d'axe, pour élaborer, en concertation avec les autorités organisatrices et les territoires concernés, le schéma régional d'intermodalité et les plans de mobilité rurale.</p> <p>Le fil directeur est de profiter du transfert de la compétence transport des départements à la Région pour mieux articuler, mettre en correspondance (et en harmonie tarifaire) les différents réseaux, éviter les doublons et veiller à ce qu'aucun point habité du territoire ne soit situé à plus de 5 km de voiture d'un arrêt de transport public</p>	<p>La route est, et restera globalement le support de la grande majorité des déplacements. L'enjeu majeur des années à venir consiste donc à optimiser l'usage pour à la fois en limiter les nuisances et répondre au mieux aux besoins de déplacements, de personnes comme de marchandises. Le maître-mot est donc la mutualisation : - mutualisation des transports entre les différents chargeurs et logisticiens, tout particulièrement sur le « dernier kilomètre » ; - partage de la voirie au profit des modes les plus respectueux de l'environnement et de la santé : voies réservées (en ville et sur autoroutes) aux bus, taxis, voire au covoiturage ; - limitation de la vitesse (en ville et sur autoroutes), en temps normal et/ou en cas d'alerte pollution ; - tarification de l'usage de la voirie en fonction de la « propreté » des véhicules, de la vocation du stationnement...</p> <p>Ces « nouvelles » orientations justifient le rôle de chef de file de la Région dans l'organisation globale des transports, voire sa participation financière à des aménagements de voirie, même si nos investissements seront dirigés en priorité vers le ferroviaire.</p>	<p>Le schéma des gares routières fait, selon nous, partie intégrante du schéma régional de l'intermodalité. La localisation d'éventuelles nouvelles gares routières, leur constitution (conforme aux lois en vigueur et au droit européen du passager), tout comme les éventuelles extensions de gares existantes, doivent faire l'objet d'une étroite concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités locales concernées, ainsi qu'avec les transporteurs. Le financement des équipements (investissement et fonctionnement) devra reposer très majoritairement sur les redevances de quai.</p> <p>La Région a été moteur dans la création de nombreux PEM tout le long du mandat (Sablé, Laval-en-cours- Montaigu -en-projet- mais il y en a bien d'autres...)</p>	<p>Nous développerons un service de transport scolaire efficace et abordable. Notre priorité est de réduire le temps de trajet des lycéen-nes : 35 min maximum par trajet. Pour cela, nous augmenterons la fréquence et diminuerons la taille des bus pour une meilleure prise en compte des besoins. Enfin, nous mettrons en place une tarification sociale qui prend en compte les ressources de la famille.</p>
<p>PS Christophe CLERGEAU <i>Tous unis pour les Pays de la Loire, la gauche et les écologistes avec C. Clergeau</i></p>	<p>Le SRIT fait de la région la responsable de la complémentarité entre les différents services. L'articulation entre les services urbains et ruraux suppose un travail partenarial étroit dans le cadre d'un comité de pilotage associant l'ensemble des parties prenantes.</p>	<p>1- La construction des routes n'est pas du ressort régional. "Nous ne soutiendrons pas la construction de nouvelles routes". 2- Mais la région honorera les engagements déjà pris dans le CPER 2015-2020 pour soutenir la construction des routes du territoire (désenclavement de la Mayenne via les aménagements de la RN12, désengorgement du périphérique Nantais, amélioration de l'axe routier Nantes-Angers pour 55 millions d'euros, etc.)</p>	<p>Priorité aux pôles d'échanges multimodaux : La région assumera ses responsabilités d'AOT des gares routières qui seront précisées dans l'ordonnance en cours de rédaction. Redevances homogènes entre les opérateurs, Intermodalité, sécurité des usagers et qualité de l'accueil seront les maîtres mots des gares routières.</p>	<p>1- Pour améliorer la qualité de vie et la sécurité des jeunes, et assurer l'égalité de traitement dans l'accès aux différents établissements de formation, la région sera responsable des transports scolaires, qu'elle gèrera en lien étroit avec les acteurs concernés et en tenant compte de l'existant. 2- La gratuité des transports scolaires bénéficiera à 150 000 jeunes et permettra une économie moyenne de 132 euros par foyer/an.</p>

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre aggro 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 Bruno RETAILLEAU LISTE D'UNION DE LA DROITE ET DU CENTRE</p>	<p>Même si la Région doit jouer un rôle de chef de file dans la rédaction de ces schémas, ils doivent être co-élaborés entre les différentes collectivités. Le Conseil régional devra travailler en amont avec les Départements, les Agglomérations et la Métropole afin de recenser les besoins sur tout le territoire régional, et de mutualiser les réponses à apporter. Sur le transport comme sur toutes les grandes politiques d'aménagement, les collectivités doivent arrêter de travailler en silo et privilégier enfin le travail collaboratif.</p>	<p>Dans les Pays de la Loire, 62% des habitants utilisent leur voiture tous les jours et 95% du transport terrestre de marchandises se fait par la route. Refuser de financer de nouveaux projets routiers régionaux comme l'a fait le Conseil régional dans les Pays de la Loire pour des raisons politiques et idéologiques, c'est absurde. Nous lancerons un plan routier régional qui permettra de moderniser les axes d'intérêt régional comme le permet le texte de la loi NOTRe, en relançant par exemple le projet d'un nouveau franchissement de la Loire pour mettre fin aux bouchons sur le périphérique nantais. Il ne s'agit pas de faire à la place des Départements mais de les aider dans un contexte budgétaire particulièrement tendu pour les collectivités départementales qui sont aujourd'hui confrontées à l'explosion des dépenses sociales avec la crise économique.</p>	<p>Nous développerons les pôles d'échange multimodaux sur tout le territoire régional et nous serons particulièrement vigilants sur le positionnement des gares routières, notamment pour le transport scolaire en privilégiant la proximité avec les établissements et la sécurité des jeunes.</p>	<p>La Région doit assurer une double accessibilité. Une accessibilité géographique à travers le maintien des points d'arrêt dans les communes. Le transfert de compétence au niveau régional ne doit pas se traduire par un éloignement du service. A l'accessibilité géographique s'ajoute l'accessibilité tarifaire : je ne suis pas favorable à la gratuité dans un contexte budgétaire particulièrement tendu pour la Région. Par ailleurs, la gratuité n'existe pas : il y a toujours quelqu'un qui paie. Ce que la gauche donne d'une main, elle le reprendra de l'autre, en allant se servir dans la poche des contribuables ! Je propose en revanche la mise en place d'une tarification familiale et solidaire, en fonction du nombre d'enfants et des revenus des familles, afin de soutenir les ménages dont la charge financière est importante.</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>DLF Cécile BAYLE DE JESSE <i>Debout la France avec Nicolas Dupont-Aignan</i></p>	<p>Les transports mis en œuvre par la région doivent être connectés.</p>	<p>Pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la recherche et l'optimisation d'itinéraires, - l'organisation du voyage tout modes - L'information de l'usager - le billet unique avec paiement "de bout en bout" 		<p>NDDL : doutes quant à "l'utilité réelle de cet aéroport". Pour une ultime réévaluation du projet avant de décider la poursuite ou non du projet. L'Etat doit assumer ses responsabilités et évacuer "immédiatement" le site de ses occupants "en poursuivant pénalement ceux qui ont commis des délits".</p>
<p>EELV Sophie BRINGUY <i>Liste écologiste, solidaire et citoyenne</i></p>	<p>Nos objectifs en matière d'équité territoriale se traduisent notamment par une lutte contre la fracture numérique, et l'accès de tous les territoires à internet. Contrairement à une idée reçue, cet accès ne diminue pas les besoins de déplacement mais peut permettre, à l'inverse, l'exercice d'activités plus variées en tous points du territoire. Les besoins de communication à bord seront de plus en plus prégnants, et feront même la différence entre la voiture individuelle (où les exigences de sécurité les contraignent progressivement) et les transports publics où le temps passé, même s'il peut apparaître plus important, peut être valorisé (repos, lecture, travail ...). Le WiFi à bord deviendra donc progressivement la norme sur les services régionaux de transport public.</p> <p>Pour autant, une attention particulière doit être portée aux questions de santé publique et aux risques inhérents à l'exposition prolongée à des ondes de courte ou longue portée, plus particulièrement s'agissant des personnels roulants et des personnes électro-sensibles. Ainsi nous proposons d'associer des représentants de la profession et des usagers concernés à la commission Santé que nous créerons au sein de la Région.</p>	<p>Le rôle de chef de file de la Région et le transfert de la compétence transports des départements permettront d'aller plus loin dans l'intégration tarifaire à l'échelle régionale. Nous proposons de mettre en œuvre une billettique régionale zonale et intermodale, c'est-à-dire un billet unique pour l'ensemble des déplacements de la région, avec possibilité d'utilisation des vélos ou des voitures partagées.</p>	<p>Nous ne partons pas de rien : la Région des Pays de la Loire a développé, en commun avec les AOT du territoire, le site DESTINEO qui répond déjà aujourd'hui à de nombreuses demandes d'usagers concernant les itinéraires. Nous poursuivons le développement de cet outil notamment en intégrant les services vélos existants dans de nombreuses agglos et des informations fiables sur l'accessibilité. L'objectif, à terme, est bien la délivrance de billets et la prise en compte des réservations qui devraient être favorisées par les nouvelles compétences de la Région.</p>	<p>1- La France compte près de 160 aéroports dont une quarantaine attire moins de 10 000 passagers par an. Les écologistes dénoncent, depuis les années 60, un gaspillage des ressources et une vision de l'aménagement du territoire obsolète.</p> <p>2 - Le Board of Airlines Representatives (B.A.R) en France, organisme représentant les compagnies aériennes, indiquait de son côté que la France avait trop d'aéroports pour être rentables (Assemblée Générale de janvier 2014).</p> <p>L'enjeu majeur du développement aéroportuaire de notre Région n'est pas le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, mais bien l'optimisation de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique qui est déjà performant, international, non-saturé. Ce qui coûterait 7 à 10 fois moins cher que la construction d'un nouvel aéroport, selon l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique. Cet aéroport, pérennisé, doit être desservi par une voie ferrée et nous nous engageons sur cet objectif prioritaire. La Région des Pays de la Loire compte déjà 17 aéroports. Les collectivités ne vont pas pouvoir continuer à financer l'ensemble de ces infrastructures déficitaires. La question n'est pas, pour le moment, d'avoir en gestion un ou plusieurs aéroports, mais si nos aéroports répondent à un besoin fort. Nous prônons une remise à plat de l'ensemble des sites aéroportuaires, en concertation avec les collectivités concernées, mais aussi les citoyen-nes et acteurs économiques.</p>
<p>PS Christophe CLERGEAU <i>Tous unis pour les Pays de la Loire, la gauche et les écologistes avec C. Clergeau</i></p>	<p>Engagement d'un dialogue avec la SNCF et les opérateurs de téléphonie mobile pour généraliser l'accès à internet gratuit dans les TER.</p> <p>Les mesures en faveur des Nouvelles Ruralités annoncées par l'Etat prévoient déjà la mise en place d'une couverture 4G sur plus de 23 000 km de voies ferrées.</p>	<p>Enjeux de la tarification intégrée = enjeux de la carte unique valable dans toute la région, qui permettra de se déplacer dans les TER, dans les bus régionaux et à terme sur les réseaux de transport urbain et les systèmes de vélo et d'auto-partage, "si les agglomération souhaitent s'engager avec nous". => concertation préalable avec les agglos. Cette carte permettra de mieux gérer la tarification et les abonnements</p>	<p>1- La région a déjà mis en place une plateforme internet et une appli mobile "Destinéo" d'information multimodale. Cette plateforme sera améliorée pour offrir une information complète sur toutes les offres de transport existantes. 2- La région développera une plateforme d'open data qui donnera accès à toutes les données publiques communicables de la région afin de favoriser l'innovation sociale et les opportunités économiques.</p>	<p>1- Pour répondre à l'augmentation continue du trafic, il faut opérer le transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique sur le site de NDDL, dont la DUP a été entérinée en 2008.</p>

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billetique et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes
LR Bruno RETAILLEAU LISTE D'UNION DE LA DROITE ET DU CENTRE	<p>Nous mettrons en place la 3G et la 4G dans les TER et nous créerons également le billet numérique pour les transports régionaux, ce qui n'existe pas aujourd'hui lorsque l'utilisateur utilise uniquement le TER, sans liaison TGV.</p>	<p>La conséquence logique de l'intermodalité, c'est le titre unique de transport. Nous le mettrons en place en travaillant avec les différentes autorités organisatrices. Là encore, c'est une condition essentielle pour assurer l'attractivité et la compétitivité du service public de transport.</p>	<p>Nous proposons la mise en place d'un véritable portail numérique des transports dans les Pays de la Loire, qui comprendra bien sûr un calculateur d'itinéraires mais également une billetterie numérique ainsi qu'un ensemble d'informations intéressant directement l'utilisateur : retards, liste des abonnements mais également des services dans les gares... La question de savoir si la collectivité investira directement dans le développement de logiciels ou utilisera les services de prestataires sera tranchée en fonction d'un bilan coûts/bénéfices.</p>	<p>Pour les Pays de la Loire, l'urgence aéroportuaire, c'est Notre Dame des Landes ! Il faut relancer le projet en évacuant immédiatement la ZAD, ce que nous exigeons si les électeurs nous font confiance.</p> <p>Nous sommes pour la création d'un nouvel aéroport international, mais avec une véritable desserte territoriale en modernisant les axes qui doivent permettre de connecter tous les territoires à cette future infrastructure régionale.</p>

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
DLF Cécile BAYLE DE JESSE <i>Debout la France avec Nicolas Dupont-Aignan</i>	<p>1- La région doit procéder au "regroupement des frets ferroviaires dispersés pour éviter leur fuite par la route" :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintien des réseaux capillaires pour les dessertes fines, soutien à la création d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité, - Un réseau de point d'échanges intermodaux doit être développé sur l'ensemble du territoire, notamment dans les gares et les ports. 	<p>Oui à des investissements ciblés dans les ports maritimes régionaux de commerce et de pêche. C'est l'Etat qui doit participer aux financements des GPM, pas la région.</p>	<p>A titre touristique, les ports fluviaux de plaisance doivent être soutenus par la région.</p>
EELV Sophie BRINGUY <i>Liste écologiste, solidaire et citoyenne</i>	<p>La Région doit assurer la fluidité des mobilités du fret tout en préservant l'environnement. Le réseau routier montre ses limites en capacité. Le réseau ferroviaire, du fait d'années de démantèlement progressif de son infrastructure, ne permet plus aujourd'hui de répondre au défi d'une mobilité durable du fret sauf à consentir des investissements conséquents. Et nous souhaitons accompagner le développement du fret à partir du Grand Port Maritime, cela nécessite aussi de moderniser la voie ferrée centre europe atlantique (VFCEA) et son maillon manquant entre Nevers/Chagny (repoussé par la commission mobilité 21 au profit du trajet... routier). C'est indispensable pour que le port puisse avoir un débouché vers Lyon et le sud de la France. Le fluvial, en dehors marginalement de la Loire, est consacré au trafic de plaisance. Nous souhaitons la création d'un Etablissement Public foncier (EPF) qui permet à la fois de proposer des emprises (anciennes friches) aux entreprises souhaitant s'installer, ou des locaux à des tarifs attractifs, mais également de pérenniser les emprises de voies ferroviaires menacées ou déjà fermées au trafic. Cette mesure permettra d'assurer la préservation des emprises de voie ferroviaire. L'EPF aura également la mission de préserver les gares de marchandises. Nous proposons d'adosser à l'EPF, un Opérateur de Proximité, dont la mission consistera à proposer une logistique durable en même temps que l'installation d'entreprise sur des emprises proposées par l'EPF.</p>	<p>Tandis que le Grand Port Maritime de Nantes-Saint Nazaire a connu en 2014 un recul de son activité pour une troisième année consécutive, nous nous félicitons que le Conseil régional l'accompagne dans sa transformation en lui consacrant cette année une enveloppe de 3,5 M € afin notamment d'y encourager le développement des filières d'énergies maritimes renouvelables (EMR) et du fret alternatif à la route. C'est d'ailleurs avec grand intérêt que nous avons appris la relance prochaine de l'autoroute de la mer Montoir-Vigo. Cet accompagnement doit favoriser la mutation du Grand Port dans le développement durable. D'autre part, la coopération avec les ports bretons et la Rochelle est indispensable, tant pour l'attractivité de la façade atlantique que pour des moyens en faveur du fret.</p>	<p>Nous n'avons pas de ports fluviaux en Pays de la Loire.</p>
PS Christophe CLERGEAU <i>Tous unis pour les Pays de la Loire, la gauche et les écologistes avec C. Clergeau</i>	<p>Poursuite des actions de la région en matière de logistique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - transfert modal de la route à la Loire, - poursuite des autoroutes de la mer entre Montoir-Vigo et Montoir-Gijon, - poursuite du soutien aux entreprises et filières d'excellence de construction aéronautique et navale. 	<p>1- Soutien de la région depuis 2004 au projet du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire et aux investissements portuaires inscrits au CPER. 2- "L'activité portuaire est un des enjeux majeurs de développement économique et d'emploi dans la région". 3- Les engagements financiers des collectivités et de la Région justifient, dans le cadre de la loi NOTRe, que la région soit un acteur structurant de la gestion des ports.</p>	<p>Port de Nantes-Saint Nazaire est un port d'estuaire. Le développement des paquebots, et des bateaux de croisières, maritimes et fluviaux sont des atouts pour le développement touristique de la région.</p>

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
LR Bruno RETAILLEAU LISTE D'UNION DE LA DROITE ET DU CENTRE	<p>Le fret revêt chez nous une importance stratégique avec la présence du Grand Port Maritime de Nantes – Saint Nazaire. Nous devons développer l'hinterland du port en développant les opportunités ferroviaires bien sûr, en trouvant des solutions contre la saturation sur l'axe Nantes/Angers notamment qui contraint les trains de fret à rouler de nuit, mais nous devons également miser sur les opportunités routières en modernisant par exemple une liaison stratégique, la fameuse « route de l'agro-alimentaire » entre Laval et Saint Nazaire dont l'état ne permet pas aujourd'hui une véritable rapidité du transport.</p>	<p>Nous voulons faire du Grand Port de Nantes Saint Nazaire le navire amiral de notre économie littorale : en renforçant son industrialisation, en améliorant sa desserte également grâce à des liaisons modernisées et sécurisées comme le contournement ferroviaire de la raffinerie de Donges par exemple, en relançant les autoroutes de la mer... Pour cela, nous proposons que la Région s'investisse davantage dans la gouvernance du Grand Port.</p>	<p>Dans notre région, nous avons la chance de bénéficier de la Loire et de ses nombreux affluents. C'est un véritable atout que nous devons valoriser en développant davantage le transport fluvial dans sa double dimension, commerciale et touristique.</p>