Bordeaux, le 10 novembre 2015

**TDIE**

M. Philippe DURON et M. Louis NEGRE

Co-présidents

9 rue du Berry

75008 Paris

Objet : questionnaire aux candidats aux élections régionales.

Messieurs les présidents,

Vous avez souhaité m’interroger sur ma vision de la politique à mettre en œuvre sur la nouvelle région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes pour la prochaine mandature en matière d’Infrastructures, de Transport et d’Intermodalités et je vous en remercie.

Vous trouverez ci-après les éléments de réponse aux interrogations que vous posez :

***Question 1 - Etat des lieux.***

Quel jugement portez-vous sur le fonctionnement des services de transports collectifs dans votre région ? Comment comptez-vous améliorer ces services ?

Au niveau des services de la Région tout d’abord, je souhaite souligner une prise de compétence croissante notamment depuis le transfert des Ter en 2002. Les administrations régionales n’ont pas loupé le coche des transports et disposent désormais d’une capacité d’ingénierie de haut niveau qui leur permette désormais d’exercer en toute autonomie leur rôle d’autorité organisatrice de transport.

Le seul frein aujourd’hui réside bien dans la loi, ce que la « demi réforme » ferroviaire n’a pas réussi à gommer. On ne peut que regretter subir encore trop souvent l’hégémonie monopolistique de la SNCF qui souhaite imposer, contre vents et marées, ses propres objectifs et ses modèles économiques, souvent au détriment des usagers. C’est en tous les cas le constat que je peux faire pour ce qui concerne les Ter et c’est le retour qu’en font les usagers du quotidien. Le service apporté par SNCF tant du point de vue de l’exploitant qu’est l’AOT Région Aquitaine que du point de vue de l’usager est médiocre. Outre les causes externes (travaux sur les infrastructures, retard de livraison des matériels roulants) de trop nombreuses causes internes viennent aggraver ce tableau, notamment une carence évidente dans l’information apportée aux usagers en période de crise.

Pour ce qui est du fonctionnement des autres services publics et des relations avec les autres AOT (départements, EPCI, syndicats mixtes, …), le dialogue est permanent et le travail en commun constructif notamment pour faire progresser l’intermodalité des transports : création de pôles d’échanges multimodaux, signature d’une charte visant l’interopérabilité billettique, mise en cohérence des horaires et des fréquences, organisation de nœuds de correspondance, etc. Autant de domaines de partenariats qui vont dans le bon sens.

***Question 2 - La politique des transports devient la principale compétence de la région.***

Quels objectifs donnez-vous à la politique régionale des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional ?

* Quels leviers (économique, contractuel - Contrat de Plan Etat-Région, tarification, fiscalité écologique, etc.) comptez-vous mobiliser pour atteindre ces objectifs ?
* Quel rôle les services de transport de voyageurs doivent-ils jouer dans le développement de la cohésion régionale de la nouvelle région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes ? Allez-vous renforcer les liaisons entre les anciennes capitales régionales ?

La mobilité, c’est l’affaire de notre siècle. Un besoin indispensable de l’individu et une condition essentielle de développement de toute société humaine. La présence d’infrastructures adaptées, modernes et fiables est indispensable, mais cela ne suffit pas.

Au lendemain de multiples nouveautés dans le partage des compétences entre les collectivités territoriales et dans la perspective d’une inéluctable ouverture des transports ferrés de voyageurs, il est indispensable de garantir un service public fiable, rapide et efficace à nos concitoyens et une offre de transport qui réponde à ses besoins, qu’il habite en plein centre d’une agglomération ou dans une zone rurale.

Il faut dès à présent rebattre toutes les cartes, travailler à de nouveaux schémas d’organisation et se saisir de toutes les opportunités qui permettront d’offrir mieux à nos concitoyens et de jouer la carte de la complémentarité des modes de transport entre eux : train, car, covoiturage, vélos… doivent tous contribuer à la mobilité « facile ».

La Nouvelle Région aura donc pour mission d’organiser un maillage territorial de la mobilité efficace et efficient. Outre les réseaux de transports routiers et ferroviaires, il faut également repenser les cohérences des points d’entrée et de sortie : les ports et les aéroports. Que ce soit pour les passagers ou le fret, la mise en place d’une politique concertée permettant à chaque infrastructure (aéro&portuaire) de trouver une place équilibrée en lien avec les enjeux du territoire est indispensable pour la pérennité et l’efficacité de ces grands équipements d’ouverture au monde.

Les outils pour atteindre ces grands objectifs sont de plusieurs ordres :

* Dans le cadre des compétences nouvelles transférées aux Régions, la loi NOTRe prévoit que la définition d’un Schéma régional de l'intermodalité (SRI) prévu dans la loi de modernisation de l’action publique et d’affirmation des métropoles (loi MAPAM) soit un volet du nouveau SRADDT que devra réaliser chaque Région.

Le SRI sera l’occasion, en tenant compte des actions prévues dans les trois Contrats de Plan en cours d’exécution, d’engager un dialogue avec les territoires et de définir de nouvelles stratégies au regard des enjeux retenus.

Dans le domaine routier, il s’agira de définir les projets et les priorités nécessaires pour finaliser un grand réseau d’infrastructures routières d’ampleur régionale qui permette d’irriguer les territoires et de sécuriser les déplacements.

Dans le domaine ferroviaire, les lignes à grande vitesse constitueront 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 pour diffuser de manière optimale cet effet grande vitesse sur les territoires. Cela passe par une infrastructure moderne et fiable et une offre de transport adaptée aux besoins et coordonnée avec les autres modes de transport. TGV, Ter, TET, bus urbain, liaisons routières régionales et départementales forment une offre globale qui doit être cohérente.

* Les contrats de plan constituent des outils privilégiés de priorisation et de financement de ces actions. Au-delà, la contractualisation avec les territoires ou les EPCI sont également des outils efficaces en ce qu’ils fixent les objectifs de chacun et les moyens pour les atteindre.
* Pour ce qui est du financement, je suis favorable également à ce qu’une réflexion puisse être menée pour la mise en place d’une écotaxe régionale appliquée sur le transit international.

Les transports publics auront donc un rôle de premier plan pour créer du lien à l’intérieur de la nouvelle région. Cela est évident. La gamme tarifaire sera un élément stratégique de la réussite.

*Question 3 -* ***Les dépenses en faveur de la mobilité ont considérablement augmenté depuis le transfert des TER aux régions. Celles-ci ont fait un effort d’investissement important (réseau et matériel roulant) que la hausse des recettes directes des TER n’a pas compensé, tandis que la qualité de service et les coûts d’exploitation augmentaient. Les transports sont devenus le premier poste de dépense des régions tandis qu’elles perdaient leur autonomie fiscale. Le gouvernement a annoncé en juin 2015 au congrès de l’Association des Régions de France le transfert de 25 % de la Cotisation sur la Valeur ajoutée des Entreprises aux régions, afin de financer les nouveaux transferts de compétence transport.***

Comment envisagez-vous les perspectives d'évolution de la part du transport dans le budget de votre région ? Estimez- vous possible d'obtenir un gain de productivité de l'opérateur de transport ferroviaire ? Souhaitez-vous introduire des clauses de productivité dans la convention TER ?

Outre l’inflation ferroviaire et l’augmentation des coûts, je dois préciser que ce sont également les besoins de mobilité qui progressent. Et il est normal que le service public puisse y répondre. La nouvelle région réunissant Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes apporte des perspectives et des besoins nouveaux. Sur la nécessaire organisation des liaisons inter villes par exemple. Nous avions déjà commencé à y travailler dans le domaine ferroviaire avec les liaisons Bordeaux-Limoges (objectif en 2 heures 20) ou Bordeaux-La Rochelle, tandis que la mise en service de la LGV entre Tours et Bordeaux apportera des solutions pour les liaisons vers Angoulême, Poitiers ou Châtellerault. Si l’on ajoute les problématiques d’harmonisation de la gamme tarifaire dans le contexte du transfert des transports routiers assurés par les départements, il est à prévoir une augmentation effectivement de la part du transport. En même temps des optimisations seront sans doute sources d’économies d’échelles. Entre ligne routières régionales et lignes départementales. En matière de rabattement vers les gares, etc. Il faudra les rechercher.

S’agissant de la négociation de la future convention Ter à l’échelle de la nouvelle région désormais, il est certain que notre expérience fera monter d’un cran notre niveau d’exigence vis-à-vis de notre exploitant et que ces exigences soient retranscrites dans la convention. Oui, il faut des gains de productivité. La mutualisation de l’ensemble des moyens mis en œuvre par les trois Régions jusqu’à aujourd’hui (matériel roulant, centres de maintenance, centres opérationnels) doit y parvenir. Et oui, la convention doit trouver des mécanismes incitatifs. Je pense notamment que les pénalités appliquées aujourd’hui à la SNCF en cas de non-respect des objectifs ne sont pas assez importants et dissuasifs. Guillaume Pepy est d’ailleurs d’accord avec moi sur ce point. La future convention ne sera donc pas la continuité des anciennes. Je veillerai à cela.

Cela étant, comme vous le soulignez, nous arrivons aujourd’hui au bout d’un système qui n’est plus tenable. Une situation où l’on transfère toujours plus de compétences et de charges (importantes) aux régions sans leur donner les moyens d’y faire face. Les dépenses sont progressives mais les recettes ne le sont pas ! Or les Régions ont montré leur capacité dans ce domaine. On peut même dire qu'elles ont ressuscité les Ter. Au niveau national, + 22% d'offre Ter depuis 2003 générant + 53% de fréquentation de voyageurs. 2000 nouvelles rames acquises depuis 1997 pour un montant de près de 10 milliards d'euros.

Et le bilan est tout aussi positif en Aquitaine avec +39% d'offre pour +61,9% de fréquentation et 650 millions d'euros investis dans le matériel roulant.

Avec près de 29 milliards d’euros de budget, les Régions financent à hauteur de 7,5 milliards d’euros la formation, l’apprentissage et les PME-ETI, 7 milliards d’euros la mobilité durable, plus de 6 milliards l’éducation et l’enseignement supérieur, et 2 milliards l’aménagement du territoire et l’environnement.

Elles conduisent ces politiques en maîtrisant leurs dépenses de fonctionnement. Les frais de personnel représentent 11% du budget y compris les agents des lycées (16% pour les départements et 31% pour le bloc communal). Sur un euro de dépense, 39 centimes sont des investissements dans les transports, les lycées ou les universités.

Ce modèle est aujourd’hui au bord de l’asphyxie car les Régions sont les plus dépendantes des dotations de l’Etat : 42% de leurs recettes. Elles ne disposent plus d’aucun levier fiscal, avec une autonomie fiscale réduite à 8% de leur ressources. Elles sont les grandes perdantes de la baisse des dotations. Sur la période 2014-2017, elles perdront 953 millions d’euros alors que les départements gagneront 1,656 milliard et le bloc communal 1,387 milliard, grâce à un surcroît de recettes fiscales.

Tandis que le poids budgétaire des Régions représente environ 1,5 % du produit intérieur brut en France, il est de plus de 12 % en Allemagne, 9 % en Autriche ou 7,5 % en Suède.

C’est donc un problème structurel qui appelle une réponse structurelle. La régionalisation est l’une des voies du redressement du pays. La priorité doit donc être de donner aux Régions les moyens des ambitions qu’elles portent légitimement, dans le domaine des transports comme dans tous ses autres domaines de compétence.

Un premier pas semble avoir été franchi puisque la ministre de la Décentralisation, Marylise Lebranchu, a annoncé, lors du congrès de l’ARF, le 26 juin à Rouen, l’octroi aux régions pour le projet de loi de finance 2017 de 50 % des recettes de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), contre 25 % auparavant. Mais les régions en demandaient 70 %. Ce n'est donc pas suffisant.

Il reste également en suspend la possibilité de mettre en place une taxe carbone régionale pour financer les infrastructures et pour laquelle je suis favorable.

***Question 4 - L’expérimentation régionale de l’écotaxe a été proposée comme une hypothèse intéressante pour le financement des transports. Il existe trois moyens pour mettre en œuvre une taxation de l’usage de la route pour assurer sa contribution au financement des transports : taxation au kilomètre parcouru, taxation forfaitaire (vignette), ou taxation du carburant (TICPE)***

Selon vous, avec quelles recettes faut-il financer les transports régionaux ? L'idée d'une tarification de l'usage de la route vous parait-elle intéressante, et pourquoi ? Si oui, comment envisagez-vous de la mettre en œuvre (sous quelle forme, sur quelle assiette, à quelle échéance, avec quels outils) ?

Selon vous, avec quelles recettes faut-il financer les transports régionaux ? L'idée d'une tarification de l'usage de la route vous parait-elle intéressante, et pourquoi ? Si oui, comment envisagez-vous de la mettre en œuvre (sous quelle forme, sur quelle assiette, à quelle échéance, avec quels outils) ?

Je suis favorable à l’expérimentation d’une écotaxe régionale pour les transports de transit. Il faut absolument éviter le grand loupé de l’écotaxe régionale et éviter de taxer les activités agricoles ou les transports internes. Ce qu’il faut taxer c’est le transit international qui ne fait que traverser notre Région et apporter des nuisances (saturation du trafic, pollution, insécurité routière).

Au-delà de la recette, l’objectif doit être également d’inciter au report modal sur le fer ou le maritime.

Dans une optique de régionalisation, on pourrait imaginer que :

* Chaque région vote un barème régional qui vienne moduler de 0% à 100% un barème national de référence. Ainsi, cela permettrait aux Régions françaises d’activer ou non le dispositif sur leur territoire, et dans cette hypothèse d’en moduler le taux.
* Il semble plus opportun de laisser le choix aux Régions de définir leur périmètre géographique taxable, dans la limite maximale du premier périmètre d’écotaxe.

Cela étant dit, l’affaire apparaît complexe à mettre en œuvre. D’un point de vue technique d’abord. Doit-on utiliser les portiques écomouv’ ou bien passer des conventions avec les sociétés d’autoroute pour coupler la taxe au droit de péage ? Je ne souhaite pas en tous les cas qu’une régionalisation de cette taxe puisse conduire au transfert de la charge du loyer ou de la dette Ecomouv aux Régions.

Des validations juridiques seront nécessaires d’autre part nécessaires comme par exemple déterminer la possibilité ou non de taxer sur des routes dont la région n’est pas propriétaire.

Enfin, la question de l’acceptabilité fait bien entendu partie des enjeux à prendre en compte par les Régions.

**Question 5 - *Depuis plusieurs CPER, les régions sont sollicitées pour cofinancer des infrastructures nouvelles ou l’entretien et la régénération des infrastructures existantes. Les nouvelles orientations générales de l’Etat en matière d’infrastructures de transport donnent la priorité au financement de la restauration de la qualité des infrastructures existantes sur le développement d’infrastructures nouvelles.***

Etes-vous favorable au renforcement de cette politique en faveur du financement des infrastructures sur votre territoire ? Pour maintenir la qualité des infrastructures de votre territoire, êtes-vous prêt à accompagner l'Etat et les opérateurs publics dans le financement de l'entretien et de la modernisation des infrastructures existantes ?

C’est ce que nous faisons déjà et c’est ce que nous continuerons à faire grâce aux contrats de plan.

Pour reprendre l’exemple Aquitain, dans le domaine ferroviaire, l’audit effectué par Réseau Ferré de France (SNCF Réseau aujourd’hui) pour l’Aquitaine a montré un besoin d’investissement d’environ 500 M€ de travaux jusqu’en 2020 sur les lignes secondaires. La Région a donc décidé de donner la priorité au ferroviaire. Plus de 230 millions d’euros ont permis de moderniser le réseau et de ne fermer aucune ligne ferroviaire, notamment les plus menacées comme Bergerac-Sarlat, Pau-Oloron ou Bayonne-Cambo-Saint-Jean-Pied-De-Port. Cette volonté a été réaffirmée dans le CPER Aquitain 2015-2020.

Dans le domaine routier, la Région a accompagné jusqu’en 2006 les investissements routiers nécessaires pour boucler le maillage du réseau à l’échelle de la Région. 272 millions d’euros y ont été consacrés pour intervenir sur les routes nationales d’intérêt local (RNIL) et le réseau national structurant (RNS). Ces investissements ont permis le passage en 2x2 voies d’axes régionaux structurants : A 660 (Bordeaux-Arcachon), RN21 (Agen-Villeneuve), RN124 (Bayonne-Mont-de-Marsan) ou la modernisation sensible des itinéraires : axe RN21 (Limoges-Tarbes), axe RN134 Pau-Espagne (Somport), liaison A89-Bergerac.

La Région a également conventionné avec les départements dans le cadre du Pacte Aquitain et de mettre en place avec les cinq départements un outil d’aménagement du territoire complémentaire au Contrat de Plan. Cela a permis de soutenir des opérations sélectionnées au vu de critères généraux et d’accroître la sécurité et le confort des usagers. Grâce à cela, la déviation de Sarlat (Dordogne, inaugurée en juillet 2010), la liaison 2x2 voies Mont de Marsan-Saint-Sever (Landes, inaugurée en 2009) ou la liaison Pau-Espagne par le Pourtalet ont ainsi pu être menées à bien. La Région a également accompagné la réalisation du pont Lucien Faure à Bordeaux et financé la déviation d’Aire sur Adour qui a permis l’aboutissement du projet de l’autoroute Langon-Pau, l’A65.

Les Régions poursuivront ces efforts d’investissements car ils répondent aux besoins de mobilité des populations et à l’objectif de désenclavement des politiques d’aménagement du territoire.

**Question 6 - *La France accueille la COP 21 de novembre à décembre 2015. Les transports représentent le deuxième poste d’émissions de gaz à effet de serre après le secteur résidentiel.***

Par quels leviers la politique régionale des transports peut-elle contribuer de manière significative à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution ?

En développant l’intermodalité pour les personnes comme pour les marchandises, en facilitant l’utilisation des transports publics grâce à l’interopérabilité billettique notamment ou la mise à disposition d’outils numériques pour organiser son itinéraire, en favorisant les autoroutes ferroviaires pour les marchandises et le transport maritime mais également en complétant notre réseau de grandes infrastructures à l’image des LGV qui apporte des capacités nouvelles pour développer l’ensemble des trafics ferroviaires.

Les Régions ont déjà engagé des politiques et des actions dans tous ces domaines. Mais dans le domaine des transports les temps sont longs.

Nous avons mis plus de 20 ans pour obtenir une liaison grande vitesse entre Paris et Bordeaux. Elle sera mise en service en 2017 et permettra un report modal de l’avion et de la route vers le rail. Nous nous battons pour la poursuite du projet de LGV SEA au sud de Bordeaux, pour la réalisation d’une autoroute ferroviaire sur le corridor Atlantique, pour le développement de liaisons maritimes depuis Bayonne ou Bordeaux. Et nous continuerons à la faire.

**Question 7 - *Les régions ont développé avec succès les transports express régionaux depuis la généralisation du transfert de compétences en 2002. Leur fréquentation a significativement augmenté. Au 1er janvier 2017, les régions auront la responsabilité de la gestion des services interurbains départementaux d’autocars. Dans le même temps, la libéralisation du transport de voyageurs par autocars, entrée en vigueur au mois d’août 2015, s’ajoute au développement du covoiturage pour répondre à une demande sociale incontestable. Sur certaines lignes, ces nouvelles offres entrent en concurrence avec les services TER organisés par la région.***

Le développement des services librement organisés vous parait-il, dans votre région, en mesure de fragiliser le modèle économique d'une ou plusieurs lignes de TER, ou d'une ligne routière conventionnée ? Comment adapter la politique régionale des transports pour répondre à ces nouvelles aspirations ?

La concurrence entre les Ter et d'autres modes tels que les lignes routières en bus ou le covoiturage est réelle. Mais pour quelle raison ? Parce que le train a manqué de fiabilité. Parce que les usagers se sont lassés des retards. Il faut reconquérir cette clientèle. C’est un premier objectif.

Ensuite, la création des nouvelles régions et en même temps ces nouveaux partages de compétence dans le contexte pour notre Région de l’arrivée de la grande vitesse en 2017 marquent rien de moins qu’une véritable révolution dans le domaine des transports. Et cela comprend la gamme tarifaire qui doit être attractive tout en assurant un niveau de recette suffisant pour ne pas mettre en péril le financement des nombreuses actions qu’il nous reste à mettre en œuvre.

Cela requiert d’abord de faire un véritable des lieux précis qui permettra de rebattre toutes les cartes. Ce travail est en partie engagé dans le domaine ferroviaire et aérien. Ce travail prendra du temps car il faudra nécessairement concerter de manière large : le Ceser nous y aidera mais il faut également assurer un dialogue avec les territoires.

S'agissant des services librement organisés ou plus médiatiquement des cars dits « Macron » l'ARF a pris une position claire en précisant qu'il était nécessaire de prévoir une régulation pour l’ensemble des liaisons de moins de 200 kilomètres et un seuil de distance de 10 kilomètres entre une gare ferroviaire et une gare routière (au lieu de 5 km). C’est d’ailleurs ce seuil de 200 km qui avait été retenu par le Sénat. Ce faisant, le Sénat avait réaffirmé que le développement – souhaitable – du marché de l’autocar ne doit pas se faire au détriment du service public.

**Question 8 - *La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 a instauré la liberté tarifaire pour les Régions. Cette disposition qui entrera prochainement en vigueur constitue un nouvel outil pour le financement des services TER.***

Comment comptez-vous l'intégrer à votre stratégie pour le développement des services ferroviaires ? Est-ce l'occasion de reconsidérer l'ensemble de la politique tarifaire des transports de votre région ?

La politique tarifaire est stratégique. C’est aussi une problématique complexe car les coûts d’investissement et de fonctionnement entre une ligne ferroviaire et une ligne routière sont radicalement différents. Aujourd’hui, le taux de couverture des dépenses sur les recettes pour les Ter se situe entre 12 et 27 % dans la nouvelle Région.

L’objectif demain est d’offrir une gamme tarifaire adaptée aux différents publics et qui puisse maintenir un niveau de recette à peu près équivalent.

Alors oui, je pense qu’il faut reconsidérer l’ensemble de la politique tarifaire des transports. L’interopérabilité billettique entre les différentes AOT l’oblige dans tous les cas.

**Question 9 - *Le quatrième paquet ferroviaire en cours de négociation à Bruxelles prévoit l’ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.***

Comment envisagez-vous la perspective de l'ouverture à la concurrence ? Seriez-vous prêt à envisager l'ouverture de la totalité du marché régional à la concurrence ? Préfèreriez-vous mettre en œuvre une expérimentation de la concurrence sur une ligne ou un faisceau de lignes, et si oui laquelle/lequel ? Etes-vous opposé à l'ouverture à la concurrence comme à son expérimentation ?

Nous avons prévu de mettre en place une convention unique à l’échelle de la nouvelle région. A partir de 2019, les AOT pourront choisir entre l’attribution directe, la mise en place d’une régie, ou un appel d’offre pour l’exploitation du TER et à partir de 2026 l’attribution directe sera toujours possible moyennant un engagement de l’Autorité organisatrice d’introduire dans les contrats de service public des exigences de performance sur « la ponctualité des services, la fréquence des opérations ferroviaires, la qualité du matériel roulant et les capacités de transport pour les voyageurs ». Mais une première étape consistera d’abord à retranscrire tout cela en droit français.

Pour ma part, je ne suis pas hostile à cette ouverture à la concurrence ni à son expérimentation sur certaine ligne. 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.

L’Allemagne a fait le choix, en 1994, de restructurer son système ferroviaire en prenant deux mesures clés : l’ouverture de l’activité à la concurrence et le transfert du transport ferroviaire de proximité aux Länder. Le résultat est qu'entre 1994 et 2012, le trafic passagers s’est accru de 36 % et la part modale du rail a augmenté de 25 %. La Deutsche Bahn à quant à elle conservé 75% d'un marché qui s'est étendu tandis que le budget fédéral pour le ferroviaire s'est allégé de 19%... L'ouverture à la concurrence a donc des vertus qui ne sont pas fatales ni pour le service public ni pour l'opérateur historique.

**Question 10 - *Le développement de l’accessibilité des transports est un objectif national qui nécessite une politique volontariste.***

Comment intégrez-vous les impératifs d'aménagement de l'accessibilité Personnes à Mobilité Réduite dans votre projet ?

La Région, en tant qu’Autorité Organisatrice des transports régionaux, s’est engagée en faveur de l’accessibilité depuis de nombreuses années, notamment en faveur des personnalités à mobilité réduite.

Pour mémoire, elle a financé pour près de 400 millions d’euros l’acquisition de rames Ter neuves (22 Régiolis Alstom et 24 Regio2N Bombardier) qui sont tous des matériels accessibles.

Elle a également adopté en 2009 un Schéma Directeur Régional d’Accessibilité grâce auquel la plupart des bâtiments voyageurs des gares ont fait l’objet de travaux d’accessibilité. Mais beaucoup reste à faire pour la mise en accessibilité des quais des gares, qui présente un coût très élevé.

A cet effet, la Région a élaboré et adopté lors de la séance plénière du 19 octobre 2015 un Schéma Directeur d’Accessibilité – Agenda d’Accessibilité Programmée (SDA AD’AP) des transports régionaux.

Ce document vise à poursuivre la mise en accessibilité des transports ferroviaires et routiers régionaux, engagée dans le cadre du Schéma Directeur Régional d’Accessibilité adopté en 2009, au-delà de 2015, jusqu’en 2024 pour le transport ferroviaire et jusqu’en 2021 pour le transport routier, à travers, notamment, la mise en accessibilité d’arrêts prioritaires d’après les critères édictés par décret.

Ces enjeux confirment tout, l’intérêt de la démarche de Sd’AP des transports régionaux. J’ai su convaincre l’Etat d’inscrire la mise en accessibilité des gares au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 adopté la veille, le 6 juillet, par l’Assemblée régionale, pour un montant global de 28 millions d’euros (13 millions apportés par l’Etat dans le cadre des fonds AFITF et 15 millions apportés par la Région), qui constitue une enveloppe de financement pour le Schéma d’Accessibilité Programmée (Sd’AP) des transports régionaux.

Je poursuivrai donc cette démarche que j’ai engagée tout au long de cette mandature.

**Question 11 *-La loi MAPAM donne aux régions la responsabilité de rédiger un schéma régional de l’intermodalité, et la loi pour la Transition énergétique crée les plans de mobilité rurale.***

Comment comptez-vous organiser la complémentarité entre les différents services mis en œuvre dans les agglomérations d'une part, et dans les territoires ruraux d'autre part ?

En coordonnant toute la chaîne de transport : transports urbains, Ter, lignes routières. En organisant également des rabattements vers les gares.

La démarche interopérabilité billettique nous a permis d’engager un dialogue et une coopération avec l’ensemble des AOT pour jouer gagnant-gagnant. C’est grâce à cela que nous relèverons ce défi.

**Route et transports routiers**

**Question 12 - *La loi NOTRe a transféré des départements aux régions le statut d’Autorité Organisatrice de Transport en matière de transports scolaires et de transports interurbains, mais la responsabilité de la gestion du réseau routier demeure départementale. La région pourra définir des itinéraires routiers d’intérêt régional.***

Comment voyez-vous le rôle de la région dans l'organisation de la cohérence des investissements des départements sur leurs réseaux routiers ? Quelle place comptez-vous accorder à la route dans votre politique des transports compte tenu des nouvelles compétences de la région en matière de coordination de l'intermodalité ?

L’Aquitaine est intervenue sur son maillage d’axes routiers y compris aux côtés des départements à travers le programme « Pacte Aquitain ». Depuis 2007, les axes régionaux étant mis à niveaux et les itinéraires régionaux sécurisés, elle a choisi de donner la priorité au ferroviaire. Limousin et Poitou-Charentes conservent des priorités dans ce domaine et des aménagements routiers importants restent à réaliser pour boucler les itinéraires.

En limousin, il en est ainsi par exemple de la RN 141 reliant Saintes à Limoges, de la RN 147 reliant Limoges à Poitiers, de la RN 520 (boulevard périphérique à Limoges) ou de certaines routes départementales (RD 1120- Axe Tulle-Aurillac en Corrèze, RD 941 Axe Limoges-Clermont Ferrand en Creuse, Raccordement de la RD 941 à l'autoroute A20 en Haute Vienne).

En Poitou-Charentes, il s’agit des 3 axes majeurs constitués par les RN 147, RN 10 er RN 141.

L’ensemble de ces axes ont fait l’engagement d’un soutien des régions respectives dans ou hors CPER qui seront respectés.

Dans le cadre du futur schéma régional de l’intermodalité, et comme ce fut le cas en Aquitaine jusqu’en 2007, les priorités dans le domaine routier seront définies afin de finaliser un grand réseau d’infrastructures routières d’ampleur régionale qui permettent d’irriguer les territoires et de sécuriser les déplacements. Cette réflexion et cette priorisation sera menée en étroite collaboration avec les départements.

**Question 13 - *Avec la libéralisation des services de transport par autocar, la loi Macron donne à la région la responsabilité d’établir un schéma régional des gares routières.***

Comment envisagez-vous le rôle de la région dans le développement des pôles d'échange multimodaux et des gares routières ? Comment envisagez-vous la concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs de transport de voyageurs par autocar pour leur localisation et leur développement ?

Nous avions demandé tout d'abord une distance minimum de 10 km entre une gare ferroviaire et une gare routière. Une distance de 5 km a été retenue. C'est regrettable.

Il est certain qu'un dialogue va et doit s'instaurer avec les opérateurs comme nous le faisons avec les autres AOT et comme nous le faisons d'ailleurs avec l'ensemble des forces vives à travers les Ceser ou les rencontres régulières avec le monde économique ou les organismes représentatifs des filières.

Le maillage du territoire, l'organisation de la chaîne de transport, la présence d'un service public pour tous ne seront atteint que par ce dialogue permanent.

**Question 14 - *La région aura la responsabilité de l’organisation du transport scolaire à partir du 1er septembre 2017. Cela concerne 2 millions d’écoliers, collégiens et lycéens chaque jour, et une dépense de 2 Mds €.***

Comment concevez-vous le rôle de la région et quels objectifs donnez-vous à ce service de proximité ?

**Numérique, billettique, intermodalité**

C’est une lourde et coûteuse responsabilité qui est confiée aux régions. Et la tâche est d’autant moins facile que la situation est très hétérogène tant au niveau du coût (gratuit dans certains départements, système tarifaire différents dans les autres) que du mode de gestion (régie, DSP).

Là encore un travail va s’engager d’abord avec les départements avec pour objectif de converger, à terme vers un système unique sachant que nous avons pris l’engagement d’aller vers la gratuité des transports scolaires par autocar.

C’est un véritable service de proximité au service des familles dont il faut préserver l’efficacité.

**Question 15 - *De nombreuses régions et opérateurs ont entamé la mise en œuvre de l’accès aux réseaux dans les véhicules et matériels roulant (Wifi ou développement des capacités 3 et 4 G).***

Comptez-vous développer la connectivité dans tous les transports en commun dont vous avez la responsabilité ?

Il est difficile de répondre à cette question et surtout il faut être certain que la dépense publique soit utile et durable dans le temps. Les technologies évoluent très vite et l’équipement des ménages au même rythme. La progression du taux d’équipement en Smartphone ou tablettes équipés de 3G ou de 4G est importante. En même temps, l’équipement des matériels roulants est coûteux en investissement et en entretien. Il ne faudrait pas dépenser pour une technologie rapidement obsolète.

Un autre problème concerne le déploiement des réseaux TIC et la résorption des zones blanches et grises. Là est la véritable priorité. Que tous les territoires aient accès au Haut Débit.

De surcroît, la priorité doit être donnée d’abord à l’infrastructure et au confort et l’accessibilité des matériels roulant. Nous expérimentons le wifi dans les bus de certaines lignes routières régionales (Villeneuve sur Lot / Agen). Un retour d’expérience nous permettra de proposer ou non de déployer cette option.

**Question 16 - *Avec le développement de la billettique, l’intégration tarifaire peut contribuer plus facilement au développement de l’intermodalité au service des usagers des transports publics. La billettique contribue à faciliter l’usage des transports publics, et à les rendre plus attractifs.***

Souhaitez-vous développer, pour les TER et les services routiers transférés des départements, l'intégration tarifaire avec les différentes autorités organisatrices des réseaux urbains de votre région ? Quel rôle souhaitez-vous donner à la billettique dans le développement de l'intégration tarifaire, dont de nombreux exemples montrent les effets positifs sur l'attractivité des transports publics ?

La réponse est clairement oui et j’ai déjà eu l’occasion de l’indiquer plus avant. Nous avons engagé en Aquitaine une démarche d’interopérabilité billettique qui a donné lieu à la signature d’une charte entre les 21 AOT de la Région.

Celle-ci a permis de valider le choix de systèmes billettiques interopérables entre toutes les AOT afin qu’aucune barrière technologique ne puisse entraver la démarche. Un titre unique a également été validé sur la base du titre Modalis utilisé sur l’agglomération Bordelaise.

Je souhaite que cette démarche soit étendue à l’ensemble de la nouvelle Région parallèlement à la nécessaire harmonisation de la gamme tarifaire.

**Question 17 *- Le développement de l’open data dans les transports suscite de nombreux espoirs dont notamment la perspective de faciliter l’organisation des déplacements, et la comparaison ou l’intégration des différents modes de transports. La valorisation et l’exploitation des données des opérateurs des différents services de transports (conventionnés ou librement organisés) nécessitent des infrastructures et des logiciels coûteux.***

Pensez-vous que la collectivité doit investir dans de tels outils ? Quelle stratégie numérique régionale pensez-vous opportun de mettre en œuvre au service de l'usager ? :

* simple mise à disposition des données, en laissant le soin aux acteurs privés de mettre en ligne des calculateurs d'itinéraires ?
* développement et pérennisation d'une plate-forme intermodale de calcul d'itinéraires porte-à-porte ?
* développement d'une plate-forme comprenant également un service de réservation et délivrant des billets ?

Pensez-vous que la collectivité doit investir dans de tels outils ? Quelle stratégie numérique régionale pensez-vous opportun de mettre en œuvre au service de l'usager ? :

* simple mise à disposition des données, en laissant le soin aux acteurs privés de mettre en ligne des calculateurs d'itinéraires ?
* développement et pérennisation d'une plate-forme intermodale de calcul d'itinéraires porte-à-porte ?
* développement d'une plate-forme comprenant également un service de réservation et délivrant des billets ?

La maîtrise de l’information confère un atout considérable : elle permet de connaître les déplacements et les pratiques. Elle permet aussi d'apporter de l'information utile aux usagers en temps réel (retards, suppressions, correspondances). A partir de là, elle permet de proposer une aide aux voyageurs de qualité mais aussi d’optimiser l’ensemble des réseaux de transports. Le principal enjeu consiste en la maîtrise de la donnée transport, montante et descendante.

Grâce aux nouvelles compétences qui lui seront conférées dans le cadre des derniers textes de lois, 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. C’est un défi majeur.

Dans le cadre de l’Eurorégion Aquitaine-Euskadi, les conclusions de l’étude des flux transfrontaliers de voyageurs entre la France et l’Espagne ont permis de mener une expérimentation en cours avec l'offre gratuite d'un calculateur d'itinéraire (<http://www.transfermuga.eu/itifr.html> ) qui permet à chacun d'optimiser ses déplacements en utilisant les transports publics.

Cela peut constituer une première étape vers un open data régional dans le domaine des transports. En garantissant cet accès aux données, la Région pourra dans les années à venir accompagner l’ensemble des AOT dans ce sens, puis par là même favoriser l’émergence d’open innovation sur son territoire.

En aucun cas il s’agit pour la Région de se substituer aux AOT de "rang inférieur”, mais plutôt de jouer pleinement son rôle d’AOT, de chef de file de l’intermodalité, à travers une stratégie forte.

En aucun cas il s’agit pour la Région de se substituer aux AOT de "rang inférieur”, mais plutôt de jouer pleinement son rôle d’AOT, de chef de file de l’intermodalité, à travers une stratégie forte.

**Aéroports**

**Question 18 - *La loi NOTRe donne la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de prendre la gestion d’un aérodrome appartenant à l’Etat.***

Quels sont les enjeux de développement aéroportuaire dans votre région ? Y a-t-il un ou des aérodromes dont le transfert de la gestion à la région vous parait opportun ? La région doit-elle avoir un rôle de réflexion, d'orientation et de gouvernance dans le maillage aéroportuaire régional ?

Le paysage aéroportuaire de la région Aquitaine Limousin Poitou Charentes apparaît ainsi hétérogène en termes de gouvernance et de niveau de trafic. Comme la Région Aquitaine l'avait fait en 2011 avant l'adoption de son règlement d'intervention en faveur des plateformes aéroportuaires régionales, il apparaît indispensable de mener étude stratégique afin d’identifier les leviers d’actions et les complémentarités envisageables dans le cadre d’une nouvelle politique aéroportuaire régionale à engager.

L'ensemble des réflexions serviront à la nouvelle assemblée régionale pour bâtir une stratégie et des actions coordonnées sur l'ensemble des 11 plateformes aéroportuaires régionales afin d'éviter qu'elles ne se fassent concurrence entre elles et d'assurer une bonne gestion des deniers publics. Il s’agira également de rationaliser et de mettre en conformité les aides au démarrage de nouvelles lignes aux compagnies à bas coût.

L’Etat n’a pas prévu d’engager le transfert de l’aéroport de Bordeaux pour l’immédiat comme elle l’a fait pour d’autres plateformes (Lyon et Nice). Toutefois, le rayonnement international en fait un outil de premier plan tant du point de vue de l'aménagement du territoire que du point de vue économique. Les collectivités publiques (Région, Département, Bordeaux Métropole, villes de Mérignac et de Bordeaux) se sont d’ores et déjà donné pour objectif de maintenir cette grande infrastructure sous une gouvernance publique afin d'en maîtriser le développement et les orientations. Cet objectif sera poursuivi durant la nouvelle mandature.

Les aéroports doivent ainsi fonctionner en synergie et contribuer au développement durable des territoires qu’ils desservent, en complémentarité avec les nouvelles offres ferroviaires et routières sur la longue distance. La nouvelle Région aura donc un rôle certain à jouer dans leur développement et dans l’organisation du maillage territorial.

**Question 19 - *Lors de la Conférence nationale de la logistique, le ministre des Transports a proposé que les régions intègrent dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité du Territoire un volet dédié à la logistique. Cette proposition pourrait être mise en œuvre prochainement dans le cadre de la préparation de la stratégie nationale pour la logistique,* « *France logistique 2025 ». Elle s’appuiera sur les compétences de la région en matière de développement économique.***

Comment voyez-vous les enjeux de la logistique pour votre région ? Quels sont les principaux défis à relever pour contribuer à la bonne articulation entre l'économie de votre région, les flux qu'elle génère, et les réseaux de transport de fret ?

Notre Région dispose de 3 grands ports de commerce : La Rochelle, Bordeaux et Bayonne. Elle est traversée quotidiennement par un mur de 9000 camions de marchandises alors que le fret ferroviaire qui passe par le pays basque ne représente de 2,5% là où il atteint 35% à travers les Alpes, 63% en Suisse et 31% en Autriche sur l’axe nord-sud.

Cette problématique passe donc d'abord par notre réseau d'infrastructure. La conception et la réalisation de notre réseau ferroviaire datent du milieu du XIXème siècle, il y a plus de 160 ans ! Il souffre d’un réseau électrique au rabais (1500 V au lieu de 25 000 V ailleurs), et des caténaires low-costs : les caténaires midi. Son exploitation est devenue fragile par un manque d'entretien et de travaux de modernisation que nous essayons de rattraper mais également par le fait que doivent cohabiter quatre usages différents : les TGV, les trains d'équilibre des territoires, les TER, et les trains de fret. De sorte qu'il est de plus en plus difficile d'augmenter le nombre de circulation et que cette saturation progressive pose des problèmes croissants de sécurité et d'entretien.

C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de construire des lignes nouvelles dédiées aux trains à grande vitesse qui permettent de libérer des sillons sur les lignes existantes nécessaires pour créer des circulations nouvelles, notamment pour les Ter mais aussi pour le Fret de marchandise par rail qu'il nous faut développer.

Pour développer le ferroutage justement, la Région Aquitaine soutient la création d'une autoroute ferroviaire sur le corridor Atlantique. Un projet de l'Etat soutenu par l'union Européenne. Alors que des travaux d'aménagement de la ligne existante ont déjà été engagés sur le tracé, le forum européen du corridor atlantique du 28 octobre 2015 auquel la région a participé a été l'occasion pour la France et l'Espagne d'une part et l'Aquitaine et le Pays Basque espagnol d’autre part d'engager une démarche commune visant la création de nouveaux services ferroviaires pour le transport de marchandises qui puisse relier Dourges (Pas de Calais) à Vitoria (Pays Basque). Alain Vidalies, Secrétaire d’Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, et son homologue ont ainsi annoncé le lancement par les deux pays en 2016 d’un appel à manifestation d’intérêt des acteurs ferroviaires pour une autoroute ferroviaire sur l'axe Atlantique.

La Région poursuivra ainsi son action en faveur du développement de solutions de Fret telles que le soutien au développement des plateformes de fret, la création d'opérateurs ferroviaires de proximité utiles pour répondre aux besoins locaux des entreprises et le maintien du réseau capillaire de fret.

Il faut également conserver voire développer les liens ferroviaires de capillarité entre les ports maritimes et leur hinterland afin de favoriser le lien fer/mer évitant l’usage de la route.

**Question 20 - *Les collectivités territoriales gestionnaires de ports de pêche et de commerce y ont financé des investissements importants ; la région est sollicitée pour cofinancer des investissements dans les grands ports maritimes. Les CPER rassemblent des investissements qui portent sur des équipements portuaires comme sur des infrastructures de desserte terrestre des ports (voies ferrées, écluses, voies navigables, routes).***

La réalisation de ces projets vous parait-elle prioritaire ? Qu'attendez-vous du développement de l'activité portuaire dans votre région ? Qu'attendez-vous de la coopération entre les grands ports maritimes et les ports de commerce gérés par la région ou un syndicat mixte régional ?

Avec une façade maritime de 750 kilomètres et la propriété du port de commerce de Bayonne, la Nouvelle Région a une grande responsabilité sur les stratégies et actions à mettre en œuvre dans les domaines de l’industrie, de l’économie de la mer, du développement durable, de la gestion des zones littorales et de la politique touristique associée.

La Région, dans le cadre de ses compétences, a le devoir de se saisir de ces sujets pour faire de ces grandes infrastructures portuaires de véritables leviers pour la création d’activité et d’emplois d’une part et le report modal en soutien au développement durable d’autre part. La Région doit ainsi se donner les moyens de peser de façon plus importante dans la gouvernance des deux grands ports maritimes d’Etat : Bordeaux et Le Rochelle.

Dans le cadre de l’élaboration du nouveau schéma régional de l’intermodalité et des transports, une réflexion sera menée sur la stratégie portuaire à engager pour les années à venir de sorte à optimiser et développer les structures existantes et éviter toute concurrence inutile. Chaque port dispose en effet d'atouts particuliers en fonction de leur configuration, de leurs infrastructures ou de leur outillage, de leur localisation ou des orientations de développement déjà déployées. Il s'agira donc d'organiser une cohérence entre chacun pour renforcer la part modale du maritime dans le transport de marchandises, de loin le moins polluant.

La stratégie envisagée devra poursuivre les objectifs engagés en matière d'intermodalité, notamment en privilégiant le lien et la complémentarité entre route, maritime et ferroviaire. L'objectif sera d'abord de maintenir en état les infrastructures ferroviaires accédant aux ports voire de les moderniser afin d'en améliorer la performance. Pour développer le Fret ferroviaire, le soutien à des opérateurs ferroviaires de proximité permettra d'assurer aux entreprises présentes sur le port et dans son hinterland une offre de transport répondant à leurs besoins.

**Question 21 - *Les ports fluviaux ont aujourd’hui différents statuts.***

Comment envisagez-vous l'intégration des ports fluviaux et des voies de navigation correspondantes, y compris lorsqu'elles sont touristiques, à la politique régionale des transports ?

La problématique du transport fluvial demeure assez faible dans la grande région (ALPC), en comparaison avec d'autres régions.

Pour autant, la région soutiendra toute initiative visant à relancer le transport fluvial, notamment pour le transport de pondéreux ou de déchets en ville.

Le volet fluvial du CPER 2014-2020 comporte plusieurs opérations visant à relancer l'utilisation de la voie d'eau pour le transport de marchandises, qui connût son heure de gloire jusque dans les années 1850, avant l'arrivée du chemin de fer.

Espérant avoir répondu à l’ensemble de vos interrogations,

Veuillez recevoir, Messieurs les présidents, l’expression de mes salutations les plus cordiales.

**Alain Rousset**