



Elections régionales des 6 et 13 décembre 2015

Questionnaire de TDIE aux candidats aux élections régionales

Une note documentaire est jointe à ce questionnaire

Réponses de Laurent WAUQUIEZ

En premier lieu, permettez-moi de vous remercier et de vous féliciter pour la qualité de votre questionnaire et de la documentation jointe.

Comme vous le soulignez, le domaine des transports et de la mobilité est primordial et la Région est devenue la collectivité de référence en la matière. La Région est à présent incontournable depuis le transfert de la gestion des T.E.R. en 2002 jusqu'aux dernières réformes qui entreront en vigueur prochainement (loi NOTRe).

Par ailleurs, le domaine des transports touche à la vie quotidienne de l'ensemble de nos concitoyens, est l'une des clés de l'aménagement de nos territoires et du désenclavement des communes isolées, et représente un pan très important de notre économie et un secteur essentiel pour la création de richesses et d'emplois dans notre Région.

I. Orientations générales / financement des politiques de mobilité

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 ?

Le constat que l'on fait ne peut qu'être sévère si l'on en croit l'ensemble des études et enquêtes qui ont été réalisées récemment au moins en ce qui concerne le transport ferroviaire de voyageurs. Nos trains T.E.R. sont parmi les plus en retard de France ; une enquête de l'association indépendante « U.F.C.-Que Choisir » l'a montré il y a peu. Certaines lignes de notre Région font partie des « lignes malades » répertoriées début 2011 par la S.N.C.F. mais la situation peine toujours à s'améliorer quatre ans après ce malheureux constat !

Par ailleurs, la sécurité dans ce type de transport s'est dégradée. Pour bon nombre d'usagers des transports régionaux, leur quotidien est synonyme de peur et d'insécurité y compris en pleine journée. Cette situation n'est plus du tout acceptable et nous devons y remédier. Tout d'abord, je propose que nous profitons de la renégociation de la convention Région-SNCF pour revoir les modalités d'engagement des deux parties. Il ne s'agit pas jeter le discrédit sur quiconque mais seulement d'instaurer un véritable partenariat confiant mais exigeant en sortant d'une logique d'obligation de moyens pour aller enfin vers une logique d'obligation de résultats. Il faut ensuite réaliser les investissements judicieux qui s'imposent pour améliorer nombre de situations.

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 Auvergne-Rhône-Alpes ? Allez-vous renforcer les liaisons entre les anciennes capitales régionales ?

La politique des transports est un élément clé de la cohésion de notre nouvelle grande Région et des échanges à l'intérieur de celle-ci. Il faut ainsi utiliser tous les leviers permettant d'améliorer les voies de communication. Il est inutile de rappeler ici que toutes les études ont montré depuis bien longtemps qu'en favorisant les échanges des biens et des personnes entre deux points d'un territoire on augmente mécaniquement le PIB des deux points.

Lyon et Clermont-Ferrand sont déjà reliées par des trains directs, il nous faudra plutôt améliorer le temps de parcours qui est très long entre ces deux villes de grande importance d'une future même Région.

Je ne souhaite pas que les T.E.R. se contentent de relier telle ou telle ville à Lyon mais aillent au-delà en permettant d'aller d'ouest en est dans la grande Région sans rupture de charge à Lyon.

Je me battraï pour la réalisation de la L.G.V. POCL, pour laquelle les exécutifs régionaux ont été trop passifs et en retrait, qui constituera un véritable atout pour l'ouest de notre future Région, permettra d'accroître encore plus les échanges entre notre Région et la région parisienne tout en allégeant la L.G.V. Paris-Lyon historique arrivée à saturation.

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 ?

Comme vous le soulignez, et du fait qu'elles aient hérité d'infrastructures et de matériels vieillissants, les Régions ont dépensé énormément d'argent dans le ferroviaire ces dernières années sans que les résultats ne soient au rendez-vous en termes d'efficacité, de régularité et de confort des usagers.

Il faut de toute évidence poursuivre cette politique d'investissements en nous appuyant sur les CPER et les fonds européens tout en priorisant des investissements judicieux permettant une vraie amélioration du service rendu.

Par ailleurs, en termes de fonctionnement, les Régions ont également des engagements financiers annuels très importants dans le cadre des conventions qui les lient avec l'opérateur SNCF. Elles doivent de ce fait mieux contrôler et faire respecter les termes du partenariat.

À l'occasion de la renégociation de la convention début 2016, il faut redéfinir les obligations de chacun avec des objectifs précis quantifiés. La Région doit enfin s'affirmer comme A.O.T. pour les T.E.R., ce qui n'est pas véritablement le cas aujourd'hui. Pour réussir la fusion, il nous faudra également « harmoniser » au mieux les conventions Rhône-Alpes et Auvergne. Je ne suis pas de ceux qui pensent que la Région doit réduire ses engagements en la matière mais elle doit en revanche être très exigeante en contrepartie dans l'exécution du contrat en fixant de vraies obligations de résultats à son partenaire.

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 paraît-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) ?

Les Français d'une manière générale, les automobilistes et les entreprises en particulier croulent sous les impôts et taxes de toute nature.

Je ne veux pas que cette fiscalité soit alourdie d'une manière ou d'une autre. Je rappelle qu'en Rhône-Alpes, la majorité actuelle a durant deux mandats recouru à la hausse systématique des impôts et au niveau maximum autorisé par la loi (part modulable sur les prix des carburants, taxe sur les cartes grises, nouvelle taxe « Grenelle » sur les produits pétroliers...). Je me suis au contraire engagé durant mon mandat à n'augmenter aucune taxe ou aucun impôt perçu par la Région.

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 ?

Oui, il ne me paraît pas anormal que les Régions, comme la loi le leur permet d'ailleurs, participent par exemple au développement ou la mise à niveau des infrastructures de transports y compris sur le réseau routier, sachant qu'en plus la Région récupèrera très prochainement la compétence des transports non urbains et scolaires.

Je trouve absurde et pénalisante pour les territoires la position de la Région Auvergne qui a refusé de participer au financement du volet routier du Contrat de plan auvergnat alors que beaucoup de territoires attendaient des avancées dans ce domaine. Quant à la Région Rhône-Alpes, elle se limite à aider à financer les seules routes ardéchoises où des cars T.E.R. ou Cars Rhône-Alpes circulent du fait que ce département n'est pas desservi par des trains voyageurs.

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 ?

Il faut développer l'intermodalité des transports et savoir innover. La Région, vous le savez, est la collectivité en charge de l'intermodalité. Il faut choisir le mode le plus adapté et le moins polluant en fonction des opérations de transports et ne pas oublier la problématique du dernier kilomètre pour ce qui est des marchandises pour laquelle le transport par véhicules électriques peut constituer une solution intéressante pour nos agglomérations.

II. 13 ans après la généralisation de la régionalisation des Transports express régionaux (TER), quelle politique ferroviaire dans le nouveau contexte régional ?

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 1^{er} 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 paraît-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 ?

De toute évidence il faut adapter le réseau des transports à cette nouvelle donne en recherchant les complémentarités. Il est surtout important d'avoir une approche pragmatique et non dogmatique de ces problèmes. Toutes ces solutions de transports sont complémentaires et il faut y avoir recours à bon escient. En Rhône-Alpes, la concurrence dont vous parlez risque en effet de conduire à avoir certains trains régionaux transportant très peu de voyageurs, pour des trains qui offrent 400 à 800 places, mais cette réflexion doit être conduite avec pragmatisme et dans le seul intérêt des usagers et de la qualité du service rendu.

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 ?

En matière de politique tarifaire, il faut faire preuve de beaucoup de circonspection et de vigilance. Comme en matière d'impôts, on touche au pouvoir d'achat de nos concitoyens et cela ne doit pas être traité à la légère. Autant je suis contre le tout gratuit que certains proposent parce que de toute façon si ce n'est pas l'utilisateur qui paie ce sera le contribuable (et c'est souvent le même), autant on ne peut pas imaginer augmenter le poids du budget transport pour nos concitoyens.

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 ? Prêferiez-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 ?

Je ne suis opposé à rien par principe mais comme vous le savez, le Conseil des ministres des transports de l'Union européenne vient, le 8 octobre dernier, de repousser cette éventualité à 2026. Ce sera une possibilité. Préoccupons nous d'abord, en l'état, de la qualité du service demain.

Autorité organisatrice, la Région doit établir un vrai dialogue avec l'exploitant S.N.C.F., revoir la convention pour introduire un vrai partenariat exigeant mais confiant.

Elle doit aussi mieux se coordonner avec les différents syndicats de transports urbains (comme le SYTRAL) et les communautés d'agglomération pour optimiser les dessertes.

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 ?

L'accessibilité dans tous les domaines doit être une préoccupation constante et ce non, parce que la ou les lois l'exigent mais parce qu'il s'agit d'une question de dignité et de vivre ensemble. Cela suppose des investissements importants qu'il faudra programmer mais ce doit aussi être une approche globale tournée vers le confort de tous les usagers des services de transport. L'accessibilité et la sécurité sont des enjeux majeurs.

III. La région « chef de file » – complémentarité et intermodalité : les défis d'une politique régionale multimodale

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 ?

Il faut saisir cette opportunité pour accélérer la réalisation des pôles d'échanges intermodaux déjà bien développés de sorte que tous les modes de transports soient interconnectés y compris bien sur les modes de transports dits doux. Les plans de mobilité rurale et la combinaison des différents modes de transports sont une manière de lutter contre l'endevement qui pénalise encore certains territoires ruraux.

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 ?

Comme je l'ai déjà indiqué dans le cadre d'une réponse à une précédente question, il faut avoir une approche pragmatique et non dogmatique des choses. Même si je n'entends pas empiéter sur les compétences des conseils départementaux, il ne paraît pas anormal comme le prévoit la loi que sur des opérations ciblées d'intérêt régional, un co-financement régional soit apporté. C'est l'intérêt des territoires qui doit primer sur ces questions de compétences ou de champ d'interventions qui sont avant tout des questions d'initiés.

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 ?

Je l'ai indiqué précédemment, la Région doit aider au développement des pôles d'échanges multimodaux. Cela passe par un véritable partenariat avec les agglomérations et les territoires concernés et par une vraie écoute. Je ne suis pas de ceux qui pensent que la Région sait mieux que les acteurs locaux ce qui est bon pour eux. Sans renier son rôle de coordination et de programmation, la Région doit être à l'écoute des élus, et engager un vrai partenariat avec les autorités organisatrices et les collectivités locales pour le développement de ces infrastructures tout à fait essentielles.

Question 14 – La région aura la responsabilité de l'organisation du transport scolaire à partir du 1^{er} 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 ?

La responsabilité régionale sera grande en la matière. Il faut surtout éviter les révolutions en la matière car il faut avoir l'humilité de reconnaître que les systèmes mis en place par les départements et les AOT donnent le plus souvent satisfaction. Là encore il faut être pragmatique et ne pas remettre en cause pour le plaisir ce qui marche bien tout en essayant bien sûr de gommer les imperfections et travailler à une amélioration et une harmonisation des situations. Je ne suis pas pour la gratuité totale parce que comme je le disais précédemment, si ce n'est pas l'utilisateur qui paie ce sera le contribuable (et c'est souvent le même) mais aussi parce que cela conduit malheureusement à des aberrations notamment en milieu rural avec des inscriptions importantes en nombre, des moyens de transports mobilisés importants mais seulement quelques passagers dans les bus et donc in fine un gaspillage d'argent public.

Numérique, billettique, intermodalité

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 ?

Oui le développement de l'accès aux réseaux dans les véhicules roulant doit être une des priorités parce que précisément c'est devenu un élément de confort et de bien être des passagers. Bon nombre d'utilisateurs travaillent le matin et le soir durant leur trajet domicile-travail, il faut pouvoir leur offrir ce service pour ne pas les pénaliser.

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 ?

Cette intégration tarifaire doit permettre à terme de simplifier la vie des usagers et donc par conséquent d'augmenter la fréquentation des transports publics. Le fait que la Région devienne la collectivité par excellence en charge de la compétence transport favorisera cette coordination. Les applications doivent être développées pour rendre l'usage des transports en commun de plus en plus aisé par nos concitoyens.

Comme je l'exprimais plus haut, la Région doit aussi être moteur dans la coordination avec les différents syndicats de transports urbains et les communautés d'agglomération pour optimiser les dessertes et le service aux usagers. Je rappelle ici que la Région Rhône-Alpes est chef de file dans le S.M.T. de l'Aire métropolitaine lyonnaise dans lequel sont réunis le SYTRAL, Saint-Étienne Métropole, la CAPI et ViennAgglo. Grâce à ce S.M.T. et de vraies négociations entre la Région et le SYTRAL, on aurait pu déjà acter par exemple la mise en place de la tarification unique T.E.R./T.C.L. permettant aux usagers d'emprunter indifféremment le réseau T.C.L. et les T.E.R. de la Région à l'intérieur du P.T.U. des T.C.L.

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'utilisateur ? :

- 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 ?

Il s'agit d'un enjeu majeur. La collecte de données de toute nature et leur traitement permet aujourd'hui dans tous les domaines d'améliorer le pilotage des organisations de toute nature et donc également des politiques publiques que l'on met en place. La collectivité n'a pas vocation à se substituer aux opérateurs privés mais par ailleurs compte tenu de son rôle désormais central en terme d'organisation et de coordination des transports et de sa mission de service public en la matière, elle doit être au cœur de cette évolution (révolution) destinée à mieux répondre aux aspirations de nos concitoyens.

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 paraît opportun ? La région doit-elle avoir un rôle de réflexion, d'orientation et de gouvernance dans le maillage aéroportuaire régional ?

Dans notre future Région Auvergne-Rhône-Alpes, nous avons déjà des cas bien particuliers puisque la société des Aéroports de Lyon ouvre son capital au secteur privé et l'aéroport de Clermont-Ferrand (géré en D.S.P.) sera propriété de la nouvelle Région au 1^{er} janvier prochain.

Ouvert à toute discussion si le transfert de gestion à la Région, associée ou non avec d'autres collectivités, d'un aérodrome est nécessaire à un territoire, il faut tout de même souligner que l'offre aéroportuaire est déjà conséquente puisque Lyon-Saint-Exupéry est le 4^e aéroport de France en terme de passagers et la Région est également desservie par Genève-Cointrin (au nord-est). S'ajoute à ces aéroports de premier plan, des infrastructures complémentaires (Clermont, Grenoble, Chambéry, Saint-Étienne) pour lesquelles les gestionnaires essaient d'attirer les compagnies à bas prix mais aussi des offres d'aviation d'affaires (Lyon-Bron).

IV. Logistique et fret

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'Égalité 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 a la chance d'être un des principaux nœuds européens en matière de transport et doit saisir la chance que cela représente en matière de logistique qui est un secteur créateur d'emplois et de richesses. Notre économie régionale a besoin de moyens de transports performants et compétitifs. La Région chef de file aussi bien en matière de développement économique que de transports, doit avoir un rôle de coordination et de facilitateur en essayant autant que possible en fonction de ses compétences, de libérer les énergies mais elle ne pourra pas faire à la place des acteurs économiques.

Bon nombre d'entreprises, petites ou plus importantes, ont déjà fait le choix de notre région pour y installer une ou plusieurs bases logistiques au vu des infrastructures et voies de communication développées.

Également, les entreprises rhônalpines s'appuient déjà sur les différents modes de transports existants pour le fret et la logistique : le ferroviaire avec des « autoroutes ferroviaires de fret » et les différentes infrastructures de triage, l'aérien grâce à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, le fluvial grâce au fleuve Rhône et aux installations portuaires installées entre Lyon et la Méditerranée, et le transport routier.

L'ouverture des corridors fret européens n° 2 et n° 6, la réalisation de grands projets nationaux et internationaux tels que le CFAL et le Lyon-Turin permettront d'accroître encore le poids de notre région dans le domaine de la logistique et du fret.

Question 20 – 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 ?

Tout cela doit se faire dans l'ordre et la méthode. Il faudra être à l'écoute de l'ensemble des acteurs en la matière. D'une manière générale et ce dans tous les domaines, je souhaite que l'administration régionale ait une approche très professionnelle, responsable mais humble des dossiers en engageant des partenariats exigeants mais confiants avec tous ces partenaires.