

QUEYRANNE 2015

Adr. **20, qual Jean Moulin
Lyon 69002**
Web **queyranne2015.com**
Mail **contact@queyranne.com**

**NOUS,
C'EST LA RÉGION**

Lyon, le 23 novembre 2015

Monsieur Philippe DURON
Co-président délégué
Louis NEGRE
Co-président
TDIE
9, rue de Berri
75008 PARIS

Messieurs les co-présidents,

J'ai bien reçu votre courrier, et je tiens à vous assurer que j'ai porté le plus grand intérêt à l'analyse que vous proposez du nouveau cadre législatif de la politique des transports.

Vous avez bien voulu également m'interroger sur les mesures que compte prendre mon équipe en Auvergne-Rhône-Alpes à ce sujet, et je vous en remercie.

Aussi, je me permets de vous faire parvenir, ci-joint, les éléments de réponse au questionnaire que vous avez bien voulu m'adresser.

Je vous invite également à consulter l'intégralité du projet de la liste que je conduis à l'adresse suivante : www.queyranne2015.com. Mon équipe demeure bien entendu à votre disposition pour toute information complémentaire.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie de croire, Messieurs les co-présidents, à l'assurance de ma parfaite considération.

Bien à vous.


Jean-Jack QUEYRANNE

QUEYRANNE 2015

Adr. 20, quai Jean Moulin
Lyon 69002
Web queyranne2015.com
Mail contact@queyranne.com

Réponse au questionnaire TDIE

Concernant les orientations générales et le financement des politiques de mobilité, je tiens à rappeler que, depuis 2004, les Régions Auvergne et Rhône-Alpes ont consacré le quart de leur budget aux Transports Express Régionaux. Cette intervention a été décisive pour sauver les trains du quotidien, délaissés par SNCF. Les investissements sur le matériel, les gares et les infrastructures ont permis de combler une partie du retard et d'améliorer le service aux usagers. Avec le cadencement, l'offre de train a été augmentée. Cela s'est traduit par un accroissement significatif de la fréquentation de l'ordre de 50% en 10 ans.

Pour autant, et malgré cet apport financier considérable, qui se chiffre à plusieurs milliards d'euros, fonctionnement et investissements inclus, au périmètre de nos 2 régions, la qualité du service réalisé par SNCF est régulièrement pointée du doigt : retards, incidents, manque d'informations, constituent encore trop souvent le lot quotidien des usagers. La responsabilité des cheminots n'est pas en cause. Mais leur sens du service public ne suffit pas à compenser les contraintes auxquelles ils sont confrontés au nom d'un système ferroviaire national qui favorise toujours les sillons des grandes lignes au détriment des TER, et d'orientations marketing toujours éloignées des attentes des usagers du quotidien en terme de relation-client.

A l'horizon du 31 décembre 2016, le renouvellement des conventions d'exploitation qui engagent les Régions Auvergne et Rhône-Alpes avec la SNCF sera déterminant pour rehausser notre ambition et porter l'exigence d'une amélioration de la qualité de service aux usagers, ainsi qu'une plus grande transparence financière. C'est à la SNCF de travailler sur les questions de productivité afin de tendre vers les standards européens. En tout état de cause, les gains de productivité ne sauraient se faire au détriment de la sécurité des voyageurs ou du service qui leur est offert.

Parallèlement, les investissements sur la modernisation des infrastructures seront poursuivis. Le Contrat de Plan Etat – Région 2015-2020 établit un volet ferroviaire ambitieux en faveur de la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, véritable goulot d'étranglement qui impacte la régularité des trains nationaux et régionaux. Parmi les autres projets phares figurent également la modernisation du réseau des petites lignes qui assurent une desserte indispensable dans les territoires éloignés des pôles urbanisés ainsi que le projet LEMAN Express.

Concernant le financement des transports, la TICPE est déjà utilisée comme un complément de ressources. La question de la taxation de l'usage de la route reviendra également à travers les modalités incitatives au report modal pour la traversée des Alpes en

cohérence avec les besoins de financements de la section internationale de la Liaison Lyon Turin.

Dans le cadre de la future COP 21 dont la région avait accueilli en juillet dernier le sommet de Lyon, nous réaffirmons notre objectif de faire de la Région Auvergne - Rhône-Alpes, la région du « Bien respirer » et de mobiliser les moyens nécessaires au développement de l'usage des transports collectifs, du report modal de la route vers le rail, ou encore des modes alternatifs à l'autosolisme.

La libéralisation des transports de voyageurs par autocars agit paradoxalement comme un potentiel agent de mise en concurrence des liaisons ferroviaires opérées par SNCF. Nous étudierons naturellement avec une grande attention le déploiement de ces services dans les transports interurbains tant au regard de leur impact sur le TER qu'à l'aune du transfert au 1^{er} janvier 2017 des services interurbains départementaux d'autocars. L'offre de transports sera naturellement modifiée par l'émergence d'un nouveau modèle économique.

La question des tarifs sera naturellement au cœur de la réflexion du mandat futur d'une part dans le cadre de l'uniformisation des tarifs entre les Régions Auvergne et Rhône-Alpes et d'autre part au regard de l'équilibre financier de la future convention avec SNCF. L'opérateur ferroviaire devra alors prendre ses responsabilités et des engagements loyaux vis-à-vis de la Région afin de maintenir une contribution forfaitaire annuelle compatible avec les financements publics.

La question de l'ouverture à la concurrence à compter de 2019, tel que prévu par le 4^{ème} paquet ferroviaire n'est pas d'actualité puisque la prochaine convention Région / SNCF ira au-delà de l'extinction du prochain mandat. C'est l'observation de la capacité de SNCF à produire une offre de qualité au juste prix qui sera le baromètre de l'opportunité, ou non, le moment venu, de mettre en œuvre des expérimentations. Cependant, en Rhône-Alpes, je crois en la capacité de l'opérateur historique de relever le challenge et d'améliorer significativement sa qualité de production.

L'accessibilité des transports reste une priorité de la Région qui a déjà financé des aménagements dans une cinquantaine de gares. Nous avons naturellement la volonté de poursuivre et d'amplifier cet engagement soutenu en faveur de l'accessibilité. La Région Rhône-Alpes a adopté le 16 octobre dernier son schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée portant sur le transport régional de voyageurs pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Elaboré de façon concertée avec les associations des usagers et des personnes en situation de handicap, ce schéma prévoit de mettre en accessibilité d'ici 2024 : 122 gares ou haltes ferroviaires, soit près de la moitié des points d'arrêts en Rhône-Alpes, via des aménagements ou des mesures de substitution (aide humaine ou transport adapté) et 162 points d'arrêts routiers desservis à la fois par des cars départementaux et par des cars TER. Sur 2016-2018, l'effort financier de la Région sera de l'ordre de 25 millions d'Euros pour engager une mise en place effective et rapide de ce schéma.

Par ailleurs, les questions de la complémentarité des modes et de l'intermodalité sont bien évidemment au cœur de la future politique de transports de la Région qui se trouve clarifiée et renforcée et la loi MAPAM et la Loi NOTRe. En dotant la France de deux niveaux d'AOT dans les territoires, les AOTU (communautés de communes, communautés d'agglomération ou métropoles) pour le transport urbain et la Région pour tout le reste,

l'équation de coopération institutionnelle entre les AOT devrait se trouver simplifiée. Les territoires ruraux, semi-ruraux et périurbains ne seront pas oubliés puisqu'ils deviendront de fait le cœur de cible du métier d'AOT régionale. Notre engagement au CPER 2015 – 2020 sur les petites lignes (UIC 7 à 9) démontre mieux qu'un long discours notre volontarisme de ne pas abandonner le train en rase-campagne. Reste maintenant à l'opérateur à ne pas saborder le service sur des lignes que la Région et L'Etat auront contribué à moderniser.

Parallèlement, l'exercice à terme de la compétence des transports scolaires et des transports interurbains va forcément conduire l'administration régionale à s'organiser afin d'accueillir les personnels qui ne manqueront pas d'être transférés pour aider la région à relever le défi de la route. Nos investissements en matière d'infrastructures étaient en Rhône-Alpes quasiment exclusivement concentrés sur le ferroviaire (à l'exception de l'Ardèche qui ne bénéficiait pas de dessertes ferroviaires voyageurs). Un nouveau logiciel et une nouvelle organisation seront forcément nécessaires pour adapter l'action de la Région, forte de 13 départements, avec des caractéristiques et des attentes différentes entre le Cantal et la Haute-Savoie par exemple. La Région va réellement devenir un opérateur global de la mobilité tant ferroviaire que routière. Nous évoluerons avec pragmatisme et sans idéologie en fonction des besoins des territoires. Notre expérience en matière d'intermodalité, déployée depuis près d'une dizaine d'année à travers la rénovation des pôles d'échanges multimodaux, nous sera utile pour aborder les prochaines étapes et en particulier définir le futur schéma régional des gares routières.

Sur la responsabilité de l'organisation des transports scolaires, notre objectif est de maintenir la qualité de l'existant en matière de service et de généraliser la gratuité à l'échelle de la Région entière. Si des synergies sont possibles, nous ne manquerons pas de les étudier afin d'optimiser les dessertes et le coût du service.

Les transports publics devront suivre les évolutions technologiques afin de renforcer leur attractivité. La connectivité Wi Fi est d'ores et déjà accessible dans le transport en autocar. Je souhaite également que la SNCF soit en capacité de le proposer rapidement pour la flotte des TER.

Sur le volet de l'interopérabilité des transports, nous poursuivrons nos efforts pour la mise en place d'une carte régionale unique valable sur tous les réseaux des Autorités Organisatrices de Transports Urbains. Notre ambition est également de simplifier les tarifs proposés aux usagers et d'aller vers une meilleure intégration tarifaire à l'échelle des bassins de vie.

Grâce au développement de l'open data et à la collaboration de la Région Rhône-Alpes avec les 25 AOT du territoire, un calculateur d'itinéraire multimodal vient d'être lancé en octobre 2016. Ce projet devra naturellement être élargi au périmètre de la future région. A terme, l'objectif en 2016 est de proposer sur le site www.oura.com une véritable centrale de services offrant un système de vente à distance de e-billets ou encore la possibilité de recharger un abonnement hebdomadaire ou mensuel.

En Auvergne-Rhône-Alpes, les enjeux aéroportuaires sont très importants et l'actualité à court terme est focalisée par la cession des parts détenues par l'Etat au capital de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Cette privatisation doit être l'occasion de redéfinir les missions de cet équipement d'intérêt régional dans le cadre du cahier des charges de cession auquel la Région Rhône-Alpes a exigé d'être associée. Il est notamment nécessaire d'envisager à terme l'ouverture de nouveaux droits de trafic afin de positionner la

plateforme lyonnaise au niveau des principaux hubs européens. Une synergie intelligente pourra être recherchée avec Genève afin d'offrir à Lyon une réelle chance de pouvoir se développer.

Concernant les autres plateformes aéroportuaires régionales, l'aéroport de Clermont-Ferrand devra être conforté notamment pour le développement des entreprises auvergnates et du tourisme et une complémentarité devra être recherchée avec Chambéry et Grenoble.

Enfin, les questions de logistique et de fret ne sont actuellement pas le cœur des compétences régionales. Mais il apparaît assez clairement que fort de notre compétence en matière de développement économique d'une part, et de notre intervention sur le réseau ferroviaire d'autre part, les questions de report modal, de lutte contre la pollution, et d'aménagement durable du territoire conduisent la Région, à travers le SRADDET, à devenir un acteur stratégique de la prospective en la matière. D'ores et déjà nous sommes intervenus pour soutenir des projets locaux de maintien de services de frets ferroviaires et la Région soutient un projet exemplaire d'intermodalité fleuve - rail - route sur le Rhône Median au sud de Vienne. Le développement continu du transport des marchandises, notamment dans la vallée du Rhône, mais aussi dans la traversée des Alpes, conduira inexorablement à des actions concrètes en faveur du report modal. La voie d'eau, qui présente de fortes réserves de capacité à aussi un rôle à jouer pour le transport de certains matériaux pondéreux.

Le moment est proche d'une prise de conscience en faveur d'une transition écologique raisonnée et soutenable économiquement. Les grands projets nationaux d'infrastructures en faveur du fret ferroviaire (Lyon-Turin et CFAL), de même que l'engagement de la Région dans le contrat de plan interrégional Etat-Région du fleuve Rhône forment l'armature, à moyen et long terme, d'une volonté de la Région de s'engager pour soutenir l'émergence de nouveaux comportements plus vertueux dans le domaine du fret et de la logistique.