

| 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  |
|--|---|---|--|--|--|---|
| <b>Parti Breton</b><br><b>Bertrand DOLEON</b><br><i>Notre Chance, l'Indépendance</i> | <p>Les services de transports collectifs font l'objet d'investissements conséquents qui ne sont pas toujours dirigés vers les besoins quotidiens des citoyens. La ligne LGV Bretagne a été privilégiée au détriment du développement d'un réseau intermodal permettant de limiter la nécessité quotidiennement une automobile. Ce choix a pour conséquence que les transports collectifs sont jugés peu adaptés, peu efficaces par les utilisateurs potentiels à l'exception du TER dont la fréquentation a fortement augmentée. La priorité doit être donnée au réseau régional multimodal régional, avec le souci de rendre un meilleur service au moindre cout, en proposant le moyen de transport le plus adapté, évitant autant que possible les wagons ou cars vides. Une utilisation accrue du numérique est urgente. On doit pouvoir mesurer en temps réel, la demande de transport collectif en Bretagne</p>   | <p>Nous sommes hostiles à la fiscalité dite écologique. L'offre de transport collectif sera attractive si elle répond au besoin. Imposer un système collectif qui rallongera d'une heure le temps de transport quotidien est néfaste. Nous souhaitons que le transport devienne une responsabilité entière de la Région, qui ne fasse pas l'objet d'une dotation de l'état, mais du droit à la région de lever directement l'impôt, notamment sur la valeur ajoutée des entreprises. La nuance est importante, car nous estimons que l'état et son administration régionale n'est ni légitime, ni compétent, pour apporter des solutions à des besoins locaux. La priorité sur la LGV le démontre. Le PPP sera un levier qui ne doit pas donner la maîtrise totale aux partenaires privés. La région, Maître d'ouvrage, doit conserver la maîtrise</p>  | <p>Les marges de manœuvre budgétaires sont étroites. La maîtrise de fiscalité, les PPP, sont des leviers, mais qui ne permettront pas des miracles. Le développement d'un réseau intermodal passe en premier lieu par l'étude du besoin, et à terme le développement d'une application interactive régionale. Une clause de productivité ou d'intérêt régional, peut être incorporée dans la convention TER. Mais parfois, faute de maîtriser les détails les effets peuvent être contraires aux objectifs recherchés. Une concurrence équilibrée, donnant une part égale au prix et à la qualité, donnera tout autant satisfaction</p>  | <p>La taxation de la route n'est pas souhaitable en Bretagne, région péninsulaire, tant pour les professionnels de la route dont les marges comme celles des produits transportés sont étroites, que pour les particuliers, pour lesquels les utilisateurs contraints de la voiture au quotidien ont des revenus modestes</p>  | <p>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 ? Ce transfert des charge sans doter la région en proportion est une duperie. Si l'état ne peut financer les infrastructures, il doit céder le droit à lever l'impôt et utiliser les fonds structurels européens</p>   | <p>Le CO2 est le principal gaz à effet de serre. La limitation des émissions de CO2 par un système de transport mieux pensé, plus efficient, correspondant mieux aux besoins, Permettra d'en diminuer les émissions. On notera que l'infrastructure de production, de distribution, et demain de stockage, de l'électricité seront aussi déterminantes</p>  |
| <b>LO</b><br><b>Valérie HAMON</b><br><i>Faire entendre le camp des travailleurs</i>  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les TC dans cette région comme dans le reste du pays sont en grand majorité utilisés au profit des employeurs pour transporter les travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail</li> <li>2. Les transports domicile/travail devraient être organisés et complètement pris en charge par le patronat</li> <li>3. Tandis que les travailleurs sont obligés d'habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail, les entreprises s'installent au mieux de leur besoin avec l'aide des collectivités sans se soucier des TC. Les travailleurs doivent "se débrouiller", les collectivités organiser les TC.</li> <li>4. "Les Prises en charge dans le cadre des Plan de Déplacement Entreprises sont largement insuffisantes"</li> <li>5. "Les services de transport ne peuvent pas s'améliorer sans prendre l'argent pour cela dans les poches de ceux à qui ils bénéficient le plus, c'est à dire sur les profits des entreprises. "</li> </ol>  |   |  | <p>"L'environnement n'était qu'un prétexte pour ajouter une nouvelle taxe sur le transport"</p>  |  |   |
| <b>LR</b><br><b>Marc LE FUR</b><br><i>Le choix de la Bretagne</i>                    | <p>L'offre générale de transports collectifs mérite en premier lieu une plus grande visibilité et doit chercher à favoriser, plus encore, l'intermodalité. La clarification des compétences comme la libéralisation du marché ne doit pas conduire à la disparité mais bel et bien à une offre coordonnée où la Région pilote et oriente. C'est le sens du Schéma régional d'intermodalité voulu par la loi MAPAM. Il s'agit de notre priorité. Ainsi, la Région doit communiquer de façon globale et accompagner la création de pôles intermodaux dans les différents territoires bretons. Seuls ces pôles intermodaux entre le rail, la route, les lignes d'autocars aujourd'hui départementales, les transports urbains et les lignes scolaires, le covoiturage, et les lignes d'autocars longue distance, etc. sont de nature à renforcer le service à l'utilisateur comme amener à une hausse de la fréquentation des transports collectifs. La question de la sécurité dans les transports bretons est à ce stade inopérante voire inexistante. Nous comptons développer la vidéoprotection dans les transports et à proximité comme rendre obligatoire le port du « gilet jaune » pour les scolaires attendant leur autocar.</p> | <p>Les objectifs en matière de transport sont étroitement liés à ceux du développement économique, du désenclavement des territoires, de la ruralité et du service aux différents usagers. La Région peut y répondre concrètement en y impliquant mieux les différents acteurs. L'intermodalité constitue en Bretagne tant une priorité que la pierre angulaire la politique de transport à mettre en place. Conçus comme des points de convergence, ces pôles intermodaux doivent être définis avec les collectivités et les différents opérateurs. Dans ce prolongement, la Région initiera un schéma de création de pôles intermodaux sur l'ensemble de son territoire. Ce schéma sera accompagné d'une programmation pluriannuelle d'investissement dédiée et d'une contractualisation avec les territoires. S'agissant des questions de tarification, l'accent doit être mis sur l'intégration tarifaire, le développement des abonnements croisés pour les usagers. Si ceux-ci existent, la faiblesse de l'intermodalité les rend inintéressants.</p> | <p>Le nouveau cadre législatif va inévitablement amener la Région à revoir à la hausse la part de son budget dédié au transport, les nouvelles recettes de CVAE vont y contribuer. Les gains de productivité doivent effectivement être recherchés sans remettre en question la qualité du service rendu à l'utilisateur. Il serait en effet totalement contreproductif de concevoir ces gains de productivité autrement que par une augmentation de la fréquentation des transports. Ainsi, cette question doit être réfléchie sur la durée, accompagnée par des mesures concrètes et une politique d'aménagements, d'adaptation des horaires et des dessertes, et d'une plus grande intermodalité. Dans ce prolongement, plus qu'une recherche immédiate de gains de productivité, la convention TER devra identifier des mesures visant à une augmentation de la fréquentation et de combinaison avec les autres modes de transports.</p> | <p>Nous sommes opposés à toute nouvelle mesure fiscale, ou de taxation, de nature à pénaliser l'activité économique et les déplacements des bretons. La situation de notre région ne peut souffrir d'une mesure qui, fondée sur l'idéologie, combinée à l'éloignement géographique des centres de décisions, viendrait aggraver ce phénomène de « décrochage », observé singulièrement à la pointe occidentale de la Bretagne. Si nous restons opposés à toute initiative du type « écotaxe » nous souhaitons ardemment le prolongement des mesures de décentralisation et de l'octroi, par l'Etat, de recettes nouvelles et de la possibilité d'en assurer régionalement la maîtrise. Il convient, en la matière, d'aller vers une plus grande autonomie fiscale et de recettes de la Région.</p> | <p>Il ne s'agit pas, à notre sens, pour la Région de n'être qu'un co-financier mais bel et bien de participer à la prise de décision. Chef de file en matière de transport, de développement économique, de formation voire même de tourisme, il convient pour la Région de dépasser cette incohérence. La Région doit pouvoir demain participer à l'identification, à la décision et au financement de toutes les infrastructures de transport : route, rail, ports, aéroports, etc. Les différents schémas, hier définis au niveau national, doivent introduire des éléments provenant des politiques régionales elles-mêmes. Le récent débat et le report sine die du prolongement de la liaison LGV vers Brest et Quimper représente une certaine forme d'injustice alors même que les autres points de l'hexagone en bénéficieront.</p> | <p>La Région ne peut pas, ne peut plus se désintéresser de ce sujet. S'il s'agit avant tout d'éléments réglementaires prolongeant les politiques nationales et européennes, la Région doit à son niveau, dans sa propre commande publique comme dans ses délégations de service public, introduire des critères environnementaux ambitieux. Il s'agit par exemple de devenir plus regardant dans le choix des autocars servant au transport scolaire ou encore dans le choix des véhicules de sa propre flotte.</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   |
|---|---|---|---|--|--|--|
| René LOUAIL<br><i>pour la Bretagne</i><br><br><i>Une Autre Voie</i> | <p>Engagement : favoriser l'activité et l'accès aux services publics sur tout le territoire breton</p> <p>La Région doit tout d'abord engager une politique pour limiter les déplacements trop longs et inutiles, en axant la politique d'aménagement du territoire sur la proximité dans les services publics, les commerces, l'éducation, les loisirs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Soutien aux espaces de co-working ; Soutenir dans l'aménagement du territoire une densité maîtrisée et raisonnée afin d'éviter la dépendance aux véhicules polluants et/ou individuels ; Plus de démocratie : faire le lien avec les usagers des transports</li> </ul> <p>Engagement : Associer réellement les citoyen-es aux décisions d'investissement sur les projets de transports.</p> <p>Mesures concrètes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les grands projets régionaux d'infrastructures et d'équipements de transport seront soumis à un débat citoyen</li> </ul> <p>Engagement : Faire évoluer le fonctionnement des transports en prenant en compte l'expertise des usagers.</p> <p>Mesures concrètes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Donner des moyens conséquents aux comités d'usagers et notamment aux « comités de lignes »</li> <li>Renforcer le dialogue avec les associations d'usagers.</li> </ul> | <p>Les objectifs de notre politique régionale des transports sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>le droit au transport pour tous,</li> <li>le renforcement des transports publics, avec une priorité à la fiabilisation du TER et au maillage du territoire, y compris pour les communes plus isolées</li> <li>la poursuite des investissements sur les pôles d'échanges et le réseau ferré, dont l'amélioration des liaisons inter-régionales.</li> <li>l'encouragement à l'utilisation de vélo, du covoiturage, de l'autopartage, et à la mutation des flottes de véhicules vers le biogaz et l'électrique.</li> </ul> | <p>L'on peut trouver des moyens supplémentaires pour l'investissement en réorientant les enveloppes prévues pour LNOBPL vers la modernisation et le développement du maillage régional. Voir le cahier d'acteur des élu-es EELV Bretagne à ce propos.</p> | <p>Comme mentionné précédemment, l'expérimentation de la taxe kilométrique poids lourds fait partie des pistes de financement de la politique régionale des transports, pour autant que l'État daigne la ré-autoriser, et permettre ainsi la réutilisation partielle des investissements consentis à l'époque du projet national Ecomouv'. Ce dispositif présente l'intérêt, comme la taxation du gazole, d'une proportionnalité au kilométrage parcouru, donc aux pollutions générées. Nous sommes prêts à défendre une pollutaxe régionale, notamment pour financer le développement du fret par rail.</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. Pour autant, leur développement et leur fiabilisation, en même temps que la désenclavement du Centre-Bretagne, nécessite le maillage d'un réseau par une ligne nouvelle. La Région accompagnera l'Etat, à proportion de ses ressources, dans l'étude et la réalisation de cette infrastructure.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Privilégier les Trains à Haut Niveau de Service, avec comme objectif des dessertes inter-villes (régionales et inter-régionales) cadencées et moins chères pour les usagers, basées sur la rénovation et la modernisation du réseau existant.</li> <li>Avoir une vision globale d'un schéma ferroviaire à moyen terme pour prioriser et de programmer les évolutions.</li> <li>Améliorer les liaisons inter-villes,</li> </ul> <p>Etc. =&gt; se reporter au questionnaire pour plus de détails</p> | <p>Engagement : promouvoir les véhicules verts, tout en continuant de donner la priorité aux transports partagés. Remplacer l'essence par l'électricité ne règle qu'une petite partie du problème : la vraie solution, c'est la réduction de l'usage de la voiture, qu'elle soit électrique ou à essence.</p> <p>Engagement : soutenir et faciliter les initiatives de mutualisation des voitures.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Soutien aux initiatives type covoiturage pour les particuliers mais aussi les entreprises.</li> <li>soutenir le développement des lieux de covoiturage (en intermodalité) (gares, stations de métro, bretelles d'autoroute, sorties d'agglomération...)</li> <li>Étudier la possibilité de mettre en place un accès aux réseaux de transports en commun à tarif préférentiel aux personnes pratiquant le covoiturage.</li> <li>Soutenir l'auto-partage et contribuer à lui donner une véritable visibilité.</li> <li>Favoriser et soutenir les plans de déplacement d'entreprises (PDE).</li> <li>la Région mettra en place un plan de déplacements des administrations.</li> </ul> <p>Engagement : soutenir le vélo comme mode de transport actif.</p> <p>=&gt; se reporter au questionnaire pour plus de détails</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  |
|--|--|--|--|--|
| <b>Parti Breton</b><br><b>Bertrand DOLEON</b><br><i>Notre Chance, l'Indépendance</i> | <p>L'opérateur actuel n'a pas un droit sacré à être prolongé dans ces prérogatives. Néanmoins, la dilution du service rendrait l'exploitation du service peu rentable. On peut imaginer un lot Bretagne Sud et un lot Bretagne Nord, avec éventuellement des exploitants différents. Les lignes routières conventionnées ne sont pas une nouveauté. Elles sont nécessaires, mais il faut plus d'interactivité avec les besoins des utilisateurs</p>  | <p>La révision de la politique tarifaire des transports est à faire avec prudence. C'est un levier pour inciter, mais d'abord une offre pertinente rendant l'automobile moins attractive</p>   | <p>L'ouverture du marché ferroviaire est possible. Comme évoqué plus haut, en Bretagne on peut avoir 2 exploitants sur des lignes distinctes (nord/sud)</p>  | <p>L'accessibilité des PMR aux transports est un critère important. Les PMR souffrent plus qu'un autre des ruptures de charge dans un trajet. C'est aussi pour cela que système doit être pensé</p>  |
| <b>LO</b><br><b>Valérie HAMON</b><br><i>Faire entendre le camp des travailleurs</i>  |  |  |  |  |
| <b>LR</b><br><b>Marc LE FUR</b><br><i>Le choix de la Bretagne</i>                    | <p>Le TER reste, en quelque sorte, le navire amiral de la politique régionale et doit, pour accentuer son développement, rechercher une plus grande complémentarité et une intermodalité, notamment au cœur et en périphérie des métropoles et de villes. La Région doit favoriser l'émergence de service nouveaux, dans les zones rurales, ramenant vers le TER et les réseaux urbains. A notre sens, il ne s'agit pas de s'interroger sur le fait que cela pourrait venir fragiliser le réseau TER mais de savoir comment initier, encourager et accompagner des services qui viennent compléter et renforcer l'offre existante. Face à ces changements comme aux aspirations des usagers nous devons nous poser les bonnes questions, changer de référentiel.</p> | <p>La liberté tarifaire instaurée pour les Régions va dans le sens des évolutions que nous souhaitons. Bien entendu, cet élément doit être intégré à la stratégie de développement des transports en Bretagne et mis en perspective avec la politique d'aménagement, de dessertes et de recherche première d'intermodalité. En la matière, nous travaillerons d'abord à remise à plat des abonnements croisés.</p> | <p>L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs est une bonne chose. Celle-ci pourrait être progressive, d'abord sur les lignes TER présentant le plus grand nombre de voyageurs. Celle-ci doit être analysée dans un objectif de renforcement qualitatif et quantitatif des services proposés. La suspicion qui entoure l'ouverture à la concurrence doit cesser. Elle ne fait qu'encourager le <i>statu quo</i> dans un domaine, celui des transports, qui est en perpétuelle évolution.</p> | <p>Tout aménagement nouveau sera envisagé sous l'angle de l'accessibilité, non seulement dans l'espace défini (gare, point de desserte, etc.) mais, plus loin, dans une logique de parcours d'accessibilité. La Région adoptera un schéma ambitieux d'accessibilité avec une programmation pluriannuelle d'investissement, révisée chaque année et examinée en séance du Conseil régional.</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   |
|---|---|---|--|---|
| René LOUAIL<br><i>pour la Bretagne</i><br><br><i>Une Autre Voie</i> | <p>Le développement de lignes de car est un risque pour les lignes TER, et nous estimons qu'il est inexact qu'il réponde à une « demande » sociale : il s'agit plutôt d'une réponse « par le bas » à une « contrainte », les transports représentant un poste économique très important pour un certain nombre de personnes, ce qui va jusqu'à les priver de mobilité. Pour ces personnes, le bus représente effectivement l'opportunité de se déplacer... mais moins rapide, moins confortable, moins sûr.</p> <p>En proposant une politique tarifaire attractive, le train est bien plus compétitif en termes de confort et de temps de trajet. C'est une réponse « par le haut » à cette contrainte économique des citoyens. Le succès des TER tient à ce qu'ils sont un transport de proximité, confortable, rapide, fiable : les rendre économiquement attractifs, c'est avoir une hausse des fréquentations, qui permet d'envisager une hausse des investissements (nouveaux arrêts, nouvelles lignes).</p> <p>En Bretagne, un autre problème est celui des nombreux sillons pris par le TGV sur le réseau régional, alors que les conditions tarifaires du TGV sont moins intéressantes et plus contraignantes que celle du TER.</p> <p>L'objectif de bon sens serait de faire du bus et du train des moyens complémentaires et non concurrents. Cela passe par une attractivité économique accrue pour les TER.</p> | <p>Engagement : Mettre en place des tarifs incitatifs et des transports accessibles à tous</p> <p>Mesures concrètes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre la progressivité en fonction des revenus pour les abonnements, coordonner la mise en place d'une tarification solidaire en relation avec les autres gestionnaires de transports de la région ;</li> <li>• Faire tous les efforts possibles pour proposer des tarifs attractifs, notamment pour renforcer le TER Simplifier les tarifs, pour plus de clarté pour le consommateur.</li> <li>• Étudier la possibilité d'étendre la carte KorriGo aux liaisons vers Nantes,</li> <li>• Étudier la possibilité de mettre en place des moments de gratuité pour inciter à l'utilisation du TER, par exemple à la rentrée (comme cela se pratique en Région Nord-Pas-De-Calais) ;</li> </ul> | <p>L'ouverture des marchés à la concurrence, dans tous les domaines, a pour but de faire profiter aux usagers des prix les plus bas possibles, d'améliorer le service et d'éviter un monopole de fait.</p> <p>Cependant, vu la taille des investissements que suppose une entrée sur le marché français, nous restons réservés sur les bénéfices effectifs en termes de baisse de prix. Vu la recherche immédiate et maximale de profit qui caractérise notre modèle économique et ses entrepreneurs aujourd'hui, nous restons aussi réservés sur la potentielle amélioration du service (services en heures creuses, de nuit, maintien des petites lignes... sans parler de la réouverture et de la ré-expansion du réseau ferré)</p> <p>D'un autre côté, cela fait longtemps que la SNCF n'est plus un service public, mais une entreprise qui profite de sa situation de monopole de fait (voir les nombreux conflits entre les régions et la SNCF sur les montants payés à cette dernière). Si une modernisation du service de chemins de fer était certainement nécessaire, sa privatisation n'a conduit ni à une amélioration de service, ni à une baisse du prix pour le consommateur. La concurrence privée exacerbée en Grande-Bretagne mène d'ailleurs aux mêmes résultats.</p> <p>De ce point de vue, une révision du statut, des missions et des objectifs de la SNCF nous paraît plus pertinente qu'une ouverture au privé, qui pourra peut-être améliorer quelques tarifs ou services à la marge, mais ne contribuera certainement pas au nécessaire renouveau ferroviaire français.</p> | <p>Mesures concrètes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'accès au transport pour les personnes ayant un handicap :</li> <li>• Accélérer la mise en œuvre des normes d'accessibilité des gares, haltes et bus.</li> <li>• Construire une concertation avec les associations handicapées pour mettre en œuvre la mise aux normes.</li> </ul> |

| 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  |
|--|--|---|--|---|
| <b>Parti Breton</b><br><b>Bertrand DOLEON</b><br><i>Notre Chance, l'Indépendance</i> | <p>Agglomérations d'une part, et dans les territoires ruraux d'autre part ?</p> <p>Une coordination est nécessaire pour que toute évolution soit prise en compte par tous les acteurs. Néanmoins, notamment en secteur rural, où la demande est moins dense, le développement d'une plate-forme numérique doit être développé, pour autant que possible adapter l'offre à la demande de façon proactive</p>  | <p>La place laissée au département est élément contraire à la cohérence appelée de nos vœux. Nous souhaitons que l'ensemble des responsabilités liées aux transports soient confiées à la Région. Néanmoins, aujourd'hui, le département et l'état ont un rôle essentiel. La région doit effectivement définir ses priorités, notamment pour les zones rurales qui seront les moins représentées et défendues, et devra composer et faire œuvre de diplomatie avec les autres acteurs. Il faut être lucide, les investissements dans les TP, notamment routier ont commencés et continuerons à faire les frais de la baisse des dotations de l'état. La chaîne de décision et de financement doit d'abord être modifiée. La réforme territoriale et la loi NOTRe n'ont rien réglé du millefeuille territorial</p> | <p>La Région aura un rôle de coordinateur, facilitateur, entre les différents intervenants. Les pôles d'échange multimodaux doivent en premiers lieux être pensés en tenant compte des besoins couverts et non-couverts pour concevoir des plans de transports collectifs. Pour ce faire, il faut réussir à consulter la population et comprendre comment réduire la dépendance à l'automobile. Ensuite, l'aménagement des gares routières devra se faire en intelligence avec les réseaux urbains et périurbains pour que cette nouvelle offre soit intégrée comme peut l'être le réseau ferroviaire.</p> | <p>Comme maître d'ouvrage la région sera garante des coûts et de la qualité du service de transport scolaire. Il est de sa responsabilité de l'adapter au rythme de la vie scolaire pour faciliter la vie quotidienne des écoliers, collégiens et lycéens et de leurs parents. Cela demande aussi d'être moteur dans la coordination avec les différents acteurs du transport collectif.</p>  |
| <b>LO</b><br><b>Valérie HAMON</b><br><i>Faire entendre le camp des travailleurs</i>  |  |   |  |   |
| <b>LR</b><br><b>Marc LE FUR</b><br><i>Le choix de la Bretagne</i>                    | <p>Ce schéma constitue une priorité forte et immédiate. L'ambition et la crédibilité de la politique régionale tient à ce document.</p> <p>Il s'agit d'abord de dresser un état des lieux par département et de les mettre en cohérence au niveau régional. Les acteurs privés et institutionnels, au-delà des AOT, doivent être consultés et participer à son élaboration. L'intermodalité c'est organiser la complémentarité et la convergence vers des lieux, des pôles intermodaux. Ces pôles doivent être situés à des endroits stratégiques, favorisant les échanges comme la cohérence d'un réseau intermodal. La capacité de stationnement pour les véhicules individuels doit y être suffisante et répondre aux enjeux du covoiturage. Ce schéma doit intégrer un volet « aménagement » mais aussi « service ». Il s'agit notamment, par l'intégration tarifaire, de développer en quelque sorte les abonnements croisés. La Région sera pilote sur ce point.</p> | <p>La Région doit chercher à accompagner les départements dans la création et l'entretien de routes et d'itinéraires prioritaires. Les périphéries des deux métropoles bretonnes souffrent d'ailleurs d'un trafic important sans que des investissements suffisants et adaptés aient été engagés. La recherche d'intermodalité exige l'identification et l'aménagement d'itinéraires d'intérêt régional. La Région incitera chaque acteur à combiner ses efforts au travers des pôles intermodaux.</p>  | <p>C'est à la Région de piloter, d'initier, de concerter, de définir et finalement de décider. Il s'agit, dans cette recherche d'intermodalité, d'associer l'ensemble des acteurs et d'asseoir une programmation pluriannuelle et de rechercher le cofinancement. C'est une évidence que chaque pôle présentera une physionomie, une géométrie différente.</p>   | <p>Les quatre politiques départementales devront converger demain en une seule politique régionale. Nos préoccupations vont vers le même niveau de service, le même parcours d'inscription, la même tarification et les mêmes exigences sur le matériel roulant et la sécurité dans et autour des transports scolaires. Là-aussi, dans la mesure du possible, nous rechercherons l'ouverture des transports scolaires aux autres usagers afin de favoriser la mobilité, notamment dans les secteurs ruraux.</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   |
|---|--|--|---|--|
| René LOUAIL<br><i>pour la Bretagne</i><br><br><i>Une Autre Voie</i> | <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 10 minutes de voiture d'un arrêt de transport public.</p> | <p>Engagement : Ne plus financer les routes à la place des autres. Si, face au désengagement de l'État, les élu-es Ecologistes ont accepté le financement du doublement de la RN 164, demandé de longue date par les acteurs locaux, une fois celui-ci réalisé, plus un euro ne devra aller à l'amélioration du réseau routier, l'urgence est la rénovation du réseau ferroviaire.</p> | <p>Engagement : assurer la complémentarité entre train et bus, éviter la concurrence sur les secteurs rentables.</p> <p>Depuis le 6 août dernier, l'État par l'intermédiaire de la « loi Macron » a libéralisé le service des transports par bus et permet désormais à des entreprises privées de concurrencer la SNCF sur ses transports inter-régionaux en bus.</p> <p>Cette décision de l'État intervient au moment où la Région se voit pourtant attribuer de nouvelles compétences fortes en matière de transports : en effet, depuis le 8 août 2015, la Région gère les gares routières, le transport interurbain par cars, le transport scolaire, et le transport à la demande. Cela peut permettre de compléter les compétences existantes des régions en matière ferroviaire (TER) par une offre routière réfléchie, accessible et efficace.</p> <p>Nous estimons que les lignes de cars ne sont justifiées que lorsqu'il n'y a pas de solution performante par le train, et que les réseaux TER qui sont actuellement rentables ne doivent pas être affaiblis (comme c'est le cas pour la ligne Brest-Quimper). De plus, les « prix d'appel » pratiqués actuellement par les compagnies de bus ne sont que temporaires et ne pourront être maintenus à long terme. Il est donc plus pertinent de dynamiser et rendre plus accessible le train à tout le monde, en particulier aux jeunes, et de trouver un prix d'équilibre entre les cars et le train.</p> | <p>Engagement : Pour les transports scolaires, une desserte locale et de proximité</p> <p>Depuis le mois d'août 2015 et la loi de réforme territoriale, le transport scolaire devient une compétence régionale. Cela permettra notamment de résoudre les problèmes de desserte inter-départements pour les familles (élèves ne pouvant se rendre dans un établissement d'un département voisin, pourtant plus proche, mais non desservi par leur Département). C'est un enjeu majeur car les transports scolaires représentent plus de 12 millions de km en Bretagne chaque année.</p> <p>Mesures concrètes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réorganiser les lignes de transports pour résoudre les problèmes liés aux trajets inter-départements</li> <li>• Homogénéiser les tarifs de transports scolaires au niveau régional.</li> <li>• Maintenir et/ou renforcer la proximité et la souplesse des dessertes.</li> </ul> |

| 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  |
|--|--|--|---|--|
| <b>Parti Breton</b><br><b>Bertrand DOLEON</b><br><i>Notre Chance, l'Indépendance</i> | <p>La connectivité dans les transports collectifs doit être développée, en priorisant sur les axes majeurs du réseau régional TER train et TER bus. C'est à négocier avec les opérateurs des lignes concernées</p>                   | <p>Oui, une plate-forme numérique régionale unique doit être développée. Il faut simplifier pour l'utilisateur et améliorer notre connaissance des besoins.</p>  | <p>Clairement oui. Notre vision est celle d'une plate-forme intermodale qui sert à mesurer la demande, les flux, proposer des solutions porte à porte, notamment en période de demande faible ou secteur diffus.<br/>La région doit être garante d'un système unique quels que soient les acteurs opérants par le rail ou la route.</p> | <p>Le développement aéroportuaire répond aux besoins du monde économique qui doit rapidement pouvoir se projeter en Europe et dans le monde via les hubs. C'est aussi un facteur de développement du tourisme. Plus le temps de transport est long et moins on existe notamment sur le plan international.<br/>Tous les éléments structurants du transport nous intéressent. La région doit avoir la maîtrise sur le maillage aéroportuaire. Elle doit veiller, même quand se n'est pas de sa responsabilité, à la mise en réseau et à la qualité de l'accessibilité des aéroports</p> |
| <b>LO</b><br><b>Valérie HAMON</b><br><i>Faire entendre le camp des travailleurs</i>  |  |  |   |  |
| <b>LR</b><br><b>Marc LE FUR</b><br><i>Le choix de la Bretagne</i>                    | <p>Nous développerons l'accès au haut-débit dans les pôles multimodaux et dans tous les TER. Nous inciterons les opérateurs privés à proposer ce même niveau de service essentiel aux étudiants et aux professionnels notamment.</p> | <p>La plus grande intégration tarifaire doit être recherchée. Il va de soi que le titre de transport ou l'abonnement unique pour un même parcours est un élément déterminant de la réussite du réseau global. Il s'agit aussi de proposer une profonde refonte et une meilleure communication du service Breizh go. Tous les parcours et abonnements en matière de transports publics doivent être référencés et payables à partir d'une seule interface internet. Dans ce prolongement la billettique par smartphone doit être développée. La Région doit investir dans un référencement unique et une stratégie numérique globale.</p> | <p>Voir question 16.</p>  | <p>La Région doit poursuivre l'exercice de cette compétence et, dans une logique d'intermodalité, être au cœur de la gouvernance et de la décision du développement aéroportuaire. Le positionnement géographique de la Bretagne l'exige. Par ailleurs, nous sommes favorables, sans aucune ambiguïté, à la création d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes.</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  |
|--|---|---|---|--|
| René LOUAIL<br>pour la Bretagne<br><br><i>Une Autre Voie</i> | <p>Le wifi dans les trains peut-être un service intéressant pour attirer de la clientèle, notamment parmi les travailleurs/euses. La question du coût se pose : cela ne doit pas devenir, au même titre que la vitesse des trains, un argument commercial au coût prohibitif qui n'aurait de valeur que par l'idée de modernité qu'il véhicule.</p> <p>D'autre part, l'usage du wi-fi doit être strictement encadré vis-à-vis de la santé humaine (force des ondes notamment). Un réseau filaire intégré aux trains serait nettement plus intéressant de ce point de vue. Une partie du train dans ce cas doit pouvoir être étanche aux ondes pour permettre aux personnes électro-sensibles ou ne souhaitant pas être exposées de voyager : cette question doit primer sur les autres.</p> | <p>Engagement : Faciliter l'intermodalité et les mobilités douces par un schéma d'intermodalité ambitieux, qui prenne en compte tous les moyens de transport.</p> <p>Nous voulons donner la priorité à la création de pôles d'échanges multimodaux qui facilitent le passage d'un mode de transport à un autre, permettre d'embarquer son vélo dans le train ou d'utiliser un vélo en libre-service, améliorer les dessertes périurbaines (à l'instar du « RER rennais » que proposent les élu-es écologistes de Rennes). Le lien doit aussi être fait avec le covoiturage.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accentuer les efforts de multi-modalité (en réorientant par exemple une partie du budget alloué à la LNOBPL), l'étendre aux petites gares, aux haltes.</li> <li>• Développer la concertation avec les usagers et avec les autres collectivités, et les professionnels du secteur pour améliorer l'efficacité de l'intermodalité.</li> <li>• Poursuivre et étendre la démarche initiée avec la carte KorriGo, (ticket unique entre les différents moyens de transport) en l'étendant à tous les moyens de transport possibles, et sur toute la Région, en ayant une anonymisation des données, et du stockage des données.</li> <li>• La carte KorriGo, tend à devenir une carte multiservices qui permettra d'accéder aux transports en commun, mais également à certaines offres culturelles, sportives, touristiques et même à des avantages chez les commerçants et dans les entreprises. Nous sommes favorables à une extension des services offerts par KorriGo, mais nous veillerons à éviter toute dérive commerciale.</li> </ul> | <p>Cet outil existe déjà : <a href="http://www.breizhgo.com/fr/">http://www.breizhgo.com/fr/</a> Plutôt que de créer toujours plus de nouveaux outils, nous estimons que celui-ci pourrait être renforcé et amélioré.</p> <p>Par ailleurs, il pourrait être intéressant que la Région communique les statistiques de ponctualité et de fréquentation de chaque ligne au grand public.</p> | <p>Engagements : abandonner le soutien régional aux chantiers économiquement et socialement inutiles, et destructeurs pour l'environnement</p> <p>Mais pourquoi financer un aéroport de plus, alors que la Bretagne en compte de nombreux, dont certains sont lourdement déficitaires et ne sont maintenus à flot que par les subventions régionales ?</p> <p>De même, le projet LNOBPL se trompe de priorité pour nos régions. Les écologistes soutiennent le développement du transport ferroviaire car il peut combiner une qualité de service irréprochable et des tarifs abordables pour le plus grand nombre tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre. Alors que la desserte vers Paris va être significativement améliorée dès 2017 et que la majorité des déplacements se fait à l'échelle locale et régionale, le projet se focalise sur la desserte d'un hypothétique aéroport et sur un slogan simpliste : « Brest à 3h de Paris en 2030 ». Mais pour quel coût et quel service au final ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Non à Notre-Dame-des-Landes, oui à un schéma aéroportuaire régional ! Les écologistes proposent depuis 2010 la création d'un schéma aéroportuaire régional qui permettrait de mutualiser et rationaliser les activités aéroportuaires et leur financement.</li> <li>• Non au projet de "Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire" (LNOBPL) : remplaçons-le par un service ferroviaire accessible, dense et fiable pour les deux régions.</li> </ul> |



| Candidat   | Q19 : Enjeux logistiques   | Q20 : Enjeux portuaires /<br>Coopération entre ports   | Q21 : Enjeux fluviaux   |
|--|--|--|---|
| <b>Parti Breton</b><br><b>Bertrand DOLEON</b><br><i>Notre Chance, l'Indépendance</i> | <p>En Bretagne, le fret est transporté massivement par la route. Le rail peut se développer sous certaines conditions, notamment le désengorgement du réseau contournant Paris. C'est une responsabilité de l'état de définir cet investissement comme prioritaire et de le financer. Le précédent de la LGV avec le financement par la région Bretagne d'infrastructure qui n'est pas sur son sol ne doit jamais se renouveler. Ensuite, la performance de l'offre ferroviaire doit être accrue en termes de cout et délai. Ce n'est pas de la responsabilité directe de la région, mais nous avons que l'opérateur historique y travaille et que des offres concurrentes émergeront si l'infrastructure le permet.</p>   | <p>Les infrastructures de desserte des ports sont essentielles pour répondre à l'ambition qui est à la notre pour les ports de Bretagne. Toutefois, l'expérience nous rappelle que des infrastructures ont déjà été financé sans jamais servir à rien ensuite (passerelle Ro-Ro). Les priorités doivent s'inscrire dans le cadre des attentes du marché qui doivent comprendre se qui rendra plus attractifs nos ports pour le transport de fret et de passagers. Pour le fret, le port de Nantes-St Nazaire a une position dominante, mais il ne fait pas partie du périmètre actuel de la région Bretagne. Pour les ports plus petits, l'attractivité serait accrue si la Bretagne offrait une offre plus régulière de fret de retour. Les infrastructures doivent accompagner la demande, mais certainement pas se faire de façon éparpillée et sans tenir compte des attentes du marché.</p> | <p>Ce n'est pas un enjeu majeur en Bretagne dans son périmètre actuel.</p>  |
| <b>LO</b><br><b>Valérie HAMON</b><br><i>Faire entendre le camp des travailleurs</i>  |  |  |   |
| <b>LR</b><br><b>Marc LE FUR</b><br><i>Le choix de la Bretagne</i>                    | <p>La fonction logistique est déterminante pour l'optimisation des performances économiques. Elle est synonyme de compétitivité, de gains de productivité. La Région en tant que Chef de file du développement économique a un rôle central sur cette question et doit chercher à insérer parfaitement les activités logistiques dans ses territoires. Les transports, le fret par la route, le rail, et par voie maritime doivent faire l'objet de toutes les attentions. L'aménagement de plateformes est un enjeu régional majeur. A ce jour, nous connaissons en Bretagne un sous dimensionnement des infrastructures de fret, à commencer par les liaisons ferroviaires, limitées par un « goulot d'étranglement » essentiellement en gare de Rennes. Il existe une incompatibilité d'usage entre le Fret et le transport ferroviaire de voyageurs qui devra être levée par de nouveaux aménagements.</p> | <p>Malgré l'importance de sa façade maritime, l'activité portuaire bretonne reste en-deçà de ses réelles capacités. Aujourd'hui le port de commerce de Brest connaît d'importants aménagements que nous soutenons. Ceux-ci sont essentiellement orientés vers les énergies marines renouvelables. Nous initierons une nouvelle phase de développement en direction du commerce maritime et de la réparation navale.</p>  | <p>L'activité fluviale mérite une politique régionale plus ambitieuse notamment en direction des acteurs du tourisme. Nous prévoyons des dispositifs d'accompagnement spécifiques aux porteurs de projets. La liaison entre les compétences économie-tourisme-transport mérite une clarification et une association plus grande à la politique transport elle-même.</p> |

| Candidat                               | Q19 : Enjeux logistiques  | Q20 : Enjeux portuaires /<br>Coopération entre ports  | Q21 : Enjeux fluviaux  |
|--|---|---|--|
| René LOUAIL<br><i>pour la Bretagne</i> | <p>Face au développement du trafic de poids lourds gourmands en énergie et fortement polluants, il est nécessaire de développer des moyens de transport de marchandises alternatifs.</p> <p>Il faut relancer le fret ferroviaire par un programme ambitieux pour offrir d'autres solutions aux entreprises, et militer pour faire appliquer le principe du pollueur-payeur pour les transports routiers.</p> <p>La chaîne modale bretonne est à 90 % routière). Le fret est le grand absent du débat LNOBPL, alors que la Bretagne et les Pays de la Loire sont déjà les très mauvais élèves des régions françaises. La construction de la LGV jusqu'à Rennes va libérer la ligne actuelle vers Paris, permettant de penser autrement le développement d'une offre de fret ferroviaire. La construction de la ligne LGV entre Conneré et Rennes libérera la ligne classique Le Mans-Rennes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Étudier les moyens d'appliquer le principe du pollueur-payeur, de mettre à contribution les transports routiers au développement du fret ferroviaire.</li> <li>Réorienter LNOBPL pour développer le fret ferroviaire : la prise en compte des besoins du Grand Port Nantes/Saint Nazaire permettrait en outre d'améliorer sensiblement les liaisons entre cette dernière ville et Rennes, actuellement très médiocres.</li> </ul> <p>=&gt; se reporter au questionnaire pour plus de détails</p> | <p>Engagement : développer le cabotage maritime, Faire de nos ports un atout pour le développement d'alternative au transport routier.</p> <p>La Région est propriétaire des principaux ports de Bretagne. Pour développer leur activité, et réduire le trafic de camions, utilisons notre atout maritime pour le transport de marchandise à l'échelle régionale et internationale, notamment en lien avec l'Arc Atlantique, et l'arc Manche.</p> <p>Mesures concrètes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Conservier, moderniser, rouvrir si cela est pertinent les accès ferroviaires aux ports ;</li> <li>Encourager plus activement les initiatives d'acteurs professionnels locaux, qui agissent pour le renouveau du cabotage maritime en Bretagne.</li> <li>Promouvoir la réalisation de nouveaux bateaux modernes adaptés à ce type de trafic et moins polluants serait un atout indéniable sur le plan social et économique local. Les navires du futur : Soutien la recherche développement et la construction de prototype de navires (programme navires du futur en cours lancé par l'état) plus fiables et consommant peu d'énergie. Nous faciliterons le transfert des compétences acquises dans les grandes courses à la voile vers les autres navires (pêche, transport).</li> </ul> | <p>La Bretagne à 4 départements n'ayant pas de grands cours d'eau, un transport fluvial d'une taille suffisante n'est pas envisageable, sauf pour le tourisme sur les canaux. En revanche, notre Région au carrefour des voies maritimes européennes et mondiales, possédant à elle seule un tiers du littoral maritime français (2740 km), le transport maritime, y compris intra-régional, doit faire l'objet d'une politique ambitieuse !</p> |