

## Réponses de François Bonneau, candidat à l'élection régionale pour la Région Centre-Val de Loire au questionnaire TDIE

1) Je porte sur nos transports collectifs un jugement positif au regard des améliorations en cours et à venir. Les investissements que nous avons entrepris dans des rénovations et réouvertures de lignes, l'achat de matériels performants en y consacrant des moyens importants, la négociation récente d'une convention exigeante avec la SNCF constituent de réels facteurs de progrès. Le transfert aux régions de l'interurbain va permettre d'améliorer en particulier les liaisons interdépartementales. Un autre enjeu est de créer de meilleures correspondances horaires entre les Bus et les TER.

2) Je souhaite développer encore les transports en commun et le Fret. Nous avons créé un dispositif d'aide aux salariés sur leur abonnement domicile travail « Mobillico » qui limite à 75 € la part du salarié après intervention de son employeur et nous proposons pour la suite un tarif unique pour les jeunes avec 50% de réduction sur le TER. Par ailleurs nous travaillons à la mise en place d'une carte unique pour les transports collectifs en région Centre-Val de Loire. La part de nos crédits consacrés à la mobilité est très significative concernant la création de nouvelles lignes, la rénovation ou l'électrification de lignes existantes et l'aménagement de pôles-gares intermodaux. Nous avons inscrit d'importants crédits d'investissement dans le CPER complétés de manière tout à fait exceptionnelle par des crédits européens.

3) Le budget de fonctionnement des transports sera amené à croître de manière importante avec la reprise des compétences départementales. Sur les dépenses d'interventions régionales la part transport augmentera avec la prise en charge de la responsabilité intercity par la route. Le transport deviendra le 1<sup>er</sup> budget d'intervention régional. L'opérateur a déjà été challengé sur des gains de productivité lors de la renégociation de la convention TER 2014-2020 et ces gains ont été introduits à la convention TER Centre Val de Loire en diminution de la contribution régionale. La convention TER est particulièrement exigeante vis-à-vis du transporteur. Le récent jugement de la cour administrative d'appel en faveur de la Région dans le procès qui l'oppose à la SNCF sur la prise en compte de l'évolution des charges pour le régime des retraites dans la précédente convention montre que la Région a toujours été exigeante vis-à-vis de son exploitant.

4) La position géographique de la Région centre Val de Loire en fait un carrefour routier et ferroviaire en matière de transport des marchandises. Je ne souhaite pas la mise en œuvre d'une écologie ressentie comme punitive, mais une réelle incitation qui passe par un développement volontariste du fret et par la réouverture de lignes. La création en région d'un « port sec » à Vierzou est de ce point de vue une avancée considérable qui permet aux marchandises débarquées à Nantes d'arriver au cœur de notre Région par le fer.

5) La Région a orienté son financement dans le CPER 2015-2020 en priorité sur les opérations de développement du réseau (Orléans-Châteauneuf et Chartres Orléans) mais supporte également les opérations de modernisation du réseau qui permettront une meilleure qualité de service vers l'utilisateur (temps de parcours amélioré, augmentation des capacités, gestion des circulations...). N'oublions pas que l'entretien et la régénération des infrastructures relèvent normalement des compétences et des devoirs du propriétaire du réseau.

6) La politique régionale des transports peut contribuer, par une offre de transport répondant au besoin du plus grand nombre, une intermodalité renforcée, une offre tarifaire adaptée et une bonne capillarité de l'offre sur l'ensemble du territoire à augmenter la part des transports en commun et à diminuer la part de la voiture.

Le futur SRADDET permettra une meilleure cohérence de l'urbanisation avec les transports collectifs régionaux et de l'ensemble des modes de transports. La Région se saisira pleinement de ce nouvel outil.

Enfin, la Région accompagne les projets de développement des modes doux dès que ceux-ci sont dans leur domaine de compétence (rabattement de faible distance vers les pôles de transport collectifs, trajets courte distance du quotidien...)

7) L'ouverture à la concurrence des autocars peut devenir une préoccupation pour les Régions. En effet, les autocaristes pourront librement ouvrir une desserte dès lors que celle-ci est supérieure à 100km. Par exemple, dans notre Région, cela correspond à Tours-Orléans, deuxième axe de desserte régionale. Dès lors, il devient simple pour l'autocariste de se concentrer sur les heures de pointes pour proposer quelques dessertes sur réservation, garantissant le remplissage de son autocar avec des tarifications attractives. La Région offre pour sa part un service public avec une desserte plus large du territoire et notamment des gares intermédiaires, avec des plages horaires étendues sur la journée et en garantissant à tous la possibilité d'être transporté. Ses charges sont donc évidemment plus élevées. Cette concurrence peut fragiliser l'offre du service public en dégradant les recettes du TER. Il convient donc d'être très attentif à l'équilibre vertueux entre les différents modes de transport collectif.

8) Nos politiques ont consisté à contenir les tarifs autant que faire se peut tant à travers la part versée par la région dans le cadre de sa convention avec l'opérateur qu'à travers les tarifications évoquées plus haut. Les tarifs pleins restent cependant encore élevés et je ne souhaite pas voir ces tarifs évoluer de manière sensible.

9) Au terme de la convention TER (2020) la question d'une mise en concurrence totale ou partielle sera à l'ordre du jour au regard de l'évolution de la réglementation européenne. Afin de ne pas rayer de la carte l'offre concernant les lignes moins fréquentées au nom de la seule rentabilité financière, toute évolution dans ce domaine devra faire l'objet d'analyses sérieuses et d'expérimentations préalables. Pour éviter demain l'affaiblissement de l'offre ferroviaire déployée en direction des territoires fragiles, c'est à l'évidence par la qualité et la modernité de son offre d'aujourd'hui et de son fonctionnement que la SNCF affirmera sa capacité à conserver toute sa place dans le transport ferroviaire.

La première mise en concurrence de cette grande entreprise nationale qui a su porter la mise en place d'un service publique emblématique doit être l'occasion pour elle de rivaliser avec les meilleures chances en proposant la plus grande qualité possible pour les usagers.

Elle doit pour s'imposer être porteuse des meilleures réponses aux nouveaux enjeux de la mobilité, en matière d'attractivité de l'offre, de modernisation de ses services. C'est dans sa relation à l'utilisateur qu'elle peut forger l'adhésion et faire la preuve de sa supériorité sur la concurrence.

10) la Région pourra voter son Agenda d'Accessibilité Programmée en juin 2016. L'accessibilité est un thème majeur des transports. La Région s'est déjà engagée dans des travaux et études de mise en accessibilité qu'elle poursuit sans attendre.

Le CPER prévoit d'ailleurs des crédits pour la mise en accessibilité de la gare de Vierzon.

La Région devra définir début 2016 le niveau d'intervention qu'elle souhaite avoir (coût 50M€ sur les gares régionales et points d'arrêt routiers à rendre accessibles)

11) Les plans de mobilité rurale seront soumis à la Région pour avis par les territoires. La Région veillera à leur cohérence avec la politique régionale de mobilité inscrite au Schéma régional de l'intermodalité à venir (schéma qui sera intégré au SRADDET)

12) La question se posera dans le contexte de l'élaboration du SRADDET et des concertations liées avec les départements et les agglos. C'est dans ce cadre que seront éventuellement définis des itinéraires routiers d'intérêt régional. Toutefois nous avons fait le choix de nous désengager des financements routiers ces dernières années, privilégiant le transport en commun eu égard à notre compétence en la matière. Par ailleurs, la Région soutient aujourd'hui les départements sur des compétences qui leurs sont exclusivement dévolues (modernisation des Ehpad). Il s'agira le moment venu de définir avec les départements lesquelles de leurs politiques ils souhaiteront voir accompagnées.

13) Nous agissons pour un véritable développement du Transport en commun tant concernant l'ouverture de lignes que sur l'aménagement des gares pour en faire de véritables sites de l'intermodalité. Notre rôle sera dans la définition et leur répartition sur le territoire au regard de notre responsabilité nouvelle en matière de transports. Les concertations nécessaires auront lieu dans le cadre de l'élaboration du SRADDET auquel le Schéma régional de l'intermodalité sera intégré.

14) Nous avons décidé la gratuité de tous les transports scolaires, car nous considérons que l'égalité des chances dans l'accès à l'éducation est une priorité que nous avons par ailleurs mise en œuvre il y a plus de dix ans en étant la première région à décider de la gratuité des manuels scolaires, puis une aide à l'équipement professionnel des apprentis. Ce service sera mis en place avec une même exigence de qualité sur l'ensemble du territoire via la mise en place de Délégations de service public pour les bus et par la gratuité également lorsqu'il s'agira du TER.

15) Le développement du numérique est une ambition majeure de notre projet : déploiement du THD sur tout le territoire à l'horizon 2020, généralisation de la pédagogie numérique dans les lieux d'enseignement et de formation. C'est dans ce contexte d'ensemble que nous engagerons une réflexion avec les opérateurs sur la connectivité dans les Transports en commun dont nous avons la responsabilité. La SNCF a déjà lancé avec notre soutien un travail sur l'accès au wifi dans les gares.

16) La Région porte le projet de billettique régionale intégrée depuis de nombreuses années. Un nouveau pas va être franchi début 2016 et la carte billettique JV Malin sera compatible avec les agglomérations de Tours et Orléans. Le travail se poursuivra avec les autres AO.

La reprise des compétences transport des départements par la Région est une force qui nous permettra de déployer la billettique unique sur l'ensemble du territoire.

17) la Région a déjà développé avec ses partenaires la plateforme d'informations multimodales et le calculateur d'itinéraire JV Malin.

18) La Région dispose avec l'aéroport de Châteauroux d'un outil exceptionnel en matière de fret et de maintenance qu'elle souhaite développer. Il s'agit de l'un des rares aéroports français en capacité d'accueillir les très gros porteurs pour le fret et le marché de la maintenance. Ceci constitue l'axe principal du développement aéroportuaire en Région Centre-Val de Loire. L'aéroport de Châteauroux est par ailleurs le 1er site Européen d'entraînement des pilotes aux procédures de décollage et d'atterrissage, en complément de leur formation théorique et sur simulateur. Il est le seul en outre à proposer aux pompiers d'aéroports une formation initiale ou continue, à la sécurité incendie et au péril animalier.

19) Au regard de sa position géographique, notre Région est investie d'un rôle essentiel en matière de logistique. L'enjeu est de poursuivre la connexion entre le transport routier et le fret sur deux axes : Concernant la production qui quitte le territoire régional, notamment céréalière, et les produits qui la traversent. Il convient donc sur ces points de mettre en œuvre un plan de développement du fret avec les régions voisines, dont le port sec de Vierzon cité plus haut constitue un exemple de réalisation approprié.

20) Les voies navigables en Région Centre Val de Loire sont principalement les canaux du Berry et le Canal d'Orléans dont la vocation est touristique et s'inscrit dans la Stratégie Régionale de Tourisme Durable adoptée en 2011. L'identité touristique de notre région est basée sur deux piliers nature et culture. Le modèle de développement touristique que porte la Région relève les trois défis du développement durable : le respect de l'environnement, le développement économique, l'accès au tourisme pour tous.

François Bonneau