



## Réponse de Sophie Camard (EELV), candidate tête de liste « Région Coopérative » (Provence-Alpes-Côte d'Azur) au questionnaire adressé par TDIE

### I – Orientations générales / financement des politiques de mobilité

#### Question 1 – Etat des lieux

Sur 5 millions d'habitants, 4 habitent dans les agglomérations du littoral, auxquels s'ajoute l'équivalent permanent de 2 millions de visiteurs (37 millions de touristes par an). Le transport public est développé dans les centres urbains, mais les **transports en commun en site propre** sont encore trop rares, notamment sur Marseille. Il est moins étoffé dans les couronnes urbaines et le tissu rural. La **coordination** entre les services régionaux (trains et cars), départementaux et urbains/péri-urbains est déficiente, les **pôles d'échanges** trop peu développés (sauf gares centrales des grandes agglomérations) comme également les parkings de rabattement. Les efforts déployés en matière de tarification et d'information multimodale ne suffisent pas à simplifier l'usage des transports publics pour le plus grand nombre. Le TER souffre de dysfonctionnements persistants (grèves, annulations, retards).

#### Question 2 – Politique régionale des transports

Les objectifs de notre politique régionale des transports sont les suivants :

- **le droit au transport pour tous**, avec la généralisation de la carte ZOU ! à tous les transports publics, dont la gratuité des trajets domicile-études (et pour les personnes les plus fragiles) et la création d'un Pass transport unique sur toute la région
- **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
- **la poursuite des investissements** sur les pôles d'échanges et le réseau ferré, dont l'amélioration des liaisons inter-régionales et transfrontalières avec la Languedoc, les Alpes du Nord, le Piémont et la Ligurie
- 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.

D'ici 2020, les émissions de gaz à effet de serre doivent avoir reculé de 20 % par rapport à 1990, et ce en dépit d'une augmentation de population sur le littoral.

Nous avons obtenu un engagement de l'Etat au titre du volet mobilité durable du CPER 2015-2020 à la même hauteur que pour la période précédente. Nous continuons à réclamer le retour à une TVA à 5 % pour

les transports publics de proximité, qui peuvent être considérés comme un service de première nécessité (accès à l'emploi ...). Nous souhaitons pouvoir expérimenter régionalement la taxe kilométrique poids lourds, bénéficier d'une part croissante de la recette de la taxe sur les produits pétroliers (TICPE) et d'un versement transport (additionnel) pour le financement, comme en Ile-de-France, du fonctionnement des transports ferrés structurants d'agglomération. Les recettes voyageurs doivent être consolidées, en prenant soin de maintenir un accès au transport pour tous.

### **Question 3 – Dépenses en faveur de la mobilité**

Le coût kilométrique, pour la Région, des trains et des cars a pu être stabilisé depuis 2013, après plusieurs années de hausse. Le coût du TER n'est resté pas moins très élevé, particulièrement en Provence-Alpes-Côte d'Azur, quand on le compare au coût moyen pratiqué en Europe, et plus encore quand on le rapporte à la qualité de service (environ 20 % de trains non conformes, supprimés ou retardés). Les pénalités remboursées par la SNCF à la Région avoisinent désormais les 3 %, mais ne constituent pas un levier suffisant pour obtenir une qualité de service satisfaisante, et ce dépit des nombreux investissements complémentaires consentis par la Région sur les gares, les infrastructures, les ateliers de maintenance, le matériel roulant (300 M€). La nouvelle convention TER qui prendra effet en 2017 s'appuiera sur l'audit (en cours) de la convention actuelle et sur une remise à plat des termes de la convention actuelle, associant les différents acteurs (AOT, exploitant, syndicats, usagers). Elle redéfinira les attentes de l'AOT sur chacune des composantes de l'offre de service, et liera plus directement la rémunération de l'exploitant à l'atteinte des objectifs.

La part du budget régional consacrée au transport ne saurait augmenter dans des proportions importantes sans remettre en cause la consistance des autres politiques régionales (formation, éducation).

### **Question 4 – Expérimentation régionale de l'écotaxe**

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'Etat daigne la ré-autoriser, et permettre ainsi la réutilisation partielle des investissements consentis à l'époque du projet national Ecomouv'. Bien que présentant l'intérêt, comme la taxation du gazole, d'une proportionnalité au kilométrage parcouru, donc aux pollutions générées, il présente en région la particularité de concerner les seules infrastructures des principales agglomérations. Le rétablissement d'une vignette annuelle pourrait constituer une alternative en cas d'impossibilité de mise en œuvre de la TKPL.

### **Question 5 – Financement des infrastructures**

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 (Aix-Marseille-Aubagne, Nice-Cannes-Grasse) qu'au titre de l'équilibre des territoires (ligne des Alpes, chemin de fer de Provence). 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 des Alpes Maritimes, nécessite le maillage d'un réseau désormais trop fragile et sous-capacitaire (un seul axe dessert 4 millions d'habitants) par une ligne nouvelle, dont la réalisation des deux tronçons les plus urgents a été retenue comme prioritaire par la Commission Mobilités 21. La Région accompagnera l'Etat, à proportion de ses ressources, dans l'étude et la réalisation de cette infrastructure.

## **Question 6 – COP 21**

Afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre, la Région va déjà au-delà de ses compétences propres, et s'appuiera demain sur son rôle de chef de file des transports régionaux pour amplifier cette politique :

- encourager l'utilisation de tous les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle : aide financière aux opérations de partage de la voirie favorisant la marche à pied et le vélo (50 % des déplacements font moins de 3 km) mais aussi les transports en commun (voies réservées, y compris sur autoroutes), à l'aménagement d'aires de covoiturage, d'autopartage
- inciter les transports routiers à signer la Charte CO2 et ainsi s'engager dans la réduction de leurs émissions (éco-conduite, déflecteurs d'air, gonflage, maintenance et chargements optimisés ...) et à faire muter leur flotte vers la motorisation au gaz, liquéfié ou comprimé
- impulser l'animation de plan de déplacements inter-entreprises, et la mutation des flottes professionnelles et de transport en commun vers l'électrique ou l'hybride.

Il – 13 ans après la généralisation de la régionalisation des transports express régionaux (TER), quelle politique ferroviaire dans la nouveau contexte régional ?

## **Question 7 – Adaptation des trains et cars régionaux au contexte de la loi Macron**

Les lignes routières de cars régionaux représentent, en kilomètres parcourus, près de 30 % de l'offre régionale de transports (pour moins de 10 % de la fréquentation), dans une logique de maillage du territoire régional. L'arrivée des cars Macron, avec des prix d'appel inférieurs aux meilleures offres régionales, a suscité l'émoi parmi les transporteurs routiers conventionnés, dont une bonne partie d'indépendants. Les liaisons les plus attaquées, notamment par Ouibus (groupe SNCF), sont évidemment les plus fréquentées, tant en train (Nice-Marseille, Toulon-Marseille-Avignon) qu'en car (Marseille-Grenoble), sans parler des trains d'équilibre du territoire et des TGV (transversale sud, relations avec Lyon). Nous opérons un suivi régulier de l'offre librement organisée, et saisirons l'ARAFER dès lors que nous jugerons que celle-ci peut porter substantiellement atteinte à l'équilibre financier des services régionaux conventionnés. Des actions juridiques pourront également être engagées vis-à-vis des services qui ne respectent pas la loi (accessibilité aux personnes handicapées).

Au-delà d'éventuelles adaptations marginales, nous n'envisageons pas de modifier la consistance de l'offre de transport public régionale, et adapterons la stratégie marketing (tarification, réservation, livraison).

## **Question 8 – Liberté tarifaire**

Nous nous réjouissons de la ré-affirmation, dans la loi du 4 août 2014, de la liberté tarifaire accordée aux régions, même si celle-ci a été quelque peu modulée par le décret rappelant le maintien de tarifications sociales nationales. Nous serons donc dans une juxtaposition d'une gamme tarifaire régionale avec une gamme nationale. Pour autant, cette liberté permettra de faire évoluer la gamme régionale sans que soit faite sempiternellement référence à la gamme nationale, avec les calculs liés de « compensations tarifaires » (référence à d'illusoires recettes sur la base de tarifs de plus en plus éloignés des prix de marchés : cf. BlaBlaCar, Ouibus et autres cars Macron), lesquels ralentissaient, voire bloquaient, les évolutions tarifaires.

Dans la lignée des engagements pris, et mis en œuvre, depuis 2010 (gamme tarifaire ZOU !) et des discussions entretenues avec les différentes autorités organisatrices de transport du territoire, nous proposons la mise en œuvre d'une gamme tarifaire zonale et intermodale, à savoir un titre unique valable sur l'ensemble des modes de transport.

### **Question 9 – Ouverture à la concurrence**

Le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire précisera un certain de dispositions, pour la plupart déjà présentes dans les textes antérieurs. Il est susceptible de reporter à 2026 l'obligation de mise en concurrence des transports régionaux.

Nous sommes attachés à l'unicité du réseau ferré national, dont l'exploitation mérite d'être modernisée pour tirer le meilleur parti des infrastructures et équipements d'exploitation existants (cf. l'Allemagne ou la Suisse), notamment en matière de gestion des inévitables aléas. L'homologation des matériels gagnera également à être davantage traitée au niveau européen.

Concernant l'exploitation, nous sommes demandeurs, depuis le début des conventions entre la Région et la SNCF, d'une plus grande délégation de responsabilité aux responsables régionaux, voire territoriaux, de la SNCF, aujourd'hui écartelés entre la tenue d'objectifs nationaux d'entreprise, et la réponse aux attentes de l'autorité organisatrice régionale, traduites dans la convention. La rédaction prochaine de la nouvelle convention régionale (qui prendra effet en 2017) sera l'occasion de rencontres avec l'ensemble des acteurs du transport ferroviaire régional (dont les syndicats et les usagers) et se traduira inmanquablement par un pilotage renforcé de cette convention par la Région, avec une expression et un suivi encore plus pointu des exigences, et une rémunération liée.

Nous sommes par ailleurs demandeurs de l'expérimentation de la gestion d'une ou deux lignes par notre régie régionale des transports, opérationnelle depuis 2013 sur la ligne (hors RFN) des chemins de fer de Provence. Il conviendrait que cette possibilité soit ouverte dans le cadre de la transcription en droit français du 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire.

### **Question 10 – Accessibilité des transports**

(Concernant l'accessibilité sociale, économique, se référer aux questions 2 et 8).

S'agissant de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, la Région a été pro-active pour ce qui concerne l'élaboration concertée du SDRA (Schéma Directeur Régional d'Accessibilité) puis de l'AdAP (Agenda d'Accessibilité Programmée). La Région continuera à financer les travaux de mise en accessibilité des gares et points d'arrêt, ferroviaires et routiers. Fin 2015, la quasi-totalité des matériels roulants automoteurs aura été renouvelée, intégrant les dispositions réglementaires en termes d'accessibilité. Seules quelques voitures Corail circuleront encore sur le réseau pendant les 5 prochaines années. Leur renouvellement pourraient faire l'objet d'une commande groupée avec celles équipant les trains d'équilibre du territoire.

De même, la ligne des chemins de fer de Provence verra ses quais réaménagés et ses trains renouvelés dans les 5 prochaines années afin d'offrir une accessibilité complète aux personnes à mobilité réduite.

L'ensemble des équipements en gares (ou haltes) et dans les trains (et cars) est également progressivement équipés en dispositifs visuels et sonores à destination des déficients visuels et auditifs.

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

## **Question 11 – Schéma régional d’intermodalité et plans de mobilité rurale**

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.

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.

### **Route et transports routiers**

## **Question 12 – Place de la route dans la politique des transports**

La route est, et restera globalement le support de la grande majorité des déplacements. L’enjeu majeur des années à venir consiste donc à optimiser l’usage pour à la fois en limiter les nuisances et répondre au mieux aux besoins de déplacements, de personnes comme de marchandises. Le maître-mot est donc la mutualisation :

- mutualisation des transports entre les différents chargeurs et logisticiens, tout particulièrement sur le « dernier kilomètre »
- partage de la voirie au profit des modes les plus respectueux de l’environnement : voies réservées (en ville et sur autoroutes) aux bus, taxis, voire au covoiturage
- limitation de la vitesse (en ville et sur autoroutes), en temps normal et/ou en cas d’alerte pollution
- tarification de l’usage de la voirie en fonction de la « propreté » des véhicules, de la vocation du stationnement ...

Ces « nouvelles » orientations justifient le rôle de chef de file de la Région dans l’organisation globale des transports, voire sa participation financière à des aménagements de voirie.

## **Question 13 – Pôles d’échanges et gares routières**

La Région a beaucoup investi ces dernières années sur les principaux pôles d’échanges de la région (gares des villes-préfectures), dont leurs gares routières attenantes, ainsi que sur un certain nombre de pôles multimodaux au niveau des gares de vocation plus locale. Un certain nombre de projets font actuellement l’objet d’études plus ou moins avancées, avec des priorités à la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, aux abris vélos et à la connexion avec les bus et cars.

Le schéma des gares routières fait, selon nous, partie intégrante du schéma régional de l’intermodalité. La localisation d’éventuelles nouvelles gares routières, leur constitution (conforme aux lois en vigueur et au droit européen du passager), tout comme les éventuelles extensions de gares existantes, doivent faire l’objet d’une étroite concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités locales concernées, ainsi qu’avec les transporteurs. Le financement des équipements (investissement et fonctionnement) devra reposer très majoritairement sur les redevances de toucher de quai.

## **Question 14 – Transport scolaire**

Dans notre région, 80 % du transport scolaire est délégué aux autorités organisatrices de second rang, au premier rang desquelles les autorités organisatrices de la mobilité. Nous n'envisageons pas de modifier cette situation à court terme. De plus, le relèvement à 15 000 habitants du seuil des communautés de communes d'une part, et la disparition des périmètres de transport urbain au profit du ressort territorial des communes ou intercommunalités d'autre part, sont susceptibles de se traduire par la mise en œuvre de services urbains, ou surtout non-urbains, sur certains territoires, avec la possibilité de bénéficier de la ressource du versement transport. Ce contexte pourra s'avérer favorable à une amplification de cette délégation de la compétence transport scolaire à d'autres intercommunalités.

Par ailleurs, les transports scolaires départementaux, devenus régionaux en 2017, bénéficieront de l'extension de la carte ZOU ! Etudes (gratuité des trajets domicile-études). Et les discussions se poursuivront avec les autres autorités organisatrices afin d'étendre la carte ZOU ! à des tarifs zonaux multimodaux sur chaque bassin de vie.

### **Numérique, billettique, intermodalité**

#### **Question 15 – Services internet à bord**

Nos objectifs en matière d'équité territoriale se traduisent notamment par une lutte contre la fracture numérique, et l'accès de tous les territoires à internet. Contrairement à une idée reçue, cet accès ne diminue pas les besoins de déplacement mais peut permettre, à l'inverse, l'exercice d'activités plus variées en tous points du territoire. Les besoins de communication à bord seront de plus en plus prégnants, et feront même la différence entre la voiture individuelle (où les exigences de sécurité les contraignent progressivement) et les transports publics où le temps passé, même s'il peut apparaître plus important, peut être valorisé (repos, lecture, travail ...). Le WiFi à bord deviendra donc progressivement la norme sur les services régionaux de transport public.

Pour autant, une attention particulière doit être portée aux questions de santé publique et aux risques inhérents à l'exposition prolongée à des ondes de courte ou longue portée, plus particulièrement s'agissant des personnels roulants et des personnes électro-sensibles. Ainsi nous proposons d'associer des représentants de la profession et des usagers concernés à la commission Santé que nous créerons au sein de la Région.

#### **Question 16 – Billettique et intégration tarifaire**

La Région a été à l'origine, il y a déjà dix ans, d'une charte d'inter-opérabilité des systèmes billettique (carte Optima), signée par l'ensemble des autorités organisatrices de transport sur la région. La quasi-totalité des réseaux est désormais équipée, ce qui a permis d'avancer sur la mise en œuvre de tarifications combinées (+ urbain, ou + car), voire « alternatives » (trains/cars), entre les transports régionaux et ceux de la plupart des AOT de la région.

Ces avancées, ainsi que la liberté tarifaire (vis-à-vis) de la SNCF, le rôle de chef de file de la Région et le transfert de la compétence transports des départements permettront d'aller plus loin dans l'intégration tarifaire à l'échelle régionale. Nous proposons de mettre en œuvre une tarification zonale et intermodale, permettant d'emprunter tous les modes de transport, à l'intérieur de chaque bassin de vie.

#### **Question 17 – Calculateur d'itinéraires et réservation en ligne**

A l'appui de conventions signées avec chacune des AOT (ou syndicat mixte départemental), la Région a mis en œuvre un service d'information multimodale ([www.pacamobilite.fr](http://www.pacamobilite.fr)) comportant notamment un calculateur d'itinéraires en transport public conventionné (+ TGV) et les liens utiles avec les services

de covoiturage (avec redirection si pas d'itinéraire en transport public), d'autopartage, de vélos en libre service et autres services de stationnement sécurisé des vélos. Par ailleurs, le serveur [www.info-ler.fr](http://www.info-ler.fr) a acquis depuis plusieurs années, ses lettres de noblesse notamment au travers du service de réservation en ligne de places sur certaines lignes de cars régionaux.

Des développements sont en cours visant à intégrer ces outils et leur adjoindre les services de transport public non conventionnés, l'information temps réel et l'élargissement des possibilités de réservation en ligne. La diffusion de marques franches permettent l'accès au calculateur depuis certains sites internet, principalement dédiés au tourisme.

Parallèlement, la Région a développé une plateforme baptisée Open PACA (<http://opendata.regionpaca.fr/>) de libre accès par internet aux principales données régionales. Nous proposons un élargissement de cette plate-forme aux données transport, théoriques et temps réel, issues des différents réseaux, permettant ainsi l'émergence de services aux usagers, lesquels pourraient également s'enrichir des informations remontées par les utilisateurs de ces services.

## **Aéroports**

### **Question 18 – Gestion des aéroports**

La Région est gestionnaire de l'aéroport d'Avignon - et de deux aérodromes (Vinson-sur-Verdon et Château-Arnoux) essentiellement dédiés aux loisirs -. Elle y privilégie désormais le développement de l'activité économique (projet PEGASE) en lien avec l'aéronautique. Nous proposons que le même sort soit réservé aux aérodromes (d'Etat) d'Istres et d'Aix-les-Milles.

Nous proposons que l'aéroport de Marseille-Provence reste géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie, voire que sa gouvernance renforce le poids des collectivités territoriales. De même, nous proposons le retour en gestion publique de l'aéroport de Nice-Côte-d'Azur, voire de celui de Toulon-Méditerranée.

## **IV – Logistique et fret**

### **Question 19 – Enjeux de la logistique**

La Région soutient le Cluster PACA logistique, à qui elle a confié les travaux préparatoires à l'élaboration du futur schéma régional de la logistique, avec l'appui du laboratoire de recherche Cret-Log. Elle a accueilli la 2<sup>ème</sup> réunion de la Conférence nationale sur la logistique, ainsi que la 2<sup>ème</sup> étape du Tour de France de la logistique, toujours dans le cadre de l'ambition France Logistique 2025. Des tables rondes réunissent régulièrement les différents acteurs de la logistique, dont le poids dans l'économie régionale est majeur (12 %). La Région soutient différentes initiatives visant à la mutualisation des flux de données et de transport de marchandises, et de création de desserte ferroviaire du Port de Marseille-Fos, notamment vers l'Italie et la Suisse. Elle est partenaire de la plate-forme bimodale de Miramas-Clésud, en plein développement, soutient la création d'un nouveau terminal de transport combiné à Fos, et d'une plate-forme trimodale à Avignon-Courtine, et les embranchements ferrés des zones logistiques des Arcs-les-Bréguières et St-Martin-de-Crau. La contribution régionale aux orientations stratégiques du Grand Port Maritime de Marseille d'une part, de l'établissement public foncier régional d'autre part, met en avant les enjeux de la logistique, et la priorité à accorder, pour les nouvelles implantations logistique, à la reconversion de sites industriels et au raccordement aux réseaux ferroviaire et fluvial.

Nous nous réjouissons de l'existence en région d'un opérateur public de fret ferroviaire (RDT 13) et proposons qu'au profit de la réforme territoriale un rapprochement s'effectue avec la Régie Régionale des Transports afin de disposer d'un opérateur public régional et multimodal de transport.

## **Question 20 – Coordination entre les ports**

Dans le cadre de son programme « Région Coopérative », nous soutenons les démarches de dialogue, d'échanges, de rapprochement entre les différents acteurs d'une même filière. A ce titre, le partage des services, des marchés, entre les différents ports de la région constitue davantage un atout pour son positionnement à l'échelle nationale et internationale qu'un handicap.

A l'image du partenariat inter-régional existant avec le port de Sète, ou encore de la navette ferroviaire inter-bassins récemment mise en œuvre entre Marseille et Fos pour les conteneurs, les coopérations avec Barcelone et Gênes méritent d'être amplifiées, afin de contre-balancer le poids du Range Nord (dont surtout Anvers) et ainsi rationaliser, diminuer les flux de camions à travers l'Europe de l'ouest.

## **Question 21 – Place des ports fluviaux**

Pour les ports fluviaux également, les logiques de coopération l'emportent désormais sur les logiques de concurrence. L'association MedLink réunit les ports fluviaux de la Saône et du Rhône, les ports maritimes de Sète et de Marseille-Fos, ainsi que VNF et la CNR. Des relations régulières pluri-habdomadaires relient ces différents ports. Près de 10 % des conteneurs entrent et sortent du Port de Fos par la voie fluviale.

Nous proposons d'accompagner la poursuite du développement de cette alternative à la route, notamment par la création de la plate-forme trimodale d'Avignon-Courtine, dont la situation (avant les ponts limitant le gabarit à 3 couches de conteneurs) permet une desserte au moindre coût du port de Fos. Nous proposons également la suppression de la redevance qui frappe spécifiquement le transport fluvial (+ 50 € /conteneur) et handicape son développement.