



Christophe
CASTANER

NOTRE RÉGION, NOTRE FIERTÉ

Questionnaire TDIE

Christophe Castaner

Région Provence Alpes Côte d'Azur

- **Question 1**

Etat des lieux

**Quel jugement portez-vous sur le fonctionnement des services de transports collectifs dans votre région ?
Comment comptez-vous améliorer ces services ?**

La région Provence Alpes Côte d'Azur a un retard historique en matière de transports collectifs alors même que les caractéristiques géographiques et humaines devraient en faire un territoire propice au développement des modes alternatifs à la route (densités urbaines, polarités fortes, espaces limités et sensibles sur le plan environnemental, taux de pollution,...). Ce constat est d'abord vrai en matière de transports urbains, mais également en interurbain, et les deux échelles sont liées (effet réseau et comportements des habitants). Depuis le CPER 2000/2006, la Région a impulsé, avec l'Etat, un rééquilibrage de l'investissement vers les transports ferroviaires (réouverture d'Aix-Marseille, de Cannes-Grasse, d'Avignon-Carpentras, 3ème voie Marseille-Aubagne, rénovation de la ligne des Alpes,...).

Malgré ces efforts budgétairement considérables, le retard historique n'a pas pu être pleinement comblé et de nombreux investissements ont donc encore été programmés au CPER 2015/2020, en portant une attention particulière aux opérations de fiabilisation de l'exploitation ferroviaire, point faible majeur d'un réseau proche de la saturation sur le littoral. Je m'engage à faire encore une priorité de ces investissements structurants.

Par ailleurs, des progrès ont été réalisés en matière de coordination des réseaux, notamment portés par la Région (label interopérable Optima, tarifications combinées ZOU+urbain,...), mais j'estime qu'il faut accélérer cette intégration des réseaux pour faciliter les parcours des usagers. Les récentes réformes donnent un cadre favorable à cette accélération de l'intégration des réseaux de transports. La gestion du transfert des transports départementaux sera un enjeu fort du prochain mandat, en veillant à faire de cette nouvelle compétence une occasion pour améliorer la cohérence des services de transports.

L'amélioration des services imposera également de rééquilibrer nos relations avec la SNCF dans le cadre de la négociation de la prochaine convention TER. Je souhaite qu'elle soit plus contraignante pour l'opérateur et qu'elle soit limitée à la durée du mandat, avec des clauses plus sévères en matière de pénalités car la mauvaise qualité des services ferroviaires est le premier handicap pour progresser en termes de report modal. Améliorer cette qualité est un impératif, pour le quotidien de nos concitoyens comme pour l'attractivité de ce territoire régional. En bref, après 18 ans d'augmentation continue de l'offre, il nous faut passer de plus de trains à mieux de trains : cela ne pourra être réalisé qu'avec une SNCF plus efficace donc plus réactive.



Christophe CASTANER

NOTRE RÉGION, NOTRE FIERTÉ

- **Question 2**

La politique des transports devient la principale compétence de la région. Quels objectifs donnez-vous à la politique régionale des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional, et quels leviers (économique, contractuel Contrat de Plan Etat-Région, tarification, fiscalité écologique, etc.) comptez-vous mobiliser pour atteindre ces objectifs ?

La première priorité de la Région sera de réduire cette mauvaise qualité endémique des transports ferroviaires, tant par la voie contractuelle que par la mise en œuvre des investissements de sécurisation de l'exploitation. La nouvelle convention avec la SNCF devra être plus contraignante avec la SNCF, en ne payant que les trains réalisés conformément au cahier des charges et en facilitant le remboursement des usagers abonnés ZOU! pénalisés par les défaillances de l'exploitant.

La seconde priorité sera de mieux intégrer les réseaux en termes de coordination des offres, d'accessibilité, de tarification et d'information. Le transfert des transports départementaux et le chef de filât donneront des leviers d'action à la Région. Il est proposé de créer un service d'information en temps réel combinant les différents modes de transport pour mieux orienter les usagers à partir de « PACA mobilité ». La carte ZOU sera étendue aux transports départementaux. Il sera proposé aux autorités urbaines de créer des titres zonaux multimodaux. De plus, nous disposons désormais, avec la Régie Régionale des Transports qui exploite la ligne des Chemins de Fer de Provence, d'un outil qui ne demande qu'à être développé.

La troisième priorité consistera à améliorer le lien urbanisme et transports (planification du développement urbain, contrats d'axe, quartiers de gare,...) et l'aménagement des gares. Cette volonté forte se manifeste à nouveau à travers le Contrat de Plan Etat-Région que la Région a adopté en mai dernier.

- **Question 3**

Les dépenses en faveur de la mobilité ont considérablement augmenté depuis le transfert des TER aux régions. Celles-ci ont fait un effort d'investissement important (réseau et matériel roulant) que la hausse des recettes directes des TER n'a pas compensé, tandis que la qualité de service et les coûts d'exploitation augmentaient. Les transports sont devenus le premier poste de dépense des régions tandis qu'elles perdaient leur autonomie fiscale. Le gouvernement a annoncé en juin 2015 au congrès de l'Association des Régions de France le transfert de 25 % de la Cotisation sur la Valeur ajoutée des Entreprises aux régions, afin de financer les nouveaux transferts de compétence transport.

Comment envisagez-vous les perspectives d'évolution de la part du transport dans le budget de votre région ? Estimez-vous possible d'obtenir un gain de productivité de l'opérateur de transport ferroviaire ? Souhaitez-vous introduire des clauses de productivité dans la convention TER ?

L'accroissement de l'effort propre en matière de transports n'est pas soutenable pour les Régions dans un contexte de réduction des recettes. Le transfert de la CVAE ne permettra pas de donner des marges supplémentaires significatives dans la mesure où un mécanisme de compensation est prévu qui conduira les Régions à rendre aux Départements l'écart entre recettes de CVAE et charges transférées. En outre, les Régions seront plus fortement sollicitées en matière économique du fait du retrait des Départements.

La recherche de gains de productivité sera donc essentielle, tant au niveau de l'opérateur ferroviaire que lors de la planification des services routiers et de la passation de ces contrats. La question de l'harmonisation tarifaire post intégration des réseaux départementaux sera un enjeu financier de premier ordre et très sensible.

Je serai également favorable à ce que la Région établisse des accords équilibrés avec les autorités de transports urbaines et métropolitaines, bénéficiant du versement transports, et pour lesquelles le réseau



Christophe CASTANER

NOTRE RÉGION, NOTRE FIERTÉ

ferroviaire constitue l'armature primaire de transports. Elles ont donc intérêt à contribuer à leur développement.

L'intégration de clauses de productivité dans les contrats TER est possible mais il faut d'abord s'entendre sur un niveau de prix, difficile à expertiser vu la comptabilité intégrée de la SNCF. Je plaiderai pour une certification des comptes régionaux par une entité indépendante telle que l'ARAFER.

Enfin, au-delà de la productivité, en Provence Alpes Côte d'Azur, le premier enjeu sera celui de la fiabilité, condition pour développer les recettes, dans un contexte où des marges de développement existent réellement si la confiance est au rendez-vous. Autre condition pour relever les recettes, une amélioration des résultats de la lutte anti-fraude, aujourd'hui insatisfaisants.

- **Question 4**

L'expérimentation régionale de l'écotaxe a été proposée comme une hypothèse intéressante pour le financement des transports. Il existe trois moyens pour mettre en œuvre une taxation de l'usage de la route pour assurer sa contribution au financement des transports : taxation au kilomètre parcouru, taxation forfaitaire (vignette), ou taxation du carburant (TICPE). Selon vous, avec quelles recettes faut-il financer les transports régionaux ? L'idée d'une tarification de l'usage de la route vous paraît-elle intéressante, et pourquoi ? Si oui, comment envisagez-vous de la mettre en œuvre (sous quelle forme, sur quelle assiette, à quelle échéance, avec quels outils) ?

L'optimisation des coûts du transport collectif (cf. supra) ne suffira effectivement pas à induire un report modal significatif depuis la route, d'autant que les nouveaux usages routiers liés à l'économie du partage vont tendre à réduire les coûts du transport routier (covoiturage, auto partage,...). Dans les grandes agglomérations, une politique de restriction de l'usage de l'automobile semble progressivement inéluctable, notamment à travers les priorités d'usage données sur la voirie (piétons, modes doux, transports collectifs) et le stationnement.

Le relèvement de la fiscalité du carbone paraît également souhaitable à condition d'être progressive, annoncée (par exemple une logique de prix directs absorbant les fluctuations des cours du pétrole) et liée à l'usage plutôt que forfaitaire.

- **Question 5**

Depuis plusieurs CPER, les régions sont sollicitées pour cofinancer des infrastructures nouvelles ou l'entretien et la régénération des infrastructures existantes. Les nouvelles orientations générales de l'Etat en matière d'infrastructures de transport donnent la priorité au financement de la restauration de la qualité des infrastructures existantes sur le développement d'infrastructures nouvelles. Etes-vous favorable au renforcement de cette politique en faveur du financement des infrastructures sur votre territoire ? Pour maintenir la qualité des infrastructures de votre territoire, êtes-vous prêt à accompagner l'Etat et les opérateurs publics dans le financement de l'entretien et de la modernisation des infrastructures existantes ?

La régénération des infrastructures existantes est effectivement une priorité par rapport au développement de nouvelles infrastructures. Pour le ferroviaire, cette régénération doit aussi viser des gains d'exploitation du réseau (fiabilité, sécurisation en cas de perturbations, etc.), sujet mal pris en compte dans les approches actuelles. Les études doivent aussi intégrer l'impact des travaux de régénération sur les circulations et anticiper leur planification dans une logique de réduction des conséquences pour les voyageurs. Ces investissements relèvent en premier chef de l'Etat, propriétaire de ces réseaux. Les collectivités ne devraient intervenir qu'en complément, pour atteindre des fonctionnalités supérieures à la seule régénération.



Christophe CASTANER

NOTRE RÉGION, NOTRE FIERTÉ

La Région Provence Alpes Côte d'Azur a depuis longtemps accompagné l'Etat dans la régénération des lignes secondaires (ligne des Alpes, Nice Tende) pour répondre à de forts enjeux en matière d'aménagement du territoire. J'estime cependant que sur le réseau à forte fréquentation, la Région ne devrait pas être sollicitée comme elle l'est quelquefois aujourd'hui (exemple de la ligne Marseille-Martignes). Dans tous les cas, la Région ne doit intervenir que pour aller au-delà d'une simple régénération ou pour anticiper celle-ci.

Cette priorité à la régénération ne doit cependant pas assécher les investissements nécessaires sur les lignes à fort potentiel de développement, comme ceux inscrits au CPER 2015/2020. D'autant plus que nous ne pouvons pas faire l'impasse sur des projets majeurs comme celui de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur.

- **Question 6**

La France accueille la COP 21 de novembre à décembre 2015. Les transports représentent le deuxième poste d'émissions de gaz à effet de serre après le secteur résidentiel. Par quels leviers la politique régionale des transports peut-elle contribuer de manière significative à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution ?

Il n'y aura pas une solution mais un ensemble de réponses à combiner de façon à faire des transports alternatifs à l'automobile individuelle une offre réellement adaptée aux besoins et fiable. Il s'agit donc de mettre en place une véritable politique de transports intégrée, en associant toutes les autorités organisatrices dans cet effort, en combinant transports publics et modes doux, en facilitant le développement des modes routiers partagés qui sont indispensables à une couverture des territoires.

En parallèle, il convient de rapprocher les politiques de mobilité, d'urbanisme, de développement économique (localisation des zones d'activité, zones commerciales,...) et de grands équipements publics (lycées, enseignement supérieur, hôpitaux,...).

- **Question 7**

Les régions ont développé avec succès les transports express régionaux depuis la généralisation du transfert de compétences en 2002. Leur fréquentation a significativement augmenté. Au 1^{er} janvier 2017, les régions auront la responsabilité de la gestion des services interurbains départementaux d'autocars. Dans le même temps, la libéralisation du transport de voyageurs par autocars, entrée en vigueur au mois d'août 2015, s'ajoute au développement du covoiturage pour répondre à une demande sociale incontestable. Sur certaines lignes, ces nouvelles offres entrent en concurrence avec les services TER organisés par la région. Le développement des services librement organisés vous paraît-il, dans votre région, en mesure de fragiliser le modèle économique d'une ou plusieurs lignes de TER, ou d'une ligne routière conventionnée ? Comment adapter la politique régionale des transports pour répondre à ces nouvelles aspirations ?

Le développement des services d'autocar librement organisés pourrait effectivement affecter les marges des transports régionaux sur les services les plus rentables. Je serai vigilant face aux offres concurrentes qui mettraient en péril le service public et n'hésiterai pas à engager des recours devant l'autorité publique de régulation. En fonction des résultats, cela pourrait conduire à terme à adapter l'offre ferroviaire et la redéployer sur des besoins aujourd'hui mal pris en compte. Il ne faut pas, pour autant, nécessairement toujours opposer ces deux modes de transport : pour exemple, sur l'axe Marseille-Aix, la fréquentation des TER a explosé depuis les premiers travaux de modernisation alors que l'offre par cars est très élevée et toujours aussi attrayante.



Christophe CASTANER

NOTRE RÉGION, NOTRE FIERTÉ

- **Question 8**

La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 a instauré la liberté tarifaire pour les Régions. Cette disposition qui entrera prochainement en vigueur constitue un nouvel outil pour le financement des services TER. Comment comptez-vous l'intégrer à votre stratégie pour le développement des services ferroviaires ? Est-ce l'occasion de reconsidérer l'ensemble de la politique tarifaire des transports de votre région ?

La tarification sera très certainement l'un des leviers majeurs pour développer les transports à court terme, en recherchant notamment une intégration avec les réseaux urbains. Le potentiel de gain de trafic est très important dans les espaces métropolitains.

- **Question 9**

Le quatrième paquet ferroviaire en cours de négociation à Bruxelles prévoit l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. Comment envisagez-vous la perspective de l'ouverture à la concurrence ? Seriez-vous prêt à envisager l'ouverture de la totalité du marché régional à la concurrence ? Préfereriez-vous mettre en œuvre une expérimentation de la concurrence sur une ligne ou un faisceau de lignes, et si oui laquelle/lequel ? Etes-vous opposé à l'ouverture à la concurrence comme à son expérimentation ?

L'ouverture à la concurrence, dont l'obligation vient d'être repoussée à l'horizon 2026, implique que de nombreuses conditions aient été traitées, telles que les conventions collectives des personnels ferroviaires, la propriété des matériels roulants, l'accès aux installations de maintenance et de remisage. Face à tant de complexité et vu les échéances annoncées, il convient d'anticiper de façon à gérer au mieux la transition. Les Régions y travaillent déjà à travers l'ARF. Dans cette perspective, une expérimentation peut être opportune sur une échelle pertinente au niveau économique et opérationnel. Il faut toutefois raison garder, la concurrence doit être un aiguillon mais ce n'est pas une potion magique : l'arrivée de Thello comme opérateur sur Marseille-Nice-Milan n'a pas bouleversé la donne à ce jour.

- **Question 10**

Le développement de l'accessibilité des transports est un objectif national qui nécessite une politique volontariste. Comment intégrez-vous les impératifs d'aménagement de l'accessibilité Personnes à Mobilité Réduite dans votre projet ?

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite est un enjeu important mais qui ne pourra être totalement atteint qu'à long terme vu certaines configurations techniques. La Région vient d'ailleurs de voter en ce sens un agenda de programmation pour les 9 années à venir afin d'orienter durablement nos efforts d'investissement. En parallèle, il convient de veiller à proposer une offre de transport globale aux personnes en situation de handicap, notamment à travers une meilleure coordination des autorités de transports. Je crois qu'en termes de service de porte à porte, nous avons des marges de progrès si chacun raisonne dans l'intérêt des usagers.

- **Question 11**

La loi MAPAM donne aux régions la responsabilité de rédiger un schéma régional de l'intermodalité, et la loi pour la Transition énergétique crée les plans de mobilité rurale. Comment comptez-vous organiser la complémentarité entre les différents services mis en œuvre dans les agglomérations d'une part, et dans les territoires ruraux d'autre part ?

La réduction du nombre d'acteurs (consolidation métropolitaine, retrait des départements) et le rôle de



Christophe CASTANER

NOTRE RÉGION, NOTRE FIERTÉ

chef de file confié aux Régions devrait simplifier les échanges déjà en cours entre les différentes AOT et permettre d'avancer selon une logique contractuelle bilatérale. Le travail de préparation du Schéma régional d'intermodalité sera une occasion pour progresser dans ce sens.

- **Question 12**

La loi NOTRe a transféré des départements aux régions le statut d'Autorité Organisatrice de Transport en matière de transports scolaires et de transports interurbains, mais la responsabilité de la gestion du réseau routier demeure départementale. La région pourra définir des itinéraires routiers d'intérêt régional. Comment voyez-vous le rôle de la région dans l'organisation de la cohérence des investissements des départements sur leurs réseaux routiers ? Quelle place comptez-vous accorder à la route dans votre politique des transports compte tenu des nouvelles compétences de la région en matière de coordination de l'intermodalité ?

Au vu du retard accumulé en matière d'infrastructures routières sur les grands itinéraires nationaux, je m'engage à poursuivre la politique de rattrapage menée par la Région Provence Alpes Côte d'Azur depuis des années, inscrite au CPER 2015/2020, en veillant cependant à traduire la priorité donnée aux investissements de transports collectifs.

Les moyens de la Région lui permettront difficilement de soutenir en plus l'investissement sur les itinéraires départementaux, hors zones de solidarité (massif alpin) et opérations spécifiques (investissements interdépartementaux, améliorations bénéfiques pour les transports routiers,...). La notion d'itinéraires routiers d'intérêt régional devra, en ce sens, être précisée.

- **Question 13**

Avec la libéralisation des services de transport par autocar, la loi Macron donne à la région la responsabilité d'établir un schéma régional des gares routières. Comment envisagez-vous le rôle de la région dans le développement des pôles d'échange multimodaux et des gares routières ? Comment envisagez-vous la concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs de transport de voyageurs par autocar pour leur localisation et leur développement ?

La concertation en matière de développement des pôles multimodaux est déjà en place depuis des années, preuve en est le nombre important de projets structurants qui ont été financés et inaugurés depuis une décennie. La préparation du schéma régional des gares routières ne posera pas de problèmes techniques majeurs mais nécessitera par contre des arbitrages politiques forts en matière de localisation de ces pôles, tant du fait des besoins fonciers induits que du fait de la tendance des autorités urbaines à vouloir reporter ces installations aux extrémités de leurs réseaux de transports urbains ce qui n'est pas compatible avec des objectifs élevés d'efficacité et de report modal.

- **Question 14**

La région aura la responsabilité de l'organisation du transport scolaire à partir du 1 er septembre 2017. Cela concerne 2 millions d'écoliers, collégiens et lycéens chaque jour, et une dépense de 2 Mds €. Comment concevez-vous le rôle de la région et quels objectifs donnez-vous à ce service de proximité ?

Au-delà de la continuité des services, le premier enjeu de la Région sera d'harmoniser les conditions d'accès aux transports puis d'établir des relations équilibrées et homogènes avec les autorités de second rang. La question de la proximité sera essentielle, qui donnera l'occasion à la Région de s'impliquer dans une logique de déconcentration et de territorialisation de la gestion de ses services publics, au-delà des ex-transports départementaux (suivi des projets de transports ferroviaire, gestion des lycées,...).



Christophe CASTANER

NOTRE RÉGION, NOTRE FIERTÉ

- **Question 15**

De nombreuses régions et opérateurs ont entamé la mise en œuvre de l'accès aux réseaux dans les véhicules et matériels roulant (Wifi ou développement des capacités 3 et 4 G). Comptez-vous développer la connectivité dans tous les transports en commun dont vous avez la responsabilité ?

Le maintien des possibilités de connexion dans les transports en commun paraît un objectif important pour permettre aux usagers de valoriser au maximum leurs temps de transport. Cet objectif tend d'ailleurs à se généraliser du fait de la diffusion de l'accès 4G individuel au sein de la population. Il demeure, en l'état des techniques, que le niveau de service est quelquefois médiocre, notamment à grande vitesse. Un effort sur ces transports à grande distance paraît donc indispensable au vu du temps passé dans les déplacements et du fait qu'ils s'inscrivent pour partie dans un cadre professionnel.

S'agissant des transports du quotidien, il paraît opportun, à l'occasion des cycles de rénovation des matériels, de mettre à niveau leur connectivité, en veillant à choisir un modèle technique aisément évolutif. En effet, l'une des difficultés de cette problématique est que les rénovations des matériels roulants sont espacées, avec des logiques de flotte (homogénéisation nécessaire des dispositifs sur une période donnée) et très coûteuses (intervention spécialisée et indisponibilité du matériel) alors que les techniques de connexion évoluent très vite. Le risque à éviter est la mobilisation de financements publics importants pour une fonctionnalité presque toujours dépassée. Il conviendra, avant de généraliser ces dispositifs, d'avoir la preuve que des solutions techniques existent et que leur coût est en rapport avec le gain d'usage.

- **Question 16**

Avec le développement de la billettique, l'intégration tarifaire peut contribuer plus facilement au développement de l'intermodalité au service des usagers des transports publics. La billettique contribue à faciliter l'usage des transports publics, et à les rendre plus attractifs. Souhaitez-vous développer, pour les TER et les services routiers transférés des départements, l'intégration tarifaire avec les différentes autorités organisatrices des réseaux urbains de votre région ? Quel rôle souhaitez-vous donner à la billettique dans le développement de l'intégration tarifaire, dont de nombreux exemples montrent les effets positifs sur l'attractivité des transports publics ?

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a déjà beaucoup avancé en termes de billettique. Sous son égide, une convention a engagé depuis 2008 le déploiement d'un modèle unique de support billettique pour l'ensemble des autorités de transport, sous le label Optima. Il est donc d'ores et déjà possible sur la majeure partie du territoire régional de charger sur une même carte des titres correspondant à plusieurs réseaux de transport.

La généralisation des cartes label Optima sur l'ensemble des réseaux de la région sera un objectif important du prochain mandat, facilité par le rôle de chef de file régional et le transfert des réseaux départementaux.

La billettique inter-opérable est une condition nécessaire à la mise en place d'un système tarifaire intégré entre les différentes autorités organisatrices.

Au-delà des supports billettique, le partage des réseaux de distribution sera un enjeu fort, ce qui impliquerait là aussi de favoriser l'émergence de systèmes de gestion inter-opérables, ce qui est rarement le cas aujourd'hui (exemple, le système fermé de la SNCF). Un travail national de normalisation serait bienvenu dans ce domaine.



• **Question 17**

Le développement de l'open data dans les transports suscite de nombreux espoirs dont notamment la perspective de faciliter l'organisation des déplacements, et la comparaison ou l'intégration des différents modes de transports. La valorisation et l'exploitation des données des opérateurs des différents services de transports (conventionnés ou librement organisés) nécessitent des infrastructures et des logiciels coûteux. Pensez-vous que la collectivité doit investir dans de tels outils ? Quelle stratégie numérique régionale pensez-vous opportun de mettre en œuvre au service de l'utilisateur ? :

- simple mise à disposition des données, en laissant le soin aux acteurs privés de mettre en ligne des calculateurs d'itinéraires ?
- développement et pérennisation d'une plate-forme intermodale de calcul d'itinéraires porte-à-porte ?
- développement d'une plate-forme comprenant également un service de réservation et délivrant des billets ?

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a déjà développé depuis plusieurs années un système d'information multimodale (PACA Mobilité), en coordination avec l'ensemble des autorités de transport du territoire, considérant qu'une telle interface est stratégique pour offrir les meilleures solutions de transport aux usagers et ainsi faciliter leur déplacement ou les inciter à ne pas utiliser leur voiture. Ces systèmes doivent encore progresser en termes de visibilité, encore trop faible, et d'informations en temps réel.

La mise à disposition publique de ces données peut favoriser leur diffusion auprès d'un public beaucoup plus large, notamment dans une région comme la nôtre où une part importante des usagers ne sont pas des autochtones et n'auront donc pas le réflexe de se diriger vers des sites spécialisés tels que PACA Mobilité, plus adaptés aux besoins des usagers fidélisés.

• **Question 18**

La loi NOTRe donne la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de prendre la gestion d'un aéroport appartenant à l'Etat. Quels sont les enjeux de développement aéroportuaire dans votre région ? Y a-t-il un ou des aéroports dont le transfert de la gestion à la région vous paraît opportun ? La région doit-elle avoir un rôle de réflexion, d'orientation et de gouvernance dans le maillage aéroportuaire régional ?

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur gère déjà un aéroport, celui d'Avignon, et plusieurs aéroports. Il ne semble pas que la loi NOTRe étende le champ des transferts du fait du caractère mixte civil-militaire de l'aéroport de Toulon. Si le mouvement est aujourd'hui à la privatisation des grandes plates-formes, la Région souhaite conserver un rôle dans la gouvernance de ces grands aéroports régionaux (Nice et Marseille) au vu de leur poids économique et des enjeux en termes d'aménagement et d'environnement.

• **Question 19**

Lors de la Conférence nationale de la logistique, le ministre des Transports a proposé que les régions intègrent dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité du Territoire un volet dédié à la logistique. Cette proposition pourrait être mise en œuvre prochainement dans le cadre de la préparation de la stratégie nationale pour la logistique, « France logistique 2025 ». Elle s'appuiera sur les compétences de la région en matière de développement économique. Comment voyez-vous les enjeux de la logistique pour votre région ? Quels sont les principaux défis à relever pour contribuer à la bonne articulation entre l'économie de votre région, les flux qu'elle génère, et les réseaux de transport de fret ?

L'implication de la Région en matière de logistique est ancienne et stratégique, tant du fait de l'existence de grands opérateurs (CMA CGM, GPM, Port de Toulon, chantiers ferroviaires, fleuve Rhône,...) que du fait



Christophe
CASTANER

NOTRE RÉGION, NOTRE FIERTÉ

que la qualité de la desserte marchandise est une condition au développement économique et au cadre de vie. Je poursuivrai donc cette implication constante pour soutenir les projets et intérêts de notre territoire en matière de logistique.

Une approche régionale, à travers un schéma, a un sens pour mieux coordonner les initiatives, pour préserver les fonctionnalités essentielles (espaces pour les chantiers multimodaux notamment), pour favoriser le développement d'opérateurs ferroviaires de proximité, pour inciter à la mutation de la logistique urbaine et pour organiser au mieux la question du transport des déchets, en lien avec les nouvelles compétences de la Région dans ce domaine.

- **Question 20**

Les collectivités territoriales gestionnaires de ports de pêche et de commerce y ont financé des investissements importants ; la région est sollicitée pour cofinancer des investissements dans les grands ports maritimes. Les CPER rassemblent des investissements qui portent sur des équipements portuaires comme sur des infrastructures de desserte terrestre des ports (voies ferrées, écluses, voies navigables, routes). La réalisation de ces projets vous paraît-elle prioritaire ? Qu'attendez-vous du développement de l'activité portuaire dans votre région ? Qu'attendez-vous de la coopération entre les grands ports maritimes et les ports de commerce gérés par la région ou un syndicat mixte régional ?

La Région a toujours été un soutien fort pour le développement du Grand port maritime de Marseille, ce qui se traduit par des investissements importants inscrits au CPER 2015/2020, qui seront pour moi une priorité à double titre : les transports mais aussi et surtout l'emploi. Les ports constituent un atout exceptionnel dans une économie mondialisée mais leur stratégie doit aller bien au-delà de la question des transports. Il faut les considérer avant tout comme des leviers de développement économique et apprécier leur performance à l'aune des retombées locales et non du tonnage traité, qui ne traduit pas forcément la valeur ajoutée pour le territoire, mais induit souvent des nuisances de plus en plus mal acceptées s'il n'y a pas de contreparties visibles.

- **Question 21**

Les ports fluviaux ont aujourd'hui différents statuts. Comment envisagez-vous l'intégration des ports fluviaux et des voies de navigation correspondantes, y compris lorsqu'elles sont touristiques, à la politique régionale des transports ?

La politique de la Région en matière de transport fluvial est ancienne. Le Rhône est le prolongement vers l'intérieur du territoire français du port de Marseille et constitue l'un de ses atouts fondamentaux, unique à l'échelle méditerranéenne. L'émergence d'un système logistique fluvio-portuaire et ferroviaire entre Marseille et Lyon est un enjeu économique majeur pour la région.