

Au questionnaire de TDIE

Réponse de Christophe CLERGEAU, tête de liste

« TOUS UNIS POUR LES PAYS DE LA LOIRE, LA GAUCHE ET LES ECOLOGISTES  
AVEC CHRISTOPHE CLERGEAU »

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

### 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 ?

Le fonctionnement des services de transports collectifs dans la région Pays de la Loire est satisfaisant. Quelques chiffres clés qui illustrent la politique des transports depuis 2004 :

- 131 gares et 108 points d'arrêts routiers
- 452 trains et 115 cars par jour, pour 45 700 voyages sur le réseau régional
- 16,7 millions de voyages effectués en 2013 sur le réseau régional
- 14 700 abonnés de travail, 7 700 abonnés scolaires et 2 100 Métrocéane
- TGV : 20 allers-retours Paris-Nantes par jour
- 1er aéroport du Grand Ouest, 4,15 Millions de passagers en 2014
- Un budget annuel infrastructures, transports et déplacements de 275 millions d'euros

**Depuis 2004, la Région a investi près de 750 millions d'euros dans l'acquisition de nouveaux trains, plus confortables, plus modernes, avec 112 nouveaux trains en service. Depuis 2009, les dessertes ont augmenté de plus de 30 %. En 15 ans, la fréquentation a plus que doublé (+136%). Le taux de régularité de circulation des trains est de 98,4% et un niveau de fiabilité de 93,5%, 1 point de plus que la moyenne nationale sur la qualité de services. Depuis 10 ans, le budget régional transports (tout compris) a représenté 1,3 milliards d'investissement et 1,2 milliards de fonctionnement.**

Cette politique volontariste est aussi un soutien à l'industrie ferroviaire qui compte un cluster NEOPOLIA RAIL de 37 entreprises de la région et qui travaillent pour Alstom et Bombardier. A l'actif de la majorité régionale, on peut citer également :

- la mise en service du **tram-train Nantes-Châteaubriant**, une grande première avec la réouverture d'une ligne précédemment fermée
- le lancement de la **liaison ferroviaire rapide Angers-Laval-Rennes dite « Virgule de Sablé »**,
- le lancement du projet de liaisons ferroviaires Bretagne-Loire (LNOBPL),
- **une tarification adaptée aux transports collectifs pour tous** (carte Tiva pour les 12-25 ans ; carte Fifti pour les + de 25 ans ; abonnement Pratik pour les salariés ; carte Acti pour les demandeurs d'emploi ; carte Tribu pour voyager à plusieurs ; abonnement Métrocéane pour voyager en cars, bus ou train avec un seul ticket),
- **le trajet domicile-travail plafonné à 1 euro**,
- la participation aux pôles d'échanges multimodaux (23 PEM), la mise en accessibilité de toutes les gares régionales (vote DM2 du 16 octobre dernier qui concerne 11 gares régionales et 2 gares nationales)...

**La mise en œuvre du cadencement ferroviaire en 2017 permettra d'articuler et d'adapter les offres ferroviaires d'aujourd'hui à l'ouverture de la LGV Bretagne/Pays de la Loire, en desservant mieux les territoires et en réduisant les temps d'attente des usagers lors des correspondances.**

Le cadencement va permettre d'optimiser les correspondances, de toiletter les missions de trains (directs, semi-directs, omnibus), d'augmenter le nombre de territoires connectés.

Le cadencement avec des horaires fixes à intervalles réguliers, avec des correspondances plus faciles, avec plus de trains, contribue ainsi directement à l'amélioration de la qualité de l'offre aux usagers et renforce le service public ferroviaire. C'est ce que la Région a fait par exemple sur la ligne Nantes-Vertou-Clisson.

### **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 ?

Notre ambition pour la région se décline dans 4 propositions :

- La carte unique de transport avec une tarification simplifiée, adaptée, progressive
- La gratuité du transport scolaire régional
- L'augmentation de l'offre de déplacement dans tous les territoires  
Mener la bataille pour les trains territoriaux d'équilibre (TET) et investir dans la ligne Nantes-Bordeaux

#### **La carte unique de transports :**

Pour simplifier la vie des usagers des transports en commun et faciliter les déplacements sur tout le territoire régional, nous mettrons en place une carte de transports unique qui permettra de voyager sur toutes les lignes régionales (TER et cars régionaux interurbains), en bénéficiant de tarifs plus simples et progressifs. Nous proposerons également à toutes les villes des Pays de la Loire, responsables des transports en zone urbaine, de participer progressivement à ce dispositif.

A terme, cette carte offrira la possibilité de combiner tous les modes de transport pour améliorer la vie quotidienne des habitants des Pays de la Loire, y compris l'accès aux véhicules et aux vélos en auto-partage. Il est envisagé de déployer dès janvier 2017 la carte au réseau TER, et de l'étendre progressivement aux cars régionaux puis au transport scolaire. Le coût d'une telle opération s'élèverait à quelques centaines de milliers d'euros.

#### **La gratuité des transports scolaires**

Pour garantir la gratuité de l'école, après avoir réalisé la gratuité des manuels scolaires et des équipements professionnels, puis la gratuité des formations sanitaires et sociales (aides-soignant(e)s), nous rendrons gratuit le transport scolaire des jeunes placés sous la responsabilité de la Région, en bus et en train, hors périmètre urbain.

**Nous entendons ainsi assumer pleinement la nouvelle responsabilité qui vient d'être confiée aux Régions avec un engagement qui bénéficiera aux jeunes et aux familles des zones rurales et périurbaines, aujourd'hui les plus pénalisés par des temps de trajet plus longs entre le domicile et l'établissement scolaire et des tarifs de transport plus élevés, avec une économie moyenne de 132 euros par foyer.**

Applicable à compter de la rentrée de septembre 2017, cette mesure bénéficiera à 150 000 jeunes et sera financée grâce aux économies d'échelle liées à la régionalisation et par une meilleure organisation du transport à l'échelle régionale.

### **Améliorer la complémentarité entre les différents modes de transport en cofinçant les plates-formes de mobilité**

Pour favoriser le report modal et l'utilisation conjuguée de différents modes de transport pour se déplacer sur tout le territoire des Pays de la Loire, nous assumerons le rôle de chef de file de la Région, qui vient de voir ses responsabilités renforcées en matière de transport, pour organiser l'intermodalité.

Nous pourrions nous appuyer sur les mesures en faveur des Nouvelles ruralités pour la France annoncées par l'Etat, notamment le cofinancement de plates-formes de mobilité dans les bourgs-centres.

Ces plates-formes de mobilité permettent de combiner différents modes de transport, autour de moyens de transport plus respectueux de l'environnement (véhicules électriques avec le soutien à l'implantation de bornes électriques en gare...).

### **Augmenter l'offre de déplacement dans tous les territoires**

Grâce aux travaux de la Virgule de Sablé, aux étoiles ferroviaires de Nantes, du Mans et d'Angers, aux haltes ferroviaires péri-urbaines et aux nouvelles offres TER, nous allons accélérer la modernisation des infrastructures ferroviaires, augmenter de 15% minimum le trafic ferroviaire et maintenir la qualité de la desserte et des services ferroviaires.

Avec la Région Bretagne, et les principales agglomérations ligériennes et bretonnes, nous soutenons la réalisation à horizon 2035 des Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire pour améliorer les connexions entre nos territoires (notamment entre Nantes et Rennes, avec la Bretagne Sud et entre les villes bretonnes).

Sur Nantes-Angers, la Région s'est engagée et nous continuerons de soutenir beaucoup d'améliorations sur le cœur de l'axe magistral Nantes-Angers, une artère bouchée, avec des opérations d'amélioration pour 55 millions d'euros dans le CPER, pour améliorer la capacité à injecter des trains supplémentaires. Sans plus attendre, des études ont été engagées pour envisager la réalisation d'une nouvelle ligne, par doublement de la ligne actuelle.

Par ailleurs afin de rendre plus attractif encore le TER et de faciliter la vie des voyageurs, nous accompagnerons la mise en place de l'accès à une connexion Internet 3G ou 4G au sein des TER.

### **Mener la bataille pour les trains territoriaux d'équilibre (TET) et investir dans la ligne Nantes-Bordeaux**

Pour une région connectée entre ses territoires et connectée à ceux qui nous entourent, vers Bordeaux, Quimper, Poitiers, Paris, la Région Pays de la Loire doit continuer la mobilisation pour défendre le ferroviaire.

C'est vrai pour la ligne Caen-Le Mans-Tours (TET) et encore plus urgent pour Nantes-Quimper (TET) puisque la suppression de cette ligne est prévue pour décembre 2015, avec remplacement par une offre TER. Nous menons la bataille sur la question de la compensation financière de l'Etat.

Nous agissons pour favoriser une liaison rapide et sécurisée entre Nantes et Bordeaux notamment entre Fontenay et La Rochelle, nous défendons la ligne Nantes-Bordeaux. D'ores et déjà, nous nous sommes mobilisés et nous avons négocié l'accélération des travaux sur deux voies entre Nantes et Bordeaux. En complément, nous lancerons des études sur l'amélioration des dessertes du Sud Vendée, avec l'hypothèse d'une réouverture de la gare de Velluire.

**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 ?

Le transport reste un important poste de dépenses pour la Région. Nous aurons à assumer nos engagements pris, notamment dans le cadre du CPER. De nouveaux investissements seront nécessaires pour réaliser nos engagements, par exemple sur la ligne Nantes-Bordeaux. Pour autant, face à l'inflation des dépenses de transport ferroviaire ces dernières années, il nous faudra contenir cette évolution par tous les moyens. Des clauses de productivité sont déjà inscrites dans la convention avec SNCF. Nous devons sans doute aller encore plus loin.

**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) ?

Les débats sur l'éco-taxe ont démontré qu'une telle mesure devait prendre en compte les réalités socio-économique et territoriale. L'écotaxe n'est pas la priorité ni la seule solution à envisager. Pour financer leurs politiques publiques et notamment celles en faveur des mobilités, les régions doivent disposer de ressources dynamiques, notamment via la création d'un Versement Transports dédié en tant qu'Autorités Organisatrices des Transports.

**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 ?

L’Etat doit retrouver un rôle de stratège et contribuer à la modernisation du réseau et à l’aménagement ferroviaire du territoire. L’Etat doit financer les projets ferroviaires et assumer ainsi son rôle d’autorité organisatrice des transports.

Depuis 2004, à chaque négociation des CPER c’est la Région des Pays de la Loire qui a été à l’initiative en demandant à l’Etat l’inscription dans le volet transports, du financement des infrastructures ferroviaires :

- Réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant,
- Modernisation de la ligne Nantes –Pornic / Nantes – Saint-Gilles ;
- Nantes – Clisson – Cholet...

Sans la volonté de la Région ces infrastructures n’auraient pas pu voir le jour.

Il est essentiel de donner la priorité à la modernisation, à l’amélioration du réseau existant qui n’a pas été suffisamment entretenu par l’Etat et la SNCF depuis plus de 30 ans. Cependant, au nom du respect de l’aménagement ferroviaire et du droit à la mobilité pour tous les habitants, il est logique de créer de nouvelles infrastructures ferroviaires qui permettront ainsi d’améliorer la connectivité entre les territoires. Pour la région à moyen terme il s’agit des lignes Nantes–Angers, pour répondre à la saturation de la voie existante, de Nantes-Bordeaux et à plus long terme des Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire.

**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 ?

Le soutien à la politique de développement des transports collectifs est un des enjeux de développement durable pour répondre aux défis de la transition écologique et ainsi permettre d’atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre. En complément du développement de l’offre et des services ferroviaires, nous aurons également à accompagner les nouvelles formes de mobilité, pour favoriser l’utilisation de véhicules moins polluants par les particuliers (soutien à l’installation de bornes de recharge électrique et de dispositifs d’auto-partage, cofinancement des plateformes de mobilité en gare, développement des itinéraires vélo...), mais aussi par les professionnels tels que les transporteurs routiers et les autocaristes (véhicules au GNV). Devenant compétente pour les transports interurbains par autocar à compter de 2017, et compte tenu des nouvelles obligations qui s’appliqueront aux transporteurs avec l’application de la loi de transition énergétique, la Région disposera là aussi d’un nouveau levier pour réduire les émissions polluantes. Nous favoriserons également le fret et le transport fluvial. Enfin, la collectivité régionale se doit

elle-même d'être exemplaire dans ses pratiques, en recourant à des véhicules professionnels plus propres et en ayant un plan de déplacement performant.

**II. 13 ans après la généralisation de la régionalisation des Transports express régionaux (TER), quelle politique ferroviaire dans le nouveau contexte régional ?**

**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<sup>er</sup> 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 ?

Les transports régionaux par autocar représentent déjà près de 25% de l'offre de transports en région.

La Région des Pays de Loire n'est évidemment pas opposé à la libéralisation du transport par autocar. Il est nécessaire cependant qu'elle soit encadrée et articulée avec l'offre existante sur le territoire dans une logique de complémentarité et d'intermodalité afin d'éviter la concurrence non régulée entre les modes de transports.

L'AOT doit être ainsi associée le plus en amont à la définition d'une offre de transports par autocars et son avis être pris en compte dans le cadre de l'instruction par l'ARAFER.

**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 ?

L'Etat n'a pas accordé une « vraie liberté tarifaire » aux Régions. L'Etat en a gardé le pouvoir de fixer les tarifs. La liberté tarifaire annoncée ne permet de faire moins cher que sur les pleins tarifs ce qui en fait existe déjà. Une évolution attendue par les AOT est de pouvoir décider du tarif kilométrique sur leurs lignes.

**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 est une perspective pour l'amélioration des services et de l'offre ferroviaire. Cela doit être une « possibilité » et non « une obligation » qui ne peut s'appliquer de manière uniforme sur tout le territoire.

**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 PMR est déjà intégrée dans la politique régionale à travers le vote du schéma d'accessibilité programmé qui prévoit un engagement financier de 50% de la Région sur les gares « prioritaires » et un cofinancement de 30%, sur les autres gares hors périmètre SNCF selon la volonté des acteurs locaux. Nous aurons à poursuivre cette politique.

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

**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 complémentarité entre les différents services relève de la responsabilité de la Région via le SRIT. L'articulation entre les services urbains et ceux des territoires ruraux suppose un travail partenarial étroit dans le cadre d'un Comité de Pilotage associant l'ensemble des parties prenantes pour répondre au mieux aux attentes de tous les usagers.

### **Route et transports routiers**

**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 ?

La construction de routes n'étant pas une compétence régionale (mais de la compétence de l'Etat et des Départements), nous ne soutiendrons pas la construction de nouvelles routes, par souci d'une bonne utilisation des deniers publics et de ne pas ajouter au « millefeuille administratif ».

Pour autant, l'utilisation de la voiture est encore indispensable pour un certain nombre d'habitants des Pays

de la Loire, notamment en zone rurale. C'est pourquoi, nous honorerons les engagements déjà pris par la Région pour soutenir la construction de routes dans certains territoires, tout particulièrement en Mayenne.

Les engagements du CPER 2015-2020 :

- Désenclavement de la Mayenne (dernière phase de la déviation Moulay-Mayenne ; aménagements de la RN12).
- Mise en sécurité de la RN171 (déviation de Bouvron).
- Désengorgement du périphérique nantais.
- Financement de la desserte routière du futur aéroport du Grand Ouest.

**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 Région a, depuis 11 ans, apporté une attention particulière à la réalisation des pôles d'échanges multimodaux. La Région assumera les responsabilités que le législateur a confié aux AOT et qui doivent être précisées dans l'ordonnance en cours de rédaction. Elle mettra en œuvre une concertation approfondie avec pour seule logique la complémentarité, l'articulation entre les modes, l'interconnexion tram-train-routes-vélo...et sera très attentive à la qualité de l'accueil et à la sécurité des usagers dans ces gares routières ainsi qu'à des redevances homogènes entre l'ensemble des opérateurs.

**Question 14 – La région aura la responsabilité de l'organisation du transport scolaire à partir du 1<sup>er</sup> 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 ?

Pour franchir une nouvelle étape vers la gratuité de l'école, nous rendrons gratuit le transport scolaire des jeunes placés sous la responsabilité de la Région, en bus et en train, hors périmètre urbain.

Nous entendons ainsi assumer pleinement la nouvelle responsabilité qui vient d'être confiée aux Régions avec un engagement qui bénéficiera aux jeunes et aux familles des zones rurales et périurbaines, aujourd'hui les plus pénalisés par des temps de trajet plus longs entre le domicile et l'établissement scolaire et des tarifs de transport plus élevés, avec une économie moyenne de 132 euros par foyer. Applicable à compter de la rentrée de septembre 2017, cette mesure bénéficiera à 150 000 jeunes.

La prise en main par la Région de cette nouvelle compétence des transports scolaires se fera au plus près des réalités locales, en tenant compte de l'existant, et en lien étroit avec l'ensemble des acteurs concernés : communes, départements, établissements de formation et parents d'élèves. Nous mettrons en œuvre cette compétence autour de deux principes : améliorer la qualité de vie et la sécurité des jeunes, assurer l'égalité de traitement dans l'accès aux différents établissements de formation.

**Numérique, billettique, intermodalité**

**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 ?

Pour permettre aux voyageurs qui empruntent les TER de la région d'avoir accès au haut-débit et de pouvoir se connecter à Internet à partir de leur smartphone, nous engagerons un dialogue avec la SNCF et les opérateurs de téléphonie mobile pour mettre en place un service gratuit dans les trains. Cette action s'inscrit en complémentarité des mesures en faveur des Nouvelles ruralités pour la France annoncées par l'Etat, qui prévoient notamment la mise en place d'une couverture 4G sur près de 23 000 kilomètres de voies ferrées.

**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 billettique est une des solutions possibles. Autre piste d'action : la dématérialisation à moindre coût.

C'est aussi tout l'enjeu de la carte unique des transports que de simplifier et de rendre plus lisible la politique tarifaire. Pour faciliter la vie de tous les voyageurs, nous créerons une carte de transport unique, valable dans toute la région. Cette carte permettra à tous de se déplacer aussi bien dans les TER que dans les bus régionaux, mais également à terme sur les réseaux de transports urbains ou les systèmes d'auto-partage, si les agglomérations souhaitent s'engager dans cette voie avec nous. Elle permettra de mieux gérer la tarification et les abonnements.

**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 a déjà engagé via Destinéo la réalisation d'une plateforme internet, avec une application mobile,

intermodale offrant ainsi toutes les informations pour toutes les centrales d'informations. Cet outil sera encore perfectionné pour encore améliorer l'offre aux usagers à travers une information complète sur toutes les offres de transports existantes.

Par ailleurs, nous développerons l'open data et nous créerons une plateforme régionale d'open data qui donnera accès de manière simple et lisible à toutes les données publiques communicables, et dont l'exploitation des données favorisera l'innovation sociale, les opportunités économiques ou encore l'exercice de la citoyenneté...

## **Aéroports**

### **Question 18 – La loi NOTRe donne la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de prendre la gestion d'un aérodrome appartenant à l'Etat.**

Quels sont les enjeux de développement aéroportuaire dans votre région ? Y a-t-il un ou des aérodromes 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 ?

Pour répondre à la croissance continue et constante du trafic (4,2 Millions passagers, multipliée par deux depuis 10 ans) l'enjeu est le transfert de l'aéroport actuel sur le site de Notre Dame des Landes. Le transfert de l'aéroport Nantes Atlantique sur le site de Notre Dame des Landes a fait l'objet d'expertises approfondies, d'un débat public, d'une déclaration d'utilité publique en 2008.

La concession entre l'Etat et la Société Aéroports du Grand Ouest de décembre 2010 comprend l'actuel aéroport Nantes Atlantique, la plateforme de Saint-Nazaire et celle du futur aéroport du Grand Ouest.

Les principales collectivités (Régions Pays de la Loire, Bretagne, Conseil Départemental, Nantes Métropole, Communautés d'Agglomérations de Saint-Nazaire (CARENE) et de la Baule (CAP Atlantique) contribuent au financement de la plateforme (à hauteur de 75M€) et de sa desserte routière (pour 40M€) à travers de subventions publiques, qui à terme seront remboursées grâce à « la clause de retour à meilleure fortune ». Les collectivités assurent également le suivi stratégique de la concession en veillant au respect des dispositions contractuelles.

## **IV. Logistique et fret**

**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'Egalité 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 ?

La logistique est un des atouts essentiels pour le développement économique, l'emploi et bien évidemment pour le développement durable. La Région continuera à porter une attention particulière aux projets de transfert modal de la route sur la Loire, aux projets de fret ferroviaire, ainsi qu'aux liaisons maritimes et aux autoroutes de la mer notamment celles entre Montoir-Vigo et Montoir-Gijón. Elle poursuivra son soutien aux entreprises et aux filières d'excellence notamment aéronautique et de construction navale dont l'activité logistique doit trouver des réponses encore plus adaptées pour poursuivre leur développement sur notre région.

**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 ?

Depuis 2004, la Région apporte un soutien constant et déterminé aux projets de développement du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire notamment aux investissements portuaires inscrits au CPER.

L'activité portuaire est un des enjeux majeurs de développement économique et d'emploi de la région.

Les engagements financiers anciens de la Région et des autres collectivités, pour contribuer au développement des infrastructures et à l'activité portuaire, justifie de fait une évolution progressive dans la gouvernance dans le respect des rôles et missions de chacun mais avec la volonté d'être mieux associés, reconnus par les autorités portuaires en veillant à associer tous les acteurs de la place portuaire.

Il n'y pas de ports de commerce mais des ports de pêche départementaux en Loire-Atlantique et en Vendée ainsi que des ports de plaisance.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi NOTRE, nous positionnerons la région comme acteur structurant de la gestion des ports en conciliant une stratégie régionale partagée, une présence régionale aux cotés de chaque port des Pays de la Loire, et une forte prise en compte des spécificités locales. Nous respecterons les modèles locaux qui fonctionnent et construiront de nouveaux partenariats avec les acteurs économiques et les autres collectivités locales, intercommunalités et départements.

**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 ?

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire est un port d'estuaire. Parmi les enjeux, le développement de paquebots, de bateaux de croisières tant maritimes que fluviales sont des atouts pour le développement touristique de la Région Pays de la Loire (industriel, urbain, agricole..).