

Elections régionales et territoriales des 20 et 27 juin 2021

Quelle politique des transports demain ? Cinq enjeux

Formulaire de réponse au questionnaire aux candidats

Logo de la liste :

Nom de la liste : L'Union fait la Région

Nom de la tête de liste : Geneviève Darrieussecq

Partis et mouvements qui soutiennent la liste : LREM MODEM UDI AGIR Territoire de Progrès
Mouvement Radical

Ce questionnaire a été réalisé par le conseil scientifique de TDIE, qui souhaite contribuer à l'identification, la reconnaissance et la meilleure compréhension des enjeux d'orientation des politiques publiques régionales en matière de transport, mobilité et logistique.

Il s'adresse aux candidats et candidates aux élections régionales et territoriales en France métropolitaine et dans les Outre-mer (Guadeloupe, Guyane, La Réunion, Martinique). NB : Pour faciliter la réponse aux questions, un dossier documentaire joint au questionnaire présente les compétences des régions et les principaux documents législatifs et administratifs dans le cadre desquels ces orientations politiques doivent être définies.

NB : un questionnaire spécifique a été réalisé pour le cas particulier de l'Île-de-France et le formulaire de réponse est accessible sur le site Internet de TDIE.

Les questions sont identifiées avec un numéro. Elles sont introduites par une petite mise en contexte et parfois détaillées en sous-questions afin d'aider les candidats à exprimer des orientations en cohérence avec les compétences des régions et tout éléments de contexte propre au secteur et à l'économie des transports.

Vous pouvez répondre directement dans ce document, sous chaque question, sans aucune limite d'espace, ou proposer un texte de réponse pour chaque enjeu. Nous publierons votre réponse sur notre site internet, sans rien en modifier. C'est pourquoi nous vous remercions de bien vouloir renseigner avec précision les informations de cette page de garde (logo, nom de la liste, nom de la tête de liste, et nom des différents partis et mouvements politiques qui la soutiennent).

Pour accéder à la présentation complète du dossier :

<https://tdie.eu/regionales-2021-cinq-enjeux-pour-une-politique-regionale-durable-des-transports/>

Cinq enjeux pour une politique régionale durable des transports

- I. ORIENTATIONS GÉNÉRALES 3
- Quels seront les principaux défis que devra relever votre Région pour les sept prochaines années, quels objectifs donnez-vous à la politique des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional ?
- II. FRET ET LOGISTIQUE..... 6
- Vous paraît-il opportun, voire nécessaire, que la Région développe une stratégie logistique, et si oui avec quels objectifs, et quels leviers ?
- III. LA RÉGION AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM) ET CHEF DE FILE DE L'INTERMODALITÉ : SERVICES DE MOBILITÉ ET GOUVERNANCE 11
- Considérez-vous nécessaire de faire évoluer l'offre, l'usage et la tarification des transports publics (ferroviaires et routiers), avec quels objectifs et quels moyens, financiers notamment ?
- IV. INFRASTRUCTURES ET INVESTISSEMENTS 21
- En matière d'investissement, quelles seront vos priorités, et comment envisagez-vous la négociation du futur contrat de plan État-Région ?
- V. INNOVATION ET RECHERCHE..... 25
- Souhaitez-vous que la Région participe activement au financement des programmes de recherche nécessaires à la mutation des systèmes de transport, et comment envisagez-vous de renforcer l'expertise des services de la Région sur les différentes dimensions de la politique régionale des transports ?

I. ORIENTATIONS GÉNÉRALES

1. État des lieux et objectifs de la politique des transports

Les politiques de transport, mobilité et logistique s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement, d'égalité territoriale et d'évolution des modes de vie. La répartition des activités (logements, lieux de travail et de production, commerces...) et les échanges numériques impactent les besoins et la nature des mobilités. La stratégie à long terme d'aménagement du territoire est développée dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

- Selon vous, quels seront les principaux défis que devra relever votre Région en matière de transport lors du mandat à venir ?
- Quels objectifs donnez-vous à la politique des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional ?
- Comment analysez-vous les conséquences de la crise de la Covid-19 sur les transports dans votre Région ?
- Considérez-vous que les conséquences de la Covid pourraient être durables sur les pratiques de mobilité ?
- Envisagez-vous de prendre des mesures particulières pour soutenir les acteurs de la filière transport, et si oui, lesquelles ?
- Le Brexit impacte-t-il les transports sur votre territoire ?
- Comment le prendre en compte dans la politique régionale de mobilité et de logistique ?

⇒ **Réponse :**

La Région devra proposer, rapidement, des solutions efficaces de transport pour tous les Néo-Aquitains, en s'appuyant sur les champs ouverts par la LOM (vélo, covoiturage, bus express, MAAS...), sur les liaisons TGV existantes, et la loi 4D (routes); d'autre part, elle devra préparer l'avenir en soutenant les grands projets ferroviaires du territoire (GPSO, AFSB), et en enclenchant une dynamique ambitieuse de régénération du réseau classique. La mobilité est au cœur de la vie économique, de l'attractivité du territoire, de la vie quotidienne et de l'accès à l'emploi et à l'émancipation. Un autre enjeu sera d'assurer la transition énergétique des transports, pour les flottes de la Région (trains, bus) mais aussi des entreprises et des particuliers, par l'équipement d'un réseau de distribution hydrogène/électricité.

Nous voulons inclure tous les modes de transports dans un bouquet de solutions au-delà du ferroviaire, en soutenant par exemple les transports fluviaux quand ils sont pertinents.

La crise COVID va enclencher une dynamique durable de télétravail auquel nous devons répondre : déploiement fibre/ 4 et 5G, abonnements TER adaptés au rythme du télétravail.

2. Lutte contre le changement climatique

Lors du dernier sommet pour la planète le 12 décembre 2020, le secrétaire général de l'ONU a appelé les gouvernements à déclarer l'état d'urgence climatique dans leur pays jusqu'à ce que la neutralité carbone soit atteinte. Dans le cadre des accords internationaux et des textes européens, l'Union européenne et la France ont adopté des objectifs de neutralité carbone globale à l'horizon 2050 ; la LOM vise la neutralité carbone des transports terrestres à ce même horizon.

Le 11 décembre, les chefs d'État et de gouvernement de l'Union européenne ont décidé de rehausser l'ambition de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE à 2030 en la portant de -40 % à -55 % par rapport aux niveaux de 1990. En tant que chef de file pour le climat, l'air, et l'énergie et pour l'aménagement du territoire, et compte tenu de leurs responsabilités en matière de transport, les Régions devront contribuer à atteindre ces objectifs. Elles fixent leurs propres objectifs régionaux dans les SRADDET, avec lesquels les documents locaux d'aménagement du territoire (SCOT, PCAET, PLUi...) doivent être compatibles.

- Quels objectifs et quelles priorités vous donnez-vous pour décarboner et réduire les émissions des transports au niveau régional et sortir des hydrocarbures fossiles, et à quelle échéance ?
- Quelles actions comptez-vous mettre en place pour parvenir à vos objectifs ?
- Comment votre stratégie prendra-t-elle en compte les différentes externalités de chacun des modes de transport ?
- Envisagez-vous des mesures destinées à réduire les besoins de transport et les déplacements subis ?
- Quelles mesures comptez-vous prendre pour favoriser le développement de la mobilité électrique ?
- Quels dispositifs de suivi ou d'évaluation des mesures de décarbonation des transports souhaitez-vous mettre en place ?
- Comment intégrer dans ce processus les citoyens, les entreprises et la société civile ?

⇒ **Réponse :**

Nous sortirons les flottes de la Région des énergies fossiles pour 2030, en développant les technologies pertinentes suivant les situations : hydrogène, bioGNV, batteries, en passant notamment par des appels à projets et par le développement des compétences régionales (création de « campus d'avenir » pour de la formation professionnelle sur la transition énergétique). Il sera nécessaire de prendre en compte les différentes externalités pour équilibrer les coûts de chaque mode.

Nous souhaitons équiper la Région d'un réseau bien maillé de solution de distribution hydrogène, bioGNV, électricité pour les différents modes de transport. Nous accompagnerons les entreprises dans la mutation de leur flotte. Nous co-financerons des vélos électriques pour favoriser le passage d'une voiture à ce mode de transport.

3. Financement de la politique de transport

Les transports représentent le premier budget des Régions (25,1 % de leurs dépenses en moyenne). Avec la crise sanitaire et la crise économique, les ressources des Régions sont soumises à un risque d'« effet ciseau » : diminution des recettes voyageurs du fait de la baisse de fréquentation, et contraintes budgétaires de la puissance publique du fait de la situation économique, alors que la transition énergétique appelle un effort d'investissement significatif dans le secteur des transports.

- Comment évaluez-vous l'évolution des sources de financement et de la capacité budgétaire des Régions en matière de transport, mobilité, logistique ?
- Faut-il envisager de nouvelles sources de financement ? Le cas échéant, lesquelles ?
- Les contraintes budgétaires issues de la crise sanitaire remettent-elles en cause les capacités d'investissement et les ambitions de la Région ?
- Faudra-t-il passer par une baisse de l'offre de services régionaux de mobilité ?

⇒ **Réponse :**

Le ferroviaire dispose de budgets importants en Nouvelle Aquitaine, notamment avec le plan de régénération signé avec l'Etat (1.5Mds€). Les engagements sur les projets structurants (GPSO, AFSB, RER métropolitains) devront être sécurisés.

Côté de l'offre de transport, il faudra à terme évaluer les nouvelles habitudes (télétravail) pour ajuster, mais il est important dans un premier temps de maintenir l'offre initiale pour ne pas tomber dans un cercle vicieux moins de trains=> moins de passagers.

II. FRET ET LOGISTIQUE

4. Logistique

Les Régions intègrent de manières diverses les flux logistiques au travers de leur compétence d'aménagement du territoire et de développement économique dans leurs diagnostics et documents de planification. Alors que le premier Comité interministériel de la logistique (CILOG) s'est tenu en décembre 2021 :

- Vous paraît-il nécessaire que la Région développe une stratégie logistique via une planification territoriale (infrastructures, foncier logistique) ou une stratégie de soutien aux activités de transport de marchandise et de logistique ?
- Si oui, avec quels objectifs ?
- Quels leviers mobiliser pour atteindre ces objectifs ?
- Comment articuler cette stratégie régionale avec la stratégie portée par l'État ?
- Avec les éventuelles stratégies du bloc communal ?
- Quelle place souhaitez-vous accorder aux enjeux logistiques dans la politique d'investissement de la Région dans les infrastructures (route, fer, navigation intérieure, maritime, aéroportuaire, plateformes multimodales) et dans les zones logistiques ?
- Comment favoriser le transfert modal, la massification des flux et la réduction des nuisances environnementales du transport de fret ?
- Les données disponibles sur les flux logistiques de votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ?
- Comment votre projet de développement économique pour la Région prend-il en compte les flux et stocks logistiques associés aux activités économiques du territoire ?
- Souhaitez-vous mettre en place un accompagnement particulier des entreprises et des commerces dans le cadre du développement du e-commerce ?

⇒ **Réponse :**

La Région Nouvelle Aquitaine doit pleinement jouer un rôle d'organisation de la logistique sur son territoire : articulation terminaux portuaires/ ferroviaire, installations embranchées...

Le fret ferroviaire est particulièrement faible sur le corridor atlantique de la Région, malgré le début de l'autoroute ferroviaire Mouguerre Cherbourg – qui nécessite encore des investissements de mise à niveau des infrastructures (ex gabarits tunnel). Se pose également le sujet des capacités (sillons) : à long terme, les grands projets ferroviaires viendront dégager des capacités.

De plus, la situation du trafic PL sur la rocade de Bordeaux nécessitera une régulation aux heures de pointe.

5. Stratégie portuaire

La nouvelle stratégie nationale portuaire présentée en janvier 2021 propose de rassembler le système portuaire français autour d'un socle d'ambitions communes et partagées entre grands ports maritimes et ports décentralisés.

- Quels doivent être les objectifs de développement des ports régionaux ?
- Le cas échéant, comment coordonner leur développement avec celui des Grands ports maritimes (GPM) ?
- Souhaitez-vous que la Région prenne une part plus importante dans la définition de la stratégie des Grands ports maritimes (GPM) ? Avec quels objectifs et comment ?
- Comment souhaitez-vous que la Région participe au renforcement des liens des GPM avec leur hinterland ?

⇒ **Réponse** :

Nous souhaitons encourager une dynamique commune de développement pour nos 4 ports, et au-delà avec les ports de la façade maritime atlantique ; le port de la Rochelle développe des marchés de niche pertinents (ex éolienne), le port de Bordeaux devra faire l'objet d'une redynamisation importante.

Nous voulons renforcer le lien ferroviaire aux hinterlands.

6. Transport fluvial

- Quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?
- La Région doit-elle participer ou faciliter l'aménagement des ports fluviaux et de leurs environs (entrepôts logistiques, quais d'embarquements...) ?

⇒ **Réponse :**

Le transport fluvial a une vraie zone de pertinence en Nouvelle Aquitaine. Nous souhaitons par exemple développer un transport de voyageurs du Blayais et du Médoc vers Bordeaux, avec un vrai gain de temps par rapport à la route et au rail.

7. Fret ferroviaire

Conformément à l'article 178 de la LOM, un « plan de relance ferroviaire » sera très prochainement présenté au Parlement. La Commission européenne a fixé un objectif d'augmentation de 50 % du fret ferroviaire à l'horizon 2030.

- Souhaitez-vous que la Région contribue aux objectifs nationaux et européens de développement du fret ferroviaire, et comment ?
- Comment envisagez-vous l'articulation entre le développement du fret ferroviaire et le transport ferroviaire de voyageur ?
- Pourriez-vous envisager de lier, dans certaines conditions, des dispositifs de soutien aux entreprises à leur engagement de développer l'usage du fret ferroviaire (investissements dans le développement de la connexion au réseau ferré, installations terminales embranchées, hubs, etc.) ?

⇒ **Réponse :**

Cf supra : développement de capacités avec un travail et des investissements sur les installations terminales embranchées, et l'augmentation des capacités de sillon avec les projets structurants.

8. Transport routier de marchandise

L'essentiel des flux logistiques passe par la route. Les Régions peuvent participer au financement de plateformes logistiques, de stations d'avitaillement en carburants alternatif ou encore faciliter l'évolution de la motorisation des flottes par exemple.

- Quelles actions souhaitez-vous que la Région mette en œuvre pour accompagner la transformation du transport routier de marchandise ? Avec quels objectifs ?

⇒ **Réponse :**

Cf supra : mailler la Région avec un réseau de distribution hydrogène/ électricité/ biogv

III. LA RÉGION AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM) ET CHEF DE FILE DE L'INTERMODALITÉ : SERVICES DE MOBILITÉ ET GOUVERNANCE

9. Réseau structurant de desserte, multimodalité et transport scolaire

Les Régions sont compétentes pour l'organisation des services de mobilité ferroviaire et, depuis le transfert des compétences des départements par la loi NOTRe (2015), elles le sont aussi pour les liaisons interurbaines par car et pour le transport scolaire. Le réseau structurant régional de mobilité est désormais multimodal. Le matériel roulant et son renouvellement constitue un levier important pour l'accessibilité et la qualité de l'offre de mobilité régionale.

- Considérez-vous nécessaire d'accroître l'usage des transports publics ? Si oui : comment ?
- Quels sont les projets de développement de l'offre de transport tant en matière routière que ferroviaire que vous souhaitez porter ?
- Comment envisagez-vous la prise en charge des problèmes de sécurité (notamment pour les femmes et autres groupes vulnérables), de fraude, et d'incivilités dans les transports ?
- Quelle est votre stratégie pour réduire les émissions de la flotte de véhicules de transport public ?
- Quelle place souhaitez-vous donner aux usagers et au Comité de partenaires dans la définition des orientations en matière de mobilité et dans le suivi de la qualité de l'offre de mobilité ?
- Souhaitez-vous faire évoluer le réseau de transport scolaire ?
- Pour répondre à quels objectifs ?
- Quels projets souhaitez-vous mettre en place pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?

⇒ **Réponse :**

Nous voulons développer les offres ferroviaires et non ferroviaires les plus pertinentes possibles (navette fluviale, transport à la demande, bus express, utilisation des TGV...) pour accroître le recours aux transports publics.

Nous voulons également développer tous les modes vertueux de transport hors du champ des « transports publics » classique, avec le financement du covoiturage et la participation à l'achat d'un vélo électrique. Nous raisonnons solution plus que moyen.

Nous voulons développer la présence de la police ferroviaire et la vidéoprotection, notamment sur base d'enquêtes auprès des clientes. Nous inciterons les EPCI à porter des projets de transport à la demande, par exemple en lien et place des lignes de bus classiques la nuit.

Nous mettrons en place la logique de « bassin de mobilité », pour une vraie concertation avec les parties prenantes : départements, EPCI et usagers.

L'accessibilité des transports est une priorité, avec un programme de mise en accessibilité des gares et de tous les moyens de transport, et la mise en accessibilité de l'information (sites web...)

10. Exercice de la compétence mobilité dans les « zones blanches »

La LOM a permis de couvrir l'ensemble du territoire français d'une Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) : là où les communautés de communes n'ont pas pris la compétence, c'est la Région qui est AOM par substitution. La coordination entre les politiques régionales et locales se fait au travers de contrats opérationnels de mobilité, signés dans chaque bassin de mobilité (regroupements d'AOM définis par la Région).

- Selon vous, quels types de services de mobilité peuvent améliorer l'accessibilité dans les zones peu denses ?
- Selon quelles modalités peuvent-elles être mises en place (financement, gouvernance) ?
- Quel doit être le rôle de la Région dans les territoires où elle est AOM par substitution ?
- Dans les autres territoires ?

⇒ **Réponse :**

Nous souhaitons innover sur les petites lignes (trains et infrastructures « légers ») pour des exploitations ferroviaires soutenables. Nous pensons qu'une offre de covoiturage massive et le transport à la demande sont des solutions pertinentes ;

La Région contractualisera avec chaque EPCI et non des « pays » comme aujourd'hui.

11. Vélo et mobilités actives

De nombreuses collectivités territoriales mettent en place des actions en faveur du développement et de la sécurité de la pratique du vélo, pour différents usages (transport, tourisme, sport). Le Plan vélo vise une part modale du vélo de 9 % en 2024 au niveau national.

- La Région doit-elle soutenir le développement de la pratique du vélo et de ses conditions de sécurité ? De la marche ?
- Le cas échéant, quels leviers souhaitez-vous mobiliser, pour quels objectifs et quelles cibles (transports du quotidien, tourisme, loisir) ?
- Souhaitez-vous mettre en place un plan régional pour le vélo et/ou la marche ?
- Un comité régional pour le développement du vélo ?
- La Région doit-elle soutenir le déploiement d'un réseau cyclable régional (ou schéma régional des véloroutes) en lien avec les collectivités intervenant sur la voirie ?

Le développement de la pratique du vélo comme moyen de déplacement pour les transports du quotidien appelle une amélioration substantielle des conditions de l'intermodalité (stationnement, emport des vélos non démontés dans les véhicules roulant dans certaines conditions, etc.).

- Comment intégrerez-vous le vélo dans votre politique de l'intermodalité ?
- Comment envisagez-vous les relations avec les autres collectivités territoriales sur ce sujet ?
- Au regard des évolutions attendues de la LOM, comment appréhendez-vous l'adaptation des cars et des trains pour accueillir l'embarquement de vélos non démontés ?

⇒ **Réponse :**

Nous avons un plan vélo très ambitieux pour faire de la Nouvelle Aquitaine la première région cyclable de France.

Notre priorité, lever les freins à la pratique :

- premier frein, le manque de sécurité : soutenir les projets des EPCI pour mettre à niveau des infrastructures et construire un réseau performant (large, prioritaire, rapide, continu). Nous soutiendrons également les services et initiatives d'accompagnement de la pratique (actions de « remise en selle », ateliers de réparation DIY), notamment auprès des lycéens.

-faciliter l'accès aux VAE : **participer (sous condition de ressource) à l'achat d'un VAE pour les particuliers avec 200€ d'aide à l'achat** (budget plafonné à 2M€/an) => 60 000 vélos seront ainsi soutenus d'ici la fin du mandat. Soutenir la création de « flottes de prêt » des EPCI pour permettre de tester la pratique sur quelques mois. Ces flottes ont prouvé leur intérêt pour inciter au report modal.

-inciter les entreprises à mettre en œuvre le « forfait mobilité durable » qui permet de financer l'utilisation du vélo jusqu'à hauteur de 400€ par an

-autre frein, le risque de vol : sécuriser le stationnement et l'adapter aux vélos cargos. Organiser les liaisons avec les autres modes de transport : parkings vélo dans les gares, vélos à bord avec vélo-train-vélo

Ensuite, capitaliser sur l'économie autour du vélo (+ 78000 emplois d en France en 2019 ; CA 2Mds€)

-entreprenariat lié à l'usage du vélo, comme les services de logistique ; services de vélo-taxis dans l'offre de mobilité « à la demande » ; montée en qualité du tourisme cyclable

Régionales 2021 : quelle politique des transports de demain ? Cinq enjeux

Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE – Toutes régions (hors Île-de-France)

-développement d'une filière d'innovation liée au vélo : batteries, adaptation aux seniors...

12. Ouverture à la concurrence des TER, reprise des TET et modèle économique

Alors que les conséquences de la crise de la Covid-19 sur une évolution pérenne à moyen terme des pratiques des Français en matière de déplacement quotidien ne sont pas encore définitivement identifiables, les transports publics collectifs ferroviaires vivent une crise de la demande qui affaiblit un modèle économique déjà fragile. Les Régions peuvent passer par une procédure concurrentielle pour l'organisation des services ferroviaires de Transport express régional (TER) depuis fin 2019. Ce sera obligatoire à partir du 24 décembre 2023.

- Comment analysez-vous les grands équilibres du modèle économique des TER dans votre Région et leur évolution au cours des dernières années ?
- Souhaitez-vous que la Région fasse des efforts particuliers pour contribuer au développement des trafics ferroviaires de voyageurs, et comment ?
- Quelle sera votre stratégie en matière d'ouverture à la concurrence des TER ?
- Quelles sont vos attentes vis-à-vis de l'ouverture à la concurrence, à moyen et à long terme ?
- Le cadre législatif actuel et le calendrier sont-ils satisfaisants ?
- Quel bilan tirez-vous de la reprise des Trains d'équilibre du territoire (TET) aux Régions ?
- Envisagez-vous de participer à la création de nouvelles lignes de trains ou de trains de nuit ou de soutenir les lignes existantes le cas échéant ? Avec quels objectifs ?

⇒ **Réponse :**

La Région dépense 300M€ de soutien à l'exploitation par an pour 60000 voy/ jour, il faut donc penser à des modèles plus efficaces.

L'ouverture à la concurrence se fera dans le cadre de la loi, à partir de décembre 2023. La concurrence viendra challenger certains coûts, mais le ferroviaire est structurellement déficitaire sur les petites lignes. IL s'agit donc également de trouver des modèles d'exploitation et de maintenance en rupture.

13. RER métropolitains

La LOM a demandé que le gouvernement ouvre une réflexion sur les conditions de mise en œuvre de services ferroviaires métropolitains. Un premier rapport d'état des lieux préparé par SNCF Réseau a été publié à l'automne 2020.

- Identifiez-vous dans votre Région des étoiles ferroviaires qui pourraient bénéficier du développement d'une offre supplémentaire de RER régionaux (cadencement, diagonalisation) ?
- Comment concilier ce type d'offre avec les autres usages de la voie ferrée (fret, liaisons interrégionales...) ?
- Quel doit être le rôle des différentes collectivités territoriales dans le financement de ce type de service de mobilité et dans la requalification des infrastructures qu'elle suppose ?
- Plus généralement, quel rôle peut jouer la Région pour répondre aux défis particuliers en termes de mobilité dans les métropoles et leur périphérie ?

⇒ **Réponse :**

Nous adhérons pleinement à la logique des RER métropolitains qui sont un levier puissant de développement des offres : Bordeaux, pays basque, étoiles autour de villes moyennes (Périgueux...) également.

La Région conventionnera avec les EPCI concernés.

Le développement du covoiturage est également une réponse à la saturation des villes, en particulier Bordeaux

14. Cars interurbains et gares routières

La libéralisation des services de transport interurbain de voyageurs par car a été l’occasion du développement de nouvelles offres qui ont généré des trafics significatifs, au moment où les Régions prenaient la compétence de la gestion des lignes conventionnées. Un des freins au développement de ce trafic est lié à l’hétérogénéité de la répartition et de la qualité des gares routières, dont la Région a la responsabilité de définir un schéma régional, intégré au SRADDET.

- Le schéma des gares routières de votre Région vous paraît-il satisfaisant ?
- L’aménagement des gares routières est-il à la hauteur des enjeux ?
- Quelles mesures envisagez-vous pour favoriser l’amélioration de la qualité de la desserte de votre territoire en cars, que ceux-ci soient conventionnés sous la responsabilité de la Région, ou sous le mode des Services librement organisés (SLO) ?

⇒ **Réponse :**

A définir au cas par cas : des services de bus express financés par la Région sont pertinents quand les dessertes ferroviaires sont absentes, et constituent un moyen rapide d’améliorer l’offre.

15. Tarification des services de mobilité organisés par la région

Le financement des transports collectifs régionaux repose sur un équilibre entre recettes tarifaires et concours des collectivités et de l'État. En 2019, les recettes des voyageurs couvraient 26,3 % du coût du TER.

- Êtes-vous favorable à une évolution de la tarification des services de mobilité proposée par la Région ? Avec quels objectifs ?
- Certains publics devraient-ils bénéficier de tarifications spécifiques ? Si oui, lesquels ?
- Dans quel modèle de financement des services de mobilité la tarification que vous proposez s'inscrit-elle ?
- Comment articuler la tarification des différents services de mobilité proposés par la Région (transport ferroviaire, par autocar, scolaire) ?
- Faut-il aller plus loin dans l'intégration tarifaire et/ou billettique entre les différents modes, y compris avec des services sous l'autorité d'autres collectivités (transports urbains) ?

⇒ **Réponse :**

Oui, pour une intégration globale avec les systèmes des EPCI, et pour des abonnements TER, bus express, navette fluviale, covoiturage.... groupés. L'objectif est d'intégrer le paiement dans une appli MAAS.

16. Service numérique multimodal et ouverture des données de mobilité

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) rend obligatoire pour les AOM, qu'elles soient régionales ou intercommunales, la mise en place d'un service d'information à l'intention des usagers portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans son ressort territorial. La Région peut décider de compléter ce dispositif d'information par un service de vente et de réservation pour en faire un Service numérique multimodal (SNM).

- Existe-t-il d'ores et déjà un service numérique multimodal régional, c'est-à-dire une centrale d'information et de réservation pour les différentes offres de mobilité du territoire ?
- Comment le développer pour faciliter la mobilité ?
- Y a-t-il sur le territoire régional des services numériques de mobilité privés ou mis en place par d'autres collectivités territoriales ?
- Quelle stratégie adopter à leur égard ?
- Envisagez-vous de faire signer une licence aux ré-utilisateurs de vos données ?
- Comment organiser la politique régionale de mise à disposition des données de mobilité ?
- Pour répondre à quels objectifs ?

⇒ **Réponse :**

Nous sommes favorables à l'ouverture des données pour créer des écosystèmes de service autour.

17. Aéroports et liaisons aériennes

Le projet de loi Climat et résilience adopté en première lecture par l'Assemblée nationale propose la suppression des vols interrégionaux, dès lors qu'il existe une alternative ferroviaire inférieure à 2h30, tout en préservant les correspondances ultramarines et internationales. Les plateformes aéroportuaires sont souvent des éléments importants de connectivité des territoires, qu'il s'agisse de déplacements des personnes ou de transport de fret.

- Quelle est la place des aéroports et des liaisons aériennes dans les dynamiques économiques régionales ?
- Vous paraît-il opportun et nécessaire que la Région développe une stratégie aéroportuaire ? Si oui, avec quels objectifs ? Si non, pourquoi ?
- Identifiez-vous des liaisons aériennes à soutenir, à développer, ou à remettre en cause ?
- Quelle doit être l'implication de la Région dans la gestion des plateformes aéroportuaires ?
- Envisagez-vous de soutenir les efforts des gestionnaires aéroportuaires pour la décarbonation de leur activité ? Comment ?

⇒ **Réponse :**

Nous souhaitons soutenir 2 AR de navette Bordeaux Orly pour effectuer une transition plus en douceur.

IV. INFRASTRUCTURES ET INVESTISSEMENTS

Les infrastructures de transport (voyageurs et marchandises) représentent un des postes de dépenses les plus importants des Régions, mais celles-ci ne sont propriétaires ou gestionnaires que d'une minorité des infrastructures qu'elles financent ou co-financent (certains ports et certains aéroports). Cela pourrait évoluer avec la possibilité ouverte par l'article 172 de la LOM du transfert de gestion de lignes et de gares d'intérêt local ou régional, mais aussi avec le projet de loi « différenciation territoriale » qui pourrait aboutir au transfert aux Régions ou aux départements qui le souhaiteraient de la partie du réseau routier national de leur territoire.

18. CPER, fonds européens et plans de relance

Le taux de réalisation des CPER 2015-2020 devrait s'établir aux alentours de 80 % à la fin de l'année 2020. Ils seront prolongés de deux ans. Les Régions sont par ailleurs autorités de gestion des principaux fonds européens structurels et d'investissement (FESI), dont le FEDER (fonds européen de développement économique régional) et le Fonds pour la transition juste (FTJ). Le plan de relance initié par l'Union européenne appelle des mesures spécifiques en matière notamment de décarbonation.

- Quelles doivent être les priorités des prochains CPER ?
- Comment envisagez-vous le partage du financement des infrastructures de transport entre la Région et l'État ? Comment faciliter la réalisation des projets programmés ?
- Comment envisagez-vous d'utiliser le Fonds européen de développement régional (FEDER) 2021-2027, voire le Fonds pour la transition juste (FTJ) si votre Région y est éligible, pour financer les transports et la décarbonation ?
- Vers quels projets souhaitez-vous orienter les fonds de relance au niveau régional en matière de transport, mobilité, logistique ?

⇒ **Réponse :**

Orientation des fonds vers nos axes stratégiques : décarbonation, bouquets de solutions...

19. Infrastructures ferroviaires : investissements et gestion du réseau

Les Régions contribuent au financement des opérations d'entretien, de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire à travers les Contrats de plan État-Régions (CPER) pour faciliter la réalisation de ces projets. Elles participent ainsi à l'effort significatif réalisé par l'État et SNCF Réseau depuis 10 ans pour moderniser le patrimoine ferroviaire. Des plateformes de dialogue État-Régions-SNCF Réseau (plan d'exploitations) sont progressivement mises en place pour associer les Régions à l'évolution du système ferroviaire.

- Souhaitez-vous renforcer la politique de financement des infrastructures ferroviaires (voyageur et fret) sur votre territoire ?
- Quelles sont les priorités d'investissement pour les six années à venir ?
- Vous paraît-il nécessaire que la Région s'investisse dans les démarches de planification à long terme pour les infrastructures ferroviaires initiées par l'État ?

La LOM a ouvert la possibilité d'un transfert de gestion de certaines lignes de desserte fine du territoire aux Régions (article 172).

- Pensez-vous que votre Région doit prendre en charge la gestion de lignes de desserte fine du territoire ? Si oui, lesquelles, avec quels objectifs, selon quelles modalités de gestion, et avec quel niveau d'investissement ? Si non, pourquoi ?

⇒ **Réponse :**

Oui, sur des petites lignes (aujourd'hui 3 en NA), pour créer des modèles plus agiles de maintenance et exploitation.

20. Infrastructures routières

La Région peut définir des itinéraires routiers d'intérêt régional et participer au financement d'opérations diverses d'investissement dans l'entretien ou le développement du patrimoine routier.

- La Région doit-elle participer à l'investissement dans les infrastructures routières (entretien, régénération ou modernisation du réseau existant) ?
- Envisagez-vous de demander la gestion d'une partie du réseau routier géré par l'État, et si oui envisagez-vous de demander la compétence facultative inscrite dans le projet de loi Climat et résilience qui permettra de mettre en place une « contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises » ?
- Doit-elle participer au financement du développement du réseau (nouvelles infrastructures) ?
- Engagez-vous un programme de déploiement ou de soutien au déploiement de bornes électriques de recharge, rapides et lentes ?
- Souhaitez-vous que la Région contribue au développement des infrastructures de distribution de carburants alternatifs, pour les particuliers, pour le transport de marchandises et pour les transports routiers de voyageurs ? Si oui, quels carburants alternatifs ont votre préférence ?
- Comment organiser la coopération avec les collectivités compétentes pour la gestion des infrastructures routières (départements, bloc communal) ?
- Pour les Régions et les collectivités qui disposent d'un patrimoine routier (Corse, Guyane, Martinique, Guadeloupe, Réunion) : Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance ou de modernisation d'infrastructures sur votre territoire ?
- Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?

⇒ **Réponse :**

Nous souhaitons améliorer les liaisons routières (RN 147, RN 21, 2x3 voies Bdx Salle...) qui sont essentielles pour désenclaver les territoires.

Cf supra pour les réseaux de distribution.

21. Sociétés de projet

- Les sociétés de projet dont le cadre est défini par la LOM sont-elles des structures intéressantes pour financer une ou des infrastructures de transport dans votre Région ? Si oui, lesquelles ?
- Pensez-vous que la Région doit participer à leur constitution, animation et financement ?

⇒ **Réponse :**

Oui, notamment GPSO

V. INNOVATION ET RECHERCHE

22. Innovation et recherche

- Votre Région a-t-elle des pôles de compétitivité ou des activités de recherche concernant les transports ?
- Comment envisagez-vous de les valoriser et de les renforcer dans le cadre de la mise en œuvre des compétences transport de la Région ?
- Envisagez-vous de développer des recherches ou des expérimentations ?
- Quelle stratégie défendrez-vous pour l'hydrogène ?
- Pour les nouveaux carburants ?
- Pour la mobilité low-tech ?
- Envisagez-vous de faciliter les expérimentations de véhicule autonome sur votre territoire ?

⇒ **Réponse :**

Oui, à travers les campus d'avenir de la Région : trains légers, autonomes, décarbonation.

23. Formation professionnelle et expertise territoriale

La Région est compétente pour la formation professionnelle. Par ailleurs, avec ses nouvelles compétences, elle est confrontée à un défi de montée en expertise rapide sur les sujets de mobilité.

- Quel rôle peut jouer la Région pour favoriser l'attractivité des métiers du transport, de la mobilité et de la logistique ?
- Comment entretenir une expertise territoriale en matière de transport, mobilité, infrastructures ?

⇒ **Réponse :**

Création de nos campus d'avenir

Souhaitez-vous nous faire part d'autres projets que vous portez pour votre Région en matière de transport, mobilité et logistique ?

⇒ Réponse :