



TDIE

M. Philippe DURON et M. Louis NEGRE

Co-présidents

9 rue du Berry

75008 Paris

Objet : Quelle politique des transports demain ? Cinq enjeux. Questionnaire aux candidats aux élections régionales.

Messieurs les Co-Présidents,

Vous avez souhaité m'interroger sur ma vision de la politique à mettre en œuvre en Nouvelle-Aquitaine pour la prochaine mandature en matière d'Infrastructures, de Transport et d'Intermodalités et je vous en remercie.

Vous trouverez ci-après les éléments de réponse à vos interrogations.

Région : *Nouvelle-Aquitaine*

Nom de la liste : *Les talents de nos territoires, l'union de nos énergies*

Nom de la tête de liste : *Alain Rousset*

Partis et mouvements qui soutiennent la liste : *PS - PCF – Place Publique – Liberté Ecologie
Fraternité Démocratie et Territoires.*



THINK TANK > TRANSPORT > DÉVELOPPEMENT > INTERMODALITÉ > ENVIRONNEMENT

9, RUE DE BERRI - 75008 PARIS - TÉL. : 01 44 13 31 80 - FAX : 01 44 13 31 21

E-MAIL : secretariat@tdie.eu - SITE : www.tdie.eu

Cinq enjeux pour une politique régionale durable des transports

I. 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. 9

Vous paraît-il opportun, voire nécessaire, que la Région développe une stratégie logistique, et si oui avec quels objectifs, et quels leviers ?

III. 16

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. 28

En matière d'investissement, quelles seront vos priorités, et comment envisagez-vous la négociation du futur contrat de plan État-Région ?

V. 33

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 GENERALES

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 mobilité reste l'affaire de notre siècle: l'urgence climatique et la nécessité de penser autrement nos déplacements, un besoin indispensable de l'individu et une condition essentielle de développement de toute société humaine. La présence d'infrastructures adaptées, modernes et fiables est indispensable. Il est également indispensable de garantir un service public fiable, rapide et efficace à nos concitoyens et une offre de transport qui réponde aux besoins, aux besoins de nos concitoyens des zones urbaines ou des zones rurales.

C'est d'abord par les transports collectifs, chaque fois qu'ils sont pertinent en termes de demande de déplacements, que se gagnera la bataille du développement durable, parce que la bataille pour l'autosolisme et la transition des motorisations ne suffiront pas si on laisse se dégrader les transports en commun

Notre objectif : saisir toutes les opportunités qui permettront d'offrir mieux à nos concitoyens en mettant au cœur l'intermodalité : train, car, covoiturage, vélos... Pour une mobilité « facile », efficace et efficiente !

Les nouvelles mobilités doivent s'appuyer sur une organisation et tous les bénéfices des. Nouvelles technologies. La Région a souhaité la création du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités. La prochaine période doit consacrer son essor auprès de toutes les autorités organisatrices et une offre numérique « sans couture » : présentation des offres en temps réel sur une application fluide, billettique et vente de titres sans rupture de charge ni de système commercial...

C'est aussi la nécessité de développer des modèles économiques dans les territoires peu accessibles aux transports publics : co-voiturage, auto-partagé, transports à la demande, petites logistiques et services de proximité avec la Poste...

Mais la mobilité ce n'est pas que du « smart » et du numérique. C'est aussi des infrastructures sur lesquelles viennent s'exprimer des services.

La France à pris un retard considérable en matière d'infrastructures ferroviaires, c'est particulièrement vrai en Nouvelle-Aquitaine. La prochaine période correspondant au prochain mandat devra traduire en actes plusieurs priorités :

- *Continuer l'investissement massif pour rénover l'infrastructure ferroviaire qui maille le réseau de villes moyennes de la Région, laissée trop longtemps sans investissements lourdes de régénération et de modernisation, avec un enjeu de l'ordre de 1,3 Md€ d'investissements. (C'est bien parce que l'état du réseau ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine est dans un état critique que la Région a décidé de se saisir de ce sujet à bras le corps et avec volontarisme. Selon l'audit demandé par la Région en 2017, les besoins estimés pour régénérer le réseau néo-aquitain sont évalués par SNCF Réseau à 1,3 milliard d'euros sur les lignes de desserte fine du territoire et 3 milliards d'euros au total. En votant un Plan directeur d'investissements 2019 - 2027 dès avril 2019, la Région s'est engagée pour le maintien des lignes existantes, souffrant d'un manque d'investissements et de maintenance, en prévoyant de doubler ses crédits sur la période en dehors de ses compétences, soit 66 millions d'euros par an pour un total de 532 millions d'euros.)*
- *Rénover les matériels roulants ferroviaires en verdissant les énergies (batteries et hydrogène), concevoir et développer des matériels légers, moderniser la signalisation (Galiléo) pour un enjeu de l'ordre de 300 M€;*
- *Engager GPSO (déverrouiller l'axe atlantique), le RER Métropolitain (décongestionner Bordeaux), et améliorer les infrastructures routières et ferroviaires et les services de cars vers et depuis Limoges (RN147, RN141, voies ferroviaires).*
- *Articuler les Autorités Organisatrices urbaines et régionale au sein du Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités, et convenir de niveaux de services et de connexions entre services régionaux et urbains, développer les nouvelles mobilités en ville mais aussi dans le rural.*

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 :**

La Région Nouvelle-Aquitaine, sous l'impulsion de l'exécutif, a voté sa feuille de route Neo Terra en 2019. Il s'agit de mettre en œuvre des solutions dans une perspective à 10 ans.

L'objectif : sortir du diesel d'ici 2030. La priorité doit être de garder le cap

Dans NéoTerra, s'y trouve le développement des motorisations alternatives avec :

- *la production des énergies renouvelables : électricité verte (éolien, solaire...), hydrogène renouvelable (électrolyse...), bioGNV (méthanisation) et biocarburants (dont le bioéthanol ED95). La prochaine période devra permettre le verdissement des matériels ferroviaires, des autocars et des bus scolaires.*

- *S'agissant de la mobilité électrique, la Nouvelle-Aquitaine est l'un des leaders des batteries et des bornes de recharges en Europe avec de nombreuses entreprises de rang 1 implantées sur son territoire : Saft, Forsee Power, Arts Energy, CEA, Hydro-Quebec, Arkema, Serma, Stationélec, Schneider Electric, EvTronic, Laffon.*

La Nouvelle-Aquitaine engage également des programmes de recherche et de développement des industries de production et de distribution d'hydrogène.

- *L'avitaillement de ces énergies : bornes de recharge électrique ultra-rapide, station bioGNV, station H2, station biocarburant...*

- *Le verdissement des flottes : PL alternatifs (Hydrogène, batteries, bioGNV), transports urbains (biberonnage électrique et hydrogène ; et surtout transport régionaux (verdissement des flottes de cars et de trains à 10 ans) – sans oublier diverses expérimentations (navire ou avion électrique ou à hydrogène...).*
- *le vélo : la Région développe un plan vélo régional, afin de coordonner les aménagements des différents maîtres d'ouvrage et pour mettre en cohérence et en correspondance les itinéraires longs (vélos-routes voies vertes, pistes cyclables de longue distance) et les itinéraires urbains, la multimodalité dans les gares; et investit sur les itinéraires de longue distance et les installations dans les pôles d'échange multimodale.*

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 :**

L'équation fiscale et budgétaire des régions après le COVID est problématique. Les Régions sont les collectivités les plus affectées par la crise, avec une perte de leur autofinancement très importante et une dégradation de leurs ratios : en moyenne autour de 4 à 5 ans, la dette comptée en nombre d'années d'autofinancement passé à 8 années ou plus, ce qui est un niveau critique. Le remplacement de la CVAE par la TVA fait perdre aux régions à la fois la logique d'une ressource adossée à la compétence principale qui est le développement économique, et abaisse la dynamique des ressources autour de 2%.

Les régions auront à faire face dans les années à venir à d'importantes charges d'investissement (rénovation d'infrastructures, modernisation de l'appareil de production...), mais n'auront pas une structure de recettes très dynamique et auront une structure de dette dégradée par la crise.

Par ailleurs, la LOM transfère aux régions les compétences de la mobilité locale pour les EPCI qui n'ont pas souhaité s'en saisir. Plus généralement les récents transferts de compétence ne sont pas accompagnés des ressources suffisantes (FEADER, ...) et certains risques importants subsistent sur la structure de financement des régions à l'avenir (quelles contraintes de l'Union européenne sur les fonds structurels ? Quelle ressource pour l'investissement dans les plateaux techniques d'apprentissage ? Quel besoin des PME en fonds propres post crise COVID et après la suppression des aides de l'Etat ?...).

Les perspectives évoquées dans le pacte de stabilité, consistant à rétablir une contractualisation entre l'Etat et les collectivités (nouveau contrat de Cahors) peuvent inquiéter. Un ratio comptable (plafond de 0,7% de croissance de la section de fonctionnement) est difficile à apprécier dans le budget des Régions. En effet, seulement 10% du budget de fonctionnement concerne le fonctionnement de la Région : le reste est relatif à des budgets d'intervention, souvent contractualisés, très rigides donc - formation professionnelle, autocars interurbains et bus scolaires, TER. Il va de soi que ces services au public ne pourront pas être réduits pour de simples raisons comptables : on voit mal en effet comment le faire sur les TER ou à fortiori les bus scolaires. La contrainte sur les budgets de fonctionnement internes n'en seront que plus importantes.

Les transferts de compétence dans un sens et dans l'autre troublent en outre l'appréciation de ces contrats, en obligeant à de multiples retraitements comptables.

Les opportunités de taxe poids lourds évoquées dans le débat sur la loi Climat et Résilience sont véritablement à étudier. L'axe atlantique est l'un des pires du pays en matière de partage modal des transports de marchandises. Plus globalement il serait utile que la structure fiscale des Régions soit en relation avec leurs compétences.

S'agissant de GPSO, la LOM prévoit que le gouvernement élabore une ordonnance avant avril 2022 pour mettre en place une société de financement et de projet, adossée à une ressource fiscale spécifique. Les études et échanges avec les ministères permettent de penser qu'une base fiscale fondée sur des centièmes additionnels de TSE et de TSB est opératoire en droit et en montant.

L'effet des nouvelles pratiques de visio-conférence sur la mobilité professionnelle est à apprécier. Mais il est à craindre que les déplacements pour motif professionnel se raréfient, et que les entreprises préfèrent pour certains échanges, s'appuyer sur les pratiques développées pendant les confinements. Ces évolutions ont potentiellement des effets importants sur les transports publics : perte de massification, torsion du modèle TGV, étalement de la pointe, difficultés à équilibrer les modèles économiques des transports publics... Toutefois de nombreux salariés devront maintenir leurs déplacements, métiers du service, médicaux, commerces alimentaires et de frais, transport routier et logistique... ces conséquences à moyen terme de la crise sont difficile à anticiper aujourd'hui mais la Région se devra d'organiser l'observation, la réflexion et la prospective avec l'ensemble des transporteurs et des autorités organisatrices.

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 Nouvelle-Aquitaine est une région où le transport de marchandises se fait presque exclusivement en camions, cela aggrave la pollution d'air (transport routier - 16% des émissions moyennes de particules fines) et entraîne des nuisances importantes notamment sur l'axe atlantique et la rocade bordelaise. La marge de transfert modal est très importante et doit être accélérée.

On constate des succès variables sur les short-lines de rabattement vers les ports : fort succès vers La Rochelle, succès moyen vers Bayonne, succès relatif vers Bordeaux, avec des opérateurs ferroviaires de proximité plutôt dynamiques même si fragiles. Nous avons également des dessertes ferroviaires d'industries importantes comme dans les Landes. La Région est propriétaire de quelques petites lignes capillaires (Landes et autour du port de Bayonne).

Ce succès variable est dû à des politiques des ports plus ou moins dynamiques, des trafics maritimes encore peu développés (Bordeaux), des opérateurs ferroviaires fragiles et parfois des lignes en mauvais état. Le port de Bordeaux est peu accessible en raison de la saturation du réseau en journée avec les TER et au fait que la nuit est occupée à la maintenance.

Poursuivre le long chantier de rénovation des petites lignes capillaires est indispensable, La Région y consacrera des moyens. L'état devra également y prendre sa part en consacrant des moyens financiers réguliers et SNCF Réseau des moyens humains.

Régionales 2021 : quelle politique des transports de demain ? Cinq enjeux
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE – Toutes régions (hors Île-de-France)

L'axe atlantique nord-sud a 2 déficits de capacité aux nœuds bordelais et basque. Principalement, le tronçon Facture-Bordeaux qui concentre les circulations diurnes et supportera les futurs RER métropolitains Arcachon-Libourne, ne peut valablement accueillir des trains de fret en nombre.

Une nouvelle ligne est indispensable : GPSO doit remplir cette fonction.

Le franchissement des Pyrénées reste également un problème. Les Espagnols toutefois ont fait construire ou réservé des 3ème rails pour permettre l'interconnexion. Mais le goulet basque restera pendant longtemps un problème, GPSO s'arrêtant à Dax : la section Dax Hendaye ne sera pas réalisée avant très longtemps, l'Etat n'ayant même pas encore lancé le PIG de la LGV sur l'agglomération basque.

Le projet Pau-Canfranc a vocation à répondre à ce déficit de capacité ferroviaire à moyen terme dans la traversée de la frontière avec l'Espagne. Cette capacité nouvelle pourra supporter un trafic de fret assez important qui sera de nature à évincer le trafic de PL sur la RN134, il n'a rien à y faire et à récupérer une partie des flux sur A62. Résoudre le pb des pentes importantes du tunnel de franchissement devrait être possible (cf. Mont Cenis). Nous croyons beaucoup en cette short-line de franchissement, et en particulier pour un service d'autoroute ferroviaire. De tels services pourront par exemple être opérés sur une short line Oloron- Jaca ou sur une ligne plus longue.

Les Espagnols sont très volontaires pour Pau-Canfranc, et pour la construction de plateformes d'autoroutes ferroviaires à Irun pour poursuivre le projet de Brittany Ferries. Ce projet Pau Canfranc fait l'objet d'une attention faible de l'Etat français qui la considère comme une ligne régionale : sa composante fret dément cette approche. Un intérêt plus marqué de l'Etat sera bientôt nécessaire lorsque il faudra, dans les prochaines années, créer une société binationale de construction de la ligne : une telle société sans les État sera très difficile à faire aboutir et les difficultés diplomatiques et administratives seront incommensurables (il faudra un traité, résoudre la question de la maîtrise d'ouvrage unique entre ADIF et Réseau...). Même si l'intérêt de l'Etat français ne le porte pas à financer lourdement le projet (coût autour de 350 M€) sa présence au tour de table est indispensable.

Au nord de Bordeaux, la ligne historique offre une très grande capacité résiduelle, pouvant supporter une autorité ferroviaire et/ou un service de transport combiné.

En matière fluviale il sera opportun de :

- ne pas laisser se désaffecter le port de Langon, qu'Airbus va abandonner, et conserver des activités utilisant la voie d'eau;*
- développer les trafic de petites péniches sur le canal latéral en rabatement sur Langon ou Bordeaux;*
- d'envisager un tapis roulant fluvial sur la Gironde depuis le Verdon jusqu'à Bordeaux, surtout s'il permet d'alléger les contraintes de dragage pour les grands navires (porte conteneurs...).*

L'organisation de la logistique dépend du développement des modes alternatifs et des infrastructures de multimodalité, ports et plateformes fer-route. Leur faiblesse doit engager les acteurs, opérateurs et pouvoirs publics, à engager un programme d'investissement dans les prochaines années. L'accord de relance présente un programme coordonné d'investissements dans les ports, pour la première fois quels que soient leurs propriétaires.

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 :**

Les ports importants de la Région (Bordeaux, La Rochelle et Bayonne) sont des ports de seconde importance au plan national mais toutefois nécessaire dans l'hinterland régional pour différents type de produits : import d'hydrocarbure à Bordeaux, import et export d'hydrocarbures et de produits industriels à Bayonne, export de vrac (céréales à La Rochelle...).

Il faut poursuivre le développement de La Rochelle et de Bayonne, qui ont assez bien résisté pendant la crise. Il faut envisager le développement de Bordeaux dans une optique reconquête. La question du Verdon doit être élucidée. La multimodalité à Bordeaux est un enjeu important et le GPMB doit reconquérir des marchés perdus (export de produits agricoles, vin, ...). Il sera nécessaire d'envisager un tapis roulant fluvial sur la Gironde depuis le Verdon jusqu'à Bordeaux, surtout s'il permet d'alléger les contraintes de dragage pour les grands navires (porte conteneurs...).

Une stratégie de façade doit être établie et alimentée, que l'on parle de GPM de Bordeaux ou de La Rochelle ou du port régional de Bayonne : leur rôle dans l'économie régionale ne dépend pas de ce qu'ils sont nationaux ou régionaux. L'accord régional de relance présente un programme coordonné d'investissements dans les ports, pour la première fois quels que soient leurs propriétaires.

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 :**

En matière fluviale la Nouvelle Aquitaine est peu dotée : la Garonne n'est navigable que jusqu'à Langon pour les gros gabarits. Ainsi il sera opportun dans la prochaine période de :

- *ne pas laisser se désaffecter le port de Langon, qu'Airbus va abandonner, et conserver des activités utilisant la voie d'eau;*
- *développer les trafics de petites péniches sur le canal latéral en rabattement sur Langon ou Bordeaux;*
- *d'envisager un tapis roulant fluvial sur la Gironde depuis le Verdon jusqu'à Bordeaux, surtout s'il permet d'alléger les contraintes de dragage pour les grands navires (porte conteneurs...).*
- *continuer à accompagner les initiatives autour du fret fluvial, comme cela a été le cas très récemment*
- *avec Garonne Fertile : un voyage d'expérimentation territoriale autour du fret fluvial alimentaire sur les voies d'eau de la Garonne entre Damazan et Bordeaux (initiative portée par l'alliance des chargeurs du Lot-et-Garonne « COMPAS47 », le GPMB et les collectivités)*

Ces actions pourraient faire l'objet d'une convention avec VNF, sur les aspects transports mais aussi les autres (hydraulique agricole...).

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 :**

La Nouvelle-Aquitaine est une région où le transport de marchandises se fait presque exclusivement en camions, cela aggrave la pollution d'air (transport routier - 16% des émissions moyennes de particules fines) et entraîne des nuisances importantes notamment sur l'axe atlantique et la rocade bordelaise. La marge de transfert modal est très importante.

On constate des succès variables sur les short-lines de rabattement vers les ports : fort succès vers La Rochelle, moyen vers Bayonne, mauvais vers Bordeaux, avec des opérateurs ferroviaires de proximité plutôt dynamiques même si fragiles. Nous avons également des dessertes ferroviaires d'industries importantes comme dans les Landes. La Région est propriétaire de quelques petites lignes capillaires (Landes et autour du port de Bayonne).

Ce succès variable est dû à des politiques des ports plus ou moins dynamiques, des trafics maritimes encore peu développés (Bordeaux), des opérateurs ferroviaires fragiles et parfois des lignes en mauvais état. Le port de Bordeaux est peu accessible en raison de la saturation du réseau en journée avec les TER et au fait que la nuit est occupée à la maintenance.

Poursuivre le long chantier de rénovation des petites lignes capillaires est indispensable, et l'Etat et la Région ne doivent pas oublier d'y consacrer des moyens financiers réguliers, et Réseau des moyens humains.

L'axe atlantique nord-sud a 2 déficits de capacité aux nœuds bordelais et basque. Principalement, le tronçon Facture-Bordeaux qui concentre les circulations diurnes et supportera les futurs RER métropolitains Arcachon-Libourne, ne peut valablement accueillir des trains de fret en nombre.

Une nouvelle ligne est indispensable : GPSO doit remplir cette fonction.

Le franchissement des Pyrénées reste également un problème. Les Espagnols toutefois ont fait construire ou réservé des 3ème rails pour permettre l'interconnexion. Mais le goulet basque restera pendant longtemps un problème, GPSO s'arrêtant à Dax : la section Dax Hendaye ne sera pas réalisée avant très longtemps, l'Etat n'ayant même pas encore lancé le PIG de la LGV sur l'agglomération basque.

Le projet Pau Canfranc a vocation à répondre à ce déficit de capacité ferroviaire à moyen terme dans la traversée de la frontière. Le trafic voyageurs y restera faible, même en comptant les trains touristiques vers les stations de ski espagnoles. Cette capacité nouvelle pourra supporter un trafic de fret assez important qui sera de nature à évincer le trafic de PL sur la RN134, il n'a rien à y faire et à récupérer une partie des flux sur A62. Résoudre le pb des pentes importantes du tunnel de franchissement devrait être possible (cf. Mont Cenis). Nous croyons beaucoup en cette short-line de franchissement, et en particulier pour un service d'autoroute ferroviaire. De tels services pourront par exemple être opérés sur une short line Oloron- Jaca ou sur une ligne plus longue.

Les Espagnols sont très volontaires pour Pau Canfranc, et pour la construction de plateformes d'autoroutes ferroviaires à Irun pour poursuivre le projet de Brittany Ferries. Ce projet Pau Canfranc fait l'objet d'une attention faible de l'Etat français qui la considère comme une ligne régionale : sa composante fret dément cette approche. Un intérêt plus marqué de l'Etat sera bientôt nécessaire lorsque il faudra, dans les prochaines années, créer une société binationale de construction de la ligne : une telle société sans les État sera très difficile à faire aboutir et les difficultés diplomatiques et administratives seront incommensurables (il faudra un traité, résoudre la question de la maîtrise d'ouvrage unique entre ADIF et Réseau...). Même si l'intérêt de l'Etat français ne le porte pas à financer lourdement le projet (coût autour de 350 M€) sa présence au tour de table est indispensable.

Au nord de Bordeaux, la ligne historique offre une très grande capacité résiduelle, pouvant supporter une autorité ferroviaire et/ou un service de transport combiné.

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 :**

La région est traversée par des flux de transit importants, provenant ou se dirigeant vers l'Espagne, en proportions plus importantes que d'autres régions. Cette caractéristique, ainsi que la faiblesse des offres de transats dans les autres modes vers le centre de l'Europe, entraîne un flux de transit très fort sur l'axe atlantique.

La première préoccupation devrait être d'organiser au mieux la régulation des flux et l'offre de service pour ces logistiques :

- *Réguler les flux pendant les heures de pointe sur la traversée des métropoles basques et bordelaises ;*
- *Aménager les entrées et sorties des autoroutes et les itinéraires vers les plateformes logistiques dans l'agglomération basque et à Bordeaux ;*
- *Développer et gérer des zones de stationnement de part et d'autre de l'agglomération bordelaise pour permettre aux PL de disposer de services de base (sanitaires, restauration, services logistiques le cas échéant ?).*

Le verdissement des poids lourds sera l'enjeu de la prochaine décennie. La Région continuera ses actions de développement des motorisations, des productions et des réseaux d'avitaillement des carburant alternatif : GNV, H2.

III. LA REGION AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE (AOM) ET CHEF DE FILE DE L'INTERMODALITE : SERVICES DE MOBILITE 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 :**

Les transports publics doivent être développés pour des raisons et sur des territoires divers : optimiser la massification des flux et lutter contre la congestion automobile dans les agglomérations, optimiser le fonctionnement des lignes TER et améliorer la rotation des matériels sur les services TER, mieux desservir les territoires enclavés avec des offres adaptées...

Les questions de sécurité et de sûreté font l'objet de conventionnement avec la gendarmerie et d'investissements dans les véhicules et par les transporteurs (vidéo surveillance...).

L'accroissement de l'offre est enclenché et doit se poursuivre dans la Métropole de Bordeaux (RER métropolitain) et dans les autres (Métropole Basque, Poitiers, La Rochelle...). Le financement de cette offre supplémentaire devra faire l'objet de conventionnements (financement l'offre, accords tarifaires), dans le cadre des contrats de mobilité.

Le programme OPTIM'TER sera conduit à son terme : une méthode d'optimisation qui permet une remise à plat complète des horaires de TER pour améliorer l'offre (exemple au SA 2021, Optim'TER a été mis en place sur l'étoile de Périgueux - +20,2% de trains supplémentaires / + 45% de places offertes .

Dans le rural et sur les « petites lignes ferroviaires » la Région étudiera et mettra en place une offre ferroviaire adaptée : trains hyper-légers, rénovations à minima des plateformes, ...

Le transport scolaire suit l'évolution de la demande. L'harmonisation tarifaire a été faite en Nouvelle-Aquitaine (tarification basée sur le quotient familial de chaque foyer - dégressivité du tarif à partir du 3ème enfant / des tarifs de 30 à 195 euros par an)

Des adaptations locales vont être étudiées pour le prochain mandat notamment dans les zones rurales, notamment sur la question des 3km (seuil en dessous duquel les élèves ont un statut d'ayant droit et ou le bus ne s'arrête pas)

La stratégie de verdissement sera multiple : investissement directs sur la flotte de TER, aides pour les bus et autocars, appels d'offre intégrant le verdissement, développement d'un tissu industriel pour le développement des batteries et des piles à H2, développement d'un tissu de services d'avitaillement...

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 :**

Les zones rurales doivent faire l'objet de services adaptés : co-voiturage rural avec aides publiques, services développés avec le secteur ESS... La Région développera un « catalogue » de solutions et de modèles économiques avec divers prestataires, à déployer sur les zones blanches ou à s'approprier par les EPCI qui ont pris la compétence.

En outre la Région, dans le cadre de la LOM, a amorcé en lien avec les EPCI, la définition des bassins de mobilités. Ce travail devrait se finaliser d'ici la fin 2021.

Enfin sur les territoires où la Région est AOM par substitution, elle proposera, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, un cofinancement des services de mobilité locale (exemples : covoiturage, location de vélos, autostop organisé, pedibus, actions de communication en faveur de la mobilité...). L'enveloppe régionale dédiée a été calculée sur la base de 4€ / habitant des communautés de communes non AOM. (Délibération décembre 2020)

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 ?

Réponse :

La Région développera un plan vélo régional, afin de coordonner les aménagements des différents maîtres d'ouvrage et pour mettre en cohérence et en correspondance les itinéraires longs (vélos-routes voies vertes, pistes cyclables de longue distance) et les itinéraires urbains, la multimodalité dans les gares; et investit sur les itinéraires de longue distance et les installations dans les pôles d'échange multimodale.

La Région aidera et soutiendra le développement des entreprises du secteur des cycles : construction, maintenance, vélos électriques ou à piles...

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 :**

La Région aidera et soutiendra les projets d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux, et veille à la mise en place d'infrastructures (parkings et garages...) et de services (free floating, VLS, matériels roulants ferroviaires adaptés...).

La tarification des vélos en libre service et des services en « free floating » sera intégrée dans l'offre billettique intégrée du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

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 a un contrat TER jusqu'en 2024, alloti sur 5 lots cohérents avec des incitations très fortes pour que la SNCF réalise un service de qualité : objectif de recettes ambitieux, fort bonus et malus autour de cet objectif. Ce contrat a d'ailleurs servi de modèle dans certaines autres régions. Il a amené la SNCF à accomplir des résultats considérables en matière de croissance trafic (taux de croissance de 7 à 8% sur six années) et de QS (passée des 84% à 91% de régularité).

La Région se prépare aux échéances législatives avec plusieurs d'éléments :

- Prise en propriété du matériel roulant dans les 12 mois prochains
- Convention sur la rénovation à mi-vie avec la SNCF
- Projet Ferrocampus avec l'ensemble la filière ferroviaire (formation professionnelle, R&D, cluster industriel...).
- Audit de l'exploitant TER en vue de préparer la prochaine génération des contrats de transports.

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 :**

Avec les perspectives urgentes et alarmantes concernant le changement climatique et les attentes fortes en matière d'accès à des moyens de transport en commun aussi pour les habitants que pour les acteurs économiques, dans les métropoles toujours plus congestionnées mais aussi dans les espaces ruraux, la Région a agi avec volontarisme et détermination. Naturellement des étoiles ferroviaires ont été identifiés pour développer une offre supplémentaire de RER régionaux :

Dès 2018, Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine ont exprimé leur volonté d'optimiser le réseau régional de transports. Une feuille de route commune ambitieuse a été mise en place, l'objectif est simple : répondre aux enjeux de congestion de la Métropole et au défi de la transition climatique. Jusqu'en 2028, des étapes seront franchies, améliorant les services de transport en car et en train régionaux au sein de la Métropole (pour atteindre un train / cars toutes les 30 minutes sur les différentes liaisons et de faciliter les correspondances (TGV Intercités et TER) . Cette démarche s'est d'ores et déjà traduite par la mise en place :

- *Du car express Bordeaux-Créon qui compte plus de 700 voyageurs par jour avec 59 cars par jour (un au quart d'heure en heure de pointe)*
- *Des trains directs sans correspondance à Bordeaux pour se rendre de Libourne à Arcachon (un par heure en décembre 2021)*
- *Des trains supplémentaires sur les lignes Bordeaux / Arcachon, Bordeaux / Libourne et Bordeaux /Langon en semaine*

Vers un RER Basque : après un doublement de l'offre entre Cambo et Bayonne (financé par la Région et le SMPBA), une étude a été lancée en avril dernier permettant de réorganiser les missions TER et leur exploitation. Cette étude devra identifier l'opportunité et la faisabilité de créer des nouveaux points d'arrêts (ex Bidart) ou d'en déplacer certains, afin d'irriguer au mieux le territoire

Deux autres projets de RER sont en amorçage, à La Rochelle mais aussi à Poitiers.

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 :**

280 lignes régulières, l'offre régionale de transport interurbain est dense (est elle organisée au plus près des territoires avec 12 directions départementales)

Une tarification simple et unique, quelle soit la distance a été mise en place : billet unitaire, aller-retour, carnet de 10 billets, abonnements (hebdomadaire, mensuel, annuel) et ses déclinaisons pour les jeunes (réduction de 50%), billet solidaire (80% de réduction) // 2euros le voyage, 40euros l'abonnement
Le transport régional par autocars s'est adapté aux besoins de mobilité des néo-aquitains, des créations de lignes, des horaires adaptés, des augmentations de fréquence ont été opérés et devront se poursuivre lors du prochain mandat.*

**Quelques exemples : La ligne périurbaine depuis Créon vers Bordeaux, la première de ce type rencontre un beau succès depuis sa mise en service en septembre 2019 ; Des améliorations entre Bergerac et Marmande, Bergerac et Villeneuve-sur-Lot ; Des retours tardifs mise en place au départ de Bordeaux Métropole sur 11 lignes régulières, pour favoriser les déplacements de loisirs ; La ligne Thouars / Poitiers est devenue quotidienne et une ligne à haut niveau de service entre Parthenay et Niort (14 aller-retour par jour) ainsi que Parentis / La Teste*

Le schéma des gares routières devra quant à lui faire l'objet d'une mise à jour en début de mandat.

15. Tarifification 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 :**

Pour chaque type de trajet, la Nouvelle-Aquitaine a mis en place une gamme de tarifs avantageuse pour voyager à tarif réduit sur l'ensemble du territoire de la Nouvelle-Aquitaine :

- **TER** : Le pass abonné, le pass combiné (TER + transport urbain), la pass télétravail, le billet jeunes, le tarif Tribu (covoiturage par le train), les billets petits prix ou le pass Escapades sont autant de possibilités de se déplacer facilement dans la région. Le tarif solidaire permet une réduction allant jusqu'à 80% pour les plus bas revenus. Le tarif groupe scolaire à partir de 1€ par personne est une opportunité pour les élèves et leurs accompagnants de se déplacer dans de bonnes conditions. Pass Escapades (pendant l'été, 1-2 jours en juillet / août, à partir de 12 € l'aller/retour Billet jeunes sans formalité pour les moins de 28 ans de 4 € à 19 €, ou encore le tarif tribu
- **Interurbain** : Une tarification simple et unique, quelle soit la distance : billet unitaire, aller-retour, carnet de 10 billets, abonnements (hebdomadaire, mensuel, annuel) et ses déclinaisons pour les jeunes (réduction de 50%) 2 € le billet ; 16 € le carnet de 10 billets ; 40 € l'abonnement mensuel 0,40 € le billet solidaire
- **Scolaire** : Dans un souci de justice sociale, l'aide régionale au transport se porte sur une tarification calculée sur la base du quotient familial de chaque foyer, de manière à l'ajuster en fonction des revenus. Une dégressivité du tarif a également été mise en place pour les familles inscrivant au transport scolaire 3 enfants et plus (-30% pour le 3ème enfant et - 50% pour les suivants). La Région prend en charge à hauteur de 900 € par élève et par année, soit 90% du coût réel.

La structure tarifaire apparaît globalement satisfaisante avec quelques nuances :

- nécessité de revisiter les tarifications sociales à l'issue de la crise COVID
- envisager d'étendre des tarifications urbaines ferroviaires avec accord tarifaire (RER) comme cela est d'ores et déjà le cas pour les usagers de la ligne 42 TER entre Parempuyre et Pessac centre et entre Parempuyre et Bordeaux Saint-Jean

Le syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités œuvrera à l'interface numérique à l'unification du support billettique toutes AO confondues . Le prochain mandat sera celui du passage à l'échelle, pour les plus grosses AO pour le moins, et l'intégration de toutes les offres, TER, autocars, bus, transports urbains, mobilités actives et électriques.

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 :**

La Région Nouvelle-Aquitaine a mis en place dès juillet 2018 le Syndicat Loi SRU Nouvelle-Aquitaine Mobilités. 25 des 28 AOM urbaines du territoire se sont associées à la Région pour notamment mettre en place un système d'information multimodale, une tarification coordonnée ainsi que des titres de transports uniques ou unifiés.

Les élus de Nouvelle-Aquitaine Mobilités ont voté à l'unanimité le 7 décembre 2020 le fait de « mettre en œuvre les briques techniques et fonctionnelles permettant le développement d'un service numérique multimodal (...) au sens de la LOM ». Les élus ont donné dans cette même délibération un nom à ce projet « Mobilité Intégrée Modalis » et une orientation : qu'il soit mutualisé entre les membres via Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

En finançant à 50% NAM et en ayant fait le choix de confier sa stratégie billettique à NAM, la Région est un support essentiel de ces développements.

Cela fait suite au développement réussi de plusieurs outils mutualisés :

1. *Le Système d'Information Multimodale MODALIS*

Prémisse du SNM de la LOM, celui-ci regroupe la totalité des offres de transports en commun de Nouvelle-Aquitaine, mais aussi les offres de covoiturage, ainsi que les itinéraires en véhicule personnel, vélo et piétons. Le calculateur d'itinéraires indique également la consommation en CO2, en comparaison d'un trajet en voiture, ainsi que le prix plein tarif.

En 2020, 1,25 M d'utilisateurs ont calculé plus de 15 millions d'itinéraires grâce à Modalis.

La stratégie retenue par Nouvelle-Aquitaine Mobilités est d'avoir mis en place un « référentiel multimodal régional » qui permet la mise en qualité des données transports des membres au format GTFS et GTFS-RT et leur mise à disposition en open data.

2. *Le Ticket Modalis*

Régionales 2021 : quelle politique des transports de demain ? Cinq enjeux
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE – Toutes régions (hors Île-de-France)

Lancée en juin 2020, cette application distribue les titres occasionnels (et quelques abonnements) de 19 réseaux membres, ainsi que certains titres TER.

3. La carte billettique Modalis

Déjà utilisée par les abonnés TER, elle se déploie progressivement sur les réseaux routiers régionaux.

Par ailleurs, il n’y a pas à ce stade de SNM privé en Nouvelle-Aquitaine, même si plusieurs acteurs, ici comme ailleurs en France, tentent de se positionner.

La politique régionale de mise à disposition des données passe par l’open data et la création d’une charte de gouvernance des données, de l’amont à l’aval : de la mise en qualité par les opérateurs, à leur réutilisation par des tiers (avec stratégie de licences), en passant par leur stockage par NAM à des fins d’observatoire des mobilités. Ces actions sont d’ores et déjà en cours.

Plusieurs objectifs sont visés :

- 1. Avoir des données de qualité pour garantir la meilleure information-voyageurs,*
- 2. Assurer une gouvernance publique forte pour jouer le rôle de tiers de confiance vis-à-vis des usagers, mais aussi pour sécuriser les dépenses publiques,*
- 3. Créer un rapport de force collectif en adoptant des positions communes vis-à-vis des SNM privés de demain (dont SNCF dès aujourd’hui). Il ne s’agit pas d’être fermé, mais complémentaire et d’assurer les passerelles entre les outils,*
- 4. Définir et défendre des standards communs pour les MaaS de demain avec les autres Régions.*

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 :**

La Région est un partenaire minoritaire mais de référence dans les Syndicats Mixtes ou gouvernances locales des aéroports.

Nul n'est véritablement capable aujourd'hui de mesurer les impacts du COVID sur les différents segments du secteur (affaires, loisirs, tourisme...).

La question de l'avenir de MERIGNAC post COVID et post loi Climat & Résilience reste ouverte.

Les aéroports d'Agen et de Poitiers devront négocier leur transition.

L'avenir des aéroports d'équilibre du territoire (Limoges, Tulle, Bergerac) dépendra des décisions nationales mais la Région œuvrera pour maintenir des services de désenclavement.

Les aéroports de Biarritz et de Pau devront réviser leur stratégie post COVID au regard des contraintes sanitaires et des changements de pratiques.

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 :**

L'Etat n'a pas souhaité traiter dans les prochains CPER la question des infrastructures et c'est bien dommage, car cela prive les pouvoirs publics et les acteurs économiques d'une visibilité indispensable. La Région entend prendre toutes ses responsabilités et a énoncé une stratégie pluriannuelle dans le SRADDET et dans le protocole de rénovation des petites lignes ferroviaires afin de pallier à cette carence.

La question des infrastructures ferroviaires est cruciale en Nouvelle-Aquitaine où le réseau est important (20% du réseau national) mais vieillissant voire obsolète et souffre encore de goulets d'étranglement importants (métropoles basques et bordelaises). Les priorités peuvent s'énoncer en termes simples :

- rénover les infrastructures ferroviaires vieillissantes pour éviter toute fermeture
- Désenclaver Limoges par le fer et/ou la route
- Décongestionner la métropole de Bordeaux (RER métropolitain, voies réservées..)
- Améliorer les dessertes ferroviaires des autres Métropoles et agglomération (OPTIM'TER, RER Basque...)
- S'approprier pour le fret la ligne historique au nord de Bordeaux
- Déployer les systèmes de mobilité sur tout le territoire (LOM, SM NAM...)

L'usage des fonds structurels est encore incertain car les règlements d'interventions de la Commission s'annoncent assez restrictifs : les grandes entreprises (plus 250 salariés), le verdissement des matériels roulants ou encore les infrastructures semblent exclus. C'est bien dommage.

Régionales 2021 : quelle politique des transports de demain ? Cinq enjeux
Formulaire de réponse au questionnaire de TDIE – Toutes régions (hors Île-de-France)

Le FRR est déployé vers les projets les plus mûrs (projets du précédent CPER en retard pour cause de déficit de financement de l'Etat) et deux projets ont été rajoutés en mode express : 2 chantiers RVB Poitiers Limoges et étoile de Saintes a réaliser à l'été 2022. Pour autant l'accord régional de relance, destiné à ne financer des projets que jusqu'en 2023, ne permet pas de développer une stratégie de moyen terme.

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 :**

La prochaine période correspondant au prochain mandat devra traduire en actes plusieurs priorités :

- Poursuivre la rénovation de l'infrastructure ferroviaire qui maille le réseau de villes moyennes de la Région, laissée trop longtemps sans investissements lourds de régénération et de modernisation, avec un enjeu de l'ordre de 1,5 Md€ d'investissements;
- Rénover les matériels roulants ferroviaires en verdissant les énergies (batteries et hydrogène), concevoir et développer des matériels légers, moderniser la signalisation (Galiléo) pour un enjeu de l'ordre de 300 M€;
- Engager GPSO (deverrouiller l'axe atlantique) et le RER Métropolitain (décongestionner Bordeaux), et améliorer les infrastructures routières et ferroviaires et les services de cars vers et depuis Limoges (RN147, RN141, voies ferroviaires).
- Articuler les AOM au sein du Syndicat Mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités, et convenir de niveaux de services et de connexions entre services régionaux et urbains, développer les nouvelles mobilités (territoires urbains et ruraux)

Ces besoins sont considérables. La Région ne peut que regretter l'absence de vision pluriannuelle à moyen ou long terme de l'Etat (pas de contrat État Réseau, pas de CPER), et appelle de ses vœux que des stratégies communes sur ces compétences partagées soient établies et décidées.

Sur les « petites lignes » la Région a signé un protocole avec l'Etat au terme duquel ce dernier s'engage sur une liste et des montants d'opération à hauteur de 38% des coûts. La Région est prête à reprendre la gestion de 3 lignes (comme elle a déjà la gestion de 2 lignes de fret), comme détaillé dans le protocole régional sur les petites lignes ferroviaires :

<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/nouvelle-aquitaine/Actualites/Transports/Protocole-d-accord-petites-lignes-ferroviaires-en-Nouvelle-Aquitaine>

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 :**

La Région a porté et portera les investissements visant à accomplir les objectifs du SRADDET :

- *désenclavement du Limoges et de la partie orientale de la Région (RN147, RN141, quelques tronçons de la RN20...)*
- *Décongestion de Bordeaux avec la réalisation de voies réservées notamment au nord du pont d'Aquitaine sur A10. Ce projet est maintenant urgent et doit être réalisé sur le court terme. Une convention avec Vinci devra être votée rapidement.*

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 :**

La Région est totalement investie dans la création de la société de projet de GPSO, aux côtés de la région Occitanie et des deux métropoles de Bordeaux et de Toulouse. Cet investissement repose sur :

- *La nécessité d'envisager la branche à Dax dans le projet et la société de projet;*
- *La nécessité de mettre en place une gouvernance avec qq SNCF Réseau sur le noeud bordelais*
- *La nécessité de convenir de bases fiscales (TSE et TSB) dans l'ordonnance que l'Etat doit élaborer rapidement.*

Tous les aspects de cette ordonnance et de la création de la société de projet doivent faire l'objet de décisions dans les prochains mois.

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 défendez-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 :

Le projet Ferrocampus est le grand projet des prochaines années sur l'économie ferroviaire. Il réunira toute la filière autour d'un grand projet de formation initiale et professionnelle, de R&D et d'innovation, et d'une plateforme de fabrication des batteries des futurs TER après rénovation à mi-vie. Le futur campus régional dédié à la filière ferroviaire, sera installé à Saintes.

L'ambition est de construire un écosystème complet à même d'accueillir à la fois des activités de formation, de recherche, de transfert technologique et d'attirer par là-même de nouvelles entités créatrices d'emplois. Une offre unique en Europe pour permettre aux acteurs de la filière ferroviaire de concevoir les transports propres et intelligents du futur en testant, en situation réelle, les technologies de pointe émergentes.

La Nouvelle-Aquitaine est un territoire de R&D et de d'innovation pour l'hydrogène avec des projets autour d'Angoulême, de Lacq et de Poitiers notamment. La Région multipliera les actions d'animation et de dynamisation de la filière, comme le récent appel à projets : "Hub de mobilité Hydrogène routier et maritime" qui vise à développer le recours à l'hydrogène renouvelable dans le secteur de la mobilité en substitution aux carburants fossiles.

La Région doit et devra continuer à impulser les dynamiques de recherche et d'innovation, comme elle a pu le faire par exemple :

- en étant pilote pour la réalisation d'études sur les batteries rechargeables par caténaire en gare. Les essais auront lieu d'ici à fin 2021 pour une mise en service commerciale en 2022. À cette date, la rame circulera sur l'ensemble des lignes du réseau régional, « première étape de la transformation de 62 rames », Ce prototype sera réalisé en substituant les équipements thermiques d'une rame de TER par des batteries rechargeables. Cette transformation s'inscrit dans le cadre du programme conclu avec l'exploitant SNCF et le constructeur Bombardier. Fin 2019, les Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie et Hauts-de-France ont par ailleurs signé un protocole d'accord pour rejoindre le projet.
- en créant l'Aérocampus, campus aéronautique et spatial, unique en Europe
- ou encore en impulsant avec Bordeaux Métropole et la Ville de Mérignac, TARMAQ, la future cité des savoirs aéronautiques et spatiaux (pour doter la filière en NOuvelle-Aquitaine d'un lieu hybride unique)

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 :**

Le projet Ferrocampus est le grand projet des prochaines années sur l'économie ferroviaire. Il réunira toute la filière autour d'un grand projet de formation initiale et professionnelle, de R&D et d'innovation, et d'une plateforme de fabrication des batteries des futurs TER après rénovation à mi-vie. Le futur campus régional dédié à la filière ferroviaire, sera installé à Saintes.

L'ambition est de construire un écosystème complet à même d'accueillir à la fois des activités de formation, de recherche, de transfert technologique et d'attirer par là-même de nouvelles entités créatrices d'emplois. Une offre unique en Europe pour permettre aux acteurs de la filière ferroviaire de concevoir les transports propres et intelligents du futur en testant, en situation réelle, les technologies de pointe émergentes.

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

⇒ **Réponse :**