

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 : Le rassemblement écologique et social

Nom de la tête de liste : Jean Laurent Felizia

Partis et mouvements qui soutiennent la liste : EELV, PS, PCF, Génération S, GRS, Place Publique, Génération Ecologie

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..... **Erreur ! Signet non défini.**
- 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 :**

- a. Revenir à une offre plus dense et mieux cadencée des TER qui sont passés de 700 TER/jour en 2015 à environ 540 actuellement.
- b. Mailler la région avec un plan de transports complémentaire et cadencé entre les TER et les Cars régionaux afin de faciliter le report modal vers les transports collectifs avec des points d'arrêts accessible à moins de 10mn en voiture des lieux d'habitation
- c. Disposer d'une offre de transport tôt le matin et tard le soir ainsi que le week-end pour s'adapter aux besoins de chacun.
- d. Maintenir une tarification socialement adaptée à la population de notre région, par exemple supprimer l'augmentation de la carte « Zou! Etude » qui est passée de 15 à 110€
- e. Faire des gares des lieux de l'intermodalité et des services aux usagers.
- f. Soutenir et proposer la massification et la mutualisation du « dernier Km » pour la livraison des marchandises

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 :**

- a. La pollution de l'air dans les grandes villes est, en grande partie, due aux transports. La pollution de l'air génère 2500 décès prématurés à Marseille ; chaque automobiliste perd chaque année 10 jours dans les bouchons entre Aix et Marseille.
- b. Augmenter massivement les investissements sur l'infrastructure ferroviaire à la place de ceux prévus pour les autoroutes (179M€) ;
- c. Mettre en place, dès 2022, des services express métropolitains sur les territoires Avignon / Marseille / Toulon et Nice (y compris la vallée de la Roya), ainsi qu'un service cadencé sur l'étoile ferroviaire de Veyne ;
- d. Faire de chaque gare un lieu stratégiques de l'intermodalité et mieux l'intégrer dans les politiques de la ville
- e. Soutenir le développement du fret ferroviaire et moderniser le triage de Miramas
- f. Réaliser les 1100km restant de véloroutes du schéma régional et soutenir la réalisation des plans vélos des métropoles et intercommunalités;

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 :**

- a. Il est regrettable que les régions ne disposent toujours pas d'une ressource financière, pérenne et dynamique, dédié aux transports publics régionaux en plus de la contribution de l'Etat calculée sur la base l'offre TER existante en 2000.
- b. Il en est de même pour les investissements sur le réseau ferré, par exemple, qui sont l'objet d'une politique volontariste et pris sur les fonds propres des régions.
- c. Il convient de créer une ressource financière pour les régions afin de donner une visibilité pluriannuelle et répondre aux attentes des usagers et aux enjeux climatiques, environnementaux et de solidarité territoriale.
- d. L'Etat a créé des métropoles dont celles de Aix-Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée et Nice Côte d'Azur aux espaces très importants et desservis par de nombreux TER qui assurent des services métropolitains sans aucune participation financière. Il convient de réfléchir à une participation de ces collectivités.
- e. La baisse est déjà réelle sur la région PACA qui disposait de 700 TER / jour en 2015 et n'en dispose qu'environ 540 actuellement sur la base d'une logique comptable. Ce n'est pas ce qui nous voulons, au contraire !

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 :**

- a. Faire du triage Miramas des plateforme de ventilation régionale, interrégionale et européenne avec son tri à la gravité.
- b. Inscrire la gare fret de Miramas et celle d'Avignon dans le Réseau Trans Européen de transport (RTE-T), afin d'en faire la plateforme ferroviaire du sud de l'Europe (mutualisation des flux nord/sud, est/ouest, maritimes et terrestres). Avec le GPMM, en faire la porte d'entrée de l'Afrique du Nord.
- c. Connecter la plateforme de CléSud (Centre Logistique de l'Europe du Sud) avec le triage de Miramas afin d'assurer la complémentarité, l'augmentation de la capacité et l'optimisation de cet ensemble.
- d. Imposer que toutes les constructions nouvelles d'entrepôts ou de plateformes logistiques soient connectées avec le fluvial et/ou le ferroviaire et terminer la connexion ferroviaire de la plateforme des Bréguières dans le Var.
- e. Intégrer les Opérateurs Ferroviaires de Proximité dans cette démarche développement du fret ferroviaire
- f. Favoriser la massification et une mutualisation des livraisons du dernier kilomètre
- g. Inciter les chargeurs à utiliser le fret ferroviaire
- h. Elaborer dans le cadre d'une concertation un schéma régional directeur de la logistique.

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 :**

- a. La Région, par le passé, sous les différents mandats Vauzelle, a déjà contribué à des investissements, notamment ferroviaires. Il convient de continuer.
- b. Pour autant, il est nécessaire que le GMP s'ouvre plus sur son hinterland et concrétise une politique de report modale vers le ferroviaire et le fluvial.
- c. La Région doit également assurer une connexion entre les TER et les quais d'embarquements en direction de la Corse, du Maghreb ou des croisières. Dans ce sens, nous remettons en place des TER, qui ont été supprimés, entre l'aéroport Marseille Provence et la gare d'Arenc-Euro Méditerranée.

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 :**

- a. La Région, par le passé, sous les différents mandats Vauzelle, a déjà contribué à des investissements, notamment ferroviaires. Il convient de continuer.
- b. Il est nécessaire que les nouveaux entrepôts soient connectés au fluvial et / ou au ferroviaire.

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 :**

- a. Nous sommes, bien évidemment favorable au développement des infrastructures permettant le développement du fret ferroviaire ou fluvial, c'est un véritable enjeu de société.
- b. Dans ce sens, la priorité doit être la rénovation et la modernisation des triages de Miramas et d'Avignon, contrairement à la majorité sortante qui utilise le plan de relance pour financer des projets autoroutiers, nous mettrons les moyens financiers en priorité sur ce type d'infrastructures.

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 :**

- a. Oui mais si c'est entrepôts sont connectés avec le fluvial et / ou le ferroviaire

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 :**

- a. Mailler la région avec un plan de transports complémentaire et cadencé entre les TER et les Cars régionaux afin de faciliter le report modal vers les transports collectifs avec des points d'arrêts accessible à moins de 10mn en voiture des lieux d'habitation
- b. Disposer d'une offre de transport tôt le matin et tard le soir ainsi que le week-end pour s'adapter aux besoins de chacun.
- c. Maintenir une tarification socialement adaptée à la population de notre région, par exemple supprimer l'augmentation de la carte « Zou! Etude » qui est passée de 15 à 110€
- d. Appliquer d'une façon dynamique la loi relative à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite
- e. Assurer une présence humaine à bord des trains et dans les gares routières et ferroviaires ainsi que des services facilitant la vie quotidienne des usagers
- f. Développer la présence d'éducateurs et de médiateurs dans les gares et sur les lignes sensibles

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 :**

- a. Mailler la région avec un plan de transports complémentaire et cadencé entre les TER et les Cars régionaux afin de faciliter le report modal vers les transports collectifs avec des points d'arrêts accessible à moins de 10mn en voiture des lieux d'habitation
- b. Remettre en place les comités de lignes ferroviaires et routières avec les usagers, leurs associations, les opérateurs, les collectivités concernées dont la Région

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 :**

- a. Terminer, sur la durée du mandat, la réalisation des 1200 kilomètres restant du schéma régional des véloroutes qui doit favoriser aussi bien le tourisme que les déplacements quotidiens pour les études ou le travail.
- b. Installer l'emport des vélos à bords des trains et des cars interurbains
- c. Installer des parcs à vélo sécurisés dans les gares ferroviaires et routières
- d. Assurer un jalonnement et une information entre les gares et les véloroutes situées à proximité
- e. Cofinancer les plans vélos des métropoles et des intercommunalités, notamment pour l'accès aux gares et aux lycées et les connexions avec les véloroutes.
- f. Remettre en place une concertation régulières avec le réseau associatif
- g. Faire des gares des lieux accessibles aux modes actifs (vélo et marche), au covoiturage et à l'autopartage

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 :**

- a. Nous ne voyons dans l'ouverture à la concurrence que des désagréments pour les usagers :
 - a. L'objectif ne vise qu'à réduire la contribution financière de la Région, par défaut d'une ressource financière, en supprimant les personnels dans les gares et à bord des trains cela ne se traduira que par une progression des incivilités et une réduction de la tranquillité des usagers.
 - b. Faire croire que les cadences vont augmenter, que la capacité, la qualité et la fiabilité du plan de circulation des trains vont être au rendez-vous parce que l'exploitant va changer, tout cela sans faire des travaux de modernisation de l'infrastructure ferroviaire vieillissante est un leurre.
 - c. La proposition d'éclater l'offre de transport régionale en six lots avec des exploitants différents, chacun avec leur propre offre, ne va que complexifier le déplacement des usagers et la gestion et la continuité des trains.
 - d. Actuellement nous constatons la fermeture « des frontières administratives » entre les régions comme c'est le cas avec la suppression des TER directs Marseille / Lyon et leurs parcours limités à Avignon ou Valence, compliquant ainsi la vie des usagers.
 - e. A noter que la libéralisation européenne des transports a déjà provoqué la suppression des trains transfrontaliers comme c'est le cas avec l'Italie.
- b. A l'inverse, nous voulons :
 - a. Revenir à une offre de TER de 540 TER / jour actuellement à 700 TER / jour qui existait en 2015

- b. Investir fortement sur l'infrastructure pour assurer la fiabilité et la régularité des circulations mais également pour augmenter le nombre de trains.
- c. Mailler le territoire régional avec une offre de transport par trains et par cars favorisant la solidarité territoriale avec des points d'arrêts accessible à moins de 10mn en voiture des lieux d'habitation.
- d. Intégrer les gares dans leur environnement proche avec des services adaptés facilitant la vie des usagers et des habitants situés à proximité.
- e. Développer une tarification harmoniser entre les toutes les offres de transports
- f. Maintenir et développer une tarification socialement adaptée
- g. Assurer une information aux usagers unique et instantanée pour faciliter les déplacements.

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 :**

- a. Nous mettrons en place, dès 2022, des services express métropolitains sur les territoires Avignon / Marseille / Toulon et Nice (y compris la vallée de la Roya), ainsi qu'un service cadencé sur l'étoile ferroviaire de Veyne
- b. Il convient de réaliser les travaux de modernisation du plateau de la gare St Charles dès maintenant et de ne pas attendre la réalisation, lointaine, de la LN PCA afin d'augmenter le nombre d'entrées et de départs des trains de la capitale régionale.
- c. Nous demanderons une complémentarité avec les TGV et les TET, notamment avec le retour des TET de la transversales sud vers Nice et des trains de nuits en provenance du Luxembourg, de Hendaye, ...

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. Nous ne pouvons que regretter que durant le mandat qui se termine, il n’a pas été mis à profit, depuis que la Région dispose de la compétence de l’ensemble du transport interurbain (ferroviaire et routier), une optimisation et un développement de l’offre transports en direction des habitants.
- b. Au contraire, nous constatons encore une concurrence, entre cars et trains, sur la ligne des Alpes par exemple.
- c. Nous nous saisissons de cette opportunité qui permet une gestion commune des cars et des trains pour améliorer les déplacements des usagers et garantir une solidarité territoriale en utilisant les gares routières et ferroviaires comme des points de rabattement sur les principaux axes.

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 :**

- a. Développer une tarification harmoniser entre les toutes les offres de transports
- b. Maintenir et développer une tarification socialement adaptée à l'image de la gamme tarifaire Zou ! mise en place sous la mandature Vauzelle en 2012.

16. 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 :**

- a. L'objectif est d'assurer et développer une connexion entre les aéroports de Nice et Marseille Provence avec les trains et les cars régionaux

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.

17. 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 :**

- a. Nous utiliserons tous les investissements prévus sur les projets autoroutiers pour les transférer sur :
 1. la rénovation et la modernisation du réseau ferré dont, par exemple, la réouverture de la ligne métropolitaine située entre Aix en Provence et Rognac / Etang de Berre
 2. Modernisation la ligne entre Marseille et Toulon
 3. les gares frets (Miramas et Avignon)
 4. l'accessibilité des personnes à mobilité réduites

18. 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 :**

- a. Nous sommes pour le maintien d'un réseau ferré national unique et public afin d'assurer une cohérence nationale préservant l'égalité des territoires.

19. 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 :**

- a. Nous sommes pour un moratoire de 5 années sur la création ou l'agrandissement d'infrastructures autoroutières
- b. Il convient de concentrer les investissements sur tout ce qui peut permettre de favoriser le report modal sur les transports publics et les modes actifs
- c. Nous soutiendrons les projets visant à disposer d'énergie propres, alternatives et utilisables par les trains et les cars.