



**Elections régionales des 6 et 13 décembre 2015**

## **Questionnaire de TDIE aux candidats aux élections régionales**

Une note documentaire est jointe à ce questionnaire

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

#### **Question 1 – Etat des lieux.**

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

La qualité de service est pour le moins médiocre, il conviendra de mettre en avant la qualité de service, en particulier la **régularité des horaires** qui est très mauvaise en PACA !

Notre région détient le record de France des trains annulés et retardés. De plus, les 20 millions d'euros de pénalités perçus chaque année par la Région ne sont jamais reversés aux usagers.

**Au-delà de 5 retards et d'1 annulation 20% de l'abonnement mensuel seront remboursés, et au-delà de 10 retards et de 2 annulations 30% de l'abonnement mensuel seront remboursés.**

**Les rames seront équipées du Wifi gratuit, de la climatisation, des applications Smartphone et écrans interactifs seront à disposition pour mieux informer les usagers.**

**Les trains seront plus nombreux et plus fréquents aux heures et aux jours de pointe, des rames seront accessibles pour les personnes à mobilité réduite, les délais de réparation seront réduits en décentralisant la maintenance avec la création d'un centre d'exploitation à l'est de la région.**

La sécurité devient un élément majeur du fonctionnement et sera la aussi à revoir fondamentalement afin que les usagers aient confiance en leurs transports collectifs.

Face à la menace terroriste et devant la passivité et l'angélisme du Gouvernement sur les questions de sécurité, toutes les collectivités doivent se mobiliser et assumer leurs responsabilités.

La sécurité sera renforcée dans les gares et les trains par :

- **l'installation de portiques,**
- **la vidéoprotection en temps réel dans 100% des gares et des trains,**
- **la gratuité des transports pour les militaires en uniforme, les forces de l'ordre et les sapeurs-pompiers**
- **la création de la police régionale des transports**
- **le développement d'une application Smartphone pour signaler tout danger**
- **des travaux d'intérêt général pour lutter contre les incivilités**

#### **Question 2 – La politique des transports devient la principale compétence de la région.**

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

Une région accessible est une région attractive, j'améliorerai les transports par la réalisation d'infrastructures.

Le dernier CPER signé par les socialistes prive notre territoire de 430 millions d'euros par rapport à celui que j'avais signé pour la période 2007-2013. Je renégocierai le contrat de plan Etat-Région pour rééquilibrer les investissements et **concrétiser.**

- **la Ligne ferroviaire Est-Ouest de Vaucluse,**
- **les contournements routiers de Digne, Orange et Arles,**

- la desserte du bassin de Fos-sur-Mer,
- la Ligne nouvelle ferroviaire entre Marseille, Le Muy et Nice,
- la relance du projet de l'A51,
- la relance de la percée sous le Montgenèvre,
- la finalisation du tunnel de Tende,
- de nouveaux pôles multimodaux notamment ceux des aéroports de Nice et Marseille-Provence

Je faciliterai les transports en **créant une carte unique pour tous les déplacements dans les transports en commun (trains, tramways, bus, cars...)**.

**Question 3 – Les dépenses en faveur de la mobilité ont considérablement augmenté depuis le transfert des TER aux régions. Celles-ci ont fait un effort d'investissement important (réseau et matériel roulant) que la hausse des recettes directes des TER n'a pas compensé, tandis que la qualité de service et les coûts d'exploitation augmentaient. Les transports sont devenus le premier poste de dépense des régions tandis qu'elles perdaient leur autonomie fiscale. Le gouvernement a annoncé en juin 2015 au congrès de l'Association des Régions de France le transfert de 25 % de la Cotisation sur la Valeur ajoutée des Entreprises aux régions, afin de financer les nouveaux transferts de compétence transport.**

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

Le monopole de la SNCF prendra fin en 2019 par l'ouverture à la concurrence, **nous signerons une convention de 3 ans au lieu de 10 ans, et nous baisserons les coûts de 20% comme en Allemagne.**

Des clauses de productivité seront nécessaires pour faire évoluer le système.

**Question 4 – L'expérimentation régionale de l'écotaxe a été proposée comme une hypothèse intéressante pour le financement des transports. Il existe trois moyens pour mettre en œuvre une taxation de l'usage de la route pour assurer sa contribution au financement des transports : taxation au kilomètre parcouru, taxation forfaitaire (vignette), ou taxation du carburant (TICPE)**

Selon vous, avec quelles recettes faut-il financer les transports régionaux ? L'idée d'une tarification de l'usage de la route vous paraît-elle intéressante, et pourquoi ? Si oui, comment envisagez-vous de la mettre en œuvre (sous quelle forme, sur quelle assiette, à quelle échéance, avec quels outils) ?

Au vu du besoin de financement, il faudra en effet passer par la **taxation du mode routier** dont le développement a atteint son paroxysme.

Je demanderai au Gouvernement la possibilité de **mettre en place une écotaxe sur les poids lourds en transit dans notre région dont les entreprises ne sont pas implantés en Provence-Alpes-Côte-d'Azur** (50% du trafic Poids lourds sur l'A8 est du transit vers la péninsule ibérique). L'état devra jouer un rôle majeur et prendre ses responsabilités pour répondre à cet enjeu.

**Question 5 – Depuis plusieurs CPER, les régions sont sollicitées pour cofinancer des infrastructures nouvelles ou l'entretien et la régénération des infrastructures existantes. Les nouvelles orientations générales de l'Etat en matière d'infrastructures de transport donnent la priorité au financement de la restauration de la qualité des infrastructures existantes sur le développement d'infrastructures nouvelles.**

Etes-vous favorable au renforcement de cette politique en faveur du financement des infrastructures sur votre territoire ? Pour maintenir la qualité des infrastructures de votre territoire, êtes-vous prêt à accompagner l'Etat et les opérateurs publics dans le financement de l'entretien et de la modernisation des infrastructures existantes ?

La région souffre d'un déficit très important des infrastructures ferroviaires, malgré le trafic particulièrement chargé et la fréquentation très élevée.

Je serai d'accord, en qualité d'autorité organisatrice des TER pour financer les infrastructures ferroviaires existantes mais je veillerai à ce que l'Etat **rééquilibre le Contrat de Plan Etat-Région** en faveur des investissements à réaliser

pour concrétiser les nouvelles infrastructures indispensables au développement de notre Région.

**Question 6 – La France accueille la COP 21 de novembre à décembre 2015. Les transports représentent le deuxième poste d'émissions de gaz à effet de serre après le secteur résidentiel.**

Par quels leviers la politique régionale des transports peut-elle contribuer de manière significative à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution ?

En rendant les transports publics plus attractifs et complémentaires, notamment par une tarification adaptée et une fiabilité de service.

En développant également les autoroutes de la mer.

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

**Question 7 – Les régions ont développé avec succès les transports express régionaux depuis la généralisation du transfert de compétences en 2002. Leur fréquentation a significativement augmenté. Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les régions auront la responsabilité de la gestion des services interurbains départementaux d'autocars. Dans le même temps, la libéralisation du transport de voyageurs par autocars, entrée en vigueur au mois d'août 2015, s'ajoute au développement du covoiturage pour répondre à une demande sociale incontestable. Sur certaines lignes, ces nouvelles offres entrent en concurrence avec les services TER organisés par la région.**

Le développement des services librement organisés vous paraît-il, dans votre région, en mesure de fragiliser le modèle économique d'une ou plusieurs lignes de TER, ou d'une ligne routière conventionnée ? Comment adapter la politique régionale des transports pour répondre à ces nouvelles aspirations ?

J'examinerai précisément la situation afin de déterminer les moyens d'atteindre un équilibre économique et environnemental de la politique de transport régional.

**Question 8 – La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 a instauré la liberté tarifaire pour les Régions. Cette disposition qui entrera prochainement en vigueur constitue un nouvel outil pour le financement des services TER.**

Comment comptez-vous l'intégrer à votre stratégie pour le développement des services ferroviaires ? Est-ce l'occasion de reconsidérer l'ensemble de la politique tarifaire des transports de votre région ?

Les usagers doivent payer des tarifs équitables, qui correspondent à un service de qualité.

Aujourd'hui, la qualité de service est pour le moins médiocre, en particulier la régularité des horaires est très mauvaise en Provence-Alpes-Côte-d'Azur ! Notre région détient le record de France des trains annulés et retardés. Plus d'un train sur cinq est en retard et plus d'un train sur dix est annulé.

Pourtant, les 20 millions d'euros de pénalités perçus chaque année par la Région ne sont jamais reversés aux usagers.

**Au-delà de 5 retards et d'1 annulation : 20% de l'abonnement mensuel sera remboursé, et au-delà de 10 retards et de 2 annulations 30% de l'abonnement mensuel sera remboursé. Ces remboursements seront naturellement à la charge de la SNCF !**

**Question 9 – Le quatrième paquet ferroviaire en cours de négociation à Bruxelles prévoit l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.**

Comment envisagez-vous la perspective de l'ouverture à la concurrence ? Seriez-vous prêt à envisager l'ouverture de la totalité du marché régional à la concurrence ? Préfereriez-vous mettre en œuvre une expérimentation de la concurrence sur une ligne ou un faisceau de lignes, et si oui laquelle/lequel ? Etes-vous opposé à l'ouverture à la concurrence comme à son expérimentation ?

Je considère que cette ouverture dans les années à venir **permettra une amélioration du service par la mise en concurrence de l'exploitant ferroviaire**, d'autant que notre position frontalière est indiscutablement une opportunité.

A la SNCF de démontrer son savoir faire, qu'au demeurant elle est capable de produire dans d'autres régions de France.

L'enjeu pour l'attractivité de notre région est très important.

**Question 10 – Le développement de l'accessibilité des transports est un objectif national qui nécessite une politique volontariste.**

Comment intégrez-vous les impératifs d'aménagement de l'accessibilité Personnes à Mobilité Réduite dans votre projet ?

L'accessibilité des PMR sera une priorité pour la région, près de 20 % de la population se trouve dans une situation de mobilité réduite (handicapés, personnes âgées, femmes enceintes, personnes accidentées etc..).

Nous devons une accessibilité totale à l'ensemble de nos concitoyens. C'est un chantier que j'ai entrepris à Nice dès mon élection en tant que Maire. Nous sommes passés de la 89<sup>ème</sup> à la 48<sup>ème</sup> place des villes de France. Nous avons mis **100% des rames de tram et 90% de nos bus aux normes ainsi qu'un service de transports à la demande de porte à porte pour 1 euro seulement. Ces mesures je veux les appliquer au niveau de notre région.** Je pense notamment aux TER dont les rames sont souvent inaccessibles ou encore à **l'aide que nous apporterons aux Communes pour les aider à améliorer la mise en accessibilité !**

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

**Question 11 – La loi MAPAM donne aux régions la responsabilité de rédiger un schéma régional de l'intermodalité, et la loi pour la Transition énergétique crée les plans de mobilité rurale.**

Comment comptez-vous organiser la complémentarité entre les différents services mis en œuvre dans les agglomérations d'une part, et dans les territoires ruraux d'autre part ?

L'écoute des acteurs de transports sera importante (collectivités organisatrices de transports, entreprises...)

La mise en place de services répondant à la demande est la **priorité comme celle d'offrir des modes de transport doux.**

L'articulation des différents modes de transports est nécessaire et une **tarification commune sera accessible.** Je faciliterai les transports en créant une **carte unique pour tous les déplacements dans les transports en commun (trains, tramways, bus, cars...).**

Il sera nécessaire de développer les Pôles d'Echanges Multimodaux qui seront le lieu privilégié de l'intermodalité entre opérateurs, l'usager optimisera ainsi les temps et les conditions de voyages.

#### **Route et transports routiers**

**Question 12 - La loi NOTRe a transféré des départements aux régions le statut d'Autorité Organisatrice de Transport en matière de transports scolaires et de transports interurbains, mais la responsabilité de la gestion du réseau routier demeure départementale. La région pourra définir des itinéraires routiers d'intérêt régional.**

Comment voyez-vous le rôle de la région dans l'organisation de la cohérence des investissements des départements sur leurs réseaux routiers ? Quelle place comptez-vous accorder à la route dans votre politique des transports compte tenu des nouvelles compétences de la région en matière de coordination de l'intermodalité ?

Je renégocierai le contrat de plan Etat-Région pour rééquilibrer les investissements et concrétiser:

- les contournements routiers de Digne, Orange et Arles,
- la desserte du bassin de Fos-sur-Mer,
- la relance du projet de l'A51,
- la relance de la percée sous le Montgenèvre,
- la finalisation du tunnel de Tende,
- de nouveaux pôles multimodaux notamment ceux des aéroports de Nice et Marseille-Provence

**Question 13 - Avec la libéralisation des services de transport par autocar, la loi Macron donne à la région la responsabilité d'établir un schéma régional des gares routières.**

Comment envisagez-vous le rôle de la région dans le développement des pôles d'échange multimodaux et des gares routières ? Comment envisagez-vous la concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs de transport de voyageurs par autocar pour leur localisation et leur développement ?

Ces localisations se feront en accord avec les collectivités locales concernées, la réalisation de pôles d'échanges sera une priorité.

**Question 14 – La région aura la responsabilité de l'organisation du transport scolaire à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2017. Cela concerne 2 millions d'écoliers, collégiens et lycéens chaque jour, et une dépense de 2 Mds €.**

Comment concevez-vous le rôle de la région et quels objectifs donnez-vous à ce service de proximité ?

Un objectif prioritaire sera de donner une **égalité de traitement pour les élèves transportés sur le territoire régional**, en prenant en compte, et **en respectant, l'organisation de proximité existante**, que les départements et les communes réalisent déjà .

### **Numérique, billettique, intermodalité**

**Question 15 – De nombreuses régions et opérateurs ont entamé la mise en œuvre de l'accès aux réseaux dans les véhicules et matériels roulant (Wifi ou développement des capacités 3 et 4 G).**

Comptez-vous développer la connectivité dans tous les transports en commun dont vous avez la responsabilité ?

Je souhaite que les **trains soient « connectés » avec le WIFI** ainsi que les modes de transports urbains.

**L'ensemble des services aux usagers seront développés : géolocalisation, facilités de paiement en ligne etc..** , qui rendront les transports collectifs plus attractifs.

**Question 16 – Avec le développement de la billettique, l'intégration tarifaire peut contribuer plus facilement au développement de l'intermodalité au service des usagers des transports publics. La billettique contribue à faciliter l'usage des transports publics, et à les rendre plus attractifs.**

Souhaitez-vous développer, pour les TER et les services routiers transférés des départements, l'intégration tarifaire avec les différentes autorités organisatrices des réseaux urbains de votre région ? Quel rôle souhaitez-vous donner à la billettique dans le développement de l'intégration tarifaire, dont de nombreux exemples montrent les effets positifs sur l'attractivité des transports publics ?

Le développement de l'intermodalité, de la multimodalité, passe par une **billettique commune**.

Ce sera une priorité de réaliser une tarification multimodale au bénéfice de l'utilisateur, lui permettant de voyager indistinctement sur les réseaux urbains et régionaux de transports avec **une carte unique**.

**Question 17 – Le développement de l'open data dans les transports suscite de nombreux espoirs dont notamment la perspective de faciliter l'organisation des déplacements, et la comparaison ou l'intégration des différents modes de transports. La valorisation et l'exploitation des données des opérateurs des différents services de transports (conventionnés ou librement organisés) nécessitent des infrastructures et des logiciels coûteux.**

Pensez-vous que la collectivité doit investir dans de tels outils ? Quelle stratégie numérique régionale pensez-vous opportun de mettre en œuvre au service de l'utilisateur ? :

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

La région aura un rôle évidemment moteur dans la gestion de nouveaux systèmes et **mettra en œuvre une plate forme de calcul d'itinéraires** dans le cadre de ses missions portant sur l'intermodalité.

Un partenariat sera nécessaire pour mettre au point et gérer les interfaces entre l'ensemble des systèmes et outils d'aide aux voyageurs.

### **Aéroports**

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

Quels sont les enjeux de développement aéroportuaire dans votre région ? Y a-t-il un ou des aéroports dont le transfert de la gestion à la région vous paraît opportun ? La région doit-elle avoir un rôle de réflexion, d'orientation et de gouvernance dans le maillage aéroportuaire régional ?

Le poids des aéroports en Provence-Alpes-Côte-d'Azur est considérable. Notre région dispose des grandes infrastructures comme l'aéroport de Nice qui est le deuxième de France avec plus de 12 millions de passagers par an ou encore celui de Marseille Provence. Je me suis farouchement opposé à la privatisation des aéroports de Nice, Cannes et Saint-Tropez voulu par le candidat socialiste et par le Gouvernement. Je considère que les collectivités locales ont un vrai rôle à jouer dans le développement des aéroports. C'est ce que j'ai fait à Nice et ce que je ferai à l'échelle de la région. Je continuerai également à m'opposer aux privatisations notamment à celle de l'Aéroport de Marseille qui devrait être le prochain sur la liste du Gouvernement.

Enfin, l'inter-modalité et le positionnement international de la région passe aussi par l'intégration du transport aérien.

## **IV. Logistique et fret**

**Question 19 - Lors de la Conférence nationale de la logistique, le ministre des Transports a proposé que les régions intègrent dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité du Territoire un volet dédié à la logistique. Cette proposition pourrait être mise en œuvre prochainement dans le cadre de la préparation de la stratégie nationale pour la logistique, « France logistique 2025 ». Elle s'appuiera sur les compétences de la région en matière de développement économique.**

Comment voyez-vous les enjeux de la logistique pour votre région ? Quels sont les principaux défis à relever pour contribuer à la bonne articulation entre l'économie de votre région, les flux qu'elle génère, et les réseaux de transport de fret ?

**Logistique, développement économique, développement durable sont indissociables et contribuent à proposer une offre cohérente et performante aux entreprises.**

La part importante du fret routier reposant sur un axe autoroutier surchargé est une préoccupation majeure ;

Le développement de la logistique urbaine, la présence de ports majeurs à Marseille et Toulon, sont des éléments de définition d'une stratégie du transport de marchandises , en partenariat avec les collectivités locales.

**Question 20 – Les collectivités territoriales gestionnaires de ports de pêche et de commerce y ont financé des investissements importants ; la région est sollicitée pour cofinancer des investissements dans les grands ports maritimes. Les CPER rassemblent des investissements qui portent sur des équipements portuaires comme sur des infrastructures de desserte terrestre des ports (voies ferrées, écluses, voies navigables, routes).**

La réalisation de ces projets vous paraît-elle prioritaire ? Qu'attendez-vous du développement de l'activité portuaire dans votre région ? Qu'attendez-vous de la coopération entre les grands ports maritimes et les ports de commerce gérés par la région ou un syndicat mixte régional ?

**Les ports de commerce ou de pêche contribuent au développement de notre région** caractérisé par un front maritime de plus de 200 km et avec la présence d'un des 1<sup>er</sup> ports européens.

Ils constituent une pièce essentielle dans l'activité économique régionale et **nous en ferons un vrai axe de croissance**. Je pense ici aux **Opérations d'Intérêt Régional que je veux créer. L'une d'entre elle sera consacrée à l'activité maritime.**

**Question 21 – Les ports fluviaux ont aujourd'hui différents statuts.**

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

L'intégration des ports fluviaux et des voies de navigation est nécessaire pour la **création d'une ossature de voies de communication cohérente.**

**La synergie avec les transports régionaux, mais aussi l'ensemble des activités de fret et de logistique urbaine est un impératif** pour la région dont le Rhône et la Méditerranée sont les deux artères de communication fluviales et maritimes.