

TDIe

Transport
Développement
Intermodalité
Environnement



Elections régionales 6 et 13 décembre 2015

Le transport en tête de liste

Les candidats aux élections régionales s'emparent des transports

Synthèse des réponses

Voyageurs et marchandises,

inventons ensemble la mobilité de demain...

24 novembre 2015

Ce travail a été réalisé par un groupe de travail du Conseil scientifique de TDIE :

Dominique Auverlot, Deniz Boy, Elisabeth Dupont-Kerlan, Antoine Frémont,
Claude Gressier, Nicolas Leleu, Jean-Baptiste de Prémare

Avec le soutien de l'équipe de TDIE :

Sonja Broëz (Chargée de mission), Pierre-Yves Rollin (Stagiaire),
Pierre Van Cornewal (Délégué général), Fabrice Wackenier (Chargé de mission)

AVERTISSEMENT Par cette démarche, initiée par l'Assemblée générale du 10 juin 2015, TDIE a souhaité contribuer au débat sur les enjeux des politiques régionales des transports à la lumière du nouveau cadre législatif et des nouvelles compétences dévolues aux Conseils régionaux. Le questionnaire était dense.

Un grand nombre de candidats a tenu à apporter des réponses précises et argumentées, démontrant ainsi que les transports sont une préoccupation quotidienne de leurs concitoyens et une responsabilité de première importance pour les régions.

TDIE a reçu 45 réponses rédigées par les candidats et leurs équipes. Elles sont réparties de façon équilibrée entre les candidats de gauche et les candidats de droite. C'est en Ile-de-France que le nombre de réponses a été le plus important, preuve de l'importance que le fonctionnement des trains du quotidien prend dans le débat dans cette région.

Le style des réponses est marqué par la situation des candidats : ceux qui ont exercé une fonction exécutive dans le dernier mandat ou portent les couleurs de la majorité sortante défendent un bilan ; ceux qui étaient dans la minorité ou portent les couleurs de la minorité sortante et aspirent à incarner l'alternance commencent par une lecture critique de ce bilan.

TDIE remercie toutes et tous les candidats et leurs équipes qui ont participé à cet exercice démocratique en partageant leurs convictions et leurs points de vue sur l'avenir des systèmes de mobilité portés par les politiques régionales.

Quatre constats

- **Les candidats ont bien compris le nouveau rôle confié aux régions en matière de transport (schémas régionaux, services réguliers non urbains, transport scolaire, etc.).** Ils entendent notamment s'emparer du nouveau rôle de chef de file de l'intermodalité de la région pour développer l'attractivité du transport public sur leur territoire. Dans les « régions fusionnantes » (dont le périmètre a été étendu), les candidats considèrent que l'adaptation de l'offre de transport public doit jouer un rôle dans la cohérence territoriale.
- **La politique régionale des transports va changer d'échelle et de nature avec le développement de l'intermodalité,** et des outils numériques. Les réponses des candidats portent le retour de la route dans le discours politique régional.
- **Un consensus se dégage sur la nécessité d'entretenir et de moderniser les infrastructures existantes,** cependant, les candidats restent prudents sur la participation des régions au financement de ces travaux.
- Travaillant à budget constant, **les candidats s'interrogent sur le moyen d'assurer une recette pérenne pour le financement des politiques de mobilités.** Les candidats ne souhaitent pas augmenter substantiellement la part financée par les usagers. Ils constatent le coût élevé de l'exploitation comme de l'entretien des réseaux de transport et rappellent que la région ne peut se substituer à l'Etat en matière d'infrastructures sans la mise en œuvre d'une ressource dynamique.

10 questions pour une politique régionale des transports

L'analyse des réponses des candidats réalisée par le Conseil scientifique de TDIE relève 10 questions qui soulignent la complexité de la mise en œuvre d'une politique régionale des transports et l'engagement des candidats dans ce projet :

1. Des éléments de conviction sur la place du transport public dans une stratégie de développement régional
 2. L'intermodalité, au cœur du service public régional du transport, dans la concertation
 3. Transport ferroviaire régional : les relations avec l'opérateur national sont mises en question
 4. Quelle(s) ressource(s) ? Comment financer la politique régionale des transports ?
 5. Fret et logistique, vecteurs de développement économique
 6. Le développement du numérique
 7. Sûreté dans les transports
 8. Ile-de-France, la volonté d'apporter rapidement des solutions à la dégradation de la qualité de service
 9. Transport régional et lutte contre les émissions de gaz à effet de serre
 10. Transport scolaire : préparer la transition
-

1. Des éléments de conviction sur la place du transport public dans une stratégie de développement régional

- Le transport public régional est un enjeu et un défi de modernité. Qu'il s'agisse de la qualité du service rendu aux usagers, des modalités d'organisation de ce service, des technologies à mettre en œuvre, ou des modes de financement de celles-ci, les candidats considèrent que la politique régionale des transports doit proposer des solutions innovantes pour s'adapter aux besoins des usagers en s'accommodant des contraintes économiques et territoriales.
- La politique régionale des transports est un outil au service d'objectifs politiques plus larges : proximité, qualité de la vie quotidienne, développement économique et aménagement du territoire, « le transport » est mis au service d'un projet de développement régional où la mobilité des personnes est un atout pour le territoire. Dans les « régions fusionnantes », les candidats projettent de renforcer les dessertes interurbaines pour favoriser la cohérence territoriale.
- La politique régionale des transports est une mission de service public qui n'est pas discutée sur le principe. La qualité et la précision de nombreuses réponses soulignent l'importance qu'y accordent les candidats. Si le transport public a une part spécifique en Ile-de-France, les candidats des autres régions ont montré par leurs réponses que l'attente y est forte. Le transport public régional est un élément structurant de la vie quotidienne pour de nombreuses personnes.

2. L'intermodalité, au cœur du service public régional du transport, dans la concertation

- Les candidats souhaitent investir la nouvelle responsabilité de chef de file de l'intermodalité des régions. Cela se manifeste par une ambition très forte en termes de concertation avec les autres autorités organisatrices de la mobilité, au niveau intercommunal, pour assurer :
 - o la coordination des offres tarifaires avec notamment le développement de l'intégration tarifaire et la mise en œuvre de solutions billettiques,
 - o l'organisation matérielle de l'intermodalité autour des gares ferroviaires,
 - o le développement de la qualité de l'information rendue aux usagers.

Les candidats expriment souvent l'intention de procéder à une réorganisation des services de la région pour préparer la mise en œuvre de cette responsabilité de chef de file.

Le développement de l'open data n'est pas remis en question ; il est considéré comme un élément indissociable du développement des systèmes publics de mobilité et fortement associé aux problématiques d'intermodalité.

- Le retour de la route dans le discours régional :
 - o La politique régionale des transports est associée au mode ferroviaire depuis 13 ans. Cependant, la mise en œuvre d'une politique multimodale ouvre des

perspectives pour les candidats, qui développent des orientations fondées sur la complémentarité entre le mode ferroviaire et le mode routier selon les situations géographiques. Cette complémentarité est présentée comme un atout pour l'extension du périmètre de l'offre régionale de la mobilité : les candidats souhaitent que la région puisse répondre au mieux aux besoins de mobilité de leurs concitoyens, et considèrent que le mode routier peut y contribuer (liaisons interurbaines conventionnées, et développement de nouvelles pratiques comme le covoiturage). La nécessité de garantir la qualité du réseau routier est soulignée dans de nombreuses réponses.

- Les nouveaux services de cars prévus par la loi pour la Croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (loi Macron) suscitent des craintes sur la concurrence qu'ils pourraient exercer sur les services ferroviaires ou les liaisons routières conventionnées existant. De nombreux candidats s'interrogent sur la manière avec laquelle la dynamique de ce marché en devenir pourra être intégrée à une politique régionale de la mobilité.
- Les candidats soulignent la nécessité d'un travail de concertation avec les acteurs et les usagers autour de la question des pôles d'échange multimodaux qui devront accueillir les services d'autocar libéralisés ; la question du modèle économique des futures gares routières est posée. Certains candidats soulignent à ce titre la nécessité d'une contribution des transporteurs à leur financement (« toucher de quai »).
- Dans les régions les plus vastes, ou celles où se posent des problèmes d'enclavement, les candidats souhaitent intégrer les aéroports à une dynamique de complémentarité. Ils appellent souvent à une coordination des aéroports afin de contenir les investissements demandés. Plusieurs candidats insistent sur la nécessité que la puissance publique conserve soit le contrôle, soit une part importante dans les décisions des aéroports que l'Etat pourrait transmettre au secteur privé.

3. Transport ferroviaire régional : les relations avec l'opérateur national sont mises en question

- Le lien entre la politique régionale et le transport ferroviaire pose la question des relations entre les régions et l'opérateur historique, la SNCF. Plusieurs candidats mentionnent les montants des investissements consentis par les régions depuis 13 ans dans le matériel roulant comme dans l'infrastructure et certain rappellent que la fréquentation des TER est en croissance continue depuis dix ans. Cependant, beaucoup rapportent dans le même temps l'insatisfaction des usagers concernant la qualité de service des TER. Cette contradiction conduit les candidats à interroger les relations de la région avec l'opérateur national de plusieurs manières :
 - Nombreux sont ceux qui expriment la volonté de revoir les modalités de la relation contractuelle entre la région et l'opérateur et d'en rééquilibrer les termes. La définition de clauses de productivité semble à ce titre un outil intéressant pour les candidats, qui expriment néanmoins le sentiment que les gains de productivité ne généreront pas d'économie à la hauteur des besoins de financement. Certains évoquent également le durcissement des clauses de pénalité à l'égard de la SNCF afin d'obtenir une meilleure qualité de service.

- Certains candidats souhaitent en conséquence que l'opérateur national accepte d'accorder plus d'autonomie à ses responsables régionaux et plaident pour une plus grande décentralisation des responsabilités au sein de son organisation territoriale.
- Plusieurs candidats, quelle que soit leur couleur politique, et dans toutes les régions, proposent le principe de l'ouverture à la concurrence. Ils souhaitent en contrôler la mise en œuvre, et la plupart proposent l'expérimentation d'une forme limitée de mise en concurrence sur une ligne. Certains proposent également la prise en charge d'une ligne par la région en régie. Les candidats manifestent à cette occasion leur attachement au train, et souhaitent qu'il continue à incarner la modernité du transport public.

NB : Si les problèmes de qualité de service rapportés par les candidats sont plus marqués en Ile-de-France et dans le Sud de la France, les problèmes de coût et de productivité sont relevés dans toutes les régions.

- Plusieurs candidats souhaitent que le dialogue avec l'Etat concernant l'optimisation des services ferroviaires TER et TET soit équilibré et s'accompagne d'une discussion sur les moyens.

4. Quelle(s) ressource(s) ? Comment financer la politique régionale des transports ?

- Le transport, les transports, constituent un ensemble de systèmes techniques et socio-économiques complexes qui nécessitent une gestion publique de long terme. Les choix budgétaires portent sur des sommes considérables à l'échelle du budget de chaque région. Si le débat politique conduit à mettre en perspective des intentions de changement, aucune des annonces d'inflexion ne se traduit par une véritable rupture : les candidats sont conscients des effets d'inertie des systèmes de transport public, en matière technique, budgétaire, ou organisationnelle.
- La question du financement des transports (infrastructures et systèmes d'exploitation) génère des interrogations. La plupart des candidats raisonnent à partir du constat que les ressources ne sont pas dynamiques. Que ce soit pour l'usager ou pour le contribuable régional, les candidats inscrivent leur projet dans la continuité budgétaire.
- La mise en œuvre d'une écotaxe régionale ne convainc pas. Le débat porte sur l'opportunité et la faisabilité de cette idée ; il contribue à souligner la nécessité de trouver des solutions pérennes au financement des systèmes régionaux de mobilité et pose la question des flux budgétaires entre l'Etat, les régions, et les usagers. Plusieurs solutions alternatives sont envisagées, et les candidats recherchent une cohérence entre la nature des missions et responsabilités de la région et la recette qui pourrait lui être dédiée. Il faut constater cependant que les candidats des régions de transit international important (notamment les régions frontalières) y sont plus favorables. Les candidats souhaitent souvent mettre le trafic intra-régional hors de l'assiette du dispositif.
- La nécessité d'entretenir et de moderniser les réseaux d'infrastructures de transport existant est très largement partagée. Le débat porte sur la place que la région doit prendre dans son financement, et les modalités de choix des priorités. On constate

à ce propos la volonté de porter les priorités régionales de manière plus forte face aux priorités de l'Etat. Si le contenu des CPER peut être mis en débat par certains candidats, le principe de la contractualisation entre l'Etat et les régions n'est cependant pas remis en cause. Les candidats interpellent l'Etat et souhaitent qu'il honore sa signature.

5. Fret et logistique, vecteurs de développement économique

- Concernant le fret et la logistique, les candidats semblent globalement moins familiers de ces problématiques, ce qui traduit le fait que la région n'a pas de compétence spécifique en la matière.
- Lorsqu'ils tiennent à exprimer un point de vue, les candidats lient la compétence développement économique de la région et sa participation à la définition d'une stratégie de développement des systèmes logistiques.
- Quelques candidats soulignent le nombre important d'emplois générés par la logistique dans leur région. La plupart souhaitent favoriser le report modal, mais soulignent les contraintes budgétaires et géographiques à ce projet.
- Plusieurs candidats proposent que la région travaille avec les agglomérations sur la question du dernier kilomètre, afin de favoriser des systèmes logistiques plus efficaces.
- Dans les régions portuaires, la politique maritime est mentionnée par les candidats, pour affirmer un soutien aux Grands Ports Maritimes de l'Etat comme aux ports régionaux. Les candidats sont attentifs aux besoins de desserte des hinterlands de ces ports et confirment l'opportunité des projets ferroviaires et fluviaux contenus dans les CPER notamment.

6. Le développement du numérique

- La plupart des candidats manifestent leur conviction que le numérique joue un rôle très important dans le développement des services de transport public ; les candidats se disent prêts à développer ou encourager le développement de nouvelles applications. Les réponses sont favorables à l'ouverture des données, et le débat reste sur les moyens d'y contribuer, ou de le mettre en œuvre du point de vue de la collectivité régionale. Certains candidats envisagent de renforcer le portail régional pour une information multimodale en temps réel, les temps de parcours, les prévisions de trafics, le stationnement, la billettique, etc., d'autres veulent encourager le développement de nouvelles applications et l'émergence de nouveaux services en faveur des usagers.

7. Sûreté dans les transports

- Plusieurs candidats (la plupart en Ile-de-France et en Provence-Alpes-Côte-d'Azur), font des propositions afin de garantir des conditions de sécurité publique optimales dans les transports en commun. Les candidats qui s'en saisissent proposent d'augmenter la présence des agents d'exploitation, de financer une densification des systèmes de vidéo-surveillance, ou de faire évoluer les prérogatives des services spécialisés de police afin de mieux les coordonner.

8. Ile-de-France, la volonté d'apporter rapidement des solutions à la dégradation de la qualité de service

C'est probablement en Ile-de-France que le constat sur le fonctionnement des transports au quotidien est le plus sévère, et les expressions employées sont très fortes : Franciliens « pris en otage », « niveau de service déplorable », etc. Le mauvais état du réseau et la nécessité de moderniser les matériels roulants préoccupent tous les candidats, qui demandent un effort du gestionnaire de réseau pour la modernisation de son infrastructure, et de financer de nouvelles rames. Les candidats accordent tous la priorité à l'amélioration du confort des usagers, et souhaitent qu'elle soit manifeste très rapidement.

- Le Pass Navigo à tarif unique n'est pas remis en cause, et tous les candidats ont intégré sa pérennisation à leur projet.
- La concurrence n'est pas un sujet majeur pour les candidats, même si l'un d'entre eux, constatant la dégradation des services offerts aux usagers, annonce sa volonté de mettre la SNCF en concurrence.
- Le Grand Paris Express ne fait pas l'unanimité. Certains candidats dénoncent son coût, d'autres rappellent que sa réalisation doit être financée par l'Etat.
- La question de la sécurité revient dans presque toutes les contributions, et les candidats proposent le déploiement de la vidéosurveillance, ou le renforcement des forces de sécurité propres aux transports.
- Pour la grande couronne, les candidats proposent d'augmenter le parc de bus afin d'améliorer les fréquences et les amplitudes horaires ; ils mettent en avant le covoiturage en avant comme une solution à favoriser pour les déplacements en grande couronne.

9. Transport régional et lutte contre les émissions de gaz à effet de serre

- Les candidats manifestent leur conviction que le transport public a un rôle à jouer dans la lutte pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- Certains candidats sont prêts à aller au-delà des compétences de la région dans cette lutte. Ils proposent globalement un éventail de solutions diverses :
 - o déploiement de bornes de recharge pour les voitures électriques,
 - o aides à l'acquisition de véhicules électriques pour les particuliers,
 - o achats de bus propres (gaz naturel, hybrides électriques, voire électriques à 100%) pour les services de transport conventionnés
 - o démarches d'information pour favoriser les changements de comportement dans les choix de transport
 - o limitation de l'étalement urbain
 - o développement des modes doux
 - o aménagement d'aires de covoiturage et d'autopartage
 - o soutien aux entreprises dans la constitution et la mise en œuvre de plans de déplacement d'entreprises, ainsi que dans l'évolution de leur flotte
- Certains candidats proposent même que la région apporte son soutien à la recherche.

10. Transport scolaire : préparer la transition

- Tous les candidats s'accordent sur l'attention à apporter au transport scolaire, et comptent utiliser la période qui nous sépare du transfert effectif (1^{er} septembre 2017) pour y travailler avec les départements et ou les intercommunalités. Certains ont cependant déjà annoncé la gratuité du transport scolaire.

TDIE est une association pluraliste, qui rassemble professionnels et acteurs du monde des transports de voyageur et de marchandises depuis 2001 pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification et d'évaluation des politiques de transport et de mobilité.

TDIE a pour vocation d'éclairer les débats et les questionnements concernant les infrastructures et la mobilité :

- Pour ses adhérents, très attentifs aux orientations des formations politiques comme des pouvoirs publics
 - Pour les pouvoirs publics, qu'ils soient nationaux, régionaux, ou départementaux, attentifs aux préoccupations des professionnels du transport.
-

Pourquoi un questionnaire ? Le nouveau cadre territorial et réglementaire issu des dernières lois de décentralisation modifie significativement le rôle des régions en matière de politique de mobilité et de transport public. TDIE s'est appuyé sur son Conseil scientifique pour élaborer un questionnaire qui a vocation à éclairer le débat démocratique préparatoire au renouvellement des exécutifs régionaux qui aura lieu les 6 et 13 décembre prochains.

Depuis la décentralisation des Transports express régionaux, les transports de voyageurs occupent une place croissante dans les politiques régionales. Le budget transport tend à devenir le premier budget régional.

TDIE constate que les dernières lois de décentralisation contribuent à renforcer et spécialiser le rôle de la région dans le développement d'une politique intermodale des transports. La région se voit reconnaître un rôle de pilote en charge de la cohérence des politiques de mobilité, dans une perspective intermodale (ferroviaire et routière) sur des territoires plus vastes du fait de la réforme régionale.

Les nouvelles formes de mobilité qui s'appuient sur les TIC et qui permettront de mieux articuler les déplacements appellent une mise en cohérence des différentes offres de transport. Le renforcement des compétences de la région doit contribuer à répondre à ces perspectives de développement de la mobilité.

La politique des transports devra désormais s'articuler avec les orientations régionales, autour de plusieurs échelles et niveaux d'administration, Europe, Etat, régions, départements, intercommunalités.

C'est pourquoi TDIE a souhaité recueillir les intentions des candidats afin de comprendre la place qui sera accordée aux transports et à la mobilité dans le projet de développement régional, qu'il s'agisse des aspects budgétaires, des orientations en termes de service public, des enjeux d'innovation numérique, des questions de fret et logistique, de gouvernance territoriale ou d'effets environnementaux.



9, rue de Berri – 75008 Paris

Tél. 01 44 13 31 10 – Fax 01 44 13 31 21

www.tdie.eu