



**Nouvelle-Aquitaine
Pour une mobilité durable au
service de la plus grande
Région de France**

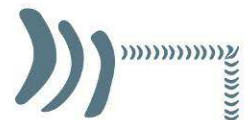
ASSISES NATIONALES DE
LA MOBILITÉ

Contribution de la Région
Nouvelle-Aquitaine

ASSISES NATIONALES DE
LA MOBILITÉ

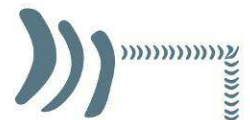


RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**



S O M M A I R E

Sommaire.....	1
Des enjeux considérables.....	4
Accompagner et développer l’attractivité et la compétitivité de la Région Nouvelle-Aquitaine	5
Répondre aux besoins de dessertes de nos territoires	5
Lutter contre le changement climatique	6
... mais des handicaps structurels majeurs.....	7
La faible attractivité du ferroviaire dans le trafic de marchandises	8
Des infrastructures en limite de fonctionnement	8
Un réseau ferroviaire à bout de souffle	8
Un réseau routier qui atteint ses limites	10
Un modèle ferroviaire devenu insoutenable	10
... qui exigent des mesures radicales, en rupture avec les modèles antérieurs.	13
1 - Réaffirmer la priorité donnée aux déplacements en train et en car à haut niveau de service	13
Un Plan Rail "Nouvelle-Aquitaine" pour régénérer le réseau existant et rattraper 50 ans de sous-entretien et d'abandon.....	13
La réalisation de GPSO pour le développement du grand Sud-Ouest	14
Rouvrir Pau-Canfranc : un outil de développement économique et d'amélioration environnementale.....	15
Le développement des cars à haut niveau de service pour compléter le maillage.....	16
2 - Une chaîne de transport organisée pour être au plus proche des besoins des usagers	16
Reconsidérer le transport comme un produit de première nécessité.....	16
Organiser une meilleure gouvernance de l’intermodalité	17
Mettre en place une gouvernance publique des données « transports » permettant d’assurer la confidentialité et de favoriser le développement d’offres de mobilité intégrées.....	18
Mettre à profit les nouvelles technologies pour faciliter l’achat des titres de transport (ex : M-ticket universel)	18
Ouvrir les canaux de distribution des opérateurs de transport historiques ..	18



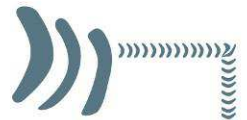
3 - Permettre enfin un véritable report modal du transport de marchandises avec des projets et outils incitatifs.....	19
Mettre en œuvre l’autoroute ferroviaire et régénérer les capillaires fret	19
Instaurer une redevance pour coûts externes et de congestion sur le réseau autoroutier.....	20
Construire une stratégie portuaire	20
4 - Plus d’autonomie et de concurrence pour accélérer les investissements et faire baisser les coûts du système ferroviaire français	21
Assurer des ressources financières pérennes à l’AFITF, notamment via une « manne autoroutière » à venir à partir des années 2030.....	21
Ouvrir à la concurrence le marché ferroviaire	22
Donner à la Région plus d’autonomie dans la gestion des TER	22
5 - Poursuivre le maillage routier du territoire	23
6 - Une gouvernance aéroportuaire publique garante des équilibres territoriaux	24
7 - Soutenir l’innovation et développer le « droit » à l’expérimentation	25
ANNEXE : Les propositions de la Région Nouvelle-Aquitaine	27

Les Assises Nationales de la Mobilité lancées par l’Etat en cette fin d’année 2017 doivent permettre de moderniser le cadre législatif dont la LOTI, datée de 1982, reste aujourd’hui le socle.

La Région Nouvelle-Aquitaine, chef de file en matière d’intermodalité et en charge des transports ferroviaires régionaux et interurbains par voie routière, ainsi que des transports scolaires hors agglomération, s’est impliquée activement dans le débat :

- au niveau des ateliers d’experts nationaux, et notamment sur la question de la soutenabilité des transports ;
- dans les ateliers territoriaux organisés sur son territoire :

Elle entend, par le présent document, contribuer à la refondation du « paysage français des transports et de la mobilité », afin qu’émergent de la démarche les choix les plus pertinents.



Accompagner et développer l'attractivité et la compétitivité de la Région Nouvelle-Aquitaine

Si la LGV vers Paris a permis de faciliter l'accessibilité d'une grande partie des territoires néo-aquitains vers les grandes destinations européennes, une partie du grand Sud-Ouest reste encore largement enclavée et isolée des grands réseaux de communication...

Comme le soulignent pragmatiquement les anglo-saxons, « **no infrastructure, no business** ».

Le développement de nos territoires passera par la mise en place et la régénération des réseaux d'infrastructures répondant :

- **aux besoins d'accessibilité des entreprises et des habitants à toutes les échelles ;**
- **aux problématiques de congestion subies par les grandes agglomérations ;**
- **au désenclavement de certaines agglomérations, en particulier Limoges.**

Si l'amélioration des infrastructures existantes des réseaux routiers et ferroviaires apparaît essentielle pour répondre aux besoins de la mobilité du quotidien, il est tout aussi nécessaire de réaliser ou d'achever plusieurs projets d'infrastructures, garants du maintien de l'attractivité de l'ensemble de notre territoire (GPSO, autoroute ferroviaire atlantique, liaison transpyrénéenne Pau–Canfranc–Saragosse, contournement de la métropole bordelaise, mise à 2*2 voies de la RN147 entre Poitiers et Limoges, amélioration de l'accessibilité ferroviaire du Limousin, et notamment de Limoges, etc...). Il ne s'agit pas d'opposer les transports quotidiens à la grande vitesse, il s'agit de les considérer complémentaires et tous deux essentiels à l'attractivité de nos territoires. La réalité des faits est indiscutable : la fréquentation des TER a augmenté avec l'ouverture de la LGV, révélant l'indispensable coordination de ces deux services.

REPENDRE AUX BESOINS DE DESSERTES DE NOS TERRITOIRES

La diversité des territoires de la Région Nouvelle-Aquitaine exige une offre de transport régionale en complémentarité des réseaux urbains pour répondre à l'expression de l'ensemble des besoins de mobilité du quotidien

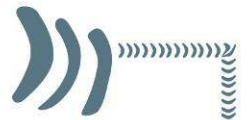
Pour les territoires périurbains des grandes agglomérations, la congestion routière, le risque de précarité énergétique des ménages, les impératifs environnementaux doivent nous encourager à **proposer une offre de qualité**, en cohérence et coordination avec les réseaux de transports urbains et **dont les temps de parcours sont garantis**. Cela passe par la qualité de l'infrastructure ferroviaire qui vient aujourd'hui limiter l'offre mais aussi par des voies dédiées aux transports collectifs, voire au covoiturage, sur les grands axes routiers.

Pour les territoires ruraux, c'est une réflexion élargie qu'il nous faut mener, en concertation étroite avec l'ensemble des collectivités de ces territoires. Un tiers des déplacements du quotidien concerne ainsi les territoires peu denses. Il nous faut **être particulièrement vigilant au risque d'isolement des territoires et des habitants**. Le transport public est une réponse, mais certainement pas la seule dans ces secteurs où la question de sa pertinence ou de sa soutenabilité pour la collectivité se posera systématiquement. **Les démarches de conseil en**

8 200 voyageurs quotidiens sur la ligne TER Bordeaux-Arcachon

90% des communes de Nouvelle-Aquitaine possèdent moins de 2 000 habitants

Le secteur des transports est responsable à lui seul de 34% des émissions de CO₂.



mobilité, voire de plateformes avec mise à disposition d'outils sont des démarches intéressantes portées par les territoires et qui répondent aux besoins des plus fragiles pour peu qu'ils aient pu être identifiés.

Enfin, la spécialisation accrue de nos territoires et de nos agglomérations exigent le développement d'une offre de mobilité attractive entre les polarités régionales. La mobilité est ainsi un élément conditionnant de l'accessibilité à tous nos concitoyens des politiques régionales menées en matière d'apprentissage, de formation professionnelle, ou encore d'accès aux services publics. A ce titre, l'intermodalité, la coordination des réseaux, l'information voyageur, le billet unique... ont un rôle dans l'attractivité des transports collectifs.

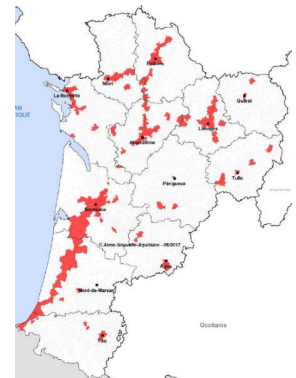
Lutter contre le changement climatique

Les enjeux environnementaux liés au secteur des transports sont particulièrement prégnants dans un contexte de lutte contre les changements climatiques, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de nécessaire économie d'énergie et d'amélioration de la qualité de l'air.

Face aux effets visibles du réchauffement climatique, **il devient toujours plus urgent de lutter contre la forte prééminence du mode routier**, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises, en favorisant le report modal, principalement vers le ferroviaire.

La Région Nouvelle-Aquitaine, comme tous les acteurs de la mobilité, **doit être dotée des moyens nécessaires pour être en capacité de proposer des alternatives viables**, de défendre et de promouvoir une mobilité « plus propre », à même de répondre aux besoins de ses entreprises et de ses habitants.

Au-delà des politiques de mobilité, le soutien de l'État à l'innovation, au système industriel, doit permettre à l'AO (autorité organisatrice) de disposer de technologies « vertes » opérationnelles, fiables et financièrement soutenables.

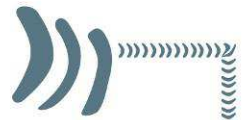


Les communes « sensibles » à la qualité de l'air, notamment le parcours de la N10 et l'A63

En tant qu'autorité organisatrice et chef de file de l'intermodalité, la Région est particulièrement attendue et sollicitée par ses partenaires.

Conscients des enjeux auxquels nous nous devons de répondre et que nous avons développés précédemment, **nous nous saisissons des sujets et entendons agir :**

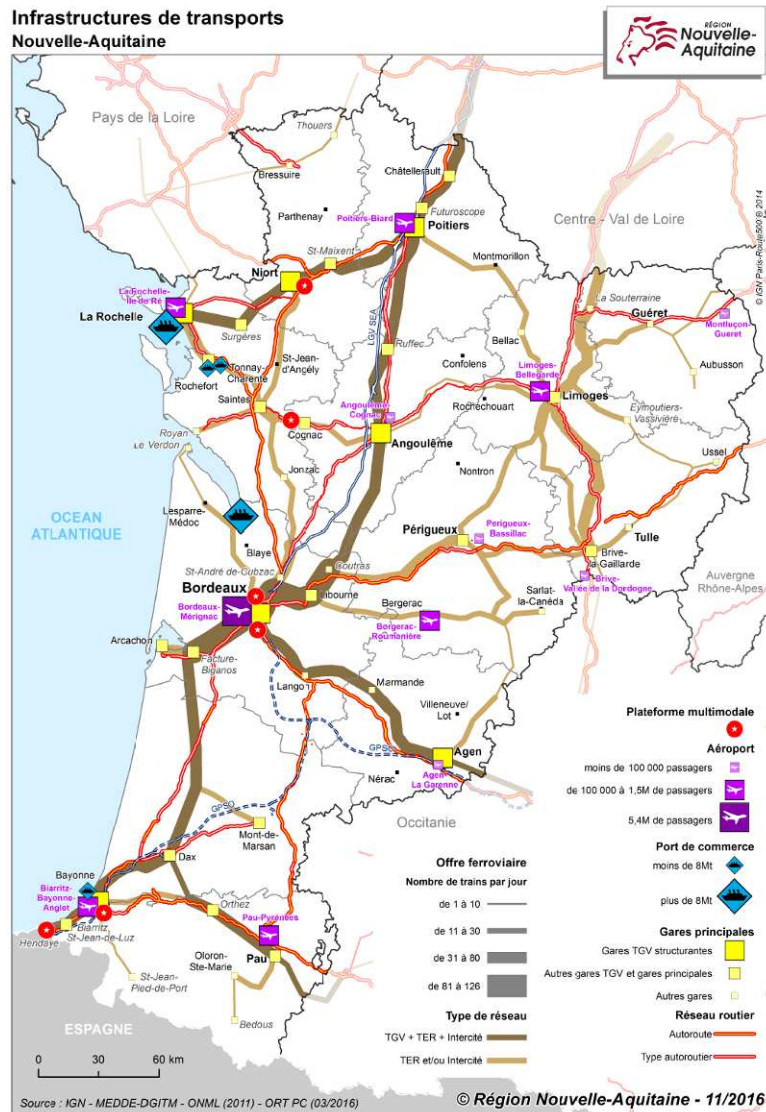
- **sur les liaisons périurbaines**, avec des acceptations tarifaires, les études encore en cours sur la diamétralisation des offres TER, ou encore l'étude de création de lignes express sur autoroute;
- **sur les échanges avec les 27 autres autorités organisatrices de Nouvelle-Aquitaine** : un syndicat mixte d'intermodalité (loi SRU) est en cours de création et permettra d'aboutir à l'émergence d'une instance de discussion collective, d'un support billettique unique, d'un système d'information multimodale ainsi que d'une coordination efficiente des 40 réseaux de transport public de Nouvelle-Aquitaine ;
- **sur l'intégration de l'offre des 12 réseaux de transport routier interurbain**, transférés depuis le 1^{er} septembre 2017, et ses synergies avec l'offre ferroviaire ;
- **sur une stratégie régionale**, avec l'émergence du SRADDET, qui s'appuiera sur une large concertation auprès des partenaires.

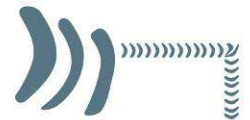


... MAIS DES HANDICAPS STRUCTURELS MAJEURS ...

Malgré une volonté politique constante d'avancer sur les sujets de mobilité, la Région Nouvelle-Aquitaine fait face à de réelles difficultés structurelles qui limitent de façon considérable la faisabilité technique de ses ambitions et freine l'apport de réponses adaptées :

- une augmentation inexorable du trafic routier de transit et une part du fret ferroviaire négligeable ;
- des infrastructures à bout de souffle ;
- un modèle économique des transports devenu insoutenable.





On se trouve aujourd'hui face à deux problèmes graves limitant du réseau ferroviaire néo-aquitain, qui dégradent mécaniquement la qualité de l'offre que nous pouvons proposer à nos usagers :

- **des infrastructures devenues insuffisantes pour répondre à une demande grandissante**

De fait, les usagers quotidiens pâtissent de ces infrastructures à bout de souffle, par des suppressions et des retards réguliers et les projets de diamétralisation de l'offre régionale sont régulièrement repoussés, faute d'infrastructure adaptée et de capacité en matière de sillons.

Cette situation est d'ailleurs particulièrement difficile à résoudre puisqu'historiquement le réseau ferroviaire du grand Sud-Ouest cumule plusieurs handicaps :

- un réseau faiblement maillé, très souvent à voie unique, pour un vaste territoire où les agglomérations sont éloignées ;
- près de 60% des lignes de transport de voyageurs classées en UIC 7 à 9² ; pour lequel ni l'Etat ni SNCF Réseau n'effectue des investissements ;
- peu de lignes structurantes électrifiées : à titre d'illustration une seule ligne Atlantique supporte le fret, la grande vitesse et la desserte du quotidien alors que la vallée du Rhône en compte trois ;
- des nœuds d'Hendaye et Bordeaux dont l'exploitation est contrainte ;
- un réseau d'alimentation électrique sous dimensionné en 1500 V ;
- des caténaires obsolètes de type « Midi » qui vieillissent mal.

FOCUS

Les contraintes sur le nœud principal de Bordeaux Saint-Jean sont déjà telles que les travaux de mise en accessibilité de plusieurs quais vont probablement contraindre SNCF Mobilités à supprimer de nombreux TER en pleine heure de pointe du matin et du soir. Les infrastructures limitées de la gare, par manque de modernisation et d'anticipation, ne permettent aucune adaptation et souplesse dans l'exploitation.

- **des infrastructures et équipements, notamment de signalisation, considérablement dégradés – suite à un sous-entretien durant plusieurs décennies – pour pouvoir supporter une offre suffisante en toute sécurité.** L'audit du réseau engagé par l'État, la Région et SNCF Réseau a très récemment mis en relief une situation extrêmement préoccupante du réseau ferroviaire néo-aquitain avec 15 autres lignes en état mauvais ou moyen, ainsi que 5 lignes en fin de vie d'ici 5 ans avec un risque avéré de fermeture : Angoulême Limoges (160M€), Nexon Brive-la-Gaillarde (176M€), Libourne Bergerac (91M€), Périgueux Agen (140M€) et La Rochelle La-Roche-sur-Yon (48M€ sur le périmètre néo-aquitain),

² Classement de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) indiquant des lignes à faibles charges de circulation



C'est tout un réseau fatigué, usé, qu'il faut régénérer au plus vite pour ne pas décrédibiliser le rail. Cette situation résulte de décennies de « non-investissement », aussi bien sur le renouvellement que sur l'entretien du réseau existant et, de fait, un véritable « mur » d'investissement se dresse aujourd'hui devant nous, uniquement dédié à maintenir (ou restaurer) le niveau de performance nominal du réseau ferroviaire néo-aquitain. Les 3 ex-Régions ont inscrit les crédits CPER, engageant également l'Etat sur le financement du réseau ferroviaire pour le développement des transports du quotidien, mais SNCF Réseau ne peut, par ses contraintes budgétaires et organisationnelles, les honorer.

UN RESEAU ROUTIER QUI ATTEINT SES LIMITES

La route demeure, notamment pour nos liaisons interurbaines, nos villes moyennes et nos espaces ruraux, **un vecteur essentiel de la mobilité.**

Dans certains secteurs, notamment la métropole bordelaise et la conurbation basque, les **problématiques de congestion** sont extrêmement prégnantes...

Dans d'autres secteurs, c'est **l'état de l'infrastructure à long terme** qui va poser question, avec des charges de trafics conséquentes et une usure amplifiée par un trafic de poids-lourds important : RN141, RN147...

A ce titre, le récent rapport du Sénat³ sur le réseau routier est révélateur : la diminution des crédits d'entretien a entraîné une dégradation des infrastructures, et ce, quel qu'en soit le gestionnaire. 72% du réseau routier national néo-aquitain nécessiterait un entretien immédiat, **3 pts de plus que la moyenne nationale.** Cette situation rappelle de façon trop inquiétante l'évolution connue dans le ferroviaire et doit être au plus vite être renversée.

La Région Nouvelle-Aquitaine, non compétente sur le sujet mais autorité organisatrice de 12 réseaux interurbains, s'en préoccupe, consciente que ces questions peuvent avoir un impact direct sur la complémentarité de ses offres de mobilité fer/route, sur l'efficacité de ses cars interurbains – avec un potentiel de voies dédiées à étudier sur autoroute - et que la route constituera aussi un atout à mobiliser pour développer les pratiques de covoiturage (plateformes de services, parkings, voies réservées), en lien avec les départements.

Une infrastructure routière de qualité est donc indispensable pour pouvoir offrir un service de cars interurbains qui répond aux attentes des usagers, à la fois performant en temps de parcours et confortable au quotidien et développer les mobilités partagées.

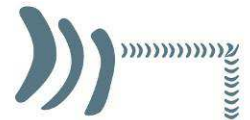
UN MODELE FERROVIAIRE DEVENU INSOUTENABLE

Depuis qu'elle est devenue AOT en 2002, la Région s'est fortement mobilisée, finançant outre les développements d'offres, des équipements hors compétences (infrastructures ferroviaires, modernisations des bâtiments voyageurs, etc...).

Malgré des efforts financiers hors normes⁴, et notamment un renouvellement de la totalité du parc de matériel roulant, elle estime aujourd'hui que la qualité de production offerte par l'exploitant reste

³ Infrastructures routières et autoroutières: un réseau en danger, 8 mars 2017

⁴ La Région Nouvelle-Aquitaine a investi 1 368 894 000 € sur le réseau ferroviaire depuis 2002.



largement insuffisante et ce, malgré la mise en œuvre de différents plans⁵ d'urgence.

A titre d'exemple, la régularité au sein de la Région Nouvelle-Aquitaine plafonne à 90,2%: 1 TER sur 10 enregistre un retard d'au moins 6 minutes à son arrivée en gare de destination.

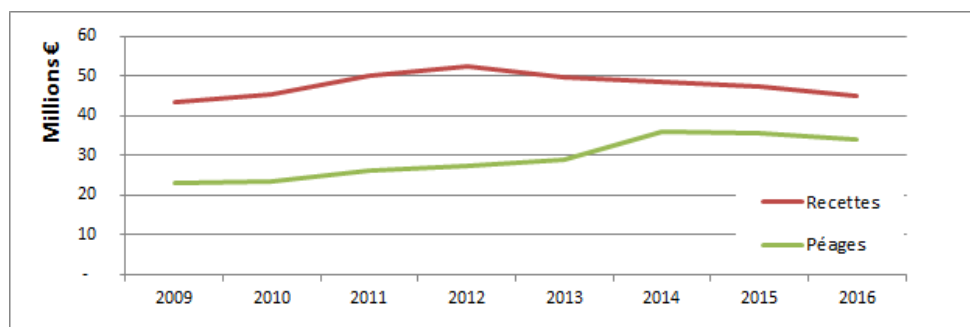
La conformité du service à la fiche horaire est de seulement 76,5%. Quant aux suppressions, les taux grimpent : 2,4% (cumul à fin septembre 2017).

Pour reconquérir les usagers et offrir une réelle alternative aux véhicules individuels, nous devons être capables, avec l'exploitant, d'assurer une qualité de service satisfaisante, notamment sur la disponibilité du matériel roulant. Cela exige une nouvelle relation, plus équilibrée.

Au-delà des piètres performances en termes de qualité, **les coûts pour l'AO régionale sont devenus insoutenables**. Depuis la date de transfert de la compétence « transport ferroviaire » de l'État vers les régions, **les dotations de décentralisation n'évoluent pas, contrairement aux contributions payées pour l'exploitation des TER par les autorités organisatrices**. De plus, à la différence des agglomérations, les Régions ne disposent pas de la possibilité de lever un versement transport.

Les charges ne cessent d'augmenter, a contrario des recettes et du trafic en recul du fait d'une concurrence certaine avec les lignes de cars longue distance et d'une qualité de services en dégradation. A titre d'exemple, entre 2012 et 2016 sur le périmètre du TER Aquitaine, les charges au trains-km passent de 20,60€ à 24,81€ et la couverture des charges par les recettes passe de 28% à 22%.

Les charges de péages ne sont pas maîtrisées.

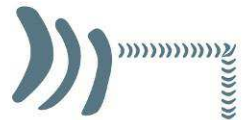


Evolution des péages et des recettes du TER Aquitaine entre 2009 et 2016

En 2012, le décret gares refond le modèle économique et crée Gares&Connexions : pour les Régions, ce sont des charges nouvelles à supporter, alors même que les Régions interviennent massivement sur la rénovation des gares.

En 2014 : naissance de la « Redevance Quais », certes accompagnée d'une nouvelle dotation, mais qui, dès les premières années, est en décrochage total par rapport aux sommes attribuées par l'Etat. Rien que pour la gare de Bordeaux, l'explosion de la redevance quais (RQ) est devenue insoutenable, du fait notamment des travaux de la grande halle voyageurs. **La RQ devrait ainsi**

⁵ Plan de progrès déployé conjointement par SNCF Mobilités et SNCF Réseau en 2012, Plan de relance TER instauré en 2016 et désormais le Plan Boos'Ter développé par SNCF Mobilités à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine

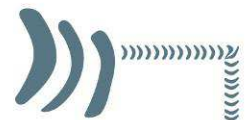


être multipliée par 9 entre 2014 et 2018, devenant la plus élevée de France, soit un impact pour le TER estimé à plus de 5 M€/an. Avec, de surcroît, une tarification injuste puisque le toucher d'un TER de 64 places stationné sur un quai excentré est facturé au même prix que celui d'une double rame TGV Duplex (100 places) stationnée sur le quai 1, au contact direct de la ville.

Ces coûts subis, sans aucune solution alternative, ne sont plus acceptables pour la Région, qui se trouve entravée dans sa relation avec l'exploitant, pour offrir aux usagers un service de qualité à coût maîtrisé.

Ainsi, face à ce contexte de charges non maîtrisées et de concurrence intermodale « déloyale », la Région Nouvelle-Aquitaine a pris ses responsabilités, avec, par exemple, un niveau de recette unitaire par voyageurs stable de 7,8 c€/voy.km en 2012 à 7,9 c€/voy.km en 2015.

La mise en œuvre d'une offre performante, répondant aux besoins et aux attentes des usagers, exige une modification profonde de la relation entre l'exploitant et l'AO et une refondation du « paysage ferroviaire français ».



... QUI EXIGENT DES MESURES RADICALES, EN RUPTURE AVEC LES MODELES ANTERIEURS.

La Région Nouvelle-Aquitaine porte depuis de nombreuses années sa voix sur les questions de mobilité.

La LGV SEA, que l'ex-région Aquitaine a soutenue avec pugnacité, depuis 1998, se révèle aujourd'hui une totale réussite et l'augmentation de la fréquentation de la ligne en est la meilleure illustration : +75% de fréquentation entre Bordeaux et l'Île-de-France, +30% de fréquentation entre Bayonne et l'Île-de-France, ainsi que +89% de fréquentation à offre constante entre Toulouse et l'Île-de-France.

Pour répondre aux enjeux développés précédemment, la Région Nouvelle-Aquitaine porte des ambitions fortes et bâties qui répondent à plusieurs volets et appellent des solutions nouvelles.

1 - Réaffirmer la priorité donnée aux déplacements en train et en car à haut niveau de service

Face à un réseau ferroviaire qui se dégrade inexorablement, la Région Nouvelle-Aquitaine a d'ores et déjà de grandes difficultés pour proposer un service de qualité aux usagers, et donc assurer convenablement sa compétence d'autorité organisatrice.

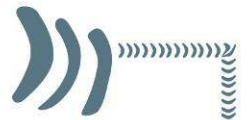
Il s'agit désormais de réagir en confirmant l'intérêt du train, dans les transports du quotidien comme dans la longue distance, comme un moyen de transport efficace, peu polluant et à coût abordable pour les usagers.

UN PLAN RAIL "NOUVELLE-AQUITAINE" POUR REGENERER LE RESEAU EXISTANT ET RATTRAPER 50 ANS DE SOUS-ENTRETIEN ET D'ABANDON

Fort du constat de dégradation des infrastructures ferroviaires, il apparaît urgent de mettre en place un plan d'actions volontariste et ambitieux en faveur de la modernisation des infrastructures et du développement du transport ferroviaire en Nouvelle-Aquitaine.

Ce vaste plan d'actions, qui a été proposé à la Ministre chargée des Transports, pourrait être décliné en deux programmes :

- un programme de renouvellement des constituants du plancher ferroviaire, de la traction électrique ainsi que de la signalisation ; Ce programme est estimé à 3,2 Mds € (2,1 Mds pour le réseau structurant et 1,1Mds € pour le réseau secondaire) ;
- un programme d'amélioration des fonctionnalités dont l'objectif serait de rendre le réseau ferroviaire plus performant face aux autres modes de transports, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.



Ce programme est estimé à 1,1 Mds € (972 M€ pour le réseau structurant et 468 M€ pour le réseau régional).

Ce vaste « Plan Rail » devra résulter d'un partenariat indispensable entre l'État, SNCF Réseau et les collectivités.

L'État souhaite redonner la priorité aux transports du quotidien, il doit donc se doter des moyens financiers et techniques pour réaliser cette ambition et retrouver son rôle d'aménageur du territoire. Les efforts de l'Etat sont bien insuffisants sur la maintenance et l'entretien du réseau ferré. En France, ils ne représentent que 32% des charges, contre 55 à 60% au Royaume-Uni et en Allemagne.

SNCF Réseau, maître d'ouvrage des opérations ferroviaires, devra s'engager contractuellement aussi bien sur une participation financière que sur la création d'une structure de pilotage des divers projets. Elle devra mettre à disposition les ressources suffisantes afin de respecter les futurs plannings contractuels.

Les collectivités territoriales infrarégionales devront aussi se mobiliser, au-delà de leur compétence obligatoire, afin de permettre la mise en œuvre du « Plan Rail » et de conforter le rôle du mode ferroviaire dans un territoire donné, en accompagnant ce plan, d'actions visant à favoriser par tous les moyens l'usage du train, et notamment en favorisant le rabattement vers les points d'arrêts TER.

En effet, il s'agira de définir de manière concertée l'avenir de nos infrastructures ferroviaires en lien avec les projets et les potentialités territoriales.

LA REALISATION DE GPSO POUR LE DEVELOPPEMENT DU GRAND SUD-OUEST

Les **LGV Bordeaux–Toulouse et Bordeaux–Dax** (à prolonger jusqu'en Espagne dans une seconde phase) sont aujourd'hui indispensables pour favoriser le **développement économique des entreprises de tout le grand Sud-Ouest** et de l'arc européen sud-atlantique, et ce afin de stimuler la création de nouvelles entreprises, qui plus est dans un contexte de forte croissance démographique et économique.

Le **premier retour d'expérience de la LGV SEA est très positif et met en évidence de réelles attentes, avec une augmentation considérable du trafic ferroviaire depuis son ouverture.**

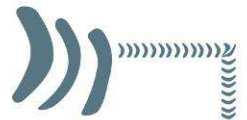
Or, les **LGV Bordeaux–Toulouse et Bordeaux–Dax** permettront de réduire le temps de trajet de 50% de Bordeaux à Toulouse, à Agen, et plus encore à Mont-de-Marsan, apportant un gain important.

Au-delà des déplacements professionnels, la création

Près de 80 000 nouveaux habitants chaque année dans les deux Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, soit l'équivalent d'une ville de la taille de Pau ou de La Rochelle



Temps de parcours ferroviaires en 2017



de la LGV constitue aussi un levier de mobilité quotidienne, et permet de favoriser le développement d'agglomérations moyennes reliées à des métropoles par la grande vitesse. C'est le cas aujourd'hui d'Angoulême qui bénéficie d'un important afflux de nouveaux arrivants. Ce sera le cas demain d'Agen, de Mont-de-Marsan., de Dax ou de la côte basque.

En outre, les LGV auront un impact déterminant pour le développement du TER ou du fret, en libérant une capacité sur les infrastructures qui fait cruellement défaut aujourd'hui. Avec GPSO, ce seront donc aussi les lignes vers Marmande, Dax ou Arcachon, qui pourront gagner des perspectives de développement.

Aucun projet alternatif à GPSO n'apparaît crédible. Pour la Région Nouvelle-Aquitaine, c'est l'épine dorsale d'une mobilité interne incontournable.

L'aménagement des lignes existantes coûterait les deux tiers d'une ligne nouvelle pour des performances bien moindres, comme les études de SNCF Réseau l'ont mis en évidence. Il ne permettrait pas, notamment, de répondre aux enjeux du report modal. Par ailleurs, le financement de travaux sur la ligne existante perturberait pendant de longues années toutes les contraintes d'exploitation pour les TGV, TER, les TET et le fret ferroviaire.

La Nouvelle-Aquitaine, l'Occitanie et les métropoles de Bordeaux et Toulouse expriment donc leur volonté unanime et résolue de voir ce projet réalisé dans les plus brefs délais.

Cet « accélérateur de croissance et de mobilité » nous est absolument indispensable.

Le financement de GPSO n'est plus soutenable par crédits régionaux classiques, et doit être rendu possible grâce à des mécanismes innovants inspirés du Grand Paris Express.

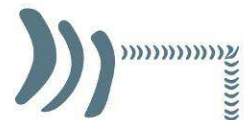
Enfin, en direction de l'Espagne, il s'agit d'un dossier européen avec un enjeu de financement considérable de l'Europe. Le financement de GPSO doit ainsi tirer le meilleur parti des crédits européens et du Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe (MIE).

Un bouquet de nouveaux outils (redistribution de la TICPE⁶, Grenelle, redevance d'infrastructures pour coûts externes et redevance sur les bureaux, à l'instar du mode de financement du Grand Paris Express, lequel mobilise 35 Mds €) permettrait de financer près de 80% du besoin de subventions publiques. Compte tenu de son rôle essentiel sur le corridor atlantique, l'Union Européenne pourrait apporter un concours complémentaire très important (taux d'intervention allant jusqu'à 20%).

ROUVRIRE PAU-CANFRANC : UN OUTIL DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET D'AMELIORATION ENVIRONNEMENTALE

Autre projet structurant pour faciliter le transport transpyrénéen par fret, **l'achèvement de la réouverture de Pau-Canfranc constitue un autre projet prioritaire pour la Région.** Ce projet, d'envergure européenne, bénéficie aujourd'hui du soutien important de l'Union européenne pour le financement des

⁶ Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques



études d'avant-projet : 50% des crédits sont ainsi pris en charge dans le cadre du MIE.

Son effet permettra de **limiter le trafic de poids-lourds** qui encombrant et polluent la vallée d'Aspe. Il répond parfaitement à la nécessité de favoriser le report modal pour réduire le nombre de camions sur les routes de Nouvelle-Aquitaine, viser la réduction de la congestion routière des grands axes et l'amélioration de la qualité de l'air.

Pau-Canfranc permettra aussi de développer le trafic voyageurs entre Pau et l'Aragon, tant pour des raisons touristiques porteuses de développement économique (activité de montagne, site exceptionnel de Canfranc) que pour la mobilité quotidienne de ces territoires.

LE DEVELOPPEMENT DES CARS A HAUT NIVEAU DE SERVICE POUR COMPLETER LE MAILLAGE

Désormais compétente en matière de transport routier interurbain, la Région compte se saisir de cette opportunité pour associer les différents réseaux, confirmer la complémentarité des offres et coordonner les politiques pour améliorer la desserte de ses territoires. Elle vient notamment de lancer la réalisation d'un diagnostic portant sur l'offre et l'usage des 12 réseaux récemment intégrés.

L'attractivité de ces réseaux routiers repensés passera par la coordination des offres fer / route et par une meilleure efficacité des trajets. Ainsi, sur les axes autoroutiers saturés – notamment en entrée d'agglomération – le potentiel de voies dédiées, à même de sécuriser les temps de parcours pour les usagers – doit être étudié et leur mise en œuvre simplifiée.

L'attractivité de nos transports collectifs dépendra de leur efficacité, et de la coordination entre les différents acteurs en charge de la gestion des voiries et de leur réglementation.

2 - Une chaîne de transport organisée pour être au plus proche des besoins des usagers

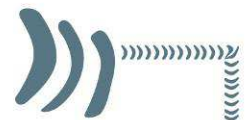
Le service aux usagers constitue notre priorité.

Cela passe par la mise en place d'outils au service de l'intermodalité, tant d'un point de vue technique, pour une certaine transparence des réseaux, que d'un point de vue de la gouvernance, avec la nécessité de mieux coordonner nos offres avec celles des autorités organisatrices de la mobilité de notre territoire.

La Région Nouvelle-Aquitaine a déjà initié le mouvement sur ce sujet, mais se heurte à des contraintes de gouvernance, de financement et de droit pénalisantes pour le développement d'une intermodalité rendue nécessaire au vu des nombreux enjeux néo-aquitains.

RECONSIDERER LE TRANSPORT COMME UN PRODUIT DE PREMIERE NECESSITE

Actuellement, le taux de TVA applicable au transport de voyageurs est de 10%. Pourtant, il s'agit sans aucun doute **d'un produit de première nécessité** : les services de transport sont indispensables à une partie de la population pour aller travailler, étudier...



La Région Nouvelle-Aquitaine défend un taux de TVA réduit, à 5,5%, pour l'ensemble des réseaux publics, aussi bien ceux dont elle a la gestion (TER, cars interurbains) que ceux des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Répercutée en tout ou partie sur le coût payé par l'utilisateur, cette baisse de TVA serait un levier important sur le pouvoir d'achat mais aussi un signal fort envoyé en faveur des transports collectifs au quotidien.

ORGANISER UNE MEILLEURE GOUVERNANCE DE L'INTERMODALITE

La Région, consacrée chef de file de l'intermodalité par la loi NOTRe, a initié la création d'un syndicat mixte d'intermodalité qui sera mis en place au printemps 2018. Cette échelle régionale nous semble la seule pertinente, dans une logique de coordination comme dans celle de l'optimisation de l'utilisation de l'argent public.

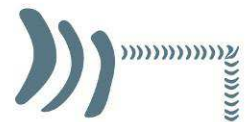
Cependant, cette structure de coopération, issue de la loi SRU, s'avère aujourd'hui trop limitée dans ses possibilités et doit être toilettée dans toutes ses fonctionnalités.

Le caractère volontariste d'une démarche d'intermodalité se heurte malheureusement trop souvent à des freins financiers. **La création d'un « bonus intermodalité »**, à l'image de la majoration de 0,2% du Versement Transport pour les territoires possédant une commune classée touristique, **offrirait des autorités organisatrices une nouvelle source de financement.** Cette part pourrait, par exemple, être fléchée en vue du financement d'actions portées par des syndicats mixtes intermodaux.

La Nouvelle-Aquitaine assume pleinement son chef de file mais avec des ressources financières limitées et complexes. Si la possibilité d'instaurer un Versement Transport additionnel existe bel et bien pour le financement des actions d'un syndicat mixte intermodal, ses modalités d'application ainsi que son manque de souplesse au vu des spécificités territoriales d'une région comme la Nouvelle-Aquitaine rendent son utilisation mal aisée et peu efficace. **Un toilettage de cette ressource, fondamentale pour rendre les politiques d'intermodalité efficaces, est désormais nécessaire**, avec notamment la possibilité de différencier son application spatialement (limitation à une aire urbaine par exemple), de moduler son taux selon les territoires, etc...

Le syndicat mixte devra également tisser des relations avec les autorités en charge de la voirie, dont le Département, compétent en matière de voirie, les politiques alternatives telles que le covoiturage, l'implantation de bornes de recharge ou le vélo.

Enfin, **les compétences obligatoires exercées par ce type de syndicat mixte, relativement restreintes, doivent aussi être questionnées** et une plus grande souplesse donnée aux initiateurs d'une telle démarche de coopération, surtout au vu des échelles régionales. **L'inscription de compétences « à la carte », dont le financement pourrait être plus facilement mobilisable et répartissable entre les différents acteurs, sera la solution pertinente** au développement d'une intermodalité efficace.



METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE PUBLIQUE DES DONNEES « TRANSPORTS » PERMETTANT D'ASSURER LA CONFIDENTIALITE ET DE FAVORISER LE DEVELOPPEMENT D'OFFRES DE MOBILITE INTEGREEES

La maîtrise des données « transports » par la puissance publique constitue un enjeu d'avenir, afin de garantir leur confidentialité, leur pérennité et leur indépendance vis-à-vis d'acteurs privés à buts commerciaux (industriels billettique / information multimodale, exploitants de transport, Google, etc...).

En effet, quel que soit le fournisseur de service de mobilité (public ou privé), il paraît nécessaire d'offrir la possibilité de recourir à un « tiers de confiance » pour gérer ces données, que seule la puissance publique peut garantir en matière d'accessibilité, de complétude, de continuité, d'égalité, de fiabilité, de neutralité et de transparence de l'information.

Le périmètre concerné porterait à la fois sur les données d'offre, sur les données usagers, et sur les données relatives aux infrastructures (y compris les flux routiers), en vue de combiner information multimodale et distribution dans le cadre de services de mobilité intégrés.

Au niveau territorial, la Région paraît l'échelon le plus pertinent, à l'image des SIM et des démarches d'interopérabilité billettiques mises en œuvre avec succès par plusieurs d'entre elles. Elle est également garante de la diffusion de ces outils auprès des agglomérations de taille moyenne et des territoires peu denses, qui ne bénéficient pas de la même expertise que les grandes agglomérations.

METTRE A PROFIT LES NOUVELLES TECHNOLOGIES POUR FACILITER L'ACHAT DES TITRES DE TRANSPORT (EX : M-TICKET UNIVERSEL)

Aujourd'hui, les usagers ont de plus en plus recours à leur smartphone pour rechercher des informations et acheter des services, y compris de mobilité.

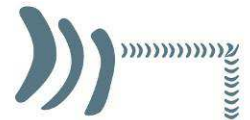
Cependant, l'absence d'une application universelle de M-ticket sur smartphone freine le développement d'offres de mobilité intégrées sur ce support. **Son développement constituera donc un enjeu d'avenir, à condition d'être reconnaissable par l'ensemble des réseaux et facilement intégrable aux systèmes billettiques existants.**

Il s'agira en outre, d'une opportunité supplémentaire pour une intermodalité simplifiée pour l'usage. Un tel support pourrait en effet concerner aussi bien les réseaux TER, interurbains, urbains que les services à la mobilité : vélos libre-service, stationnement...

OUVRIR LES CANAUX DE DISTRIBUTION DES OPERATEURS DE TRANSPORT HISTORIQUES

Le développement de services de mobilité intégrés implique que les autorités organisatrices aient la capacité d'émettre des titres de l'ensemble des réseaux disponibles sur leurs territoires, via des E-boutiques multimodales.

L'ouverture des canaux de distribution des opérateurs de transport, notamment la SNCF, apparaît donc indispensable.



3 - Permettre enfin un véritable report modal du transport de marchandises avec des projets et outils incitatifs

Inciter au report modal des trafics marchandises constitue un impératif économique et environnemental auquel notre pays a failli. **Pour contrebalancer la tendance au « tout routier », offrir une alternative ferroviaire pertinente, basée sur un réseau performant, et faire payer le juste coût de l'usage de l'infrastructure routière, intégrant les externalités négatives (pollution, congestion) devient urgent et impérieux.**

METTRE EN ŒUVRE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ET REGENERER LES CAPILLAIRES FRET

Nous devons offrir une infrastructure et une offre de qualité pour pouvoir inverser la tendance à la désaffection du rail pour le trafic de marchandises. Cela passera notamment par un maillage structurant. La Région Nouvelle-Aquitaine souhaite ainsi que l'autoroute ferroviaire Atlantique voit le jour pour permettre enfin un rééquilibrage de la façade Atlantique offrant un service massifié compétitif sur un axe déjà trop saturé en matière de transit routier.

Ce projet européen travaillé avec nos partenaires d'Euskadi nécessite que l'Etat, dans le cadre du groupe franco-espagnol, impulse une nouvelle dynamique en partenariat avec les Régions. Ce projet ne peut et ne pourra se faire sans l'appui technique et financier des régions traversées.

Il est également primordial que SNCF Réseau, sous l'impulsion de l'Etat – stratégie - se donne les moyens à court terme d'envisager le lancement d'un service avant même la mise au gabarit de l'itinéraire

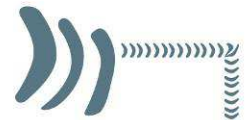
Au-delà du réseau structurant, **le réseau ferroviaire capillaire est vieillissant et en danger** ; la circulation sur certaines lignes a dû être interdite ou ralentie et la pérennité d'autres sections est en jeu. Or ces lignes sont primordiales pour les territoires, les entreprises et pour les ports⁷. Elles sont un atout stratégique à préserver et à développer dans le cadre de la politique régionale en faveur du report modal. Pourtant, les lignes fret nécessitant des travaux peinent à boucler les tours de table financiers, notamment parce que la participation de SNCF Réseau y est faible.

La Région s'est déjà mobilisée pour sauver certaines lignes comme Niort-Thouars, Bassens-Bec d'Ambès, Mont de Marsan-Tarbes, Agen- Auch.

L'État doit poursuivre son accompagnement et son appui sur ces investissements et permettre aussi bien le sauvetage de ces lignes que le développement de services performants et compétitifs à travers de projets d'envergure européenne (Autoroute ferroviaire) que de projets locaux (Opérateurs Ferroviaires de Proximité OFP). Son soutien financier est indispensable ainsi que son soutien stratégique pour enfin engager un véritable travail de partenariat avec SNCF Réseau.

Une infrastructure sans service performants n'a aucun intérêt pour les territoires et les entreprises. Un nouveau modèle de transport ferroviaire s'est mis en place

⁷ La part modale du maritime représente 40% des échanges intra-européens avec une prédominance du mode routier



en France avec **la création de nombreux OFP. Il faut poursuivre les efforts et investir encore plus ce modèle qui est le seul aujourd'hui à offrir à notre économie un service logistique fret compétitif et attractif.** L'Etat doit mettre en place toutes les conditions nécessaires à leur création et à leur développement

INSTAURER UNE REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES ET DE CONGESTION SUR LE RESEAU AUTOROUTIER

Une part importante de la circulation routière sur les axes autoroutiers, nationaux ou du réseau central du RTE-T ne fait que traverser la Nouvelle-Aquitaine. Il en résulte des coûts importants, tant directs qu'indirects pour les collectivités et le contribuable, ainsi qu'une situation insoutenable en termes de pollution, de congestion et d'insécurité.

Il est donc urgent de mettre en place une redevance pour coûts externes sur les axes concernés, et pas uniquement autoroutiers, avec la possibilité de redevance de congestion sur les sections urbaines particulièrement saturées aux heures de pointe.

C'est le seul moyen pour, à la fois :

- encourager le report modal en diminuant l'avantage compétitif de la route (qui profite d'un dumping social effréné) par rapport au ferroviaire, et donc limiter la pollution et la congestion ;
- financer l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF) et faire en sorte que la taxation des transports finance les infrastructures de transports.

Si l'État devait renoncer à mettre en place une écotaxe sur son réseau structurant (autoroutes), **la Région Nouvelle-Aquitaine serait prête à expérimenter la mise en place d'une écotaxe régionale, principalement sur le réseau national non concédé, mais avec un rendement et une lisibilité nettement moindre que sur le réseau autoroutier.**

Cette solution n'est envisageable pour la région Nouvelle-Aquitaine qu'en maintenant les routes nationales au sein du réseau routier de l'État.

CONSTRUIRE UNE STRATEGIE PORTUAIRE

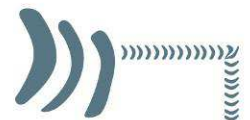
Région à vocation maritime, la Nouvelle-Aquitaine considère ses 4 ports de commerce comme des **vecteurs économiques essentiels de la compétitivité des territoires.** Consciente de l'importance de soutenir l'intégration des ports d'une même façade dans une logique de complémentarité pour renforcer leur attractivité et les dynamiques économiques, la Région souhaite prendre une part active dans leur gouvernance et leur devenir

En accord avec la déclaration du Premier Ministre lors des Assises de la Mer, la Nouvelle-Aquitaine considère que **l'échelon pertinent pour le développement des ports** en lien avec leur territoire **est bien celui de la Région.**

Un rôle plus affirmé de la Région est aujourd'hui nécessaire avec l'appui de l'Etat mais également les autres collectivités notamment les Agglomérations et les Départements.

Il est indispensable aujourd'hui de **définir et d'élaborer une stratégie de développement de l'ensemble des quatre ports de commerce de la façade Atlantique** de Nouvelle-Aquitaine tout en respectant les particularités de chacun des sites. Ce travail doit également s'inscrire dans le SRDEII de la Nouvelle-

720 kilomètres de littoral et 4 ports de commerces : 2 grands ports maritimes : Bordeaux et La Rochelle, 1 port régional : Bayonne et un port départemental : Rochefort-Tonnay Charente



Le cadre juridique national et européen actuel ne permettant pas de maintenir un péage à l'issue des contrats de concession au-delà de la couverture des coûts d'entretien et d'exploitation, **sa création nécessitera, tout d'abord d'adapter le droit européen en réformant « l'eurovignette » et le droit national afin d'autoriser le maintien du péage avec une collecte aux bénéfices de l'État par un prestataire.**

La Région Nouvelle-Aquitaine soutient cette proposition.

Adaptée aux besoins de financement de grandes infrastructures ferroviaires, maritimes et /ou routières dont la France a besoin aujourd'hui, elle apporte une réelle ressource, stable et pérenne, à même de permettre le développement des projets structurants des territoires.

OUVRIR A LA CONCURRENCE LE MARCHÉ FERROVIAIRE

En Allemagne, vingt ans après l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, les opérateurs alternatifs à la Deutsche Bahn (DB) exploitent 26% du marché.

Le chemin de fer régional a vu sa part modale croître de 30% en passant de 3,7% en 2002 à 4,8% en 2014 et les subventions d'exploitation au train-km ont diminué de 30% sur la même période.

Ces évolutions très favorables résultent en grande partie de l'ouverture à la concurrence décidée il y a près de 20 ans conjuguée à une reprise de la dette du système ferroviaire allemand par l'État fédéral.

La Région Nouvelle-Aquitaine s'associe pleinement à la position de Régions de France et demande l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire au plus vite avec notamment :

- **une application dès 2019 de la loi ;**
- **des dispositions claires dans la loi permettant un accès irréfugable aux données ;**
- **une application souple et différenciée du cadre légal ;**
- **La mise en place d'un cadre social viable au préalable de toute procédure d'attribution de service par appel d'offres ;**
- **le transfert du matériel roulant, des ateliers de maintenance et des installations de service.**

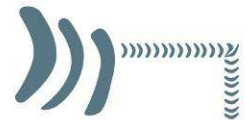
Seule l'ouverture à la concurrence est en mesure de permettre une réduction conséquente des coûts d'exploitation et une amélioration significative de l'offre proposée aux usagers.

Cette ouverture à la concurrence doit être lancée également pour les TGV et les trains Intercités dont le déclin depuis les dernières années n'est pas admissible.

La Région souligne de plus l'importance, **pour la cohérence des réseaux et services, d'une coordination des Autorités Organisatrices au niveau national**, comme cela peut se pratiquer en Suisse.

DONNER A LA REGION PLUS D'AUTONOMIE DANS LA GESTION DES TER

La Région Nouvelle-Aquitaine se positionne pour **une refondation du système de gestion TER**, à même de lui donner plus d'autonomie et améliorer les conditions de production pour une offre aux usagers améliorée, et ce au travers des actions suivantes :



- **responsabiliser le gestionnaire de réseau en lui faisant assumer une partie significative des risques** causés par l'état de l'infrastructure, les retards des travaux, les surcoûts de réalisation, les estimations approximatives des opérations, etc... ;
- **revendiquer clairement la pleine propriété régionale des centres de maintenance, des matériels roulants et la totale maîtrise de la politique de maintenance.**

Pour cela, une totale transparence des données afférentes à la maintenance et la communication intégrale des données techniques ainsi que comptables, par nature, par destination, et ligne par ligne apparaît indispensable pour que l'AO régionale puisse jouer pleinement son rôle.

- **parachever la séparation comptable des activités de SNCF** car l'expérience actuelle montre que l'organisation intégrée de la SNCF constitue un obstacle à la transparence requise sur des contrats d'une telle ampleur. L'exploitation du service ferroviaire régional doit pouvoir être confiée à une filiale SNCF à créer, dotée de la personnalité morale, de l'autonomie de gestion et de ses propres instances de contrôle (commissaire aux comptes).

Une stricte séparation comptable aurait pour intérêt également une meilleure autonomie de décision, apportant davantage de réactivité dans les actions, les réponses et solutions apportées à l'autorité organisatrice régionale, aux usagers ainsi qu'une certification des comptes plus efficiente pour le contrôle et l'audit des missions de service public effectuées par l'opérateur.

5 - Poursuivre le maillage routier du territoire

La route est et restera un complément indispensable au réseau ferroviaire, et constitue un élément clef de l'attractivité et de la compétitivité des territoires.

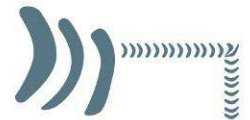
Malgré un effort important sur le développement du réseau, notamment autoroutier, la Nouvelle-Aquitaine doit encore améliorer ses infrastructures routières. L'État doit ainsi tout mettre en œuvre pour accélérer les liaisons clés du territoire entre les 3 ex-capitales régionales.

Il apparaît indispensable de construire un plan global d'itinéraires notamment sur la RN147-RN149⁹ pour donner les moyens aux territoires de s'inscrire dans un processus vertueux de développement territorial.

Les délais de réalisation pour que l'ensemble de cet axe soit aménagé ne sont pas actuellement satisfaisants. En moyenne, 4 projets de 10km de routes peuvent être menés par CPER. L'ensemble de l'itinéraire RN147-149 représente environ 200km. **Dans cette optique, il faudrait 5 CPER soit 35 ans, pour atteindre l'aménagement complet!**

Le rythme doit être accéléré : la Région demande que l'Etat lance des études préliminaires pour la mise en concession de la RN 147 permettant d'envisager une solution plus rapide et efficiente pour le désenclavement de Limoges.

⁹ Axe Limoges-Poitiers-Nantes



Le désenclavement de Limoges est une priorité. A la suite de la mission Delebarre, il appartient à l'Etat d'effectuer les arbitrages pour viabiliser les modèles économiques nécessaires, tant à l'aménagement de la RN147, que de la régénération de la ligne ferroviaire entre Poitiers et Limoges.

Par ailleurs, les agglomérations d'une région telle que la Nouvelle-Aquitaine doivent disposer d'un réseau adapté aux besoins de déplacements, encore très largement assuré par la route...

Or aujourd'hui la Région Nouvelle-Aquitaine doit faire face à un développement et une croissance sans précédent grâce notamment à l'ouverture de la LGV vers Paris. Cumulé aux trafics de transit internationaux de marchandises qui traversent notre territoire, cette dynamique entraîne une congestion et une saturation de plusieurs itinéraires ou nœuds pouvant rapidement limiter la compétitivité de nos entreprises.

Aujourd'hui, plusieurs propositions de barreaux autoroutiers ont été formulées notamment entre Libourne (A89) et Langon (A64-A65) qui pourraient permettre, à un coût qui doit pouvoir rester raisonnable, et dans le respect des équilibres écologiques et environnementaux des territoires traversés, de constituer un « grand contournement » à même de soulager l'itinéraire historique N10 / A10.

L'achèvement de la mise à 2x3 voies de l'A63 entre la rocade de Bordeaux et Salles constitue enfin une priorité.

Ces aménagements routiers, loin d'être une solution unique, doivent accompagner les solutions ferroviaires déjà évoquées et que nous défendons et/ou étudions : ceinture ferroviaire de la Métropole, diamétralisation des lignes périurbaines...

La Région souhaite que toutes ces propositions soit étudiées dans le cadre d'études préliminaires et d'études de concessibilité pilotées par l'État pour permettre d'envisager des solutions à mettre en œuvre indispensables pour résoudre cette problématique prégnante de contournement de l'agglomération bordelaise.

6 - Une gouvernance aéroportuaire publique garante des équilibres territoriaux

11 aéroports commerciaux.

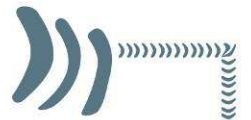
8,54 millions de passagers en 2016.
Un doublement du trafic en 10 ans

Les aéroports de Nouvelle-Aquitaine représentent un des moteurs de l'économie régionale, et sont de véritables leviers d'actions des politiques régionales, en tant qu'outils d'aménagement du territoire, facilitateur de mobilité pour les entreprises et la population, et en tant qu'outils spécifiques au service des politiques publiques qui contribuent au développement économique et au tourisme.

La Région vient de définir sa stratégie aéroportuaire, promouvant un développement cohérent et concerté, avec des possibilités nouvelles de synergie entre les aéroports, entre les territoires et avec les autres modes transports. Elle entend agir en faveur des aéroports **jouant un rôle prépondérant à un niveau régional** ou nécessaire au **désenclavement d'un territoire ne proposant pas d'alternative de transport, notamment ferrée, rapide et efficace.**

Dans ce cadre, la Région s'est fixé 3 enjeux :

- Conserver une gouvernance publique pour l'aéroport de Bordeaux



- Conduire une stratégie cohérente et efficace par une participation régionale dans les organes de gouvernance des aéroports
- Favoriser une desserte équilibrée du territoire par des soutiens financiers dès lors que la Région n'est pas membre des organes de gouvernance

Pour l'aéroport de Bordeaux, l'objectif poursuivi et soutenu par les partenaires publics locaux (Région, Département, Métropole...) est de **conserver une gouvernance publique** de l'aéroport régional grâce à une montée au capital des collectivités territoriales actionnaires par l'acquisition d'une partie des parts que l'Etat pourrait céder. En effet, **une maîtrise de sa gouvernance par les acteurs publics locaux** sera le véritable garant d'un aménagement équilibré du territoire et d'un développement économique équitablement réparti.

Dans le Limousin, les liaisons aériennes, tant sur Limoges que sur Brive, demeurent **indispensables pour garantir une accessibilité minimale des territoires**, en l'absence de liaisons ferroviaires à grande vitesse. Elles constituent le mode privilégié pour le développement de l'économie sur des territoires exposés à de profondes mutations, et disposant encore de sièges sociaux de groupes importants, telle l'entreprise Legrand, basée à Limoges.

La ligne aérienne Limoges – Lyon, vitale pour ce territoire, est aujourd'hui exploitée en dehors du régime d'obligation de service public (OSP), contrairement à la ligne Limoges-Paris-Orly. Le syndicat mixte, rassemblant la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Haute Vienne et Limoges Métropole, **souhaite que cette liaison soit requalifiée en ligne OSP**, afin qu'elle puisse **bénéficier d'une aide financière permanente** à même de pérenniser ces deux axes aériens efficaces, qui sont devenus fondamentaux pour le territoire et son développement.

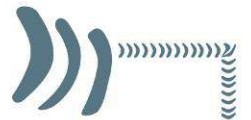
La ligne aérienne Brive – Paris-Orly, également exploitée sous le régime d'obligation de service public transporte plus de 40.000 passagers par an. **Il est impérieux que l'Etat confirme son engagement financier en faveur de cette liaison**, dans les mêmes propositions qu'actuellement.

7 - Soutenir l'innovation et développer le « droit » à l'expérimentation

Dans le domaine de la mobilité, les innovations progressent extrêmement vite. Tous les acteurs s'accordent à dire que les nouvelles technologies vont constituer des opportunités considérables pour les transports publics sans qu'il nous soit possible aujourd'hui d'en dessiner les contours précis. **Il nous faudra pourtant être en mesure, dès leur émergence concrète, de nous saisir de ces nouveaux outils.**

A travers son SRDEII, la Région Nouvelle-Aquitaine a déjà affirmé ses ambitions : favoriser la mobilité et le transport intelligent par 4 axes :

- Faire de la grande Région un territoire pilote et novateur pour le déploiement de nouvelles solutions de mobilité aptes à renforcer la qualité de vie et l'efficacité de nos déplacements
- Soutenir les collectivités territoriales dans le déploiement de leurs services de mobilité
- Stimuler l'innovation et la mise en réseau des acteurs via le lancement d'AMI
- Accélérer la promotion de la filière à l'international.

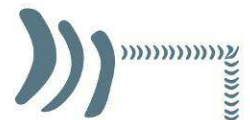


Mais l'Etat, à son niveau, doit aussi soutenir l'innovation dans le domaine de la mobilité, accompagner les start-up, ne pas freiner leur développement, afin de répondre à la fois aux besoins des usagers de déplacements plus simples et plus fluides, et à la nécessaire optimisation des services de transports publics.

Le développement et la généralisation des motorisations propres notamment, et particulièrement pour les transports collectifs routiers, doivent **être largement encouragés** par la **mise en place d'une fiscalité allégée**, à même de faciliter l'acquisition de ces véhicules par la collectivité.

Mais au-delà des motorisations « vertes », **les pistes et nouveaux modèles à tester sont nombreux** : véhicules connectés, véhicules autonomes, outils de mise en relation, route intelligente,... En complément indispensable de ce soutien à l'innovation, il s'agit aussi de faciliter l'expérimentation par collectivités et les acteurs, **pour qu'une lourdeur du cadre législatif ne soit pas le frein à la modernisation de nos services et de nos systèmes de mobilité.**





A N N E X E : L E S P R O P O S I T I O N S D E L A R E G I O N N O U V E L L E - A Q U I T A I N E

Transport ferroviaire

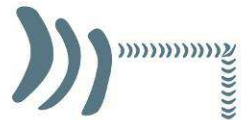
- Mise en place d'un **plan rail** sur le renouvellement et l'amélioration du réseau TER
- Engagement rapide de **GPSO** avec des financements alternatifs
- Poursuite de la réouverture de **Pau-Canfranc-Saragosse**
- **Ouverture à la concurrence des TER**, TGV et Intercités dès 2019
- Accélération de l'**autoroute ferroviaire atlantique**
- **Mise en responsabilité** accrue de **SNCF-Réseau**
- Pleine **propriété régionale** des **centres de maintenance, matériels roulants**
- **Garantir la séparation comptable des activités TER régionales**

Transport routier

- **Utilisation de l'opportunité de la fin des concessions autoroutières** pour garantir des ressources financières pérennes à l'AFITF
- Instauration d'une **redevance pour coûts externes et de congestion sur le réseau autoroutier**
- Engagement par l'Etat des études nécessaires de projets routiers structurants (RN147/149, barreau A89 / A65, 2x3 voies de l'A63)
- Mise en place d'une fiscalité allégée pour les véhicules de transports collectifs routiers à motorisations alternatives
- Facilitation technique et réglementaire à la mise en place de voies dédiées aux transports collectifs et au covoiturage sur les axes routiers structurants

Portuaire et aéroportuaire

- **Régionalisation des deux grands ports maritimes de Bordeaux et La Rochelle** dans un cadre financièrement neutre et rationalisé
- Maintien de la **gouvernance publique de l'aéroport de Bordeaux**
- **Soutien financier aux liaisons aériennes** en régime d'obligation de service public
- **Requalification** de la ligne aérienne Limoges-Lyon en **Obligation de Service Public**



Gouvernance et financement des transports

- **Ouverture des Syndicats mixtes de type SRU** aux acteurs qui ne sont pas des autorités organisatrices, tels que les **Départements**
- **Assouplissement** des compétences des syndicats mixte de type SRU
- Création d'un « **bonus intermodalité** » au **Versement Transport**
- **Simplification du Versement Transport additionnel**
- **Réduction de la TVA** applicable au transport à 5,5%

Développements des services

- **Transparence** des données « transports »
- Développement d'une **application universelle de M-Ticket**
- **Ouverture des canaux de distribution** des opérateurs de transports
- **Soutien à l'innovation** dans le domaine de la mobilité
- **Droit à l'expérimentation** par les collectivités

