**Projet de réponse EELV au questionnaire adressé par TDIE
aux candidats aux élections régionales de décembre 2015**

*Alsace, Champagne Ardenne, Lorraine, préparé par Pierre Ozenne*

I – Orientations générales / financement des politiques de mobilité

**Question 1 – Etat des lieux**

La région ACAL, issue de la fusion des trois régions (Alsace, Champagne Ardenne et Lorraine) présente de fortes disparitées liées à la fois à des choix politiques mais également à des contextes de territoire très contrastés.

***En Alsace***

L’Alsace est desservie par deux liaisons LGV (Est et Sud-Est) qui auront fortement dégradé les liaisons ferrovaires et aériennes avec les autres régions limitrophes ou non, mais aussi avec les pays frontaliers.

L’Alsace est la région qui, dès 1997, a expérimenté la régionalisation des services TER. Cette initiative, aujourd’hui généralisée à l’ensemble des régions, a démontré l’indispensable nécessité de rapprocher les lieux de décision au plus proche des usagers (offre de service, offre billettique et choix des investissements dans l’infrastructure et/ou les matériels roulants).

L’Alsace est densément peuplée et le réseau routier est confronté à d’importantes congestions. Les alternatives à la voiture individuelle sont plébisitées par les usagers, à l’instar du succès du service TER200 entre Strasbourg et Basel. De même, le périurbain n’a pas échappé à la modernisation des offres de services, notamment grâce au Tram-train de Mulhouse ou du cadencement des lignes à l’approche de Strasbourg.

L’Alsace a fortement augmenté les offres de services TER (en nombre) ; les usgers sont au rendez-vous. Mais en l’absence de modernisation majeure des lignes (malgré la réalisation d’une 3ème voie entre Fergersheim et Benfeld en 2009), le réseau ferroviaire atteindra ses limites capacitaires sans nouvelles possibilités face à l’accroissement de la demande.

Toutefois, et bien qu’une nouvelle ligne ait été rouverte vers l’Allemagne, les relations vers les pays frontaliers souffrent de l’absence de cohérence dans les grilles horaires et de tarifications. Ceci affecte de fait l’optimisation de la fréquentation de ces lignes.

L’absence des grilles tarifaires homogènes pour les lignes régionales transvosgiennes et juraciennes, crée *de facto* une barrière à l’usage des transports en commun vers la Lorraine et la Franche-Comté.

Les réseaux de cars interurbains assurent une desserte fine du territoire mais souffrent d’une lisibilité sur le territoire et d’une attractivité, car ils sont pénalisés par un réseau routière chargé. Quelques expériences de couloir de bus ont été conduites et ont démontré leur efficacité. Toutefois, ces expériences sont embryonnaires. Par ailleurs, les offres de services sont minimales en semaine et quasi absente les week-end, rendant la population desservie ultra dépendante de l’automobile.

Sur le plan du fret, l’Alsace est pénalisée par une circulation de poids-lourds intense sur les principaux axes routiers, notamment depuis l’introduction de la LKW-Maut. La mise en place d’une redevance poids-lourds aurait le mérite de rééquilibrer les flux entre les deux rives du Rhin mais également de booster le fret ferroviaire. De nombreuses lignes industrielles sont existantes mais dans un état très dégradé dont certes liaisons sont aujourd’hui clairement menacées, augmentant d’autant le trafic routier. A noter que Strasbourg dispose du 2nd port fluviale de France, essentiellement tourné sur le transport combiné.

A noter que la région Alsace a financièrement fortement contribué à la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Est –phase 1 et 2 - (518 M€ sur 5000M€), ce qui a eu pour conséquence de réduire les possibilités d’investissement pour les trains du quotidien

La région investit 235M€ par an pour 205000 circulations annuelles représentant 80000 voyageurs journaliers empruntant les 632 km de ligne.

***En Lorraine,***

Les transports de la région Lorraine sont principalement articulés sur l’axe « sillon Lorrain : Nancy, Metz, Luxembourg », sous le nom « Métrolor » depuis 1970. Le Luxembourg est en effet un pays nécessistant un nombre important de main d’œuvre.

Le réseau ferroviaire lorrain compte 1 850 km de lignes (tout confondus), ce qui en fait le deuxième réseau de France par sa longueur bien que de nombreuses lignes aient été transférées sur le route. Le TER Lorraine dessert 169 gares. Le déploiement du réseau suit la carte de la densité de la population de la région. Ainsi, le Nord Est dense dispose d’une offre assez dense bien que nombreuses liaisons soient assurées par Cars, tandis que l’Ouest de la Région, notamment la Meuse, est très parcellairement desservit.

L’arrivée du TGV Est a profondément redistribué l’organisation des lignes et les relations dans la région. Désormais, seul Paris est accessible à la grande vitesse depuis les gares desservies ; en effet, il n’est pas possible d’emprunter un TGV en direction de l’Est de la France ou de l’Allemagne depuis une gare de Lorraine (sauf Lorraine TGV). Cet effet est d’autant plus renforcé par l’absence d’une gare TGV connecté au réseau TER (construction de la gare de « Vandière » reportée).

Le projet de LGV EST a permis l’électrification des plusieurs lignes Vosgiennes et le remplacement de la tractation thermique diesel vers une traction électrique des TER permettant de réduire les temps de parcours.

Un Train d’équilibre du territoire (TET) remplace partiellement la liaison Strasbourg Lille supprimée, entre Metz et Hirson (Région Nord-Pas-de-Calais), aux horaires atypiques et sans tarification attractive, causant une perte d’attractivité. Le train de nuit a un avenir incertain.

La billettique proposée par la région assure l’accès au transport à tous les usagers, au moyen de tarifs sociaux et, de manière générale, une réduction accordée à tous les usagers de 40% par rapport au tarid normal SNCF. A noter que Nancy-Métropole dispose d’une tarification unique bus-tram-train.

La région est traversée par l’A31, très chargée (projet de doublement de l’axe). Le fret ferroviare est essentiellement nord/sud ou en direction de la Suisse, via l’Alsace. La Région est traversée par l’autoroute ferroviaire « Luxembourg ⬄ Espagne » et bientôt, jusqu’à Dunkerque. Toutefois, les voies industrielles souffrent, comme en Alsace, d’un manque d’investissement.

A noter l’absence de liaison ferroviaire trans-vosgiennes.

La région investit 221M€ par an pour 175000 circulations annuelles représentant 65000 voyageurs journaliers empruntant les 1 243 km de ligne commerciale.

***En champagne***

La Champagne-Ardenne est la région la moins peuplée des 3 composant l’ACAL. L’offre en transport en commun s’en ressent et est essentiellement organisée autour de deux pôles : « Reims » et « Charleville-Mézières ».

La Champagne-Ardenne dispose d’un réseau de 852 km de ligne commerciale, supportant un trafic journalier de 20000 voyageurs. De nombreuses lignes voyageurs TER ont été transférées sur la route bien que la région dispose d’un réseau ferroviaire développée mais essentiellement à vocation industrielle, notamment pour l’agro-alimentaire.

Le Nord et le Sud de la Région dispose d’une liaison par autorcar. Troyes ⬄ Paris sera bientôt électrifiée (contrat de plan Etat Région 2015-2020), démontrant les besoins d’amélioration et de confort des usagers vers la région parisienne.

Aucune liaison ferroviaire n’est assurée avec la Belgique.

Deux lignes TET courent à travers la région, Paris ⬄ Belfort et Reims ⬄ Dijon. Au-delà des horaires atypiques, l’accès au TET n’est pas possible avec des tarifications régionales.

Les offres tarifaires proposées par la Région sont peu lisibles, sectorielles et difficillement accessibles depuis les points de vente SNCF (pas sur tout les départements et seulement aux guichets).

**Question 2 – Politique régionale des transports**

Les objectifs de notre politique régionale des transports sont les suivants :

* **le droit à la mobilité pour tous**, adapté aux conditions sociales et équilibré sur l’ensemble du territoire. L’année 2016 sera consacrée aux « assises de la mobilité » afin de définir la nouvelle organisation des systèmes transports et de billettiques, avec une préférence en faveur d’un système zonal et non par ligne. Ces « assises » réuniront l’ensemble des acteurs et usager de la mobilité. Les frontières régionales et nationales ne doivent plus être un obstacle aux déplacements.
* **le renforcement des transports publics**, grâce aux nouvelles attributions relatives à l’organisation des mobilités (et non plus seulement le Train) affectées aux Régions afin d’assurer une cohérence entre les systèmes de mobilités (trains, cars, autopartages) et la transformation des gares, en espace de services ouvert sur les communes.
* **la poursuite des investissements** sur les pôles d’échanges et le réseau ferré, dont l’amélioration des liaisons inter-régionales et transfrontalières ;
* l’encouragement à l’utilisation de vélo, du covoiturage, de l’autopartage, et à la mutation des flottes de véhicules vers le biogaz ou l’électrique.

D’ici 2020, les émissions de gaz à effet de serre doivent avoir reculé de 20 % par rapport à 1990.

Nous renégocierons le Contrat de Plan Etat Région, dans le cadre de la clause de revoyure (2017) afin de flécher toutes les participations financières de la région dédiées à la route, vers les mobilités durables. Sur l’ACAL, cela représente 120M€/ 5 ans. Une réouverture d’une ligne ferroviaire coute en moyenne 5 M€/km.

Nous insistons pour pouvoir expérimenter régionalement la taxe kilométrique poids lourds, bénéficier d’une part croissante de la recette de la taxe sur les produits pétroliers (TICPE) et d’un versement transport (additionnel) pour le financement, comme en Ile-de-France, du fonctionnement des transports ferrés structurants d’agglomération. Les recettes voyageurs doivent être consolidées, en prenant soin de maintenir un accès au transport pour tous.

Nous menerons une démarche vers l’Europe afin de mobiliser les fonds FEDER et JUNCKER (plan de relance par l’investissement) pour régénérer les liaisons voyageurs et fret.

Nous ambitionnons la création d’un Opérateur de Proximité, adossé à un Etablissement Public Foncier, afin de sauver les voies industrielles que l’Etat ne souhaite plus gérer ou entretenir. Il s’agit d’assurer un entretien et une exploitation qui évite l’usage des poids lourds.

**Question 3 – Dépenses en faveur de la mobilité**

Le taux de recouvrement assuré par les régions aux dépenses d’exploitation des trains est très variables : 34% en Alsace, 24% en Lorraine et 21% en Champagne Ardenne.

Les frais d’exploitation des cars sont quasiment couvert à 100% par les départements qui assurent un services quotidien de voyageurs.

Ces coûts d’exploitation témoignent d’une organisation qui n’encourage pas l’usage des transports en commun afin d’augmenter les recettes, notamment pour les services de car.

De plus, la concurrence entre les modes routiers et ferroviaires (parce que les AOT sont différentes) n’aident pas à obtenir un équilibre financier bien qu’il ne soit pas anormal que le service public de transport soit déficitaire. Pour autant, il s’agit de tendre vers un déficit d’exploitation qui soit analysé globalement et surtout maitrisé.

Ainsi, la refonte des offres de mobilité sur la grandre région permettra d’optimiser une partie des coûts d’exploitation.

Nous n’écartons pas l’idée de contracter des exploitations de ligne au moyen de délégation de service public, c’est-à-dire, ouvrir partiellement à la concurrence des lignes bien que la loi n’autorise cette pratique qu’à l’échéance de 2026 pour le mode ferroviaire.

D’ici là, les conventions avec la SNCF seront renégociée ; celles-ci arrivant à échéance entre 2016 et 2018. Cette renégociation s’effectuera après un audit que la Région conduira, afin de mieux cerner ce qui est demandé par la SNCF dans les forfaits régionaux.

Le financement de la LGV Est (1ère et 2nde phase) emputent le grande région de levier de financement en matière d’investissement, notamment pour l’acquisition de rames adaptées aux particulairtés territoriales (interopérabilités avec les pays frontaliers, rames duplex sur les axes sur-chargés) ou de régénération de voie voire réouverture. Pour mémoire, la grande région (cumul des 3 régions actuelles) a contribué aux travaux à hauteur de 1 130 M€ sur les 5 000M€ du coût de la LGV (hors prise en compte de la LGV Sud-Est).

La part du budget régional consacrée au transport ne saurait augmenter dans des proportions importantes sans remettre en cause la consistance des autres politiques régionales (formation, éducation).

**Question 4 – Expérimentation régionale de l’écotaxe**

Comme mentionné précédemment, l’expérimentation de la taxe kilométrique poids lourds fait partie des pistes de financement de la politique régionale des transports, pour autant que l’Etat daigne la ré-autoriser, et permettre ainsi la réutilisation partielle des investissements consentis à l’époque du projet national Ecomouv’ initialement basé à Metz.

**Question 5 – Financement des infrastructures**

La Région n’a eu d’autre choix que d’accepter, au-delà de ses compétences, de cofinancer la régénération et la modernisation des infrastructures, principalement ferroviaires, au titre des CPER successifs, et ce afin d’assurer la pérennisation du transport public, tant en milieu urbain dense qu’au titre de l’équilibre des territoires, puis de payer des péages plus élevés sur les voies empruntées. Les déplacements du quotidien resteront notre priorité, comme il convient que la régénération et la modernisation des infrastructures existantes reste celle de l’Etat.

Pour autant, leur développement et leur fiabilisation, en même temps que la désenclavement des Vosges, en Meuse ou plus largement en Champagne-Ardenne (nombreuses lignes fermées, absence de transvosgiennes), nécessitent le maillage d’un réseau désormais trop fragile et sous-capacitaire par la réouverture de ligne. Ainsi, nous souhaitons rouvrir les lignes :

* Troyes ⬄ Reims ⬄ Givet ⬄ Belgique ;
* Bollwiller ⬄ Guebwiller
* Gérarmer ⬄ Remirmont
* Colmar ⬄ Freiburg (Allemagne)

La Région demandera à l’Etat, un accompagnement à proportion de ses ressources, dans l’étude et la réalisation de cette infrastructure.

Tous les projets de réouverture de lignes ferroviaires comprendront systématiquement un volet passager et un volet fret, garantissant ainsi la réussite des projets. Une attention particulière sera portée pour la transverée du massif vosgien, espace sensible : nous souhaitons la mise en place rapide d’un service de ferroutage, au moyen de l’opérateur de proximité évoqué ci-avant.

La redirection des fonds actuellement dédiés au financement par la région de projet routier permettra de dégager 120 M€ sur 5 ans en faveur des transports collectifs.

**Question 6 – COP 21**

Afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre, la Région va déjà au-delà de ses compétences propres, et s’appuiera demain sur son rôle de chef de file des transports régionaux pour amplifier cette politique :

* encourager l’utilisation de tous les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle : aide financière aux opérations de partage de la voirie favorisant la marche à pied et le vélo (50 % des déplacements font moins de 3 km) mais aussi les transports en commun (voies réservées, y compris sur autoroutes), à l’aménagement d’aires de covoiturage, d’autopartage
* inciter les transports routiers à signer la Charte CO2 et ainsi s’engager dans la réduction de leurs émissions (éco-conduite, déflecteurs d’air, gonflage, maintenance et chargements optimisés …) et à faire muter leur flotte vers la motorisation au gaz, liquéfié ou compressé
* impulser l’animation de plan de déplacements inter-entreprises, et la mutation des flottes professionnelles et de transport en commun vers l’électrique ou l’hybride.

II – 13 ans après la généralisation de la régionalisation des transports express régionaux (TER), quelle politique ferroviaire dans la nouveau contexte régional ?

**Question 7 – Adaptation des trains et cars régionaux au contexte de la loi Macron**

Les lignes routières de cars régionaux doivent être un complément cohérent d’une armature de transport collectif ferroviaire.

L’arrivée des cars Macron, avec des prix d’appel inférieurs aux meilleures offres régionales, a suscité l’émoi parmi les transporteurs routiers conventionnés, dont une bonne partie d’indépendants. Les liaisons les plus attaquées sont celles qui connaissent le plus de fréquentation.

Nous opérons un suivi régulier de l’offre librement organisée, et saisirons l’ARAFER dès lors que nous jugerons que celle-ci poeut porter substantiellement atteinte à l’équilibre financier des services régionaux conventionnés. Des actions juridiques pourront également être engagées vis-à-vis des services qui ne respectent pas la loi (accessibilité aux personnes handicapées).

Les Assises de la mobilité auront pour mission de modifier en profondeur, l’organisation de la mobilité sur l’ACAL, tant en offre de service que de billettique (tarification régionale multimodale unique par zone et transfrontalière, Pass entreprises, Pass Associations) et de services associés pour les usagers en gare / station ainsi que l’ouverture des données (horaires, tarifs, etc… ) pour faciliter l’organisation des déplacements par les moteurs de recherche (open data)

A noter que nous demanderons aux sociétés de cars de participer financièrement à la réalisation et l’entretien des Gares Routières.

**Question 8 – Liberté tarifaire**

Nous nous réjouissons de la ré-affirmation, dans la loi du 4 août 2014, de la liberté tarifaire accordée aux régions, même si celle-ci a été quelque peu modulée par le décret rappelant le maintien de tarifications sociales nationales. Nous serons donc dans une juxtaposition d’une gamme tarifaire régionale avec une gamme nationale. Pour autant, cette liberté permettra de faire évoluer la gamme régionale sans que soit faite sempiternellement référence à la gamme nationale, avec les calculs liés de « compensations tarifaires » (référence à d’illusoires recettes sur la base de tarifs de plus en plus éloignés des prix de marchés : cf. BlaBlaCar, Ouibus et autres cars Macron), lesquels ralentissaient, voire bloquaient, les évolutions tarifaires.

Nous proposons, au titre de chef de file de la mobilité, la mise en œuvre d’une gamme tarifaire zonale et intermodale, à savoir un titre unique valable sur l’ensemble des modes de transport de la région mais également les territoires situés en limite immédiaite de la grande région avec d’éviter les effets frontières.

**Question 9 – Ouverture à la concurrence**

Le 4ème paquet ferroviaire précisera un certain de dispositions, pour la plupart déjà présentes dans les textes antérieurs. Il est susceptible de reporter à 2026 l’obligation de mise en concurrence des transports régionaux.

Nous sommes attachés à l’unicité du réseau ferré national, dont l’exploitation mérite d’être modernisée pour tirer le meilleur parti des infrastructures et équipements d’exploitation existants (cf. l’Allemagne ou la Suisse), notamment en matière de gestion des inévitables aléas. L’homologation des matériels gagnera également à être davnatge traitée au niveau européen.

Concernant l’exploitation, nous sommes demandeurs, depuis le début des conventions entre la Région et la SNCF, d’une plus grande délégation de responsabilité aux responsables régionaux, voire territoriaux, de la SNCF, aujourd’hui écartelés entre la tenue d’objectifs nationaux d’entreprise, et la réponse aux attentes de l’autorité organisatrice régionale, traduites dans la convention. La rédaction prochaine de la nouvelle convention régionale (qui prendra effet à/c 2018, à l’issue de la fin de la dernière convention) sera l’occasion de rencontres avec l’ensemble des acteurs du transport ferroviaire régional (dont les syndicats et les usagers, via les assises de la mobilité) et se traduira immanquablement par un pilotage renforcé de cette convention par la Région, avec une expression et un suivi encore plus pointu des exigences, et une rémunération liée.

Nous renouvellerons les expérences régionales (chemin de fer du lac du Der) de création et d’exploitation de voies ferroviaire hors Réseau National Ferroviaire, grâce à l’Etablissement Public foncier et à l’opérateur de proximité, à la fois pour la circulation de convoi de fret mais également de voyageurs.

**Question 10 – Accessibilité des transports**

(Concernant l’accessibilité sociale, économique, se référer aux questions 2 et 8).

La Région ACAL proposera de financer les travaux de mise en acessibilité des gares et points d’arrêt, ferroviaires et routiers mais également rendre la totalité des matériels roulants automoteurs accessible. Seules quelques voitures Corail circuleront encore sur le réseau pendant la durée du futur mandats, le temps de commander les nouvelles rames duplex. Leur renouvellement pourraient faire l’objet d’une commande groupée avec celles équipant les trains d’équilibre du territoire.

L’ensemble des équipements en gares (ou haltes) et dans les trains (et cars) est également progressivement équipés en dispositifs visuels et sonores à destination des déficients visuels et auditifs.

III – La région « chef de file » - complémentarité et intermodalité : les défis d’une politique régionale multimodale

**Question 11 – Schéma régional d’intermodalité et plans de mobilité rurale**

Nous nous inspirerons du travail collaboratif réalisé dans le cadre de l’élaboration du SRADDT (dont son volet transport), mais aussi du CPER et des très récents « contrats d’équilibre territoriaux » et autres contrats d’axe, pour élaborer, en concertation avec les autorités organisatrices et les territoires concernés, le schéma régional d’intermodalité et les plans de mobilité rurale.

Le fil directeur est de profiter du transfert de la compétence transport des départements à la Région pour mieux articuler, mettre en correspondance (et en harmonie tarifaire) les différents réseaux, éviter les doublons et veiller à ce qu’aucun point habité du territoire ne soit situé à plus de 15 minutes de voiture d’un arrêt de transport public.

**Route et transports routiers**

**Question 12 – Place de la route dans la politique des transports**

La route est, et restera globalement le support de la grande majorité des déplacements. L’enjeu majeur des années à venir consiste donc à optimiser l’usage pour à la fois en limiter les nuisances et répondre au mieux aux besoins de déplacements, de personnes comme de marchandises. Le maître-mot est donc la mutualisation :

* mutualisation des transports entre les différents chargeurs et logisticiens, tout particulièrement sur le « dernier kilomètre »
* partage de la voirie au profit des modes les plus respectueux de l’environnement : voies réservées (en ville et sur autoroutes) aux bus, taxis, voire au covoiturage
* limitation de la vitesse (en ville et sur autoroutes), en temps normal et/ou en cas d’alerte pollution
* tarification de l’usage de la voirie en fonction de la « propreté » des véhicules, de la vocation du stationnement …

Ces « nouvelles » orientations justifient le rôle de chef de file de la Région dans l’organisation globale des transports, voire sa participation financière à des aménagements de voirie.

**Question 13 – Pôles d’échanges et gares routières**

La Région a beaucoup investi ces dernières années sur les principaux pôles d’échanges de la région, dont leurs gares routières attenantes, ainsi que sur un certain nombre de pôles multimodaux au niveau des gares de vocation plus locale. Un certain nombre de projets font actuellement l’objet d’études plus ou moins avancées, avec des priorités à la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, aux abris vélos et à la connexion avec les bus et cars.

Le schéma des gares routières fait, selon nous, partie intégrante du schéma régional de l’intermodalité. La localisation d’éventuelles nouvelles gares routières, leur constitution (conforme aux lois en vigueur et au droit européen du passager), tout comme les éventuelles extensions de gares existantes, doivent faie l’objet d’une étroite concertaion avec les autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités locales concernées, ainsi qu’avec les transporteurs. Le financement des équipements (investissement et fonctionnement) devra reposer très majoritairement sur les redevances de toucher de quai.

**Question 14 – Transport scolaire**

Les transports scolaires sont délégués aux départements ou aux Communautés de Communes. Nous souhaitons intégrer les transports scolaires à l’offre globale de transport régionaux, afin que tous les usagers puissent emprunter un réseau de transport collectif cohérent. Ce moyen permettra ainsi de réduire les temps de parcours à moins de 35 minutes et d’augmenter parfois les fréquences des lignes.

**Numérique, billettique, intermodalité**

**Question 15 – Services internet à bord**

Nos objectifs en matière d’équité territoriale se traduisent notamment par une lutte contre la fracture numérique, et l’accès de tous les territoires à internet. Contrairement à une idée reçue, cet accès ne diminue pas les besoins de déplacement mais peut permettre, à l’inverse, l’exercice d’activités plus variées en tous points du territoire. Les besoins de communication à bord seront de plus en plus prégnants, et feront même la différence entre la voiture individuelle (où les exigences de sécurité les contraignent progressivement) et les transports publics où le temps pasé, même s’il peut apparaître plus important, peut être valorisé (repos, lecture, travail …). Le WiFi à bord deviendra donc progressivement la norme sur les services régionaux de transport public.

Pour autant, une attention particulière doit être portée aux questions de santé publique et aux risques inhérents à l’exposition prolongée à des ondes de courte ou longue portée, plus particulièrement s’agissant des personnels roulants et des personnes électro-sensibles. Ainsi nous proposons d’associer des représentants de la profession et des usagers concernés à la commission Santé que nous créerons au sein de la Région.

**Question 16 – Billettique et intégration tarifaire**

Nous souhaitons la création d’une billettique régionale zonale et intermodale, c’est-à-dire un titre unique pour l’ensemble des déplacements de la région, avec possibilité d’utilisation des vélos ou des voitures partagées.

Cette billettique comprendra l’accès aux transports collectifs des agglomérations mais nous souhaitons également qu’elle intègre l’accès aux transports des zones immédiatement proches des limites de la région, notamment en Suisse, en Allemagne, au Luxembourg et en Belgique

**Question 17 – Calculateur d’itinéraires et réservation en ligne**

A l’appui de conventions signées avec chacune des AOT (ou syndicat mixte départemental), la Région a mis en œuvre un service d’information multimodale sur la base de l’application « vialsace.eu » comportant notamment un calculateur d’itinéraires en transport public conventionné (+ TGV) et les liens utiles avec les services de covoiturage (avec redirection si pas d’itinéraire en transport public), d’autopartage, de vélos en libre service et autres services de stationnement sécurisé des vélos.

Nous ouvrirons nos données (opendata).

Des développements sont en cours visant à intégrer ces outils et leur adjoindre les services de transport public non conventionnés, l’information temps réel et l’élargissement des possibilités de réservation en ligne. La diffusion de marques franches permettent l’accès au calculateur depuis certains sites internet, principalement dédiés au tourisme.

**Aéroports**

**Question 18 – Gestion des aéroports**

Nous n’envisageons pas de modification dans la gestion des aéroports régionaux.

IV – Logistique et fret

**Question 19 – Enjeux de la logistique**

L’Acal est située dans une zone frontalière, au cœur de l’Europe, avec des niveaux de trafic de fret (routier, fluviale, ferroviaire) important. Cette intensité du trafic de marchandises est à la fois liée à la présence de corridors européens importants, a une région Acal industrielle et agricole mais également liée à la présence de pays dans lesquelles des fiscalités sont appliquées au transport routier favorisant les shunts par la France (RPLP en Suisse et LKW-Maut en Allemagne).

L’Acal est traversée par l’autoroute ferroviaire « Luxembourg ⬄ Espagne » et demain, la liaison entre la Lorraine et la Manche.

Le Rhin constitue une artère essentielle pour l’Allemagne et la Suisse, qui profite à plusieurs ports et industries en Alsace, Strasbourg étant le second port fluviale de France.

La Région est également couverte par des métropoles à la qualité de l’air dégradée ou des zones naturelles sensibles, à l’instar des Parcs Naturels Régionaux et plus globalement le massif Vosgiens ou Ardennais.

Dans ce contexte, l’ACAL doit assurer la fluditité des mobilités du fret tout en préservant l’environnement.

Le réseau routier montre ses limites en capacité et démontrent que le trafic routier apporte de nombreuses nuisances pour la santé des habitants et l’environnement, sans compter des coûts d’entretien important des chaussées à charge des collectivités.

Le réseau ferroviaire, du fait d’années de démentelement progressif de son infrastructure, ne permet plus aujourd’hui de répondre au défi d’une mobilité durable du fret sauf à consentir des investissements conséquents.

Le fluvial, en dehors de quelques tronçons de fleuve et canaux, est cantonné au trafic de plaisance.

Nous souhaitons la création d’un Etablissement Public foncier (EPF) qui permet à la fois de proposer des emprises (anciennes friches) aux entreprises souhaitant s’installer ou des locaux, à des tarifs attractifs mais également de péréniser les emprises de voies ferroviaires menacées ou déjà fermées au trafic. Cette mesure permettra d’assurer la préservation des emprises de voie ferroviaire.

L’EPF aura également la mission de préserver les gares de marchandises, notamment les gares bois dans les Vosges ou céréalières en Champagne.

Nous proposons d’adosser à l’EPF, un Opérateur de Proximité, dont la mission consistera à proposer une logistique durable en même temps que l’installation d’entreprise sur des emprises proposées par l’EPF. Nous capitaliserons les expériences similaires dans la région, notamment dans le secteur du Lac du Der. La forme juridique de l’Opérateur de Proximité devra permettre d’assurer la souplesse dans sa gestion et la force de l’action publique.

En partenariat avec les Métropoles, l’Opérateur de Proximité pourra expérimenter une logistique urbaine au moyen de centre de massification.

Nous souhaitons proposer un service de ferroutage régional pour le franchissement du massif vosgien et raccordé aux gares de Bâle en Suisse et Freiburg et Ludwigshafen en Allemagne.

Nous militerons auprès du Gouvernement, pour l’application d’une redevance Poids-lourds.

Nous souhaitons également développer le système de consigne des bouteilles (verre et plastique) à l’instar du système Allemand.

**Question 20 – Coordination entre les ports**

Nous souhaitons la création de l’Opérateur de Proximité en matière de logistique, en lien avec les différents Ports, tel que le Port Automnome de Strasbourg, afin de proposer une solution logistique respectueuse de l’environnement et de la santé des Hommes, dans l’hinterland.

Nous souhaitons encourager le rapprochement des opérateurs porturaires par bassin, à savoir Rhin, Moselle et Meuse.

**Question 21 – Place des ports fluviaux**

Nous proposons d’accompagner la poursuite du développement de cette alternative à la route, notamment par le developpement de plate-forme trimodales dans chacun des bassin (notamment Givet et Nogent-sur-Seine) et développer l’accès de la Suisse au Fret, via les modes alternatives au mode routier.

Nous souhaitons que les ports fluviaux et sur les canaux, retrouvent leur place dans le cadre de la logistique de valorisation des déchets, qui ne nécessite pas de mobilité rapide.