

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

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

Une note documentaire est jointe à ce questionnaire

# Orientations générales / financement des politiques de mobilité

**Question 1 – *Etat des lieux.***

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

 **Après un fort développement du transport collectif ferroviaire, au cours du mandat 2004-2010, nous sommes conscients que la situation s'est dégradée entre 2010 et 2015. L'essentiel de la responsabilité en revient, selon nous, à la direction de la SNCF. Nous considérons que la relation avec la SNCF a été particulièrement difficile et que la Région n'a pas correctement géré le rapport de force. Il nous semble nécessaire de reprendre la main pour faire du service de transport ferroviaire un véritable service public de qualité et augmenter son accessibilité à toutes et tous.**

 **Nous voulons consacrer tout le budget transport investissement au ferroviaire, en arrêtant les investissements sur le routier. Il va être nécessaire de mettre en œuvre un véritable "plan rail" sur plusieurs années, en complément du CPER, pour permettre d’améliorer la qualité du service en améliorant le réseau ainsi qu’un développement de l'offre sur certaines lignes. Il faudra également consacrer la totalité des dépenses sur l'amélioration du réseau ferroviaire existant, qui est vraiment utile au quotidien des habitants de la région, plutôt que d'engager des dépenses sur des projets inutiles comme la ligne Lyon-Turin, le POCL…**

 **Parallèlement, nous voulons également développer l'ensemble des services de transports collectifs, en complémentarité, pour adapter l’offre à la demande sur l'ensemble du territoire : réseaux d’autocars, transport à la demande, auto-partage, téléphérique urbain…**

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

Quels objectifs donnez-vous à la politique régionale des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional ?

**L’objectif général qui guidera notre politique des transports en commun c’est d’offrir une solution de transport collectif à 10 minutes du domicile de tous les Auvergnats et Rhônalpins. Pour les zones urbaines, à 10 minutes à pied, et pour les zones rurales, à 10 minutes en voiture.**

**Pour cela, nous construirons le schéma régional de la mobilité et de l'intermodalité, avec les collectivités territoriales.**

**Nous sommes prêts à assumer pleinement nos objectifs et à négocier ceux-ci avec nos partenaires. Si ces derniers ne peuvent y répondre, nous le ferons, nous-même. En particulier, si la direction de la SNCF persiste à vouloir supprimer certaines lignes, ou à refuser la réouverture d'autres lignes qui nous semblent essentielles, nous sommes prêts à créer un établissement public régional ferroviaire, pour mettre en œuvre nos projets.**

**Parallèlement, nous voulons aussi relancer le transport ferroviaire de marchandises et retirer 500 000 poids-lourds des vallées alpines par an en passant de 20 à 60 trains de marchandises par jour dans les Alpes.**

* Quels leviers (économique, contractuel – Contrat de Plan Etat-Région, tarification, fiscalité écologique, etc.) comptez-vous mobiliser pour atteindre ces objectifs ?

**Le contrat de Plan est signé et malheureusement très insuffisant. L'Etat a encore réduit ses engagements.**

**Nous n'avons, en l'état, pas de leviers fiscaux, mais nous participerons largement au débat national, pour changer la donne, comme sur la question du Versement Transport Régional et de la Redevances Poids Lourds.**

**Les conventions avec la SNCF courent jusqu'à fin 2016 et nous voulons négocier une nouvelle convention beaucoup plus dynamique. Les conventions actuelles ne permettent pas à la Région, d'assumer pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports. Ainsi la direction de la SNCF, garde toute expertise et peut décider ou prescrire des évolutions de services importantes : temps de parcours, fermeture de gare, de guichets…**

* Quel rôle les services de transport de voyageurs doivent-ils jouer dans le développement de la cohésion régionale de la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes ? Allez-vous renforcer les liaisons entre les anciennes capitales régionales ?

**Dans le cadre de la fusion d'Auvergne et Rhône-Alpes et de la loi sur les métropoles, il nous semble que la Région a un devoir majeur d'égalité des territoires et des citoyens et de rééquilibrage. En particulier pour la question de la mobilité.**

 **Le transport public collectif joue un rôle primordial dans le développement de la cohésion régionale. Il faut, pour cela, non seulement renforcer les liaisons entre les agglomérations de la région, mais également pérenniser et renforcer la desserte de tous les territoires et les petites lignes qui permettent à tous les habitants de la Région d’avoir droit à la mobilité.**

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

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

**Nos objectifs conduiront à une augmentation du budget "transports".**

**Un plan d'investissement sur 10 ans devra être mis en œuvre.**

**L'offre de services doit aussi se développer progressivement.**

**Toutes les pistes de recettes supplémentaires devront être étudiées et mise en débat (CVAE, VRT, RPLP, mais aussi nouveaux usagers…)**

**Parallèlement, nous devons accompagner les exploitants, pour diminuer le prix du km/transport. Des gains de productivité importants sont possibles sur la maintenance et l'amortissement du matériel. La Région R.A a lancé, sur notre proposition, un audit qui permettra de définir avec la SNCF les actions à mener en ce sens. La convention TER devra mettre en œuvre ces actions.**

**Par ailleurs, la convention TER, devra aussi permettre d'améliorer la qualité de service pour répondre aux attentes des usagers du service public.**

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

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

**Oui, l'idée nous semble non seulement intéressante, mais aussi juste. Il est souvent dit que l'argent public subventionne largement le transport collectif. Les collectivités territoriales dans leur ensemble subventionnent encore plus largement le transport routier individuel et de marchandises (construction, entretien de voiries, coûts externes, police-gendarmerie, occupation de l'espace public…). Il serait donc normal que tous les systèmes paient leurs justes coûts.**

**Plusieurs pistes nous semblent intéressantes à débattre, mais ne dépendent, pour l'instant, pas ou peu des Régions : vignettes multimodales en agglomération (plus intéressant que les péages urbains), redevance pour les poids lourds…**

**Plutôt qu'une taxation globale aveugle, nous souhaitons une fiscalité écologique vertueuse : nous prônons une taxation à l'usage de la voiture ouvrant le droit aux alternatives et une taxation équilibrée des poids lourds, pour ne pas pénaliser les "courtes distances" (derniers kilomêtres).**

*TDIE - Transports, Développement, Intermodalité, Environnement – Voyageurs et marchandises*

9, rue de Berri- 75008 Paris – Tél. 01 44 13 31 08 – Fax 01 44 13 31 21 – Mèl secretariat@tdie.eu – [www.tdie.eu](http://www.tdie.eu/)

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

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

**Nous sommes très favorables à ces orientations générales de l'Etat, mais inquiets qu'il ne les respecte pas lui-même, continuant à financer des études lourdes et des travaux pour des lignes nouvelles (Bordeaux-Toulouse…, POCL, Lyon Turin…). Pour respecter nos objectifs nous sommes dans la nécessité d'accompagner le financement de l’entretien et de la modernisation des infrastructures existantes, si l'Etat persiste à se désengager.**

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

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

**Le développement de l'ensemble des transports publics collectifs et en particulier du transport ferroviaire est un axe fort pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, dans la mesure où il permet de diminuer l’usage de la voiture individuelle et met un terme au passage de nombreux camions sur les routes. Il doit être accompagné par une réduction de la facilité d'usage de la voiture (voirie, stationnement…) et de la réglementation et de la taxation des camions pour être réellement efficace.**

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

### Question 7 – Les régions ont développé avec succès les transports express régionaux depuis la généralisation du transfert de compétences en 2002. Leur fréquentation a significativement augmenté. Au 1er janvier 2017, les régions auront la responsabilité de la gestion des services interurbains départementaux d’autocars. Dans le même temps, la libéralisation du transport de voyageurs par autocars, entrée en vigueur au mois d’août 2015,

***s’ajoute au développement du covoiturage pour répondre à une demande sociale incontestable. Sur certaines lignes, ces nouvelles offres entrent en concurrence avec les services TER organisés par la région.***

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

**Nous ne sommes absolument pas convaincus que la libéralisation de services librement organisés soit à même de relever le défi de permettre à tous d’avoir accès à une solution de transport. Il est bien plus probable que ces entreprises privilégient les lignes à forte fréquence et délaissent les petites lignes, réduisant ainsi les sources de financement de la SNCF et menaçant la logique de répartition du service sur les territoires.**

**Si la SNCF ne souhaite pas travailler dans le sens de nos objectifs, nous lancerons le développement d’un opérateur public régional du transport qui remplira les missions de service public que la SNCF ne prend plus en charge.**

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

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

**L’enjeu de la liberté tarifaire est primordial. La loi du 4 août 2014 ne permet pas tout, mais va dans le bon sens. Il est nécessaire que la tarification de la chaine des transports soit simplifiée et fluide pour l’usager. C’est un élément déterminant pour rendre le transport collectif crédible. Ce doit être l’occasion de revoir l’ensemble de la politique tarifaire, en concertation avec les partenaires.**

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

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

**L’ouverture à la concurrence du transport de voyageurs n’aura pas lieu avant 2021 ou 2026. Nous ne croyons pas que cette ouverture à la concurrence soit la bonne solution. En France, ce genre de « libéralisation » a entraîné plutôt un partage du marché par quelques grandes entreprises et le transfert d’un monopole public à un monopole privé.**

**Nous l’avons dit, si la direction de la SNCF persiste à dégrader le service public ferroviaire, nous envisageons la création d’un opérateur public régional ferroviaire, qui pourra maintenir et développer le service public et lutter contre une privatisation à moyen terme dont nous ne croyons pas qu’elle soit souhaitable.**

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

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

 **L’accessibilité de la chaine des transports est une priorité et les actions déjà mises en œuvre doivent être amplifiées. Le schéma adopté en fin de mandat sera notre ligne de conduite.**

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

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

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

**Cette nouvelle responsabilité de la région doit permettre d’affirmer son rôle politique en matière d’aménagement du territoire. Les métropoles sont très dépendantes des territoires qui les entourent et la région doit organiser la collaboration de toutes les Autorités Organisatrices.**

**L’enjeu de l’intermodalité passe par la cohérence et la complémentarité des réseaux, mais aussi par la tarification et la billettique unique.**

**Route et transports routiers**

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

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

**Le législateur ayant reculé sur le transfert des routes aux régions, nous considérons que le budget régional doit se destiner exclusivement au réseau ferroviaire. Hormis quelques opérations routières lancées sur des aménagements de routes circulées par des TER routiers et sans alternatives ferroviaires, nous ne souhaitons pas financer les infrastructures routières.**

**Nous refuserons le financement, même partiel de nouvelles routes.**

**Nous étudierons l’éventualité de la définition des itinéraires d’intérêt régional, au vu des possibilités que cela offrira réellement, pour le développement des transports collectifs et la réduction de la voiture individuelle et du transport routier de marchandises.**

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

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

**La Région tient un rôle important dans le développement de l’intermodalité et donc des gares routières en connexion avec le mode ferroviaire.**

**Les cars « Macron » ne nous semblent pas relever de cette intermodalité, mais d’une concurrence déloyale envers le mode ferroviaire. Les conditions d’accès de ces compagnies de cars seront donc particulièrement réglementées et tarifées.**

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

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

**Nous comptons assumer complètement la compétence du transport scolaire qui était celle des départements, soit essentiellement les collégiens et lycéens. Ce transfert doit se faire équitablement.**

**Nous généraliserons parallèlement la gratuité des transports scolaires (déjà en place dans certains départements) et nous le développerons en cohérence avec le transport non urbain routier de voyageurs.**

## Numérique, billettique, intermodalité

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

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

**Le transport collectif nous semble concurrent de la voiture individuelle, aussi parce qu’il permet de se reposer, se divertir ou travailler.**

**Nous sommes donc favorables au développement de capacités de connexion dans les réseaux dont nous avons la charge.**

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

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

**Nous avons défendu, depuis de nombreuses années, cette intégration tarifaire et la billettique unique.**

**De réels progrès sont en passe d’être effectifs sur la région Rhône-Alpes.**

**Il nous faut aboutir à la généralisation de la billettique inter opérable, puis unique.**

**Par ailleurs, nous défendons, sur les aires métropolitaines, des tarifications multimodales zonales uniques.**

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

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

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

**Il y a en effet de grandes possibilités qui apparaissent avec l’ouverture des données, dans le secteur du transport mais pas seulement… Nous souhaitons que les données des collectivités et de leurs partenaires soient ouvertes et mises à la disposition du grand public, non seulement dans un souci de transparence mais aussi pour favoriser la création de valeur ajoutée et de nouveaux services à partir de ces données. Les données publiées seront mises à jour en direct et structurées pour être lisibles. Elles seront également diffusées dans des formats de fichiers ouverts afin que leur lecture n’enferme pas les usagers dans l’utilisation de tel ou tel logiciel propriétaire.**

**Parallèlement, nous avons soutenu le développement (sur Rhône-Alpes) d’une plateforme avec calculateur d’itinéraire qui prenne en compte toutes les solutions de transport pour permettre une véritable pratique du multimodal. Celle-ci vient d’être mise en place et doit permettre, dans quelques mois de réserver et de délivrer des billets multimodaux.**

## Aéroports

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

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

**Le transport aérien n’est pas, pour nous, un service public.**

**Les infrastructures doivent rester dans le domaine public, alors que l’Etat est en train d’en privatiser.**

**La gestion doit être rentable économiquement et peut-être déléguée, mais ne peut être subventionnée par la région.**

**La réalité, aujourd’hui, est qu’on perfuse d’argent public, des « petits aéroports » qui servent essentiellement de « transport de parade » en concurrence avec le ferroviaire ou de « paradis fiscal » pour compagnies « low-cost », largement subventionnées. Nous ne souhaitons pas que l’argent public soit ainsi utilisé.**

# . Logistique et fret

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

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

**Nous sommes particulièrement conscients des enjeux de la logistique dans notre région.**

**Nous pensons que l’enjeu principal réside dans le report modal des marchandises sur le rail et le fluvial, pour les longues distances et territoires à enjeux (Alpes) et voulons participer au développement de l’intermodalité routier/autre mode.**

**Pour cela, nous pensons que les infrastructures existantes ont des capacités importantes, pour permettre de réduire le nombre de camions qui traversent nos vallées. Il manque aujourd’hui, outre la réglementation et la tarification qui relèvent de l’Etat, l’organisation de services et de plateformes intermodaux.**

**Si, la région a déjà commencé à travailler sur les infrastructures (plateformes), elle doit accélérer ce chantier et la loi NOTRe doit le permettre.**

**En revanche, pour les services ferroviaires, nous nous heurtons à l’absence de volonté de l’Etat et de son opérateur historique. Nous envisageons, si la direction de la SNCF persiste dans sa volonté de détruire le transport ferroviaire de fret, de mettre en place un opérateur public régional.**

**Nous nous sommes fixé comme objectif de réduire le nombre de poids lourds quotidiens de 1500 dans les vallées alpines (Arve et Maurienne) et de 6000 dans la vallée du Rhône (objectifs 2007 de l’Etat, conclusions du débat public VRAL),**

**Question 20 – *Les ports fluviaux ont aujourd’hui différents statuts.***

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

**Quels que soient leurs statuts, la région doit coordonner la cohérence des différents acteurs et soutenir le développement des infrastructures. C’est déjà le cas pour les ports. Les voies navigables ont encore une capacité d’augmentation de volume importante (300%). En revanche il faut développer des infrastructures de maintenance.**

**Enfin, nous sommes opposés à la création de nouvelles infrastructures « pharaoniques » de grand gabarit, car les alternatives ferroviaires ou maritimes existent déjà, sans « très grands travaux » et ont un bilan d’exploitation économique et écologique bien meilleur.**