

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
EELV Sophie CAMARD <i>Le rassemblement! Choisir une région citoyenne, écologique et solidaire</i>	<p>1. Les transports en commun site propre sont encore trop rares, notamment sur Marseille, et le transport public moins étoffé dans les couronnes urbaines et le tissu rural.</p> <p>2. La coordination entre les services régionaux, départementaux et urbains/péri-urbains est déficiente.</p> <p>3. Les pôles d'échanges sont trop peu développés, comme les parkings de rabattement.</p> <p>4. Les efforts sur la tarification et l'information multimodale ne suffisent pas à simplifier l'usage des TP.</p> <p>5. Le TER souffre de dysfonctionnements persistants (grèves, annulations, retards).</p>	<p>1. Le droit au transport pour tous (généralisation de la carte ZOU ! à tous les TP, dont gratuité des trajets domicile-études, et la création d'un Pass transport unique sur la région)</p> <p>2. Renforcement des TP, avec priorité à la fiabilisation du TER et au maillage du territoire, y compris pour les communes les plus isolées</p> <p>3. Poursuite des investissements sur les pôles d'échanges et le réseau ferré, dont l'amélioration des liaisons inter-régionales et transfrontalières</p> <p>4. Encouragement à l'utilisation du vélo, covoiturage, autopartage et mutation des flottes de véhicules vers biogaz et électrique</p>	<p>Le coût kilométrique des trains et cars a pu être stabilisé pour la Région en 2013. Mais :</p> <p>1. Le coût du TER reste élevé, notamment par rapport à la qualité de service (20% trains non conformes/supprimés/retardés) et les pénalités remboursées par la SNCF sont insuffisantes, d'autant plus que la région réalise de lourds investissements.</p> <p>2. La nouvelle convention TER s'appuiera sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'audit en cours sur la convention actuelle</li> <li>- sur une remise à plat des termes de cette convention, en associant tous les acteurs.</li> </ul> <p>Entre autres, cette convention "liera plus directement la rémunération de l'exploitant à l'atteinte des objectifs".</p>	<p>C'est une piste "de financement de la politique régionale des transports", si l'Etat l'autorise et si une réutilisation partielle des investissements du projet Ecomouv' est possible. Mais cela ne concernerait que les infrastructures des principales agglomérations</p>	<p>1. La région n'a pas eu le choix d'accepter de cofinancer la régénération et la modernisation des infrastructures, notamment ferroviaires, dans le cadre des CPER. Les déplacements du quotidien resteront notre priorité, "comme il convient que la régénération et la modernisation des infrastructures existantes reste celle de l'Etat".</p> <p>2. Cependant, le maillage du réseau est trop fragile et sous capacitaire (cf. Alpes-Maritimes), ce qui nécessite la réalisation de deux tronçons considérés comme urgents par la Commission Mobilités 21. La région pourra "accompagner l'Etat, à proportion de ses ressources, dans l'étude et la réalisation de cette infrastructure".</p>	<p>La région s'appuiera sur son rôle de chef de file :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour encourager l'utilisation de tous les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, par une aide financière aux opérations de partage de la voirie favorisant la marche à pied, le vélo et les TC, et l'aménagement d'aires de covoiturage ou d'autopartage.</li> <li>- Pour inciter les transports routiers à signer la Charte CO2, et ainsi s'engager dans la réduction de leurs émissions et faire muter leur flotte vers la motorisation gaz, liquéfié ou comprimé.</li> <li>- Pour impulser l'animation de plan de déplacements inter-entreprises, et la mutation des flottes professionnelles et de TC vers l'électrique ou l'hybride</li> </ul>
PS Christophe CASTANER <i>Notre Région, Notre Fierté</i>	<p>La région PACA accuse un retard historique en matière de TC (transport urbains et interurbains) mais rééquilibrage depuis CPER 2000-2006 vers les transports ferroviaires. Nombreux investissements ont encore été programmés au CPER 2015-2020 en portant une attention particulière aux opérations de fiabilisation de l'exploitation ferroviaire, point faible majeur d'un réseau proche de la saturation sur le littoral.</p> <p>Il faut accélérer l'intégration des réseaux pour faciliter les parcours des usagers. Les récentes réformes donnent un cadre favorable à cette accélération.</p> <p>Il faudra profiter du transfert des compétences départementales un enjeu fort du prochain mandat.</p> <p>Il faudra rééquilibrer les relations avec la SNCF : faire que la prochaine convention soit plus contraignante pour l'opérateur et limitée à la durée du mandat. "Passer de plus de trains à mieux de trains" avec une SNCF plus efficace et plus réactive.</p>	<p>1- Réduire la mauvaise qualité des transports ferroviaires (voie contractuelle et investissements de sécurisation de l'exploitation). =&gt; plus de pénalités pour la SNCF et faciliter le remboursement des usagers de la carte ZOU! En cas de problèmes.</p> <p>2- Mieux intégrer les réseaux en termes de coordination des offres, d'accessibilité, de tarification et d'information. <b>le chef de file donnera des leviers d'action à la région.</b> =&gt; création d'un service d'infos en temps réel combinant les différents modes pour mieux orienter les usagers à partir de la plate-forme "PACA Mobilité". =&gt; Proposer aux AOT urbaines de créer des titres zonaux multimodaux. =&gt; Exploiter les avantages de la région régionale sur la ligne Chemin de Fer de Provence.</p> <p>3- Améliorer le lien urbanisme et mobilité et l'aménagement des gares.</p>	<p>L'accroissement de l'effort propre en matière de transports n'est pas soutenable pour les Régions dans un contexte de réduction des recettes (transfert de la CVAE sera compensé et les régions seront plus fortement sollicitées en matière économique du fait du retrait des départements)</p> <p>Il faut alors rechercher des gains de productivité ; l'intégration tarifaire post intégration des réseaux départementaux sera un enjeu financier sensible de premier ordre.</p> <p>Favorable à ce que la région établisse des accords équilibrés avec les AOT urbaines qui bénéficient du VT et qui ont intérêt à contribuer au développement du réseau ferroviaire dont elles profitent.</p> <p>Intégration de clause de productivité dans les contrats TER. Avant cela : certification des comptes régionaux de la SNCF par une entité indépendante comme l'ARAFER.</p> <p>Enjeu de la fiabilité et de la lutte contre la fraude pour dégager plus de recettes et améliorer la qualité de service. Des marges de manoeuvre existent.</p>	<p>les nouveaux usages (covoiturage et autopartage) vont avoir tendance à réduire les coûts du transport routier, ce qui n'est pas pour faciliter le report modal.</p> <p>Mais, dans les grandes agglos, une politique de restriction de l'usage de la voiture tend à devenir inéluctable.</p> <p>Le relèvement de la fiscalité du carbone est souhaitable à condition d'être progressive, annoncée et liée à l'utilisation plutôt que forfaitaire.</p>	<p>La régénération des infrastructures existantes est une priorité par rapport au développement de nouvelles infrastructures. Cette régénération doit, pour le ferroviaire, viser des gains d'exploitation du réseau.</p> <p>Il faut mieux intégrer les travaux de régénération sur les circulations et anticiper leur planification dans une logique de réduction des nuisances pour les voyageurs.</p> <p>Ces investissements relèvent en premier chef de l'Etat. La collectivité ne devrait intervenir qu'en complément, pour atteindre des fonctionnalités supérieures à la seule régénération.</p> <p>Cette priorité à la régénération ne doit cependant pas assécher les investissements nécessaires pour les lignes à fort potentiel de développement ; la région ne peut faire l'impasse de projets majeurs comme la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur.</p>	<p>Nécessité d'un ensemble de solutions à combiner pour faire des transports alternatifs à l'automobile, une offre fiable et adaptée aux besoins.</p> <p>=&gt; mettre en place une politique de transport intégrée, en associant toutes les AO, en combinant modes doux et TC, et en facilitant l'utilisation des modes routiers partagés.</p> <p>=&gt; rapprocher les politiques de mobilité, d'urbanisme, de développement économique et de grands établissements publics.</p>
LR Christian ESTROSI <i>Ca va changer</i>	<p>1. "La qualité de service est pour le moins médiocre" : La région PACA détient le record de France des trains annulés et retardés.</p> <p>2. Au-delà de 5 retards et d'une annulation, 20% de l'abonnement mensuel seront remboursés Au-delà de 10 retards et de 2 annulations, 30% de l'abonnement mensuel seront remboursés.</p> <p>3. Les rames seront équipées du wifi gratuit, de la climatisation, des applications Smartphone et écrans interactifs seront à disposition pour mieux informer les usagers.</p> <p>4. Les trains : - seront plus nombreux et plus fréquents aux heures et jours de pointe, - des rames seront accessibles aux PMR, - les délais de réparation seront réduits en décentralisant la maintenance avec la création d'un centre d'exploitation à l'est de la région.</p> <p>5. La sécurité doit être développée pour que les usagers aient confiance dans les TP : - l'installation de portiques, - la vidéoprotection en temps réel dans 100% des gares et des trains, - la gratuité des transports pour les militaires en uniforme, les forces de l'ordre et les sapeurs-pompiers, - la création de la police régionale des transports, - le développement d'une application Smartphone pour signaler tout danger, - des travaux d'intérêt général pour lutter contre les incivilités.</p>	<p>1. Les transports seront améliorés par la réalisation d'infrastructures.</p> <p>2. Le dernier CPER "prive notre territoire de 430 millions d'euros par rapport à celui que j'avais signé pour la période 2007-2013". Le CPER sera renégocié pour rééquilibrer les investissements et concrétiser plusieurs projets d'infrastructures (Ex: la ligne ferroviaire est-ouest de Vaucluse, les contournements routiers de Digne, Orange et Arles, la desserte du bassin de Fos-sur-Mer, la relance du projet de l'AS1, la finalisation du tunnel de Tende, de nouveaux pôles multimodaux, notamment ceux des aéroports de Nice et Marseille-Provence).</p> <p>3. Les transports seront facilités par la création d'une carte unique pour tous les déplacements dans les TC.</p>	<p>1. Le monopole de la SNCF prenant fin en 2019 par l'ouverture à la concurrence, "nous signerons une convention de 3 ans au lieu de 10 ans, et nous baisserons les coûts de 20% comme en Allemagne".</p> <p>2. "Des clauses de productivité seront nécessaires pour faire évoluer le système"</p>	<p>Il faudra "passer par la taxation du mode routier dont le développement a atteint son paroxysme". Une demande sera faite auprès du Gouvernement pour mettre en place une écotaxe sur les poids-lourds en transit dans la région dont les entreprises ne sont pas implantées en PACA. "L'Etat devra jouer un rôle majeur et prendre ses responsabilités pour répondre à cet enjeu".</p>	<p>1. La région souffre d'un déficit important de ses infrastructures ferroviaires, malgré un trafic et une fréquentation importants.</p> <p>2. Les infrastructures ferroviaires existantes pourront être financées par la Région, mais l'Etat devra rééquilibrer le CPER en faveur des investissements à réaliser pour concrétiser la création de nouvelles infrastructures.</p>	<p>En rendant les TP plus attractifs et complémentaires, notamment par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une tarification adaptée,</li> <li>- une fiabilité de service.</li> </ul> <p>Les autoroutes de la mer seront également développées.</p>

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
<p><b>FN</b> <b>Marion MARECHAL-LEPEN</b> <i>Liste Front National présentée par Marine LEPEN</i></p>	<p>Vous soulignez à juste titre le rôle, accru par les récentes lois de la collectivité régionale en ce domaine, qui constitue un domaine majeur de compétences. La politique des transports est de fait essentielle pour la qualité de vie de la population mais aussi en termes de développement économique. Elle doit être abordée dans la vision la plus ouverte possible, sans opposer les modes de transport mais en renforçant leur complémentarité.</p> <p>Les grands enjeux en la matière sont notamment une qualité accrue de service, le développement des modes doux, et de l'intermodalité, la simplicité de l'offre et enfin la sécurité.</p> <p>Pour les transports de marchandises, le renforcement de la part modale du fluvial, un lien accru entre mer et fleuve (via notamment les travaux permettant la réouverture du canal du Rove), le soutien au développement des ports multimodaux font partie des grandes priorités.</p> <p>Pour revenir plus précisément sur votre questionnaire, je considère aujourd'hui que les transports collectifs ne fonctionnent pas de manière satisfaisante : retards ou annulation de trains, saturation de certains axes, faible desserte de plusieurs pans de notre territoire, problèmes de sécurité,...</p>		<p>Cela nécessite en premier lieu, pour le TER, une renégociation profonde du contrat avec la SNCF, qui s'opèrera en 2016 pour une mise en oeuvre début 2017. Contrat que je souhaite par ailleurs faire porter sur une durée plus courte, et assorti de véritables objectifs avec des engagements précis de l'opérateur. Ainsi, un contrat de 3 ans permettra ensuite, en 2019, d'évaluer l'action menée pour définir l'intérêt et les modalités d'une ouverture plus ou moins grande à la concurrence.</p> <p>L'amélioration des transports nécessite aussi de s'appuyer sur les lignes de bus avec un réseau LER optimisé, prenant en compte aussi le développement des lignes de bus privées, que la région n'entravera pas. Je ne pense pas, d'ailleurs, qu'il puisse y avoir à terme une réelle concurrence entre TER et lignes routières privées. Si certaines adaptations seront sans doute nécessaires, une complémentarité doit être recherchée et peut être obtenue.</p> <p>Il conviendra en tout état de cause d'optimiser les importants moyens, de fonctionnement comme d'investissement, actuellement mis en oeuvre. Sur ce dernier point, il convient de définir les principaux projets structurants tant pour le transport collectif de voyageurs que pour le transport fluvial de marchandises, ce notamment en développant l'intermodalité.</p>	<p>En revanche, l'action de la région ne doit pas conduire à instaurer de nouvelles taxes, du poids desquelles notre pays, son économie et ses habitants souffrent déjà assez.</p>	<p>Et sans pour autant sacrifier les nécessaires investissements sur certains points noirs du réseau routier régional.</p> <p>En matière d'investissements ferroviaires, je ne souhaite pas aller plus avant sur le projet de ligne nouvelle PCA, dispendieuse et dont la réalisation apparaît d'ores et déjà très aléatoire, afin de concentrer les moyens sur l'amélioration du réseau existant, pour lequel les besoins sont importants. Ainsi, l'enjeu me semble être d'améliorer et si besoin de restructurer ce qui fonctionne mal ou qui arrive à saturation, plutôt que de réaliser des infrastructures nouvelles, sauf si celles-ci laissent entrevoir un impact économique et/ou environnemental fort en retour. C'est pourquoi je souhaite étudier la possibilité, dans le cadre d'un projet transfrontalier, d'une nouvelle liaison Nice-Turin, desservant la plaine du Pd. Les moyens à mobiliser, autres importants financements déjà mis en oeuvre chaque année par la région, devront aussi l'être grâce à un CPER recentré sur quelques priorités et une optimisation de l'utilisation des fonds européens.</p> <p>La bonne utilisation des crédits affectés aux transports implique aussi des efforts de la part des opérateurs, notamment, comme vous le soulignez, en termes de productivité.</p>	<p>En développant l'usage des transports collectifs, grâce à une meilleure qualité de service et, partant, une plus grande attractivité, en soutenant l'intermodalité et le développement des modes doux, en développant également, sur certaines zones littorales, le transport maritime court, la politique régionale des transports doit contribuer à la lutte contre l'effet de serre. Cela passe aussi par la politique en matière de transport de marchandises, comme je l'ai précédemment indiqué, qui permettra de renforcer les pôles multimodaux et la part modale du fluvial.</p>

Candidat	Q7 : TER et concurrence du mode routier	Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire	Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs	Q10 : Accessibilité dans les transports
EELV Sophie CAMARD <i>Le rassemblement! Choisir une région citoyenne, écologique et solidaire</i>	<p>1. 30% de l'offre régionale de transports s'opère par car. L'arrivée des cars Macron s'est faite avec des prix inférieurs à ceux pratiqués par les offres régionales, ce qui impacte notamment les transporteurs routiers conventionnés.</p> <p>2. Nous opérons un suivi régulier de l'offre librement organisée, et saisissons l'ARAFER dès lors qu'une ligne portera atteinte à l'équilibre des services régionaux conventionnés. Des actions juridiques pourront également être engagées vis-à-vis des services qui ne respectent pas la loi (accessibilité PMR).</p> <p>3. "Nous n'envisageons pas de modifier la consistance de l'offre de transport public régionale, et adapterons la stratégie marketing (tarification, réservation, livrée)".</p>	<p>1. "Nous nous réjouissons de la réaffirmation, 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". Pour autant, cette liberté permettra de faire évoluer la gamme régionale.</p> <p>2. "Nous proposons la mise en oeuvre d'une gamme tarifaire zonale et intermodale, à savoir un titre unique valable sur l'ensemble des modes de transport".</p>	<p>1. "Nous sommes attachés à l'unicité du réseau ferré national.". "L'homologation des matériels gagnera également à être davantage traitée au niveau européen".</p> <p>2. Sur l'exploitation, nous sommes demandeurs d'une plus grande délégation de responsabilité aux responsables régionaux, voire territoriaux de la SNCF.</p> <p>3. Nous sommes demandeurs de l'expérimentation de la gestion d'une ou deux lignes par notre régie régionale des transports.</p>	<p>1. "La région a été pro-active" dans l'élaboration concertée du "SDRA puis de l'AdAP".</p> <p>2. "La région continuera à financer les travaux de mise en accessibilité des gares et points d'arrêts, ferroviaires et routiers".</p> <p>3. Fin 2015, la quasi-totalité des matériels roulants automoteurs aura été renouvelée, en intégrant les normes d'accessibilité.</p> <p>4. La ligne des chemins de fer de Provence verra ses quais réaménagés et ses trains renouvelés dans les 5 prochaines années afin d'offrir une accessibilité complète aux PMR.</p> <p>5. L'ensemble des équipements en gares et dans les trains/cars est équipés progressivement en dispositifs visuels et sonores.</p>
PS Christophe CASTANER <i>Notre Région, Notre Fierté</i>	<p>Le développement des autocars librement organisés pourrait affecter les marges des transports régionaux sur les services les plus rentables.</p> <p>La région sera vigilente sur ces offres qui mettraient en péril de service public et saisira l'ARAFER autant que de besoin.</p>	<p>La tarification sera un levier majeur pour développer les transports à court terme, en recherchant l'intégration avec les réseaux urbains. "Le potentiel de gain de trafic est très important dans les espaces métropolitains"</p>	<p>l'ouverture à la concurrence implique que : les conventions des personnels ferroviaires, la propriété des matériels roulants, l'accès aux installations de maintenance et de remisage aient été traités.</p> <p>Face à tant de complexité, il convient d'anticiper l'échéance européenne : les régions y travaillent avec l'ARF. Une expérimentation sur une échelle pertinente au niveau économique et opérationnel peut être envisagée.</p>	<p>Enjeu d'importance, il ne pourra être totalement atteint qu'à long terme vu certaines configurations techniques.</p> <p>=&gt; Proposer une solution de transport globale aux personnes en situation de handicap "notamment à travers une meilleure coordination des AOT"</p>
LR Christian ESTROSI <i>Ca va changer</i>	<p>"J'examinerai précisément la situation afin de déterminer les moyens d'atteindre un équilibre économique et environnemental de la politique de transport régional".</p>	<p>1. Les usagers doivent payer des tarifs équitables qui correspondent à un service de qualité.</p> <p>2. Voir question 1.</p>	<p>1. La mise en concurrence de l'exploitant ferroviaire permettra une amélioration du service, "d'autant que notre position frontalière est indiscutablement une opportunité".</p> <p>2. La SNCF devra démontrer son savoir faire, qu'elle est par ailleurs capable de montrer dans d'autres régions de France.</p>	<p>1. L'accessibilité des PMR "sera une priorité pour la région", près de 20% de la population de PACA se trouve en situation d'émobilité réduite.</p> <p>2. C'est un chantier qui a été entrepris à Nice, où toutes les rames de traways et 90% des bus sont aux normes, en plus d'un service de porte à porte pour 1 euro. Ces mesures seront appliquées à la région, notamment pour les TER dont les rames sont souvent inaccessibles. Une aide sera apportée aux communes pour qu'elle puisse améliorer l'accessibilité.</p>

Candidat	Q7 : TER et concurrence du mode routier	Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire	Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs	Q10 : Accessibilité dans les transports
<p>FN Marion MARECHAL-LEPEN Liste Front National présentée par Marine LEPEN</p>		<p>Je ne souhaite pas non plus, pour des raisons sociales évidentes et aussi d'attractivité des transports collectifs, procéder à une revalorisation générale des tarifs.</p>		<p>Je prévois parallèlement de développer, en relation avec l'opérateur, l'accessibilité des gares et transports ferroviaires, sur laquelle beaucoup reste à faire, à travers un programme pluriannuel. Sans oublier le développement du covoiturage, au profit duquel la région doit développer une politique incitative, a minima sur le plan de l'information et de la sensibilisation. Je ne pense pas en revanche qu'il soit de sa compétence directe de développer les parkings relais nécessaires, notamment aux abords de certaines entrées d'autoroutes.</p>

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre agglo et territoires ruraux	Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements	Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières	Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures
EELV Sophie CAMARD <i>Le rassemblement! Choisir une région citoyenne, écologique et solidaire</i>	"Le fil directeur" est de profiter des nouveaux transferts de compétences pour mieux articuler et mettre en correspondance les différents réseaux, éviter les doublons et veiller à ce qu'aucun point habité du territoire ne soit situé à plus de 10 minutes de voiture d'un arrêt de TP.	"La route est, et restera globalement le support de la grande majorité des déplacements". Il faut optimiser l'usage de la route pour réduire ses nuisances et répondre aux besoins des déplacements (voyageurs et marchandises), ce qui passe par la mutualisation : - des transports entre les différents chargeurs et logisticiens, notamment sur le dernier kilomètre. - un partage de l'automobile au profit des modes les plus respectueux de l'environnement (voies réservées aux bus, taxis, voire au covoiturage). - limitation de vitesse 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.	1. La région a beaucoup investi dans les pôles d'échanges. Des projets sont actuellement en étude, et ont pour priorité la mise en accessibilité PMR, aux abris vélos, et à la connexion avec les bus et cars. 2. La création ou l'agrandissement de gares routières doivent : - faire l'objet d'une concertation avec les AOM et collectivités concernées, ainsi que les transporteurs ; - être financées (investissement et fonctionnement) majoritairement via les redevances de toucher de quai.	1. En PACA, 80% du transport scolaire est délégué aux autorités organisatrices de second rang. "Nous n'envisageons pas de modifier cette situation à court terme". 2. De plus, le relèvement du seuil des intercommunalités à 15 000 habitants et la disparition des PTU au profit du "ressort territorial", avec la possibilité de bénéficier du VT, créent un contexte favorable à une amplification de cette délégation de la compétence transport scolaire. 3. Les transports scolaires bénéficieront de l'extension de la carte ZOU ! Etudes (gratuité des trajets domicile-études), et des discussions seront menées pour "étendre la carte ZOU ! à des tarifs zonaux multimodaux".
PS Christophe CASTANER <i>Notre Région, Notre Fierté</i>	La réduction du nombre d'acteurs (consolidation métropolitaine et retrait des départements), et le rôle de chef de file des régions devraient simplifier les échanges entre les AOT et permettre d'avancer selon une logique contractuelle bilatérale. Le travail de préparation du SRI devrait aider à aller dans ce sens.	Retard de la région en matière d'infrastructures routières sur les grands itinéraires nationaux : il faut rattraper ce retard en veillant à traduire la priorité donnée aux investissements dans les TC portée par le CPER.  La notion d'itinéraires routiers d'intérêt régional devra être précisée, car la région, au vu de ses finances, ne pourra pas soutenir en plus l'investissement sur les itinéraires départementaux.	Le développement des pôles multimodaux est déjà en place depuis des années. La préparation du schéma régional des gares routières ne posera pas de problème technique majeur mais nécessitera des arbitrages politiques forts (localisation des pôles, car tendance des AOT urbaines à vouloir reporter ces gares aux extrémités de leurs réseaux).	Ce sujet amènera la question des relations équilibrées avec les autorités de second rang. La question de la proximité sera essentielle, qui donnera l'occasion à la Région de s'impliquer dans une logique de déconcentration et de territorialisation de la gestion de ses services publics, au delà des ex-transports départementaux.
LR Christian ESTROSI <i>Ca va changer</i>	1. L'écoute des acteurs de transports sera importantes (AOT et entreprises). 2. La mise en place de services répondant à la demande est la priorité, comme pour les modes doux. 3. Une articulation entre les modes est nécessaire, et tarification commune sera accessible. Voir également question 1. 4. Les Pôles d'Echanges Multimodaux seront développés, ils seront le lieu privilégié de l'intermodalité, "l'usager optimisera ainsi les temps et les conditions de voyages".	Voir question 2.	"Ces localisations se feront en accord avec les collectivités locales concernées, la réalisation des pôles d'échanges sera une priorité".	L'égalité de traitement pour les élèves transportés sur le territoire régional sera un objectif prioritaire. L'organisation de proximité existante que les départements et communes réalisent déjà sera prise en compte et respectée.

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre aggro et territoires ruraux	Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements	Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières	Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures
<p><b>FN</b> <b>Marion MARECHAL-LEPEN</b> <i>Liste Front National présentée par Marine LEPEN</i></p>	<p>Concernant enfin les questions de mobilité dans les territoires ruraux, je souhaite avant tout procéder à un état des lieux précis et à une large concertation avec les acteurs locaux. Dans ce cadre, j'ai d'ailleurs prévu de créer une vice-présidence spécifiquement chargée des relations avec les communes.</p>	<p>L'évolution des transports passe enfin par l'amélioration ou la réalisation de certains axes routiers. L'investissement dans ce secteur ne doit pas être négligé car il peut aussi avoir un fort impact sur la qualité de vie des habitants (LEO à Avignon, A51 et contournement de Gap,...).</p>	<p>Il en est de même en ce qui concerne la question des pôles d'échange multimodaux et des gares routières : les objectifs de renforcement de l'intermodalité et d'une desserte de qualité des territoires, y compris dans la perspective de lutte contre l'enclavement, sont clairement posés. La concertation permettra d'y répondre de manière pertinente.</p>	<p>Cette concertation et cette volonté de proximité devront être à l'oeuvre également pour les transports scolaires de collégiens, pour lequel je considère que le transfert de compétences a été une erreur et que les départements demeurent, comme le sont les communes ou les intercommunalités pour les transports du primaire, les mieux placés pour en assurer le bon fonctionnement. La région peut avoir un rôle de coordination, mais doit laisser à la collectivité de proximité la charge de l'opérationnel.</p>

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billettique et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aéroports
EELV Sophie CAMARD <i>Le rassemblement! Choisir une région citoyenne, écologique et solidaire</i>	1. Le temps dans les transports publics peut être valorisé. "Le WIFI à bord deviendra donc progressivement la norme sur les services régionaux de transport public". 2. Une attention particulière sera portée aux questions de santé publique, notamment pour les personnes roulant et les personnes électro-sensibles. Des représentants de la profession et des usagers seront associés à la commission Santé qui sera créée à la Région.	1. La région a été à l'origine d'une Charte d'interopérabilité des systèmes billettique, qui a été signée par toutes les AOT du territoire régional. La quasi-totalité des réseaux est désormais équipée, ce qui a permis d'avancer sur la mise en œuvre de tarifications combinées et alternatives. 2. " Nous proposons de mettre en œuvre une tarification zonale et intermodale".	1. La région a mis en place : - " Un service d'information multimodale", via un site internet ; - Un serveur qui permet notamment de réserver en ligne des places sur certaines lignes de cars régionaux. 2. Des développements sont en cours pour intégrer ces différents outils et leur adjoindre les services de TP non conventionnés, l'information en temps réel et l'élargissement des possibilités de réservation en ligne. 3. La région a développé une plateforme (Open PACA) de libre accès par internet aux principales informations régionales.	1. La région est propriétaire de l'aéroport d'Avignon et de deux aérodromes qui sont essentiellement dédiés aux loisirs. Elle y privilégie désormais le développement de l'activité économique, en lien avec l'aéronautique (projet PEGASE). "Nous proposerons que le même sort soit réservé aux aérodromes (d'Etat) d'Istres et d'Aix-les-Milles". 2. Nous proposons que l'aéroport de Marseille-Provence reste géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie, voire que sa gouvernance renforce le poids des collectivités territoriales. Nous proposerons le retour en gestion publique de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, voire de celui de Toulon-Méditerranée.
PS Christophe CASTANER <i>Notre Région, Notre Fierté</i>	Valoriser au maximum les temps de transport. Effort en priorité sur la grande vitesse, car temps de transport long. + Mise a niveau de la connectivité des transports du quotidien, en profitant de leur régénération. MAIS le risque est que les techniques de connexion évoluant très vite, celles-ci soient déjà dépassées lors de leur installation à l'occasion du renouvellement des matériels roulants.	Label Optima existe depuis 2008 : modèle unique de support billettique. Il est déjà possible, sur la majeure partie du territoire, de charger sur une même carte des titres correspondants à plusieurs réseaux de transport. Il faut généraliser ce système à l'ensemble du territoire. Ce sera un préalable à la mise en place d'un système tarifaire intégré entre les différentes AO.	PACA Mobilité existe déjà : plate-forme d'infos multimodales en coordination avec l'ensemble des Autorités du territoire. Enjeu maintenant de la visibilité de ces solutions.	PACA gère déjà l'aéroport d'Avignon. La région souhaite conserver un rôle dans la gouvernance des grands aéroports régionaux (Nice et Marseille) au vu de leur poids économique et des enjeux en termes d'aménagement et d'environnement.
LR Christian ESTROSI <i>Ca va changer</i>	1. "Je souhaite que les trains soient "connectés" avec le WIFI", de même pour les transports urbains. 2. L'ensemble des services aux usagers seront développés (géolocalisation, paiement en ligne, etc.) pour rendre les TC plus attractifs.	La réalisation d'une tarification multimodale au bénéfice de l'utilisateur sera une priorité.	La région "mettra en œuvre une plate forme de calcul d'itinéraires dans le cadre de ses missions portant sur l'intermodalité". Un partenariat sera nécessaire pour mettre au point et gérer les interfaces entre les systèmes et outils d'aide aux voyageurs.	1. Opposé à la privatisation des différents aéroports de la région, comme ce fut le cas pour Nice. Les collectivités locales ont un vrai rôle à jouer dans le développement des aéroports régionaux. 3. L'intermodalité et le positionnement international de la région passe par l'intégration du transport aérien.

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billetique et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes
<p><b>FN</b> <b>Marion MARECHAL-LEPEN</b> <i>Liste Front National présentée par Marine LEPEN</i></p>	<p>J'ai évoqué l'attractivité et la simplicité comme des objectifs clés pour les transports. Ceci passe par le développement de la connectivité dans les transports en commun, qui me semble essentielle, et dans la billettique, pour permettre de disposer d'un billet unique quels que soient les modes de transport utilisés, y compris potentiellement avec des vélos en libre-service auprès des gares.</p>	<p>Dans cette perspective, une plate-forme intermodale de calcul d'horaires, permettant également la délivrance de billets « connectés », est un outil clé.</p>		<p>La question des aéroports en région PACA est pour sa part spécifique. Je regrette la privatisation en cours de plusieurs aéroports, dont Nice-Côte d'Azur. Je souhaite que les acteurs économiques locaux trouvent un modus operandi pour proposer une offre leur permettant d'en assurer la gestion, mais demeure dans l'expectative sur ce point. En tout état de cause, la région jouera pleinement son rôle d'actionnaire dans l'optique du développement économique et touristique de nos territoires.</p>



Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
<p>EELV Sophie CAMARD <i>Le rassemblement! Choisir une région citoyenne, écologique et solidaire</i></p>	<p>1. La région soutient de nombreuses initiatives et évènements ; - Le Cluster PACA logistique est chargé de réaliser le travail préparatoire au schéma logistique régional ; - Elle a accueilli la 2ème CNL et la 2ème étape du tour de France de la logistique. De nombreuses tables-rondes ont également été organisées ; - Elle encourage la mutualisation des flux de données et de transport de marchandises, ainsi que la création de desserte ferroviaire du Port de Marseille-Fos vers l'Italie et la Suisse, etc. 2. Un rapprochement est proposé avec l'opérateur public de fret ferroviaire (RDT 13) et la région régionale des transports, afin de disposer d'un opérateur public régional et multimodal de transport.</p>	<p>1. Le partage des services, des marchés, entre les différents ports de la région constitue un atout pour son positionnement en France et à l'international. 2. Les coopérations avec Barcelone et Sète méritent d'être amplifiées, afin de contre-balancer le poids du Range Nord (dont surtout Anvers) et ainsi rationaliser et diminuer les flux de camions à travers l'Europe de l'Ouest.</p>	<p>1. Les logiques de coopération l'emportent sur les logiques de concurrence. L'association MedLink réunit les ports fluviaux de la Saône et du Rhône, ce qui permet des relations régulières qui relient les différents ports. 10% des conteneurs entrent et sortent du Port de Fos par la voie fluviale. 2. "Nous proposons d'accompagner la poursuite de cette alternative à la route, notamment par la création de la plateforme trimodale d'Avignon-Courtine", qui permet une desserte au moindre coût du Port de Fos. Nous proposons également la suppression de la redevance spécifique qui frappe le transport fluvial (+50 € / conteneur) et handicape son développement.</p>
<p>PS Christophe CASTANER <i>Notre Région, Notre Fierté</i></p>	<p>l'implication de la région en matière de logistique est ancienne et stratégique : grands opérateurs (CMA CGM, GPMM,...), qualité de desserte marchandise condition du développement économique,... Poursuite de l'implication de la région dans les travaux logistiques. Dans ce sens, un schéma régional de la logistique pourrait être utile.</p>	<p>Soutien au développement du Grand Port Maritime de Marseille (investissements importants inscrits au CPER). Double priorité : transport et emplois. Ports comme leviers de développement économique local et national.</p>	<p>Le Rhône est l'atout fondamental du port de Marseille et sa porte d'entrée vers l'intérieur du territoire. L'émergence d'un système logistique fluvio-portuaire et ferroviaire entre Marseille et Lyon est un enjeu économique majeur de la région.</p>
<p>LR Christian ESTROSI <i>Ca va changer</i></p>	<p>La part importante du fret routier de marchandises sur un axe autoroutier surchargé est une préoccupation majeure. Le développement de la logistique urbaine et la présence de ports majeurs (Marseille et Toulon) sont des éléments de définition d'une stratégie du transport de marchandises, en partenariat avec les collectivités locales.</p>	<p>Les ports de commerce ou de pêche constituent une pièce essentielle dans l'activité économique régionale, "nous en ferons un vrai axe de croissance". Une opération d'intérêt régional dédiée à l'activité maritime sera créée.</p>	<p>1. L'intégration des ports fluviaux et des voies de navigation est nécessaire pour "la création d'une ossature de voies de communication cohérente". 2. La synergie avec les transports régionaux et l'ensemble des activités de fret et de logistique urbaine est un impératif pour la région.</p>

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
FN Marion MARECHAL-LEPEN <i>Liste Front National présentée par Marine LEPEN</i>	Pour revenir sur la multimodalité dans les transports de marchandises, celle-ci s'accompagnera forcément de la création de plateformes logistiques nouvelles. C'est une chance pour le développement économique de certains secteurs et pour l'emploi. Par ailleurs, pour les principales infrastructures portuaires existantes dont la région a la chance de disposer, son rôle doit être à mon sens d'accompagner l'évolution de ces infrastructures, autour de la multimodalité, de l'accessibilité et de l'innovation, pour que nos ports soient encore davantage concurrentiels.		Enfin, dans le cadre du développement et de la promotion touristiques du territoire, et là encore en relation étroite avec les principaux acteurs de la filière, il m'apparaît nécessaire et possible de renforcer le tourisme fluvial, bien trop faible alors que notre région a également la chance de disposer du Rhône. Il y a là un réel potentiel de développement à valoriser.