

## Comparaison des réponses des candidats en Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
<p>EELV Sandrine BELIER <i>Ecologistes, solidaires et citoyens</i></p>	<p>La région ACAL présente de fortes disparités liées à la fois à des choix politiques mais également à des contextes de territoire très contrastés</p> <p><b>En Alsace :</b> L'Alsace est desservie par deux liaisons LGV (Est et Sud-Est) : la région y a fortement investie Réseau routier confronté à d'importantes congestions. Pas de grilles tarifaires homogènes pour les lignes régionales transvosgiennes et juraciennes, ce qui crée une barrière à l'usage des transports en commun vers la Lorraine et la Franche-Comté. Sur le plan du fret, l'Alsace est pénalisée par une circulation de poids-lourds intense sur les principaux axes routiers (solution envisagée : mise en place d'une redevance poids-lourds).</p> <p><b>En Lorraine :</b> Axe « sillon Lorrain : Nancy, Metz, Luxembourg » (« Métrolor ») TGV Est a redistribué l'organisation des lignes. Désormais, seul Paris est accessible à la grande vitesse TET : horaires atypiques, pas de tarification attractive, = perte d'attractivité. Avenir incertain du train de nuit.</p> <p><b>En Champagne-Ardenne :</b> Région peu peuplée. De nombreuses lignes TER ont été transférées sur la route. Région dispose d'un réseau ferroviaire développée mais essentiellement à vocation industrielle (pour l'agro-alimentaire)</p> <p><i>Voir questionnaire pour plus de détails</i></p>	<p><b>OBJECTIFS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le <b>droit à la mobilité pour tous</b>, 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</li> <li>- le <b>renforcement des transports publics</b>, 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.</li> <li>- la <b>poursuite des investissements sur les pôles d'échanges et le réseau ferré</b>, dont l'amélioration des liaisons inter-régionales et transfrontalières ;</li> <li>- <b>l'encouragement à l'utilisation de vélo, du covoiturage, de l'autopartage</b>, et à la mutation des flottes de véhicules vers le biogaz ou l'électrique.</li> </ul> <p>+ 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.</p> <p>+ OFP</p>	Voir question 2.	<p>Les frais d'exploitation des cars sont quasiment couverts à 100% par les départements qui assurent un services quotidien de voyageurs.</p> <p>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.</p> <p>=&gt; la refonte des offres de mobilité sur la grande région permettra d'optimiser une partie des coûts d'exploitation.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'expérimentation de la concurrence avant 2026 n'est pas écartée</li> <li>- Audit de la SNCF dans le cadre des négociations des conventions</li> <li>- Le financement de la LGV Est (1ère et 2nde phase) empute la grande région de levier de financement en matière d'investissement, notamment pour l'acquisition de rames adaptées aux particularités territoriales</li> <li>- 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).</li> </ul>	<p>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.</p>	<p>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</p> <p>=&gt; "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>La région doit s'atteler à renforcer le maillage territorial (réouverture des lignes : • Troyes ☒ Reims ☒ Givet ☒ Belgique • Bollwiller ☒ Guebwiller • Gérardmer ☒ Remirmont • Colmar ☒ Freiburg)</p> <p>La Région demandera à l'Etat, un accompagnement à proportion de ses ressources, dans l'étude et la réalisation de cette infrastructure.</p> <p>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.</p>	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> <li>- inciter les transporteurs 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</li> <li>- 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.</li> </ul>
<p>PS Jean-Pierre MASSERET <i>+ forte, + proche, notre région avec Jean-Pierre Masseret</i></p>	<p>1- Depuis plus de 10 ans, la majorité du Conseil Régional s'est fortement engagée dans le développement du réseau de transport régional TER-Métrolor : modernisation du parc roulant (500millions d'euros engagés avec notamment l'achat de 10 REGIOLUS), développement des dessertes, mise en place de la gamme tarifaire Métrolor (une des plus attractives de France), développement de l'intermodalité (carte SimpliCités à partir de 2007, SimpliM Lorraine en 2012), rénovation de 47 haltes et gares ferroviaires.</p> <p>2- Le réseau Lorrain est le deuxième réseau français en termes de régularité avec 95.7% des trains (fourchette de 5 minutes)</p> <p>3- Evidemment tout n'est pas parfait. L'amélioration des transports est un travail de tous les jours. Nous le faisons et continuerons à le faire.</p>	<p>"Tous les leviers seront utilisés. J'ajoute que dans cette élection, notre liste porte une proposition de méthode et d'organisation innovante pour notre région. En effet, nous avons identifié des territoires correspondants à des bassins de vie vécus par nos concitoyens sur lesquels nous co-construirons les priorités et les actions de la région avec les acteurs et les citoyens eux-mêmes. C'est dans ce cadre que nous serons amenés à traiter les questions de vie quotidienne dont le transport fait partie. Dans le transport collectif, nous choisissons le train là où il existe, le bus ou des navettes pour organiser efficacement des rabattements."</p>	Voir question 2.	<p>"Tous les TER sont subventionnés par la collectivité (76% en Lorraine, 79% en Champagne Ardenne et 66% en Alsace), aucun n'est « bénéficiaire ».</p> <p>En matière de transport le coût ne peut pas se substituer aux besoins, et en même temps il est nécessaire d'agir en responsabilité. Nous le faisons.</p> <p>Nous avons pris notre part en Lorraine en maîtrisant le coût sans pour autant dégrader le service dans un premier temps et en l'augmentant, via le cadencement, de 15% en 2016.</p> <p>Dans la future région, la discussion avec la SNCF sera nécessairement très serrée."</p>	<p>"La majorité que je conduis en Lorraine a été une des premières, si ce n'est la première, à demander la mise en place d'une expérimentation régionale de l'écotaxe. Il se trouve que l'écotaxe a été supprimée. Dont Acte.</p> <p>L'idée d'une taxation poids lourds à concevoir et à dénommer autrement n'en demeure pas moins pertinente et d'actualité."</p> <p>Je prends note des 3 moyens de taxation que vous évoquez."</p>	<p>"Nous accompagnons les infrastructures de transports et il faudra continuer à le faire. Des engagements ont été pris dans les CPER des 3 régions actuelles. Nous respecterons ces engagements. Des projets comme l'aménagement de l'A31 devront également être accompagnés car essentiel dans la vie quotidienne de nombreux citoyens. Ceci étant, il est important que chacun agisse dans la responsabilité qui est la sienne. Le Conseil Régional n'a pas vocation à intervenir partout et tout le temps ni vocation à se substituer aux responsabilités des uns et des autres. Il n'en a pas les moyens et nos concitoyens attendent de la clarification. Ils veulent savoir qui fait quoi, qui est responsable de quoi. Je crois utile de rappeler par exemple que <b>SNCF réseau est seul responsable de l'entretien et de la rénovation des voies ferroviaires.</b>"</p>	<p>Dans la lutte contre le changement climatique, le transport tient pour une part importante. Il faut nécessairement développer le transport collectif et les solutions alternatives du type covoiturage ou voies réservées aux transports collectifs sur autoroute.</p> <p>Le principal enjeu c'est d'inventer une « chaîne du transport collectif » efficace en travaillant avec l'ensemble des partenaires autorités organisatrices du transport.</p>
<p>LR Philippe RICHERT <i>Unissons nos Energies (Programme)</i></p>	<p>« Notre projet, c'est l'efficacité, la responsabilité, la proximité et l'ambition »</p> <p>Il faudra donc "connecter les personnes et les territoires pour une politique performante des transports et des infrastructures"</p> <p><b>FERROVIAIRE</b> Le ferroviaire est l'une des toutes premières compétences du Conseil régional. À l'échelle du Grand Est, 1.550 trains transportent chaque jour 165.000 voyageurs. La qualité et la fiabilité des liaisons ferroviaires seront parmi les clefs de la réussite du Grand Est. Vecteur d'aménagement du territoire, le développement du transport ferroviaire, qui s'inscrit dans une perspective nécessairement intermodale, est également un enjeu de développement durable. Cela s'adresse à chacun d'entre nous : salariés, lycéens, étudiants, familles.</p> <p><b>ROUTES</b> Se donner les moyens de réaliser les infrastructures routières stratégiques pour le territoire. Aujourd'hui, l'Etat laisse se dégrader de trop nombreuses infrastructures. Cela nuit autant à la desserte des territoires qu'à la sécurité des usagers de la route. C'est, par ailleurs, un facteur d'embouteillages et de pollution aux particules fines, un frein au développement et à l'installation des entreprises.</p>	<p><b>FERROVIAIRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer une offre ferroviaire à l'échelle du périmètre de la grande région et des pays frontaliers en favorisant une complémentarité intermodale. Mieux articuler TER et TGV au service de la desserte régionale. Favoriser les liaisons entre les grandes villes de la région Alsace Champagne Ardenne Lorraine.</li> <li>• Faire de la ligne à grande vitesse Est européenne, un axe structurant du territoire, bien articulé avec le réseau TER.</li> <li>• Définir un plan d'aménagement des gares à l'échelle de la grande région, assurant des liaisons de proximité. Nos équipements doivent offrir une réelle qualité de service.</li> </ul> <p>L'intermodalité doit être prise en compte au sein de chaque projet d'aménagement : parking, aires de covoiturage, parking sécurisé pour les vélos, auto-partage.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'engager sur le renouvellement du matériel roulant</li> <li>• Mettre en place un schéma de réseau de lignes « capillaires fret » qui jouent un rôle stratégique dans l'activité économique des territoires et contribuent à dynamiser les filières d'excellence.</li> <li>• Gérer la nouvelle compétence régionale : l'organisation du transport scolaire interurbain, en prenant en compte les réalités des territoires</li> </ul>	Voir question 2.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une « taxe de transit » au service du territoire qui ne pénalise pas le transport routier de proximité ni le secteur agricole. Sa recette, perçue localement, sera entièrement affectée aux financements des infrastructures.</li> </ul>		

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
<b>LO</b> <b>Julien WOSTYN</b> <i>Lutte ouvrière - Faire entendre le camp des travailleurs</i>	1. "Pour satisfaire aux demandes des grandes compagnies pétrolières, des fabricants automobiles et des concessionnaires d'autoroute, les gouvernements qui se sont succédés, de droite comme de gauche aujourd'hui, ont laissé tomber les transports en commun, à commencer par le train. " 2. "Des gares dites secondaires ont été fermées, obligeant les habitants à prendre leur voiture pour se rendre à leur travail, ce qui occasionne des frais et de la fatigue supplémentaires." 3. "On a développé des réseaux autoroutiers, mais laissé aux collectivités locales le soin d'entretenir, à leurs frais, les routes départementales ou communales." 4. " L'entretien des transports publics urbains est négligé, ce qui augmente leurs dysfonctionnements."						

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 Sandrine BELJER Ecologistes, solidaires et citoyens	<p>Les lignes routières de cars régionaux doivent être un complément cohérent d'une armature de transport collectif ferroviaire.</p> <p>Nous opérons un suivi régulier de l'offre librement organisée, et saisissons l'ARAFER autant que nous le jugeons utile.</p> <p>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)</p> <p>A noter que nous demanderons aux sociétés de cars de participer financièrement à la réalisation et l'entretien des Gares Routières.</p>	<p>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.</p> <p>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 immédiate de la grande région avec d'éviter les effets frontalières.</p>	<p>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.</p> <p>L'homologation des matériels gagnera également à être davantage traitée au niveau européen.</p> <p>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.</p> <p>Nous renouvellerons les expériences 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.</p>	<p>La Région ACAL proposera de financer les travaux de mise en accessibilité 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.</p> <p>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.</p>
PS Jean-Pierre MASSERET + forte, + proche, notre région avec Jean-Pierre Masseret	<p>Des garde-fous ont été prévus dans la loi pour éviter que les lignes d'autocars fragilisent les lignes TER.</p> <p>Je le répète : l'enjeu pour la politique régionale c'est d'inventer une « chaîne du transport collectif » efficace en travaillant avec l'ensemble des partenaires autorités organisateurs du transport. Tous les modes de transports doivent y contribuer utilement et efficacement.</p>	<p>Cette question attire deux réponses.</p> <p>La première est que nous n'avons pas attendu la réforme ferroviaire puisque nous avons obtenu en Lorraine une dérogation de la Sncf pour appliquer notre propre grille tarifaire dès 2005 avec une tarification zonale unique en France.</p> <p>La seconde est que malgré cela, nous envisageons sérieusement de rajeunir notre grille tarifaire (qui a déjà 10 ans) pour l'adapter aux besoins du moment et permettre un gain d'usagers potentiel avec le cadencement qui démarre en 2016.</p>	<p>J'ai toujours indiqué que je ne souhaitais pas recourir à la concurrence.</p> <p>Ceci étant nous attendons de l'opérateur historique SNCF qu'il s'adapte pour répondre aux attentes formulées par les régions et aux attentes de nos concitoyens.</p> <p>Nous défendons la SCNF en lui demandant de s'adapter.</p> <p>Le service public n'est pas immuable : il doit s'adapter en permanence pour perdurer. C'est notre souhait.</p>	<p>L'accessibilité est encadrée par la loi aujourd'hui et nous devons trouver toutes les solutions qui nous permettent d'y parvenir.</p> <p>Au Conseil Régional de Lorraine, un cadre stratégique a été mis en place : Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée approuvé en octobre 2015</p>
LR Philippe RICHERT Unissons nos Energies (Programme)		<p>• Grâce aux nouvelles technologies, développer les titres de transport uniques, pour mieux articuler le transport ferroviaire, le transport interurbain et le transport urbain et simplifier la vie quotidienne des usagers. Mettre en place des offres d'abonnement attractives.</p>		<p>Rendre nos gares accessibles aux personnes à mobilité réduites.</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
LO Julien WOSTYN <i>Lutte ouvrière - Faire entendre le camp des travailleurs</i>				

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 Sandrine BELJER <i>Ecologistes, solidaires et citoyens</i>	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.	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.	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 faire l'objet d'une étroite concertation 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.	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.
PS Jean-Pierre MASSERET <i>+ forte, + proche, notre région avec Jean-Pierre Masseret</i>	La discussion sera engagée avec les partenaires autorités organisatrices du transport dans la région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine. Ce travail devra permettre la mise en place de la chaîne de transport collectif que j'évoque. Le fait que les régions soient demain responsables du TER, du transport scolaire et du transport interurbain nous permettra aussi d'être plus efficaces.	Les axes routiers d'intérêts régionaux ont été jusqu'ici, pour nous, les axes qui prolongent un itinéraire vers d'autres régions. Le rapprochement de trois régions va permettre de nouvelles stratégies pour des itinéraires d'utilité nationale et transfrontalière.	Nous organiserons la concertation comme nous avons su le faire en Lorraine. Les schémas régionaux seront tous co-construits. Les Pôles d'Echanges Multimodaux et les gares routières sont des éléments déterminants de la chaîne des transports collectifs que nous devons construire ensemble avec tous les acteurs sur les territoires.	La Région sera responsable du transport scolaire, du TER et des transports interurbains. Je suis convaincu que la mise en cohérence de l'ensemble nous permettra d'être plus efficaces, de rendre un meilleur service, d'éviter les doublons qui peuvent exister aujourd'hui tout en dégageant des marges d'économies. Ces économies nous comptons les affecter au financement de la gratuité du transport scolaire.
LR Philippe RICHERT <i>Unissons nos Energies (Programme)</i>		Alsace : faire aboutir le Contournement Ouest de Strasbourg (GCO), trouver une solution durable à l'encombrement de la RN66 et faire aboutir le désenclavement de la Vallée de Thann. Lorraine : mettre à 2x2 voies les tronçons manquant de la RN4, mettre à 2x3 voies l'A31. Meuse : améliorer les liaisons vers les métropoles régionales, soutenir le contournement de Verdun et achever la RN135 entre Bar-Le-Duc et Ligny-en-Barrois. Haute-Marne : accompagner le contournement routier de Langres et l'aménagement de la RN19. Soutenir la réfection des grandes routes départementales d'intérêt régional.		

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
LO Julien WOSTYN <i>Lutte ouvrière - Faire entendre le camp des travailleurs</i>				

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'aérodromes
EELV Sandrine BELJER <i>Ecologistes, solidaires et citoyens</i>	<p>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 passé, 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>Nous ouvrirons nos données (opendata).</p> <p>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.</p>	<p>Nous n'envisageons pas de modification dans la gestion des aéroports régionaux.</p>
PS Jean-Pierre MASSERET <i>+ forte, + proche, notre région avec Jean-Pierre Masseret</i>	<p>Au fur et à mesure des avancées technologiques, sans coûts prohibitifs, la question de l'équipement en réseaux sera toujours ouverte. Nous souhaiterons toujours permettre à nos usagers de bénéficier des services qui seront possibles de leur offrir.</p>	<p>L'intégration tarifaire est une politique que conduit le Conseil Régional de Lorraine à travers le développement de la Carte Simplicités. Cette carte est aujourd'hui valable sur de nombreux réseaux de transports en Lorraine : TER Métrolor, STAN, SIT et SUB (réseaux de transports du Bassin de Vie de Nancy), TED (réseau départemental 54), TIM (réseau départemental de Moselle) IMAGINE (réseau urbain Epinal), LE BUS (réseau urbain Pont-à-Mousson), TGL (réseau intercommunal du Grand Longwy), FORBUS (réseau de Forbach), LE MET (réseau de l'agglomération de Metz).</p> <p>C'est un axe important sur lequel la nouvelle région devra travailler pour faciliter les déplacements</p>	<p>Le Conseil Régional de Lorraine, en partenariat avec 22 Autorités organisatrices de transports en Lorraine (hormis le Conseil Départemental de la Moselle), a mis en place un système d'information multimodal qui permet aux usagers de calculer leurs itinéraires : SimpliCIM. Ce calculateur est rattaché à un outil européen EU-SPIRIT qui permet de se projeter sur l'Europe.</p> <p>Des outils existent également en Alsace et en Champagne-Ardenne. Leur mise en cohérence devra être réfléchi par l'Assemblée élue en décembre 2015.</p>	<p>Notre région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine dispose de plusieurs aéroports. Le futur Conseil Régional devra poursuivre les engagements qui ont été pris notamment pour le développement de l'Aéroport de Metz-Nancy Lorraine et l'Aéroport de Vatry en Champagne-Ardenne. Il faudra une réflexion sur les aéroports de la région en y incluant les aéroports qui se trouvent dans les pays voisins frontaliers.</p>
LR Philippe RICHERT <i>Unissons nos Energies (Programme)</i>			<p>Faire du numérique une priorité tant au plan des infrastructures (THD FFTH) que des usages (santé, cartable numérique, culture numérique). Le développement numérique n'est aujourd'hui plus un choix, c'est une obligation collective ! L'accès au haut débit pour tous les citoyens est un enjeu de société, un levier pour l'aménagement équilibré du territoire, l'attractivité et le développement économique. Il est indispensable pour les entreprises, la recherche et l'enseignement. La Région a un rôle clef à jouer pour que le numérique soit accessible quelle que soit la taille de la commune.</p>	

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
LO Julien WOSTYN <i>Lutte ouvrière - Faire entendre le camp des travailleurs</i>				



Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
EELV Sandrine BELIER <i>Ecologistes, solidaires et citoyens</i>	<p>L'Alcal est située dans une zone frontalière, au cœur de l'Europe, avec des niveaux de trafic de fret (routier, fluvial, ferroviaire) important.</p> <p>Dans ce contexte, l'ACAL doit assurer la fluidité des mobilités du fret tout en préservant l'environnement.</p> <p>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 pérenniser les emprises de voies ferroviaires menacées ou déjà fermées au trafic. Cette mesure permettra d'assurer la préservation des emprises de voie ferroviaire.</p> <p>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.</p> <p>En partenariat avec les Métropoles, l'Opérateur de Proximité pourra expérimenter une logistique urbaine au moyen de centre de massification.</p>		<p>Nous souhaitons la création de l'Opérateur de Proximité en matière de logistique, en lien avec les différents Ports, tel que le Port Autonome de Strasbourg, afin de proposer une solution logistique respectueuse de l'environnement et de la santé des Hommes, dans l'hinterland.</p> <p>Nous souhaitons encourager le rapprochement des opérateurs portuaires par bassin, à savoir Rhin, Moselle et Meuse</p> <p>Nous proposons d'accompagner la poursuite du développement du fluvial comme alternative à la route, notamment par le développement de plate-forme trimodales dans chacun des bassins (notamment Givet et Nogent-sur-Seine) et développer l'accès de la Suisse au Fret, via les modes alternatives au mode routier.</p> <p>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.</p>
PS Jean-Pierre MASSERET <i>+ forte, + proche, notre région avec Jean-Pierre Masseret</i>	<p>Nous avons toujours eu cette préoccupation sans que les régions puissent avoir les réels moyens d'agir. Il faut bien traiter deux phases de la circulation du FRET, l'une en terme de transit intra ou extra régionale et l'autre sur les derniers (ou premiers) kilomètres. Pour la première, il sera nécessaire de cerner la responsabilité de l'Etat avec le partenariat des régions et sur la seconde, la co-construction et co-élaboration entre les Régions et les Métropoles (ou communautés urbaines et d'agglomérations). La meilleure aide au développement économique et des emplois que nous pouvons offrir aux entreprises sera dans notre capacité de leur permettre de disposer d'infrastructures utiles et fluides pour le transit de marchandise.</p>		<p>Cette question est posée au regard de l'enjeu climatique et de la nécessité de développer un transport durable des marchandises.</p> <p>Le Pacte Lorraine signé entre l'Etat et le Conseil Régional de Lorraine en septembre 2013 consacre une partie à l'amélioration du réseau fluvial navigable pour le développement économique et touristique.</p> <p>Pour le réseau fluvial régional à grand gabarit, c'est-à-dire la Moselle, il s'agit de poursuivre le développement de la plate-forme multimodale multi-sites (ports publics de Thionville-Illange, Metz et Frouard). Cela doit permettre d'attirer des conteneurs et d'éviter des longs trajets notamment routiers.</p> <p>Pour le réseau régional à petit gabarit : un soutien à l'investissement est fléché dans le Pacte Lorraine, notamment pour le canal des Vosges, le canal de la Meuse et le canal de la Marne au Rhin. Les canaux à petits gabarits sont des vecteurs de tourisme pour les territoires et présentent un intérêt logistique de transport pour de nombreuses entreprises.</p>
LR Philippe RICHERT <i>Unissons nos Energies (Programme)</i>			<p>FLUVIAL</p> <p>A l'échelle du Grand Est, le réseau fluvial est significatif et la collectivité régionale contribue dans le cadre des différents Contrats de Plan État-Région à la modernisation du réseau. La Région contribuera à élaborer une vision d'ensemble, notamment en termes de gouvernance des infrastructures portuaires pour permettre à ces équipements de répondre aux attentes réelles des acteurs économiques.</p> <p>DANS LES TERRITOIRES</p> <p>Alsace : soutenir l'ambition des ports du Haut-Rhin : le développement du port de Colmar et le projet Rheimport à Mulhouse.</p> <p>Champagne-Ardenne : aménager le port de Nogent-sur-Seine, notamment pour permettre l'exploitation de nos produits agricoles</p> <p>Lorraine : soutenir le projet Europort de création de ports sur la Moselle à Thionville-Illange, Metz-la-Maxe, Nancy-Frouard.</p>

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
LO Julien WOSTYN <i>Lutte ouvrière - Faire entendre le camp des travailleurs</i>			