

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
EELV Jean-Charles KOHLHAAS <i>Le rassemblement, écologiste, citoyen et solidaire</i>	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...	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.	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... 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.	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.	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 kilomètres).	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.	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.
PS Jean-Jacques QUEYRANNE <i>Nous, c'est la région</i>	Concernant les orientations générales et le financement des politiques de mobilité, je tiens à rappeler que, depuis 2004, les Régions Auvergne et Rhône-Alpes ont consacré le quart de leur budget aux Transports Express Régionaux. Cette intervention a été décisive pour sauver les trains du quotidien, délaissés par SNCF. Les investissements sur le matériel, les gares et les infrastructures ont permis de combler une partie du retard et d'améliorer le service aux usagers. Avec le cadencement, l'offre de train a été augmentée. Cela s'est traduit par un accroissement significatif de la fréquentation de l'ordre de 50% en 10 ans.	Malgré l'apport financier de la région, qui se chiffre à plusieurs milliards d'euros, fonctionnement et investissements inclus, au périmètre de nos 2 régions, la qualité du service réalisé par SNCF est régulièrement pointée du doigt : retards, incidents, manque d'informations, constituent encore trop souvent le lot quotidien des usagers. La responsabilité des cheminots n'est pas en cause. Mais leur sens du service public ne suffit pas à compenser les contraintes auxquelles ils sont confrontés au nom d'un système ferroviaire national qui favorise toujours les sillons des grandes lignes au détriment des TER, et d'orientations marketing toujours éloignées des attentes des usagers du quotidien en terme de relation-client.	Voir question 2.	A l'horizon du 31 décembre 2016, le renouvellement des conventions d'exploitation qui engagent les Régions Auvergne et Rhône-Alpes avec la SNCF sera déterminant pour rehausser notre ambition et porter l'exigence d'une amélioration de la qualité de service aux usagers, ainsi qu'une plus grande transparence financière. C'est à la SNCF de travailler sur les questions de productivité afin de tendre vers les standards européens. En tout état de cause, les gains de productivité ne sauraient se faire au détriment de la sécurité des voyageurs ou du service qui leur est offert.	la TICPE est déjà utilisée comme un complément de ressources. La question de la taxation de l'usage de la route reviendra également à travers les modalités incitatives au report modal pour la traversée des Alpes en cohérence avec les besoins de financements de la section internationale de la Liaison Lyon Turin.	les investissements sur la modernisation des infrastructures seront poursuivis. Le Contrat de Plan Etat – Région 2015-2020 établit un volet ferroviaire ambitieux en faveur de la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, véritable goulot d'étranglement qui impacte la régularité des trains nationaux et régionaux. Parmi les autres projets phares figurent également la modernisation du réseau des petites lignes qui assurent une desserte indispensable dans les territoires éloignés des pôles urbanisés ainsi que le projet LEMAN Express.	Dans le cadre de la future COP 21 dont la région avait accueilli en juillet dernier le sommet de Lyon, nous réaffirons notre objectif de faire de la Région Auvergne - Rhône-Alpes, la région du « Bien respirer » et de mobiliser les moyens nécessaires au développement de l'usage des transports collectifs, du report modal de la route vers le rail, ou encore des modes alternatifs à l'autosolisme.
LR Laurent WAUQUIEZ <i>WAUQUIEZ 2015, un nouveau souffle pour notre région Le Grand Rassemblement de la droite et du centre</i>	"Le constat que l'on fait ne peut qu'être sévère", au moins en ce qui concerne le transport ferroviaire de voyageurs : - Les trains T.E.R. de la région sont les plus en retard de France, - Certaines lignes font partie des "lignes malades" répertoriées par la SNCF début 2011, mais la situation peine encore à s'améliorer. 2. La sécurité dans les transports ferroviaires s'est dégradée. Pour remédier à cette situation qui n'est plus acceptable, il convient de : - Profiter de la renégociation de la convention Région-SNCF dans "une logique d'obligation de moyens pour aller enfin vers une logique d'obligation de résultats", - Réaliser "les investissements judiciaires qui s'imposent pour améliorer nombre de situations".	1. Il faut "utiliser tous les leviers permettant d'améliorer les voies de communication". 2. Sur la ligne Lyon-Clermont-Ferrand, il faudra améliorer le temps de parcours. 3. Il faudra permettre d'aller d'ouest en est dans la grande région sans rupture de charge à Lyon. 4. "Je me battra pour la réalisation de la LGV POCL", qui "constituera un véritable atout pour l'ouest de notre future Région" en permettant d'accroître les échanges avec la région parisienne et d'alléger la LGV Lyon-Paris qui est à saturation.	Voir question 2.	1. Il faut poursuivre cette politique d'investissements en s'appuyant sur les CPER et les fonds européens, tout en priorisant les investissements pour améliorer le service rendu. 2. Les régions ont des engagements financiers annuels importants dans le cadre des conventions qui les lient à la SNCF. Elles doivent "mieux contrôler et faire respecter les termes du partenariat". 3. Lors de la renégociation de la convention en 2016, il faut redéfinir les obligations de chacun avec des objectifs précis et quantifiés. Pour réussir la fusion, il faudra également harmoniser au mieux les conventions d'Auvergne et de Rhône-Alpes.	La fiscalité ne doit pas être alourdie "d'une manière ou d'une autre".	1. Il n'est pas anormal que les régions participent au développement ou à la mise à niveau des infrastructures, "y compris sur le réseau routier".	1. "Il faut développer l'intermodalité dans les transports et savoir innover". 2. Il faut "choisir le mode le plus adapté et le moins polluant", et ne pas oublier la problématique du dernier kilomètre.

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 Jean-Charles KOHLHAAS <i>Le rassemblement, écologiste, citoyen et solidaire</i>	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.	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 chaîne des transports soit simplifiée et fluide pour l'utilisateur. 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.	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.	L'accessibilité de la chaîne 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.
PS Jean-Jacques QUEYRANNE <i>Nous, c'est la région</i>	La libéralisation des transports de voyageurs par autocars agit paradoxalement comme un potentiel agent de mise en concurrence des liaisons ferroviaires opérées par SNCF. Nous étudierons naturellement avec une grande attention le déploiement de ces services dans les transports interurbains tant au regard de leur impact sur le TER qu'à l'aune du transfert au 1er janvier 2017 des services interurbains départementaux d'autocars. L'offre de transports sera naturellement modifiée par l'émergence d'un nouveau modèle économique.	La question des tarifs sera naturellement au cœur de la réflexion du mandat futur d'une part dans le cadre de l'uniformisation des tarifs entre les Régions Auvergne et Rhône-Alpes et d'autre part au regard de l'équilibre financier de la future convention avec SNCF. L'opérateur ferroviaire devra alors prendre ses responsabilités et des engagements loyaux vis-à-vis de la Région afin de maintenir une contribution forfaitaire annuelle compatible avec les financements publics.	La question de l'ouverture à la concurrence à compter de 2019, tel que prévu par le 4ème paquet ferroviaire n'est pas d'actualité puisque la prochaine convention Région / SNCF ira au-delà de l'extinction du prochain mandat. C'est l'observation de la capacité de SNCF à produire une offre de qualité au juste prix qui sera le baromètre de l'opportunité, ou non, le moment venu, de mettre en œuvre des expérimentations. Cependant, en Rhône-Alpes, je crois en la capacité de l'opérateur historique de relever le challenge et d'améliorer significativement sa qualité de production.	L'accessibilité des transports reste une priorité de la Région qui a déjà financé des aménagements dans une cinquantaine de gares. Nous avons naturellement la volonté de poursuivre et d'amplifier cet engagement soutenu en faveur de l'accessibilité. La Région Rhône-Alpes a adopté le 16 octobre dernier son schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée portant sur le transport régional de voyageurs pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Elaboré de façon concertée avec les associations des usagers et des personnes en situation de handicap, ce schéma prévoit de mettre en accessibilité d'ici 2024 : 122 gares ou haltes ferroviaires, soit près de la moitié des points d'arrêts en Rhône-Alpes, via des aménagements ou des mesures de substitution (aide humaine ou transport adapté) et 162 points d'arrêts routiers desservis à la fois par des cars départementaux et par des cars TER. Sur 2016-2018, l'effort financier de la Région sera de l'ordre de 25 millions d'Euros pour engager une mise en place effective et rapide de ce schéma.
LR Laurent WAUQUIEZ <i>WAUQUIEZ 2015, un nouveau souffle pour notre région Le Grand Rassemblement de la droite et du centre</i>	Il est important d'avoir une approche pragmatique et non pas dogmatique sur le sujet de la complémentarité entre les modes.	1. Il faut faire preuve de "circonspection et de vigilance" sur la politique tarifaire. On touche au "pouvoir d'achat de nos concitoyens et cela ne doit pas être traité à la légère". 2. "Je suis contre le tout gratuit", car si c'est l'utilisateur qui ne paie pas, ce sera le contribuable. On ne peut pas imaginer augmenter le poids du budget transport "pour nos concitoyens".	1. Pas opposé à l'ouverture à la concurrence. Celle-ci étant repoussée à 2026, il faut se préoccuper en l'état "de la qualité du service de demain". 2. La région doit établir un vrai dialogue avec l'exploitant SNCF et revoir la convention pour introduire un vrai partenariat "exigeant mais confiant". 3. Elle doit aussi mieux se coordonner avec les syndicats de transports urbains et les EPCI pour optimiser les dessertes.	"L'accessibilité et la sécurité sont des enjeux majeurs". L'accessibilité dans tous les domaines doit être une préoccupation constante car il s'agit "d'une question de dignité et de vivre ensemble".

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre agglomération 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 Jean-Charles KOHLHAAS <i>Le rassemblement, écologiste, citoyen et solidaire</i>	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.	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.	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.	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.
PS Jean-Jacques QUEYRANNE <i>Nous, c'est la région</i>	Par ailleurs, les questions de la complémentarité des modes et de l'intermodalité sont bien évidemment au cœur de la future politique de transports de la Région qui se trouve clarifiée et renforcée et la loi MAPAM et la Loi NOTRe. En dotant la France de deux niveaux d'AOT dans les territoires, les AOTU (communautés de communes, communautés d'agglomération ou métropoles) pour le transport urbain et la Région pour tout le reste, l'équation de coopération institutionnelle entre les AOT devrait se trouver simplifiée. Les territoires ruraux, semi-ruraux et périurbains ne seront pas oubliés puisqu'ils deviendront de fait le cœur de cible du métier d'AOT régionale. Notre engagement au CPER 2015 – 2020 sur les petites lignes (UIC 7 à 9) démontre mieux qu'un long discours notre volontarisme de ne pas abandonner le train en rase-campagne. Reste maintenant à l'opérateur à ne pas saborder le service sur des lignes que la Région et L'Etat auront contribué à moderniser.	Parallèlement, l'exercice à terme de la compétence des transports scolaires et des transports interurbains va forcément conduire l'administration régionale à s'organiser afin d'accueillir les personnels qui ne manqueront pas d'être transférés pour aider la région à relever le défi de la route. Nos investissements en matière d'infrastructures étaient en Rhône-Alpes quasiment exclusivement concentrés sur le ferroviaire (à l'exception de l'Ardèche qui ne bénéficiait pas de dessertes ferroviaires voyageurs). Un nouveau logiciel et une nouvelle organisation seront forcément nécessaires pour adapter l'action de la Région, forte de 13 départements, avec des caractéristiques et des attentes différentes entre le Cantal et la Haute-Savoie par exemple. La Région va réellement devenir un opérateur global de la mobilité tant ferroviaire que routière. Nous évoluerons avec pragmatisme et sans idéologie en fonction des besoins des territoires. Notre expérience en matière d'intermodalité, déployée depuis près d'une dizaine d'années à travers la rénovation des pôles d'échanges multimodaux, nous sera utile pour aborder les prochaines étapes et en particulier définir le futur schéma régional des gares routières.		Sur la responsabilité de l'organisation des transports scolaires, notre objectif est de maintenir la qualité de l'existant en matière de service et de généraliser la gratuité à l'échelle de la Région entière. Si des synergies sont possibles, nous ne manquerons pas de les étudier afin d'optimiser les dessertes et le coût du service.
LR Laurent WAUQUIEZ <i>WAUQUIEZ 2015, un nouveau souffle pour notre région Le Grand Rassemblement de la droite et du centre</i>	Il faut accélérer la réalisation des pôles d'échanges intermodaux de sorte que tous les modes de transports soient interconnectés, y compris les transports doux. Les plans de mobilité rurale et la combinaison des différents modes de transports sont une manière de lutter contre l'enclavement.	Il faut avoir une approche pragmatique et non dogmatique des choses. Sans empiéter sur les compétences des départements, un cofinancement ciblé des axes routiers d'intérêt régional n'est pas anormal.	Voir question 11 sur les pôles d'échanges.	"Il faut surtout éviter les révolutions", car il faut avoir l'humilité de reconnaître que les systèmes mis en place par les départements et les AOT donnent de la satisfaction. "Je ne suis pas pour la gratuité totale", car ce sera le contribuable qui paiera et cela conduit à des aberrations (beaucoup d'inscriptions en nombre, mais peu d'utilisations des services, ce qui induit un gaspillage d'argent public).

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billetterie et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes
EELV Jean-Charles KOHLHAAS <i>Le rassemblement, écologiste, citoyen et solidaire</i>	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.	Nous avons défendu, depuis de nombreuses années, cette intégration tarifaire et la billetterie unique. De réels progrès sont en passe d'être effectifs sur la région Rhône-Alpes. Il nous faut aboutir à la généralisation de la billetterie inter opérable, puis unique. Par ailleurs, nous défendons, sur les aires métropolitaines, des tarifications multimodales zonales uniques	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.	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 perfore 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.
PS Jean-Jacques QUEYRANNE <i>Nous, c'est la région</i>	Les transports publics devront suivre les évolutions technologiques afin de renforcer leur attractivité. La connectivité Wi Fi est d'ores et déjà accessible dans le transport en autocar. Je souhaite également que la SNCF soit en capacité de le proposer rapidement pour la flotte des TER.	Sur le volet de l'interopérabilité des transports, nous poursuivons nos efforts pour la mise en place d'une carte régionale unique valable sur tous les réseaux des Autorités Organisatrices de Transports Urbains. Notre ambition est également de simplifier les tarifs proposés aux usagers et d'aller vers une meilleure intégration tarifaire à l'échelle des bassins de vie.	Grâce au développement de l'open data et à la collaboration de la Région Rhône-Alpes avec les 25 AOT du territoire, un calculateur d'itinéraire multimodal vient d'être lancé en octobre 2016. Ce projet devra naturellement être élargi au périmètre de la future région. A terme, l'objectif en 2016 est de proposer sur le site www.oura.com une véritable centrale de services offrant un système de vente à distance de e-billets ou encore la possibilité de recharger un abonnement hebdomadaire ou mensuel.	En Auvergne-Rhône-Alpes, les enjeux aéroportuaires sont très importants et l'actualité à court terme est focalisée par la cession des parts détenues par l'Etat au capital de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Cette privatisation doit être l'occasion de redéfinir les missions de cet équipement d'intérêt régional dans le cadre du cahier des charges de cession auquel la Région Rhône-Alpes a exigé d'être associée. Il est notamment nécessaire d'envisager à terme l'ouverture de nouveaux droits de trafic afin de positionner la plateforme lyonnaise au niveau des principaux hubs européens. Une synergie intelligente pourra être recherchée avec Genève afin d'offrir à Lyon une réelle chance de pouvoir se développer. L'aéroport de Clermont-Ferrand devra être conforté notamment pour le développement des entreprises auvergnates et du tourisme et une complémentarité devra être recherchée avec Chambéry et Grenoble.
LR Laurent WAUQUIEZ <i>WAUQUIEZ 2015, un nouveau souffle pour notre région Le Grand Rassemblement de la droite et du centre</i>	Le développement de l'accès aux réseaux dans les véhicules roulants doit être une des priorités pour améliorer le confort et le bien être des passagers.	L'intégration tarifaire doit permettre de "simplifier la vie des usagers" et d' "augmenter la fréquentation des TP". La région doit être le moteur de la coordination avec les différents syndicats de transports et les EPCI pour optimiser les dessertes et le service aux usagers. Si de vraies négociations avaient été eu lieu entre la région et le SYTRAL, la tarification unique TER/T.C.L. (Transports en Commun Lyonnais) aurait déjà pu être mise en place.	La collectivité n'a pas vocation à se substituer aux opérateurs privés, mais elle doit être au cœur de cette évolution destinée à mieux répondre aux aspirations de nos concitoyens, compte-tenu de son nouveau rôle central dans les transports.	"Ouvert à toute discussion si le transfert de la gestion à la région", avec d'autres collectivités ou non, d'un aéroport est nécessaire à un territoire. Mais il faut souligner que : - l'offre aéroportuaire est déjà conséquente (cf. Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry), - la région est bien desservie par Genève-Cointrin, - La région dispose d'infrastructures complémentaires (Clermont, grenoble, etc.).

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
EELV Jean-Charles KOHLHAAS <i>Le rassemblement, écologiste, citoyen et solidaire</i>	<p>Nous sommes particulièrement conscients des enjeux de la logistique dans notre région.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Si, la région a déjà commencé à travailler sur les infrastructures (plateformes), elle doit accélérer ce chantier et la loi NOTRE doit le permettre.</p> <p>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.</p> <p>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)</p>		<p>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.</p> <p>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.</p>
PS Jean-Jacques QUEYRANNE <i>Nous, c'est la région</i>	<p>Il apparaît assez clairement que fort de notre compétence en matière de développement économique d'une part, et de notre intervention sur le réseau ferroviaire d'autre part, les questions de report modal, de lutte contre la pollution, et d'aménagement durable du territoire vont conduire la Région, à travers le SRADET, à devenir un acteur stratégique de la prospective en la matière. D'ores et déjà nous sommes intervenus pour soutenir des projets locaux de maintien de services de frets ferroviaires et la Région soutient un projet exemplaire d'intermodalité fleuve - rail - route sur le Rhône Median au sud de Vienne. Le développement continu du transport des marchandises, notamment dans la vallée du Rhône, mais aussi dans la traversée des Alpes, conduira inexorablement à des actions concrètes en faveur du report modal. La voie d'eau, qui présente de fortes réserves de capacité à aussi un rôle à jouer pour le transport de certains matériaux pondéreux.</p> <p>Le moment est proche d'une prise de conscience en faveur d'une transition écologique raisonnée et soutenable économiquement. Les grands projets nationaux d'infrastructures en faveur du fret ferroviaire (Lyon-Turin et CFAL), de même que l'engagement de la Région dans le contrat de plan interrégional Etat-Région du fleuve Rhône forment l'armature, à moyen et long terme, d'une volonté de la Région de s'engager pour soutenir l'émergence de nouveaux comportements plus vertueux dans le domaine du fret et de la logistique.</p>		<p>Voir également question 19.</p>
LR Laurent WAUQUIEZ <i>WAUQUIEZ 2015, un nouveau souffle pour notre région Le Grand Rassemblement de la droite et du centre</i>	<p>La région doit avoir un "rôle de coordination et de facilitateur", en essayant de "libérer les énergies" même si elle ne pourra agir à la place des acteurs économiques. Les entreprises rhônalpines s'appuient déjà sur les différents modes de transport présents pour le fret et la logistique.</p> <p>L'ouverture des corridors européens n°2 et n°6, ainsi que la réalisation de grands projets (le CFAL et Lyon-Turin) permettront d'accroître le poids de la région dans le fret et la logistique.</p>		<p>Il faut être à l'écoute des acteurs.</p> <p>L'administration régionale devra avoir "une approche très professionnelle, responsable mais humble sur des dossiers engageant des partenariats exigeants mais confiants" avec tous les acteurs de ce domaine.</p>