

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>PS Marie-Guite DUFAY Notre région d'avance (programme)</p>	<p>La Bourgogne et la Franche-Comté, confrontées aux mêmes problématiques territoriales, ont axé leur politique d'aménagement de territoire et de transport sur plusieurs engagements communs autour de la cohésion territoriale, du développement durable et du renforcement de l'attractivité territoriale.</p> <p>Pour cela, les régions ont encouragé l'usage des transports en commun par la modernisation des trains, l'adaptation de l'offre de service et la mise en place d'une politique tarifaire des TER diversifiée et adaptée aux besoins de chacun (salariés, étudiants, touristes...). La Bourgogne - Franche-Comté a ainsi fait circuler près de 500 trains et plus de 100 cars chaque jour au sein de plus de 200 gares ou points d'arrêts, pour près de 60 000 voyageurs quotidiennement. Les lignes routières LIVEO ont également progressé de 10 % sur la ligne Besançon - Vesoul (867 694 passagers) et de 9 % sur la ligne Besançon - Gray (197 121 voyageurs).</p>	<p>Idealement située entre l'Île-de-France et la métropole lyonnaise, la Grande Région est une nouvelle porte d'entrée vers la Suisse et l'Allemagne. La Grande Région veillera à ce que les échanges continuent de se structurer et de se développer en favorisant les interconnexions. La gestion des fonds européens par la région représente un levier supplémentaire pour accélérer les dynamiques de développement, tout comme la coopération avec la Suisse qui ouvre notre territoire sur le reste de l'Europe. Ces connexions vers l'extérieur ne doivent pas faire oublier la diversité des territoires de la nouvelle Grande Région.</p> <p>Les infrastructures qui relient tous les espaces de vie doivent être développées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le transport ferroviaire et les modes doux permettront aux citoyens de se déplacer facilement, en toute sécurité et en limitant les émissions de CO2, - Notre ambition se résume ainsi : la mobilité partout et pour tous. Nous devons faire de la mise en réseau du territoire l'objectif à atteindre : relier tous les habitants, sans exception, au très haut débit. Pour atteindre cet objectif d'ici 2022, il faudra jouer collectif et mobiliser à la fois les moyens de la région, de l'État, des autres collectivités et de l'Europe. 	<p>Voir question 2.</p>			<p>Nous continuerons d'investir dans l'amélioration des infrastructures ferroviaires, en permettant notamment la réouverture de la ligne ferroviaire transfrontalière entre Belfort et Delle en direction de la Suisse, et en réalisant les travaux d'électrification de la première tranche de la Voie ferrée Centre Europe Atlantique entre Nevers et Chagny répondant au projet ambitieux d'une ligne de chemin de fer Est-Ouest en France.</p> <p>De nombreuses lignes ferroviaires seront également modernisées et/ou développées (ex: ligne du Doubs, ligne du revermont, etc.).</p>	<p>Nous agirons en faveur de déplacements plus respectueux de l'environnement et encouragerons l'utilisation des modes de transports doux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nous accompagnerons les innovations techniques pour réduire les émissions de CO2 des automobiles en favorisant notamment le déploiement de véhicules plus propres. • Nous soutiendrons le déploiement des pistes cyclables en zone urbaine pour plus de confort et de sécurité à destination des cyclistes. - Nous soutiendrons les initiatives communales de réseaux de bicyclettes partagées (vélocité...) - Nous encouragerons les initiatives permettant d'optimiser le recours à la voie d'eau comme mode de transport dans le respect de l'environnement, et relancerons à cet effet le projet du canal Moselle-Saône. <p>Nous encouragerons l'installation de bornes pour le rechargement des batteries de voitures électriques dans le cadre d'un schéma de cohérence régional.</p> <p>Nous mettrons en place des dispositifs souples et durables, reposant sur des systèmes de véhicules/trajets partagés des particuliers et entreprises, en particulier dans les territoires ruraux et périurbains (autopartage, covoiturage, auto-stop organisé...).</p>
<p>EELV Cécile PRUDHOMME Les écologistes de Bourgogne-Franche-Comté</p>	<p>Même si des efforts sont réalisés pour la mobilité urbaine, particulièrement à Besançon et Dijon (Tramway) et Belfort (programme OPTIMO 3 formule triple play) ils sont moins étoffés dans les couronnes urbaines et le tissu rural. La coordination entre les services régionaux (trains et cars), départementaux et urbains/péri-urbains est déficiente, les pôles d'échanges trop peu développés (sauf gares centrales des grandes agglomérations) comme également les parkings de rabattement. Les efforts déployés en matière de tarification et d'information multimodale ne suffisent pas à simplifier l'usage des transports publics pour le plus grand nombre. Le TER souffre de dysfonctionnements persistants (grèves, annulations, retards).</p>	<p>Les objectifs de notre politique régionale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le droit au transport pour tous, avec la généralisation des cartes VISI TER et MOBI TER, Pass OK ... à tous les transports publics, dont la gratuité des trajets domicile-études (et pour les personnes les plus fragiles) et la création d'un Pass transport unique sur toute la région - le renforcement des transports publics (priorités à la fiabilisation du TER et au maillage du territoire) - la poursuite des investissements sur les pôles d'échanges et le réseau ferré, dont l'amélioration des liaisons inter-régionales et transfrontalières avec la Suisse - l'encouragement à l'utilisation de vélo, du covoiturage, de l'autopartage, et à la mutation des flottes de véhicules vers le biogaz et l'électrique. <p>Un retour à une TVA à 5 % pour les transports publics de proximité (car service de première nécessité pour accès à l'emploi). Nous souhaitons pouvoir expérimenter régionalement la taxe kilométrique poids lourds, bénéficier d'une part croissante de la recette de la 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.</p>	<p>Voir question 2.</p>	<p>Le coût du TER reste trop élevé, particulièrement, quand on le compare au coût moyen pratiqué en Europe, et plus encore quand on le rapporte à la qualité de service (environ 15 % de trains non conformes, supprimés ou retardés). Les pénalités remboursées par la SNCF à la Région constituent un levier insuffisant pour obtenir une qualité de service satisfaisante, et ce dépit des nombreux investissements complémentaires consentis par la Région sur les gares, les infrastructures, les ateliers de maintenance. Une nouvelle convention TER qui prendra effet en 2017 (volet Bourgogne) et 2018 (volet comtois) devra aussi s'appuyer sur des audits indépendants des 2 conventions actuelles associant les différents acteurs (AOT, exploitant, syndicats, usagers). Elle redéfinira les attentes de l'AOT sur chacune des composantes de l'offre de service, et liera encore plus directement la rémunération de l'exploitant à l'atteinte des objectifs.</p> <p>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</p>	<p>Comme mentionné précédemment, l'expérimentation de la taxe kilométrique poids lourds fait partie des pistes de financement de la politique régionale des transports, pour autant que l'Etat daigne la ré-autoriser, et permettre ainsi la réutilisation partielle des investissements consentis à l'époque du projet national Ecomouv'. Bien que présentant l'intérêt, comme la taxation du gazole, d'une proportionnalité au kilométrage parcouru, donc aux pollutions générées, il présente en région la particularité de concerner les seules infrastructures des principales agglomérations. Le rétablissement d'une vignette annuelle pourrait constituer une alternative en cas d'impossibilité de mise en œuvre de la TKPL.</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, et ce afin d'assurer la pérennisation du transport public, tant en milieu urbain qu'au titre de l'équilibre des territoires. 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>	<ol style="list-style-type: none"> encourager l'utilisation de tous les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle : aide financière aux opérations de partage de la voirie favorisant la marche à pied et le vélo (50 % des déplacements font moins de 3 km) mais aussi les transports en commun (voies réservées, y compris sur autoroutes), à l'aménagement d'aires de covoiturage, d'autopartage inciter les transports routiers à signer la Charte CO2 et ainsi s'engager dans la réduction de leurs émissions (éco-conduite, déflecteurs d'air, gonflage, maintenance et chargements optimisés ...) et à faire muter leur flotte vers la motorisation au gaz, liquéfié ou comprimé 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.
<p>UDI François SAUVADET La région en grand</p>	<p>En 2014, une baisse importante de la fréquentation des TER a été constatée par rapport à 2013, ce qui s'est traduit par une baisse des recettes. Les causes de cette baisse de fréquentation sont multiples : tarification, conjoncture économique, usage du véhicule individuel, effet des travaux de modernisation des voies ferroviaires, développement du covoiturage, manque de valorisation de l'intermodalité, etc.</p> <p>Les priorités pour les transports sont de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réviser la grille tarifaire des Ter dans une logique de simplification et d'accessibilité dès 2016, - Créer une carte unique de transports dès 2016 valable sur l'ensemble des réseaux ainsi qu'une billettique inter-opérateurs et privilégier la mise en place d'un système de paiement sans contact, - Créer une centrale de mobilité régionale, - Renégocier la fermeture des lignes intercitys, - Optimiser les dessertes routières et ferroviaires, - Améliorer les relations transfrontalières avec la Suisse. 						

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>PS Marie-Guite DUFAY <i>Notre région d'avance</i> (programme)</p>				<p>Nous améliorerons l'accessibilité des gares et des quais pour les personnes en situation de handicap et les personnes à mobilité réduite dans le cadre des schémas directeurs d'accessibilité récemment votés (notamment Dijon-ville, Beaune, Montbard, Belfort, Dole, Vesoul, Lons-le-Saunier, Montbéliard, Lure, Mamirolle, Valdahon, Morteau, Frasne, Champagnole, Saint-Claude).</p>
<p>EELV Cécile PRUDHOMME <i>Les écologistes de Bourgogne-Franche-Comté</i></p>	<p>Il faudra opérer un suivi régulier de l'offre librement organisée, et saisir l'ARAFER dès lors que nous jugerons que celle-ci peut porter substantiellement atteinte à l'équilibre financier des services régionaux conventionnés. Des actions juridiques pourront également être engagées vis-à-vis des services qui ne respectent pas la loi (accessibilité aux personnes handicapées).</p> <p>Au-delà d'éventuelles adaptations marginales, nous n'envisageons pas de modifier la consistance de l'offre de transport public régionale, et adapterons la stratégie marketing (tarification, réservation, livraison).</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.</p> <p>Dans la lignée des engagements pris, et mis en œuvre, depuis 2010 et des discussions entretenues avec les différentes autorités organisatrices de transport du territoire, nous proposons la mise en œuvre d'une gamme tarifaire zonale et intermodale, à savoir un titre unique valable sur l'ensemble des modes de transport.</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 plus grande délégation de responsabilité aux responsables régionaux, voire territoriaux, de la SNCF. Il n'est pas à exclure également de proposer l'expérimentation de la gestion d'une ou deux lignes sous statuts de régie régionale ou touristique comme par exemple la ligne des Hirondelles (Andelot la Cluse) .</p>	<p>Nos deux Régions ont été pro-actives pour ce qui concerne l'élaboration concertée du SDRA (Schéma Directeur Régional d'Accessibilité) puis de l'AdAP (Agenda d'Accessibilité Programmée).</p> <p>Nous sommes évidemment favorable à continuer de développer les travaux de mise en accessibilité des gares et points d'arrêt, ferroviaires et routiers.</p> <p>Au rythme progressif du renouvellement du matériel ferroviaire, nos équipements améliorent l'offre destinée au PMR.</p>
<p>UDI François SAUVADET <i>La région en grand</i></p>				

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
<p>PS Marie-Guite DUFAY Notre région d'avance (programme)</p>	<p>Nous favoriserons les systèmes de rabattement avec les réseaux de transport collectif et des points d'intermodalité performants.</p> <p>Nous proposerons un développement équilibré des liaisons rapides reliant les grands sites urbains de la Bourgogne Franche-Comté, aux grands centres nationaux et européens (Paris, Strasbourg, Lyon, la Suisse et l'Allemagne) avec des liaisons cadencées rapides entre les grands sites urbains et les territoires ruraux.</p> <p>Voir également question 6.</p>	<p>Nous poursuivrons l'amélioration des infrastructures routières avec l'État et l'ensemble des collectivités afin de faciliter les déplacements et d'améliorer la sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nous continuerons d'agir en faveur du désenclavement routier de la Haute-Saône par l'amélioration de la RN 57 et de la RN 19 en 2 x 2 voies : tronçon de la Route Nationale 19 entre Amblans et Lure, déviation de Port sur Saône, protection acoustique de Vesoul, Route Nationale 57 depuis Devecey. - Nous achèverons les travaux de la Route Nationale 7 de Saint Pierre de Moutier jusqu'au département de l'Allier, le contournement sud d'Auxerre, le franchissement de Pontarlier, le contournement de Besançon, la rocade de Beaune et la requalification de l'A38 de Pouilly-en-Auxois à Dijon. 	<p>Nous poursuivrons la politique de développement des plateformes de mobilité en modulant des offres locales pour les plus modestes (ex : location de deux roues et voitures, transport à la demande...).</p> <p>Nous poursuivrons également la rénovation de gares ferroviaires et la création de nouvelles haltes ferroviaires.</p>	
<p>EELV Cécile PRUDHOMME Les écologistes de Bourgogne-Franche-Comté</p>	<p>Nous nous inspirerons du travail collaboratif réalisé dans le cadre de l'élaboration du SRADDT, 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.</p> <p>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 10 minutes de voiture d'un arrêt de transport public.</p>	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 ... <p>Nous travaillerons également en coordination avec les départements pour améliorer la sécurité sur les voiries empruntées par les secteurs scolaires et les lignes interurbaines.</p> <p>Enfin, nous développerons l'intermodalité, afin de rendre l'usage de la route complémentaire du rail ou d'autres modes de déplacement.</p>	<p>Nous refuserons des lignes de car doublonnant les lignes TER ou TET (saisine systématique de l'ARAFER).</p> <p>Nous soutiendrons la création d'une instance permanente de concertation avec les AOM et les opérateurs autocaristes.</p>	<p>La région devra prendre à part entière cette compétence, et organiser les transports scolaires pour optimiser l'utilisation des lignes régulières urbaines et interurbaines par les scolaires, et compléter efficacement ces lignes par des lignes dédiées.</p> <p>Nous souhaitons pouvoir déployer la gratuité des transports scolaires d'ici à la fin du mandat, en vertu du principe d'égalité et de la gratuité de l'école.</p>
<p>UDI François SAUVADET La région en grand</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
<p>PS Marie-Guite DUFAY <i>Notre région d'avance</i> (programme)</p>		<p>Nous créerons une carte régionale des transports et nous élargirons l'offre bourguignonne MOBIGO ! à la Franche-Comté, qui donne la possibilité à un usager d'utiliser plusieurs modes de transport pour se rendre à sa destination tout en facilitant l'accès à l'information de l'intermodalité.</p>		<p>Nous soutiendrons les plateformes aéroportuaires régionales. Nous favoriserons l'émergence d'un modèle économique viable pour les aéroports de Dole et Dijon, à partir d'une stratégie d'exploitation nouvelle répondant aux différents besoins de transport.</p>
<p>EELV Cécile PRUDHOMME <i>Les écologistes de Bourgogne-Franche-Comté</i></p>	<p>Le WiFi à bord deviendra progressivement la norme sur les services régionaux de transport public. Pour autant, une attention particulière doit être portée aux questions de santé publique et aux risques inhérents à l'exposition prolongée à des ondes de courte ou longue portée, plus particulièrement s'agissant des personnels roulants et des personnes électro-sensibles</p>	<p>Il y a plusieurs pistes à explorer, mais e façon générale, nous voulons généraliser l'inter-opérabilité des différentes billettiques. Nous envisageons les pass sans contact, les ticket SMS, la post-facturation, etc.</p>	<p>Nous sommes favorables à la transparence complète des données (sous réserve de la loi informatique et liberté et de la préservation des données personnelles), mais pas de développement par la collectivité.</p>	<p>Pas d'aide de la région aux aéroports (Dôle, Dijon). Les enjeux concernent surtout le tourisme et pas le développement local. Très peu de déplacements pendulaires ou réguliers sont effectués à partir des aéroports régionaux. La région est d'ailleurs bien mieux et plus desservie par des aéroports en périphérie (Bâle-Mulhouse, Zurich, Genève, Lyon, Orly).</p>
<p>UDI François SAUVADET <i>La région en grand</i></p>		<p>Pour que l'alternance entre les différents modes de transports s'effectuent, il faut développer des systèmes d'information et de billettique adéquats. Ces outils agissent comme un liant dans les rouages du système intermodal, permettant l'articulation entre les modes et la coordination des offres. Le développement de systèmes billettiques inter-opérateurs avec tarification simplifiée est nécessaire pour proposer des offres multimodales adaptées. C'est là où le rôle de la région prend tout son sens.</p>		

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
PS Marie-Guite DUFAY <i>Notre région d'avance</i> (programme)			Voir question 6.
EELV Cécile PRUDHOMME <i>Les écologistes de Bourgogne-Franche-Comté</i>		En ce qui concerne la navigation fluviale, nous y sommes favorables sur les infrastructures existantes. Nous priorité est la préservation de l'environnement et de la ressource en eau. De nombreuses voies navigables traversent la Bourgogne Franche-Comté, mais sont ne sont pas suffisamment utilisées, notamment pour le transport de marchandises. Nous encouragerons le report modal, notamment par la TKPL.	
UDI François SAUVADET <i>La région en grand</i>			