

Elections régionales et territoriales des 20 et 27 juin 2021

Quelle politique des transports demain ? Cinq enjeux

Formulaire de réponse au questionnaire aux candidats



Logo de la liste : _____

Nom de la liste : **ENSEMBLE POUR NOTRE REGION**

Nom de la tête de liste : **CECILE CUKIERMAN**

Partis et mouvements qui soutiennent la liste : **PCF, France Insoumise, Ensemble!, Génération Climat**

Ce questionnaire a été réalisé par le conseil scientifique de TDIE, qui souhaite contribuer à l'identification, la reconnaissance et la meilleure compréhension des enjeux d'orientation des politiques publiques régionales en matière de transport, mobilité et logistique.

Il s'adresse aux candidats et candidates aux élections régionales et territoriales en France métropolitaine et dans les Outre-mer (Guadeloupe, Guyane, La Réunion, Martinique). NB : Pour faciliter la réponse aux questions, un dossier documentaire joint au questionnaire présente les compétences des régions et les principaux documents législatifs et administratifs dans le cadre desquels ces orientations politiques doivent être définies.

NB : un questionnaire spécifique a été réalisé pour le cas particulier de l'Île-de-France et le formulaire de réponse est accessible sur le site Internet de TDIE.

Les questions sont identifiées avec un numéro. Elles sont introduites par une petite mise en contexte et parfois détaillées en sous-questions afin d'aider les candidats à exprimer des orientations en cohérence avec les compétences des régions et tout éléments de contexte propre au secteur et à l'économie des transports.

Vous pouvez répondre directement dans ce document, sous chaque question, sans aucune limite d'espace, ou proposer un texte de réponse pour chaque enjeu. Nous publierons votre réponse sur notre site internet, sans rien en modifier. C'est pourquoi nous vous remercions de bien vouloir renseigner avec précision les informations de cette page de garde (logo, nom de la liste, nom de la tête de liste, et nom des différents partis et mouvements politiques qui la soutiennent).

Pour accéder à la présentation complète du dossier :

<https://tdie.eu/regionales-2021-cinq-enjeux-pour-une-politique-regionale-durable-des-transport/>

Cinq enjeux pour une politique régionale durable des transports

I.	Orientations générales	3
1.	État des lieux et objectifs de la politique des transports.....	3
2.	Lutte contre le changement climatique.....	4
3.	Financement de la politique de transport	5
II.	Fret et logistique	6
4.	Logistique.....	6
5.	Stratégie portuaire.....	8
6.	Transport fluvial	9
7.	Fret ferroviaire	10
8.	Transport routier de marchandise.....	11
III.	La région Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et chef de file de l'intermodalité : services de mobilité et gouvernance	12
9.	Réseau structurant de desserte, multimodalité et transport scolaire.....	12
10.	Exercice de la compétence mobilité dans les « zones blanches ».....	13
11.	Vélo et mobilités actives	14
12.	Ouverture à la concurrence des TER, reprise des TET et modèle économique.....	15
13.	RER métropolitains.....	16
14.	Cars interurbains et gares routières	17
15.	Tarifcation des services de mobilité organisés par la région	18
16.	Service numérique multimodal et ouverture des données de mobilité.....	19
17.	Aéroports et liaisons aériennes	20
IV.	Infrastructures et investissements	21
18.	CPER, fonds européens et plans de relance.....	21
19.	Infrastructures ferroviaires : investissements et gestion du réseau	22
20.	Infrastructures routières.....	23
21.	Sociétés de projet	24
V.	Innovation et recherche	25
22.	Innovation et recherche.....	25
23.	Formation professionnelle et expertise territoriale	26

I. ORIENTATIONS GENERALES

1. État des lieux et objectifs de la politique des transports

Les politiques de transport, mobilité et logistique s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement, d'égalité territoriale et d'évolution des modes de vie. La répartition des activités (logements, lieux de travail et de production, commerces...) et les échanges numériques impactent les besoins et la nature des mobilités. La stratégie à long terme d'aménagement du territoire est développée dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

- Selon vous, quels seront les principaux défis que devra relever votre Région en matière de transport lors du mandat à venir ?
- Quels objectifs donnez-vous à la politique des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional ?
- Comment analysez-vous les conséquences de la crise de la Covid-19 sur les transports dans votre Région ?
- Considérez-vous que les conséquences de la Covid pourraient être durables sur les pratiques de mobilité ?
- Envisagez-vous de prendre des mesures particulières pour soutenir les acteurs de la filière transport, et si oui, lesquelles ?
- Le Brexit impacte-t-il les transports sur votre territoire ?
- Comment le prendre en compte dans la politique régionale de mobilité et de logistique ?

⇒ Réponse :

Tout d'abord la politique de développement des transports doit s'appuyer sur un service public du transport fort. De nombreux défis sont à relever, il y a celui du problème de saturations des transports, du désengorgement à l'entrée de Lyon, qui peut se résoudre par un cadencement plus important des TER de l'Axe Lyon Saint Etienne. Mais il y a aussi toutes ces lignes abandonnées, je pense notamment à celle de Thiers-Boen qui doit faire la jonction entre la Loire et le Puy de Dôme. La région doit être encore plus offensive sur la question des transports et de la mobilité en général. Cette région a vu le premier train circuler en France au XIXe Siècle nous devons préserver ce patrimoine.

Je veux enfin dire qu'une importante manne financière doit être investit sur le développement du train, mais tout en travaillant au maillage territorial pour n'exclure personne, certes la ligne de chemin de fer est une donnée, mais nous devons travailler à l'intermodalité afin de permettre aux villages autour de pouvoir bénéficier de point de rapatriement. Cela ne se fera qu'en concertation avec les intercommunalités, une relation de confiance qui permettra de proposer une offre diverse de transports et répondant au besoin de chacun et chacune.

2. Lutte contre le changement climatique

Lors du dernier sommet pour la planète le 12 décembre 2020, le secrétaire général de l'ONU a appelé les gouvernements à déclarer l'état d'urgence climatique dans leur pays jusqu'à ce que la neutralité carbone soit atteinte. Dans le cadre des accords internationaux et des textes européens, l'Union européenne et la France ont adopté des objectifs de neutralité carbone globale à l'horizon 2050 ; la LOM vise la neutralité carbone des transports terrestres à ce même horizon.

Le 11 décembre, les chefs d'État et de gouvernement de l'Union européenne ont décidé de rehausser l'ambition de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE à 2030 en la portant de -40 % à -55 % par rapport aux niveaux de 1990. En tant que chef de file pour le climat, l'air, et l'énergie et pour l'aménagement du territoire, et compte tenu de leurs responsabilités en matière de transport, les Régions devront contribuer à atteindre ces objectifs. Elles fixent leurs propres objectifs régionaux dans les SRADDET, avec lesquels les documents locaux d'aménagement du territoire (SCOT, PCAET, PLUi...) doivent être compatibles.

- Quels objectifs et quelles priorités vous donnez-vous pour décarboner et réduire les émissions des transports au niveau régional et sortir des hydrocarbures fossiles, et à quelle échéance ?
- Quelles actions comptez-vous mettre en place pour parvenir à vos objectifs ?
- Comment votre stratégie prendra-t-elle en compte les différentes externalités de chacun des modes de transport ?
- Envisagez-vous des mesures destinées à réduire les besoins de transport et les déplacements subis ?
- Quelles mesures comptez-vous prendre pour favoriser le développement de la mobilité électrique ?
- Quels dispositifs de suivi ou d'évaluation des mesures de décarbonation des transports souhaitez-vous mettre en place ?
- Comment intégrer dans ce processus les citoyens, les entreprises et la société civile ?

⇒ **Réponse :**

Notre Région se doit d'être à la hauteur des enjeux climatiques et écologiques actuels. Il est impératif de répondre à cette urgence en planifiant une véritable politique de bifurcation écologique. Pour cela, nous devons partir des besoins et de l'intérêt général et dans le respect de l'environnement pour redynamiser les transports et non en fonction de l'offre ou de l'intérêt particulier d'un petit nombre.

Pour cela plusieurs solutions me paraissent pertinentes :

- Développement des transports publics et sous maîtrise publique (refus catégorique de mise en concurrence)
- Mesures de gratuité immédiate pour les jeunes (16-25 ans), les privés d'emploi et public précaire
- Report massif du fret routier vers le rail et le transport fluvial
- Augmentation de l'offre ferroviaire (kms/trains) partout sur le territoire régional
- Soutien au développement du train à hydrogène (issue d'une production décarbonée)
- Développement du Tram-Train (RER) autour des grandes aires métropolitaine et les axes: Lyon-St Etienne / Lyon-Grenoble / Lyon-Clermont
- Régénération des "petites lignes" (dessertes fines du territoire)
- Gel de la fermeture des gares sur l'ensemble du territoire régional et réouverture quand cela est possible (gratuité des parkings à proximité des gares)
- Développement de la présence humaine en gare et dans les trains
- Développement des modes doux (vélo route touristique, vélo usage urbain, aide à l'achat)

3. Financement de la politique de transport

Les transports représentent le premier budget des Régions (25,1 % de leurs dépenses en moyenne). Avec la crise sanitaire et la crise économique, les ressources des Régions sont soumises à un risque d'« effet ciseau » : diminution des recettes voyageurs du fait de la baisse de fréquentation, et contraintes budgétaires de la puissance publique du fait de la situation économique, alors que la transition énergétique appelle un effort d'investissement significatif dans le secteur des transports.

- Comment évaluez-vous l'évolution des sources de financement et de la capacité budgétaire des Régions en matière de transport, mobilité, logistique ?
- Faut-il envisager de nouvelles sources de financement ? Le cas échéant, lesquelles ?
- Les contraintes budgétaires issues de la crise sanitaire remettent-elles en cause les capacités d'investissement et les ambitions de la Région ?
- Faudra-t-il passer par une baisse de l'offre de services régionaux de mobilité ?

⇒ **Réponse :**

Nous sommes là au cœur du sujet. Les besoins en investissement pour remettre à niveau les infrastructures ferroviaires (près d'1 Milliards d'€ rien que pour AURA) sont hors de portée de la capacité budgétaire des Régions.

Il convient de rappeler qu'il s'agit d'abord et avant tout d'une compétence dévolue à l'Etat. Nous dénonçons à cet égard depuis des années la stratégie d'abandon progressif des lignes secondaires. Ces fameuses « petites lignes » considérées comme non rentables et pourtant essentielles à la desserte de notre territoire.

Face à ce constat, les élu.e.s communistes proposent par exemple depuis de nombreuses années d'autoriser les Régions à percevoir le Versement Transport (cotisation versées par les entreprises) qui permettrait un gain pour AURA de près de 100 millions d'euros/an de recette supplémentaire. Cette possibilité est malheureusement toujours refusée par le législateur.

La crise sanitaire et environnemental aura fait prendre conscience à l'Etat de la nécessité de réinvestir le champ de la mobilité et des transports collectifs. Des financements ont été obtenu dans la cadre du plan de relance européen et les taux d'emprunt quasi nuls permettent d'espérer une reprise rapide des investissements dans ce domaine.

En toute hypothèse, il n'est pas envisageable selon nous de baisser le niveau de l'offre de services régionaux de mobilité. C'est bien l'objectif inverse qui doit être poursuivit, celui d'un développement de l'offre partout sur le territoire régionale.

II. FRET ET LOGISTIQUE

4. Logistique

Les Régions intègrent de manières diverses les flux logistiques au travers de leur compétence d'aménagement du territoire et de développement économique dans leurs diagnostics et documents de planification. Alors que le premier Comité interministériel de la logistique (CILOG) s'est tenu en décembre 2021 :

- Vous paraît-il nécessaire que la Région développe une stratégie logistique via une planification territoriale (infrastructures, foncier logistique) ou une stratégie de soutien aux activités de transport de marchandise et de logistique ?
- Si oui, avec quels objectifs ?
- Quels leviers mobiliser pour atteindre ces objectifs ?
- Comment articuler cette stratégie régionale avec la stratégie portée par l'État ?
- Avec les éventuelles stratégies du bloc communal ?
- Quelle place souhaitez-vous accorder aux enjeux logistiques dans la politique d'investissement de la Région dans les infrastructures (route, fer, navigation intérieure, maritime, aéroportuaire, plateformes multimodales) et dans les zones logistiques ?
- Comment favoriser le transfert modal, la massification des flux et la réduction des nuisances environnementales du transport de fret ?
- Les données disponibles sur les flux logistiques de votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ?
- Comment votre projet de développement économique pour la Région prend-il en compte les flux et stocks logistiques associés aux activités économiques du territoire ?
- Souhaitez-vous mettre en place un accompagnement particulier des entreprises et des commerces dans le cadre du développement du e-commerce ?

⇒ **Réponse :**

Le fret ferroviaire est le parent pauvre du rail. Douze ans après son ouverture à la concurrence, le bilan est calamiteux. Le transport des marchandises par rail en France est tombé au plus bas niveau européen alors même que les enjeux environnementaux devraient nous conduire à mettre en œuvre une politique favorable au fret ferroviaire.

En effet, Ce qui est produit au plus près des lieux de consommation génère autant de circulation de marchandises en moins. L'implantation de nouvelles aires économiques par exemple doit être conditionnée à l'existence de plateforme modale ferroviaire de proximité.

Nous souhaitons donc dans ce domaine :

- **Remettre en service les sites dédiés au fret de proximité (ex : Vénissieux, Ambérieu, Portes-lès-Valence, St-Germain-au-Mont-d'Or, Clermont-Gravanches, Moulins sur Allier, Montluçon, Grenoble-Buisseratte, Badan, St-Avre-la-Chambre) pour qu'elles deviennent des centres de dessertes). Parallèlement une politique de développement, de collecte, de « wagon isolé » doit être encouragée pour permettre de tendre vers un équilibre économique de ses sites de proximité.**
- **Utiliser un certain nombre de gares existantes pour développer du report de la route vers le rail notamment par le transport de conteneur à partir de Clermont, Moulins, Roanne, Lyon, Grenoble, St Etienne, Valence.**

Nous vous rappelons également :

- Notre volonté de vouloir se poursuivre et se réaliser le CFAL ainsi que le Lyon-Turin dont notre parti politique s'est toujours fait défenseur afin de rééquilibrer notamment dans les vallées alpines les flux de transport de marchandises.
- Que nous souhaitons voir se poursuivre la mise en circulation de l'autoroute ferroviaire. Toutefois pour que celle-ci soit acceptée par les riverains, un effort important de sécurisation doit être mis en place sur le linéaire traversant les villes et agglomérations par la création d'un troisième rail anti-renversement ainsi que la multiplication des « boîtes chaudes » pour limiter les risques liés à la vitesse sur des convois qui peuvent atteindre voire dépasser le kilomètre de longueur.
- Dans le même esprit d'acceptabilité par les populations, il va de soi que le développement de l'autoroute ferroviaire comme d'ailleurs de l'ensemble du fret ferroviaire ne peut se faire au détriment des transports de voyageurs. C'est ainsi par exemple que la rive droite du Rhône doit se voir préserver des sillons voyageurs.
- Qu'une politique préservant la qualité de vie des riverains doit être encouragée par la Région en accompagnant la mise en place de dispositifs de protection phoniques et visuels.
- Que des investissements substantiels doivent être inscrits par SNCF Réseau pour remettre à niveau des équipements de signalisation, créer des « IPCS » permettant le doubler les trains frets et assurer la fluidité des transports TER et grandes lignes.

5. Stratégie portuaire

La nouvelle stratégie nationale portuaire présentée en janvier 2021 propose de rassembler le système portuaire français autour d'un socle d'ambitions communes et partagées entre grands ports maritimes et ports décentralisés.

- Quels doivent être les objectifs de développement des ports régionaux ?
- Le cas échéant, comment coordonner leur développement avec celui des Grands ports maritimes (GPM) ?
- Souhaitez-vous que la Région prenne une part plus importante dans la définition de la stratégie des Grands ports maritimes (GPM) ? Avec quels objectifs et comment ?
- Comment souhaitez-vous que la Région participe au renforcement des liens des GPM avec leur hinterland ?

⇒ **Réponse :**

Auvergne Rhône-Alpes dispose d'une surface portuaire importante grace au Rhône en particulier autour de Lyon. Nous pensons en particulier au site du Port Edouard HERRIOT et la plateforme de Salaise-sur-Sanne qui possède un potentiel de développement encore très important en terme de capacité de charge/décharge de fret et de cabotage.

La Région, dans sa politique de soutien au développement économique doit soutenir davantage le développement de ces zones.

6. Transport fluvial

- Quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?
- La Région doit-elle participer ou faciliter l'aménagement des ports fluviaux et de leurs environs (entrepôts logistiques, quais d'embarquements...) ?

⇒ **Réponse :**

Nous regrettons en effet que la question du report modal vers le fluvial soit aussi peu voire pas traité en particulier en Auvergne Rhône Alpes ou nous disposons de zones portuaires importantes où le potentiel de développement existe, d'autant que la compétence Transport des Régions permet d'intervenir de façon plus autonome sur ce type de report modal.

Ainsi via des politiques économiques, agricoles notamment, nous pensons que des mesures incitatives et d'organisation pourraient être encouragées par la Région, tant pour l'approvisionnement longue distance que pour le cabotage (ex : sous-utilisation du canal Roanne-Digoin)

Nous pensons que la Région dans sa politique des transports et de développement économique doit soutenir et appuyer financièrement la création de nouveaux lieux permettant l'utilisation modale du fleuve et du rail sur plusieurs sites le long de la vallée du Rhône notamment à Salaise-sur-Sanne, Villefranche-sur-Saône, Portes-lès-Valence sans oublier le port Edouard Herriot. (Lyon)

7. Fret ferroviaire

Conformément à l'article 178 de la LOM, un « plan de relance ferroviaire » sera très prochainement présenté au Parlement. La Commission européenne a fixé un objectif d'augmentation de 50 % du fret ferroviaire à l'horizon 2030.

- Souhaitez-vous que la Région contribue aux objectifs nationaux et européens de développement du fret ferroviaire, et comment ?
- Comment envisagez-vous l'articulation entre le développement du fret ferroviaire et le transport ferroviaire de voyageur ?
- Pourriez-vous envisager de lier, dans certaines conditions, des dispositifs de soutien aux entreprises à leur engagement de développer l'usage du fret ferroviaire (investissements dans le développement de la connexion au réseau ferré, installations terminales embranchées, hubs, etc.) ?

⇒ **Réponse :**

Le fret ferroviaire est le parent pauvre du rail. Plus d'une dizaine d'années après son ouverture à la concurrence, le bilan est calamiteux. Le transport des marchandises par rail en France est tombé au plus bas niveau européen alors même que les enjeux environnementaux devraient nous conduire à mettre en œuvre une politique favorable au fret ferroviaire, notamment autour des ports.

Pour cela je propose de travailler sur trois axes principaux :

- **Travailler avec Fret SNCF, afin que cette dernière redevienne la cheville ouvrière de la reconquête du rail, en s'appuyant sur la relance de l'offre de transport fret auprès des chargeurs, par l'attribution de nouvelles lignes**
- **La préservation du matériel et des triages, la remise à niveau des infrastructures, support du développement de l'offre et la relance de l'industrie ferroviaire,**
- **Enfin, veiller à ce que les politiques d'aménagement soient adaptées pour permettre une connexion entre les différents points de dessertes : portuaire, fluvial... les zones économiques doivent être connectées au réseau ferroviaire pour permettre d'acheminer les marchandises par fret ferroviaire.**

8. Transport routier de marchandise

L'essentiel des flux logistiques passe par la route. Les Régions peuvent participer au financement de plateformes logistiques, de stations d'avitaillement en carburants alternatif ou encore faciliter l'évolution de la motorisation des flottes par exemple.

- Quelles actions souhaitez-vous que la Région mette en œuvre pour accompagner la transformation du transport routier de marchandise ? Avec quels objectifs ?

⇒ **Réponse :**

La question du transport routier ne peut être traité au seul échelon régional. Les flux concernés sont nationaux et internationaux...

Si l'achat de camions électriques ou à hydrogène doit être encouragé chez les transporteurs, celui-ci ne doit pas nous détourner de l'objectif principal qui doit être poursuivi : celui de la réduction du flux de camions qui circulent sur nos routes et donc d'encourager les solutions alternatives plus écologiques (rail, fluvial).

Les décisions dans ce domaine appartiennent d'abord et avant tout à l'Etat qui refuse par exemple toujours d'interdire la circulation des poids lourds de 44 tonnes dans les vallées alpines de notre Région qui connaissent de manière régulière des pics de pollution gravissime pour la santé de nos concitoyens.

La solution, nous le savons, réside également dans la taxation des transporteurs routiers qui bénéficient, il faut le rappeler, d'exonérations d'une partie de la TICPE.

Le rôle de la Région est donc d'encourager les transporteurs routiers à reporter leur marchandise vers le rail en soutenant la création de plateforme partout où cela est possible sur le territoire régional en lien avec le réseau ferré et fluvial.

III. LA REGION AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE (AOM) ET CHEF DE FILE DE L'INTERMODALITE : SERVICES DE MOBILITE ET GOUVERNANCE

9. Réseau structurant de desserte, multimodalité et transport scolaire

Les Régions sont compétentes pour l'organisation des services de mobilité ferroviaire et, depuis le transfert des compétences des départements par la loi NOTRe (2015), elles le sont aussi pour les liaisons interurbaines par car et pour le transport scolaire. Le réseau structurant régional de mobilité est désormais multimodal. Le matériel roulant et son renouvellement constitue un levier important pour l'accessibilité et la qualité de l'offre de mobilité régionale.

- Considérez-vous nécessaire d'accroître l'usage des transports publics ? Si oui : comment ?
- Quels sont les projets de développement de l'offre de transport tant en matière routière que ferroviaire que vous souhaitez porter ?
- Comment envisagez-vous la prise en charge des problèmes de sécurité (notamment pour les femmes et autres groupes vulnérables), de fraude, et d'incivilités dans les transports ?
- Quelle est votre stratégie pour réduire les émissions de la flotte de véhicules de transport public ?
- Quelle place souhaitez-vous donner aux usagers et au Comité de partenaires dans la définition des orientations en matière de mobilité et dans le suivi de la qualité de l'offre de mobilité ?
- Souhaitez-vous faire évoluer le réseau de transport scolaire ?
- Pour répondre à quels objectifs ?
- Quels projets souhaitez-vous mettre en place pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?

⇒ **Réponse :**

-Oui nous sommes convaincus (depuis toujours) qu'il faut accroître l'usage des transports publics. Deux manières de faire :

- **Il convient tout d'abord de favoriser le développement de l'offre ferroviaire sur le territoire régional dans les zones les plus denses notamment (accroissement du nombre de trains, augmentation de la capacité d'emport...)**
- **Le second levier est celui de la tarification qui doit être incitative. Les élus communistes proposent depuis de nombreuses années d'aller vers la gratuité des transports TER pour les jeunes scolarisés, les étudiants et les personnes précaires. De rendre totalement gratuit l'ensemble des transports scolaires partout sur le territoire régional**

S'agissant de donner la parole aux usagers des transports régionaux, nous voulons rappeler ici que se sont les élus régionaux communistes qui ont œuvré, il y a 15 ans, à la mise en place des comités de ligne afin d'associer l'ensemble des usagers aux politiques menées par la Région. Nous sommes donc bien entendu favorables à ce que les usagers des TER soient pleinement associés aux choix adoptés par la Région dans ce cadre. Nous pensons même qu'ils doivent avoir un droit de regard sur un certains de décisions importantes qui impacte l'offre ferroviaire.

Pour ce faire, ces comités de ligne doivent être déployé sur l'ensemble du territoire régionale et se réunir régulièrement à minima 2 fois par an.

Concernant l'accessibilité des transports régionaux aux personnes à mobilité réduite. Il s'agit d'un droit. La Région doit donc tout mettre en œuvre pour combler les retards pris dans ce domaine.

10. Exercice de la compétence mobilité dans les « zones blanches »

La LOM a permis de couvrir l'ensemble du territoire français d'une Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) : là où les communautés de communes n'ont pas pris la compétence, c'est la Région qui est AOM par substitution. La coordination entre les politiques régionales et locales se fait au travers de contrats opérationnels de mobilité, signés dans chaque bassin de mobilité (regroupements d'AOM définis par la Région).

- Selon vous, quels types de services de mobilité peuvent améliorer l'accessibilité dans les zones peu denses ?
- Selon quelles modalités peuvent-elles être mises en place (financement, gouvernance) ?
- Quel doit être le rôle de la Région dans les territoires où elle est AOM par substitution ?
- Dans les autres territoires ?

⇒ **Réponse :**

Le problème de ce nouveau transfert de compétence par l'Etat aux Régions ou aux EPCI est qu'il s'opère sans nouveaux moyens financiers dédiés pour exercer cette responsabilité. Nous sommes très critiques sur le choix politique qui consisterait dans ce cadre à libérer l'état et les employeurs notamment d'une participation financière aux déplacements du quotidien.

Pour Auvergne-Rhône-Alpes se sont 16 millions d'euros supplémentaires qui devront être recherchés en économie sur d'autres politiques régionales. Comment pourra-t-on, dans ce contexte, développer l'offre, améliorer les matériels utilisés pour réduire l'empreinte carbone, assumer une tarification incitative voire la gratuité en l'absence de nouvelles ressources ?

Le levier financier que nous proposons depuis de nombreuses années est celui de l'élargissement du Versement Transport (devenu versement mobilité) aux Régions qui permettrait de décider par exemple de la mise en place de régie public locale ou la mise en place de la gratuité quand cela est possible.

Nous considérons que le Versement Mobilité est une avancée dans le financement des transports car il invite à la participation financière les bénéficiaires de déplacements comme les entreprises. Nous souhaitons que celui-ci soit d'ailleurs étendu au-delà des seuls employeurs aux pourvoyeurs de mobilité non choisie comme par exemple les grands centres commerciaux

Nous sommes favorables également à l'extension du Versement Mobilité additionnel et la possibilité comme en Ile de France , d'instaurer une forme de carte orange régionale qui permettrait une tarification solidaire et qui reposerait ainsi autrement la place de la région.

Enfin, Il est important que les Régions confirment aux EPCI qui auront fait le choix de prendre ou conserver leur compétence d'AOM locale, qu'elles continueront à bénéficier de l'appui régional à leur projet.

11. Vélo et mobilités actives

De nombreuses collectivités territoriales mettent en place des actions en faveur du développement et de la sécurité de la pratique du vélo, pour différents usages (transport, tourisme, sport). Le Plan vélo vise une part modale du vélo de 9 % en 2024 au niveau national.

- La Région doit-elle soutenir le développement de la pratique du vélo et de ses conditions de sécurité ? De la marche ?
- Le cas échéant, quels leviers souhaitez-vous mobiliser, pour quels objectifs et quelles cibles (transports du quotidien, tourisme, loisir) ?
- Souhaitez-vous mettre en place un plan régional pour le vélo et/ou la marche ?
- Un comité régional pour le développement du vélo ?
- La Région doit-elle soutenir le déploiement d'un réseau cyclable régional (ou schéma régional des véloroutes) en lien avec les collectivités intervenant sur la voirie ?

Le développement de la pratique du vélo comme moyen de déplacement pour les transports du quotidien appelle une amélioration substantielle des conditions de l'intermodalité (stationnement, emport des vélos non démontés dans les véhicules roulant dans certaines conditions, etc.).

- Comment intégrerez-vous le vélo dans votre politique de l'intermodalité ?
- Comment envisagez-vous les relations avec les autres collectivités territoriales sur ce sujet ?
- Au regard des évolutions attendues de la LOM, comment appréhendez-vous l'adaptation des cars et des trains pour accueillir l'embarquement de vélos non démontés ?

⇒ **Réponse :**

• Soutenir les déplacements à vélo :

- **Permettre l'intermodalité train – vélo : Développer le stationnement vélo sécurisé dans toutes les gares de la région pour être plus ambitieux que la loi LOM. Rendre l'ensemble des quais de gares accessibles aux cyclistes (ascenseurs, pentes ou goulottes). Garantir un minimum de 12 places vélos (non démontés) par rame de train. Rendre 100 % des gares accessibles à vélo par des liaisons cyclables de rabattement.**
- **Économie : Soutenir par des subventions les associations d'écomobilité selon des critères d'actions réalisées pour la promotion de l'écomobilité, ou via des appels à projet. Financer la mise en œuvre et l'accompagnement de plans de mobilité inter-entreprises.**
- **Tourisme à vélo : Accélérer l'aménagement des voies vertes et autres grands réseaux cyclables (ex : ViaRhôna, Voie des Confluences, Via Fluvia, Voie Bleue, Via Allier...) et notamment travailler sur la jonction entre les différents tronçons. Valoriser leur intérêt dans les déplacements quotidiens. Développer des services-vélo le long des itinéraires touristiques : jalonnement, information sur les sites touristiques, entretien du vélo (et fléchage vers les ateliers vélos situés à proximité de l'itinéraire), point d'eau, sanitaires, consignes pour les bagages (lieux touristiques). Assurer des emplacements vélo dans les cars et trains le long des itinéraires cyclables, avec possibilité de réserver, et renforcer le service pour les départs et retours de week- ends et vacances.**
- **Favoriser le développement de l'usage du vélo en mode urbain**
- **Formation vélo : Participer au financement de formations de Technicien·nes cycles, vendeurs et vendeuses technicien·nes cycles (CQP), formateur et formatrice vélo-école, formateur et formatrice en écomobilité, en vue de développer les ateliers de réparation cycles, une filière locale de production de cycles, et de permettre à chaque élève de pouvoir bénéficier du Savoir Rouler à Vélo à l'École. Créer un pôle régional des métiers du vélo et conventionner les associations pro-vélo pour former les stagiaires et apprentis.**

12. Ouverture à la concurrence des TER, reprise des TET et modèle économique

Alors que les conséquences de la crise de la Covid-19 sur une évolution pérenne à moyen terme des pratiques des Français en matière de déplacement quotidien ne sont pas encore définitivement identifiables, les transports publics collectifs ferroviaires vivent une crise de la demande qui affaiblit un modèle économique déjà fragile. Les Régions peuvent passer par une procédure concurrentielle pour l'organisation des services ferroviaires de Transport express régional (TER) depuis fin 2019. Ce sera obligatoire à partir du 24 décembre 2023.

- Comment analysez-vous les grands équilibres du modèle économique des TER dans votre Région et leur évolution au cours des dernières années ?
- Souhaitez-vous que la Région fasse des efforts particuliers pour contribuer au développement des trafics ferroviaires de voyageurs, et comment ?
- Quelle sera votre stratégie en matière d'ouverture à la concurrence des TER ?
- Quelles sont vos attentes vis-à-vis de l'ouverture à la concurrence, à moyen et à long terme ?
- Le cadre législatif actuel et le calendrier sont-ils satisfaisants ?
- Quel bilan tirez-vous de la reprise des Trains d'équilibre du territoire (TET) aux Régions ?
- Envisagez-vous de participer à la création de nouvelles lignes de trains ou de trains de nuit ou de soutenir les lignes existantes le cas échéant ? Avec quels objectifs ?

⇒ **Réponse :**

Nous refusons l'ouverture à la concurrence des TER qui n'aura d'autres effets que d'accroître les inégalités d'accès au ferroviaire pour les citoyens

Nous soutenons le développement de nouvelle lignes ferroviaire (ex : Rive droite du Rhône) ainsi que les lignes d'intérêt local dans la cadre du réseau ferré national

13. RER métropolitains

La LOM a demandé que le gouvernement ouvre une réflexion sur les conditions de mise en œuvre de services ferroviaires métropolitains. Un premier rapport d'état des lieux préparé par SNCF Réseau a été publié à l'automne 2020.

- Identifiez-vous dans votre Région des étoiles ferroviaires qui pourraient bénéficier du développement d'une offre supplémentaire de RER régionaux (cadencement, diagonalisation) ?
- Comment concilier ce type d'offre avec les autres usages de la voie ferrée (fret, liaisons interrégionales...) ?
- Quel doit être le rôle des différentes collectivités territoriales dans le financement de ce type de service de mobilité et dans la requalification des infrastructures qu'elle suppose ?
- Plus généralement, quel rôle peut jouer la Région pour répondre aux défis particuliers en termes de mobilité dans les métropoles et leur périphérie ?

⇒ **Réponse :**

Nous soutenons l'émergence d'un RER urbain dans notre Région notamment sur les liaisons les plus denses en termes d'usagers comme Lyon-St Etienne et Lyon-Grenoble.

La Région doit jouer le rôle de coordinateur dans ce type de projet en lien avec les AOT des Métropoles.

14. Cars interurbains et gares routières

La libéralisation des services de transport interurbain de voyageurs par car a été l'occasion du développement de nouvelles offres qui ont généré des trafics significatifs, au moment où les Régions prenaient la compétence de la gestion des lignes conventionnées. Un des freins au développement de ce trafic est lié à l'hétérogénéité de la répartition et de la qualité des gares routières, dont la Région a la responsabilité de définir un schéma régional, intégré au SRADDET.

- Le schéma des gares routières de votre Région vous paraît-il satisfaisant ?
- L'aménagement des gares routières est-il à la hauteur des enjeux ?
- Quelles mesures envisagez-vous pour favoriser l'amélioration de la qualité de la desserte de votre territoire en cars, que ceux-ci soient conventionnés sous la responsabilité de la Région, ou sous le mode des Services librement organisés (SLO) ?

⇒ **Réponse :**

Nous dénonçons en premier lieu la généralisation des fermetures de guichets SNCF et/ou des réductions d'horaire d'ouverture partout dans les gares d'AURA depuis 2016. La faute à une convention TER/SNCF non-contraignante dans ce domaine

Nous sommes favorable à l'augmentation des rotations de cars inter-urbains lorsque l'alternative ferroviaire n'est pas possible pour des raisons de saturations de sillons disponibles par exemple

15. Tarifification des services de mobilité organisés par la région

Le financement des transports collectifs régionaux repose sur un équilibre entre recettes tarifaires et concours des collectivités et de l'État. En 2019, les recettes des voyageurs couvraient 26,3 % du coût du TER.

- Êtes-vous favorable à une évolution de la tarification des services de mobilité proposée par la Région ? Avec quels objectifs ?
- Certains publics devraient-ils bénéficier de tarifications spécifiques ? Si oui, lesquels ?
- Dans quel modèle de financement des services de mobilité la tarification que vous proposez s'inscrit-elle ?
- Comment articuler la tarification des différents services de mobilité proposés par la Région (transport ferroviaire, par autocar, scolaire) ?
- Faut-il aller plus loin dans l'intégration tarifaire et/ou billettique entre les différents modes, y compris avec des services sous l'autorité d'autres collectivités (transports urbains) ?

⇒ **Réponse :**

Nous travaillerons au développement des transports publics et sous maîtrise publique et mettrons en place des mesures de gratuités immédiates pour les moins de 25 ans et pour l'ensemble des étudiants en visant la gratuité des transports en commun pour tous dans le cadre de la politique nationale pour le droit à la mobilité par des aides aux autorités organisatrices des transports urbains et péri-urbains.

Nous mettrons aussi en place la gratuité des parkings à proximité des gares sur présentation du titre de transport.

16. Service numérique multimodal et ouverture des données de mobilité

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) rend obligatoire pour les AOM, qu'elles soient régionales ou intercommunales, la mise en place d'un service d'information à l'intention des usagers portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans son ressort territorial. La Région peut décider de compléter ce dispositif d'information par un service de vente et de réservation pour en faire un Service numérique multimodal (SNM).

- Existe-t-il d'ores et déjà un service numérique multimodal régional, c'est-à-dire une centrale d'information et de réservation pour les différentes offres de mobilité du territoire ?
- Comment le développer pour faciliter la mobilité ?
- Y a-t-il sur le territoire régional des services numériques de mobilité privés ou mis en place par d'autres collectivités territoriales ?
- Quelle stratégie adopter à leur égard ?
- Envisagez-vous de faire signer une licence aux ré-utilisateurs de vos données ?
- Comment organiser la politique régionale de mise à disposition des données de mobilité ?
- Pour répondre à quels objectifs ?

⇒ **Réponse :**

/

17. Aéroports et liaisons aériennes

Le projet de loi Climat et résilience adopté en première lecture par l'Assemblée nationale propose la suppression des vols interrégionaux, dès lors qu'il existe une alternative ferroviaire inférieure à 2h30, tout en préservant les correspondances ultramarines et internationales. Les plateformes aéroportuaires sont souvent des éléments importants de connectivité des territoires, qu'il s'agisse de déplacements des personnes ou de transport de fret.

- Quelle est la place des aéroports et des liaisons aériennes dans les dynamiques économiques régionales ?
- Vous paraît-il opportun et nécessaire que la Région développe une stratégie aéroportuaire ? Si oui, avec quels objectifs ? Si non, pourquoi ?
- Identifiez-vous des liaisons aériennes à soutenir, à développer, ou à remettre en cause ?
- Quelle doit être l'implication de la Région dans la gestion des plateformes aéroportuaires ?
- Envisagez-vous de soutenir les efforts des gestionnaires aéroportuaires pour la décarbonation de leur activité ? Comment ?

⇒ **Réponse :**

Nous défendons l'intervention régionale en direction des aéroports et liaisons aériennes lorsque celles-ci permettent de désenclaver un territoire qui ne possède malheureusement pas d'une offre ferroviaire satisfaisante notamment en terme de temps de trajet.

IV. INFRASTRUCTURES ET INVESTISSEMENTS

Les infrastructures de transport (voyageurs et marchandises) représentent un des postes de dépenses les plus importants des Régions, mais celles-ci ne sont propriétaires ou gestionnaires que d'une minorité des infrastructures qu'elles financent ou co-financent (certains ports et certains aéroports). Cela pourrait évoluer avec la possibilité ouverte par l'article 172 de la LOM du transfert de gestion de lignes et de gares d'intérêt local ou régional, mais aussi avec le projet de loi « différenciation territoriale » qui pourrait aboutir au transfert aux Régions ou aux départements qui le souhaiteraient de la partie du réseau routier national de leur territoire.

18. CPER, fonds européens et plans de relance

Le taux de réalisation des CPER 2015-2020 devrait s'établir aux alentours de 80 % à la fin de l'année 2020. Ils seront prolongés de deux ans. Les Régions sont par ailleurs autorités de gestion des principaux fonds européens structurels et d'investissement (FESI), dont le FEDER (fonds européen de développement économique régional) et le Fonds pour la transition juste (FTJ). Le plan de relance initié par l'Union européenne appelle des mesures spécifiques en matière notamment de décarbonation.

- Quelles doivent être les priorités des prochains CPER ?
- Comment envisagez-vous le partage du financement des infrastructures de transport entre la Région et l'État ? Comment faciliter la réalisation des projets programmés ?
- Comment envisagez-vous d'utiliser le Fonds européen de développement régional (FEDER) 2021-2027, voire le Fonds pour la transition juste (FTJ) si votre Région y est éligible, pour financer les transports et la décarbonation ?
- Vers quels projets souhaitez-vous orienter les fonds de relance au niveau régional en matière de transport, mobilité, logistique ?

⇒ **Réponse :**

19. Infrastructures ferroviaires : investissements et gestion du réseau

Les Régions contribuent au financement des opérations d'entretien, de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire à travers les Contrats de plan État-Régions (CPER) pour faciliter la réalisation de ces projets. Elles participent ainsi à l'effort significatif réalisé par l'État et SNCF Réseau depuis 10 ans pour moderniser le patrimoine ferroviaire. Des plateformes de dialogue État-Régions-SNCF Réseau (plan d'exploitations) sont progressivement mises en place pour associer les Régions à l'évolution du système ferroviaire.

- Souhaitez-vous renforcer la politique de financement des infrastructures ferroviaires (voyageur et fret) sur votre territoire ?
- Quelles sont les priorités d'investissement pour les six années à venir ?
- Vous paraît-il nécessaire que la Région s'investisse dans les démarches de planification à long terme pour les infrastructures ferroviaires initiées par l'État ?

La LOM a ouvert la possibilité d'un transfert de gestion de certaines lignes de desserte fine du territoire aux Régions (article 172).

- Pensez-vous que votre Région doit prendre en charge la gestion de lignes de desserte fine du territoire ? Si oui, lesquelles, avec quels objectifs, selon quelles modalités de gestion, et avec quel niveau d'investissement ? Si non, pourquoi ?

⇒ **Réponse :**

- **La politique de financement des infrastructures ferroviaires doit demeurer de la seule compétence de l'Etat. La priorité pour ces prochaines années doit aller au maintien et à la régénération de l'ensemble du réseau ferroviaire secondaire de territoire. Il s'agit de sauver et préserver l'ensemble des « petites lignes » qui permettent une desserte fine du territoire régional par le train.**
- **Le 2^{ème} objectif qui doit être poursuivi est celui d'investir dans de nouvelles liaisons de type RER urbain entre les grandes aires métropolitaines de notre territoire (Lyon-St-Etienne, Lyon-Grenoble, Clermont-Lyon, ...)**
- **La Région n'a pas les ressources financières pour assumer les investissements nécessaires à la régénération du réseau ferroviaire auvergnats et rhônalpins estimé à ce jour à plus d'1 milliard d'euros.**
- **Il convient donc à l'Etat de donner les moyens à la SNCF d'assumer ses responsabilités en la matière.**

20. Infrastructures routières

La Région peut définir des itinéraires routiers d'intérêt régional et participer au financement d'opérations diverses d'investissement dans l'entretien ou le développement du patrimoine routier.

- La Région doit-elle participer à l'investissement dans les infrastructures routières (entretien, régénération ou modernisation du réseau existant) ?
- Envisagez-vous de demander la gestion d'une partie du réseau routier géré par l'État, et si oui envisagez-vous de demander la compétence facultative inscrite dans le projet de loi Climat et résilience qui permettra de mettre en place une « contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises » ?
- Doit-elle participer au financement du développement du réseau (nouvelles infrastructures) ?
- Engagez-vous un programme de déploiement ou de soutien au déploiement de bornes électriques de recharge, rapides et lentes ?
- Souhaitez-vous que la Région contribue au développement des infrastructures de distribution de carburants alternatifs, pour les particuliers, pour le transport de marchandises et pour les transports routiers de voyageurs ? Si oui, quels carburants alternatifs ont votre préférence ?
- Comment organiser la coopération avec les collectivités compétentes pour la gestion des infrastructures routières (départements, bloc communal) ?
- Pour les Régions et les collectivités qui disposent d'un patrimoine routier (Corse, Guyane, Martinique, Guadeloupe, Réunion) : Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance ou de modernisation d'infrastructures sur votre territoire ?
- Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?

⇒ **Réponse :**

Les transports représentent environ un tiers du budget régional (1,47 milliards d'euros pour Auvergne Rhône-Alpes en 2021).

Nous considérons que la Région n'a pas à financer les routes nationales qui sont de la seule responsabilité de l'Etat. Nous sommes en revanche favorables à sa participation lorsqu'il s'agit de routes d'intérêt régional permettant de désenclaver l'accès d'un territoire qui ne possède pas d'offre ferroviaire suffisante pour concurrencer la route.

21. Sociétés de projet

- Les sociétés de projet dont le cadre est défini par la LOM sont-elles des structures intéressantes pour financer une ou des infrastructures de transport dans votre Région ? Si oui, lesquelles ?
- Pensez-vous que la Région doit participer à leur constitution, animation et financement ?

⇒ **Réponse :**

V. INNOVATION ET RECHERCHE

22. Innovation et recherche

- Votre Région a-t-elle des pôles de compétitivité ou des activités de recherche concernant les transports ?
- Comment envisagez-vous de les valoriser et de les renforcer dans le cadre de la mise en œuvre des compétences transport de la Région ?
- Envisagez-vous de développer des recherches ou des expérimentations ?
- Quelle stratégie défendrez-vous pour l'hydrogène ?
- Pour les nouveaux carburants ?
- Pour la mobilité low-tech ?
- Envisagez-vous de faciliter les expérimentations de véhicule autonome sur votre territoire ?

⇒ **Réponse :**

Nous sommes favorables aux expérimentations qui existent d'ores et déjà autour de l'hydrogène dans notre Région concernant les bus, le train ou les vélos mais à la seule condition que cet hydrogène soit produit de manière « propres » ou décarbonées (à base d'énergie hydraulique, solaire, éolienne ou issue de la méthanisation) et non pas comme c'est le cas aujourd'hui via les énergies fossiles (pétrole, gaz ou charbon).

23. Formation professionnelle et expertise territoriale

La Région est compétente pour la formation professionnelle. Par ailleurs, avec ses nouvelles compétences, elle est confrontée à un défi de montée en expertise rapide sur les sujets de mobilité.

- Quel rôle peut jouer la Région pour favoriser l'attractivité des métiers du transport, de la mobilité et de la logistique ?
- Comment entretenir une expertise territoriale en matière de transport, mobilité, infrastructures ?

⇒ **Réponse :**

Souhaitez-vous nous faire part d'autres projets que vous portez pour votre Région en matière de transport, mobilité et logistique ?

⇒ Réponse :