



Questionnaire TDIE : quelle politique des transports demain ?

Liens vers les docs :

https://drive.google.com/drive/folders/1mFNysk633uVLX_70gcSSRGbG87Zmccbx?usp=sharing

1°) Orientations générales :

Constat :

La Région Auvergne Rhône Alpes connaît d'importants flux de transit nationaux et internationaux entre le Nord de la France et la Méditerranée qui concernent principalement la vallée du Rhône et les vallées de l'Arve et de la Maurienne.

En complément, les déplacements du quotidien et notamment ceux liés à la mobilité périurbaine autour des grandes villes de la Région (Lyon, Annecy, Saint-Etienne, Grenoble, Chambéry, Clermont-Ferrand, pays genevois) sont de plus en plus nombreux.

Cette situation, renforcée par la gestion régionale des derniers mandats, conduit à de nombreux dépassements des normes de la qualité de l'air dans les métropoles lyonnaise et grenobloise, dans la vallée du Rhône, de la Maurienne et de l'Arve.

L'enjeu des transports est donc très important à l'échelle globale pour contribuer au respect des engagements internationaux de limitation des émissions de gaz à effets de serre mais aussi à l'échelle locale.

Objectifs généraux :

Notre objectif est d'améliorer la santé environnementale des habitants de la Région et notamment des plus précaires qui subissent davantage les nuisances liées à la circulation routière. Les écologistes souhaitent proposer aux habitantes et habitants d'AURA des alternatives pertinentes à l'autosolisme du quotidien, du tourisme et des loisirs. Nous travaillerons à assurer une desserte régionale permettant un maillage cohérent et solidaire des territoires, en raisonnant selon une logique de bassins de vie.

2°) Lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air :

Constat :

En Auvergne-Rhône-Alpes, le seul transport routier est responsable de 55 % des émissions d'oxyde d'azote, de 17 % des émissions de particules et de 35 % des émissions de gaz à effet de serre (CO2).

Le SRADDET adopté par la majorité actuelle vise un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 % sur la période entre 2015 et 2030. Toutefois, l'Autorité environnementale a jugé :

- qu'aucun objectif sectoriel n'avait été imposé dans le SRADDET et qu'il est en l'état insuffisant pour atteindre les objectifs internationaux pris par la France d'être neutre en carbone en 2050.
- que les objectifs du SRADDET pour l'amélioration de la qualité de l'air risquaient fortement de ne pas être atteints en l'absence de mesures suffisamment ambitieuses.

Propositions:

Il est donc urgent d'agir massivement durant le mandat pour améliorer la qualité de l'air et réduire l'impact de la région sur le changement climatique qui est particulièrement vulnérable au niveau de la ressource en eau et des conséquences sur les territoires de montagne. Cette action d'envergure est nécessaire pour respecter les engagements pris par la France au niveau international et atteindre progressivement la neutralité en carbone à l'horizon 2050. Les Ecologistes s'engagent ainsi à développer massivement les alternatives à la voiture et à l'avion :

- en développant fortement les trains grandes lignes et le réseau TER jusqu'à créer une offre complète, simple, lisible, et accessible
- en faisant des sorties, vacances et WE "sans voiture" une norme accessible, notamment en direction des familles (prise en compte des contraintes des jeunes enfants, coût du transport en commun en famille), des jeunes et des habitants des quartiers populaires,
- en encourageant la découverte du territoire à vélo et à pied par le maillage de voies vertes,
- en facilitant l'accès en vélo et transport en commun aux sites touristiques et de loisirs,
- en appuyant le déploiement des trains de nuit pour venir en Auvergne Rhônes Alpes sans polluer.

3°) Financement de la politique de transports :

Nos objectifs de financement traduisent une ambition budgétaire forte associée aux projets de transports, notamment sur le volet ferroviaire. Le financement de la politique des transports a été réfléchi et validé dans le cadre d'une appréciation globale du budget actuel et futur de la Région.

Investissement :

Compte-tenu de l'urgence à réduire nos émissions de gaz à effet de serre et de polluants, une Région écologiste est prête à investir 1,5 Milliards d'euros pour développer des transports ferroviaires de qualité et accessibles à tous et toutes. Cet investissement engagera la remise à niveau du réseau dégradé ou abandonné par SNCF Réseau et la majorité actuelle, notamment dans les territoires ruraux. Il permettra également le remplacement des rames arrivées en fin de vie.

Le financement des investissements et des développements d'offres réalisés pour les déplacements périurbains seront développés en synergie avec les partenaires locaux, en particulier les Métropoles de Lyon, Saint Etienne et de Grenoble dans le cadre des RER métropolitains.

Fonctionnement :

Une Région écologiste est également convaincue de la nécessité de renforcer les frais de fonctionnement pour améliorer la qualité de l'offre. Notre objectif sera de résorber les "trous" de desserte dans une logique de cadencement régional de l'offre, permettant de proposer une desserte en transports collectifs plus lisible pour tous.

Articulation avec les coûts liés à l'opérateur ferroviaire :

Il est également important de souligner que l'ouverture à la concurrence va nécessairement appeler l'opérateur actuel - la SNCF - à réaliser des efforts de productivité, permettant de faire circuler davantage de trains pour un même effort budgétaire. Il est notamment attendu un travail sur une meilleure optimisation des roulements de matériels et de personnels dans le cadre du cadencement régional pour mieux répartir les charges fixes qui pèsent lourdement sur le budget du transport régional.

Autres modes carbonés :

Enfin, la Région écologiste se retirera progressivement du financement des modes de transport non compatibles avec les objectifs de limitation d'émission de polluants et de gaz à effet de serre et des grands projets inutiles qui contribuent à l'artificialisation des sols, à la disparition des zones humides et au déclin de la biodiversité ordinaire.

4°) Stratégie logistique globale :

Les Écologistes portent 2 grands objectifs pour le transport de marchandises :

1. Réinvestir dans les infrastructures du réseau ferré régional pour fiabiliser le fret ferroviaire.
2. Développer l'offre fluviale pour présenter un maillage complet et efficace de report modal aux transporteurs comparativement au seul transport routier de marchandises.

Il est nécessaire de regagner la confiance des entreprises via un réseau plus efficace grâce à des temps de parcours raisonnables (inférieur à 4h pour rejoindre les grands centres interrégionaux), à un prix compétitif vis-à-vis des autres modes, et une offre complète. Cette évolution contribuera à décarboner le transport de marchandises

5°) Stratégie portuaire :

La stratégie portuaire est pensée corrélativement à celle du développement du fret en AURA.

6°) Transport fluvial :

La stratégie fluviale est pensée corrélativement à celle du développement du fret en AURA.

7°) Fret ferroviaire :

Le fret est tombé à un niveau extrêmement bas ces dernières années avec autour de 10% des volumes de marchandises transportées. Plusieurs raisons expliquent cet effondrement :

- La désindustrialisation de la France au cours des 30 dernières années a contracté les tonnages et volumes transportés.
- Les problèmes récurrents de régularité ont conduit les entreprises à repenser leur stratégie d'approvisionnement et de distribution. Ils sont principalement liés :
 - à la vétusté du matériel et au manque d'investissements,
 - aux grèves à répétition, notamment en 2020 dans le cadre du mouvement rallié par une partie du personnel de la SNCF contre la réforme des retraites.

Actuellement, en dehors des budgets consacrés aux chantiers de la liaison ferroviaire Lyon-Turin et du noeud ferroviaire Lyonnais (NFL), projets développés à la fois pour le transport de voyageurs et de fret, la Région ne consacre pas à proprement parler de ligne budgétaire au fret ferroviaire (transport de fret par le train et ferroutage).

La Région écologiste mettra en place une politique proactive de développement du fret ferroviaire :

- en mettant en œuvre un plan de relance pertinent et efficace du fret régional, induisant un partenariat resserré avec les autres acteurs du réseau de fret ferroviaire,
- en assurant un pilotage fin des liens partenariales et contractuels avec la SNCF,
- en suscitant l'adhésion et le soutien des entreprises à la relance : concertation avec les transporteurs et entreprises de logistique pour repenser les infrastructures et le réseau de distribution comme de collecte des marchandises au sein de la Région.
-

8°) Transport routier de marchandises :

Les éléments stratégiques de réflexions relatifs au transport routier de marchandises sont construits en lien avec le fret ferroviaire et fluvial. L'objectif est de décarboner le transport routier de marchandises en offrant aux transporteurs une alternative de report modal ferroviaire et fluvial pour réellement compléter une logistique aujourd'hui focalisée sur le transport routier de marchandises.

9°) Réseau structurant de desserte, multi mobilité et transport scolaire :

Structuration et cadencement :

Les Écologistes ont une ambition forte dans la structuration à terme du cadencement régional :

- les dessertes régionales à longue distance permettant de relier entre elles les grandes villes de la Région (Lyon, Clermont-Ferrand, Macon, Valence, Genève, Saint-Etienne, Grenoble, Chambéry, Annecy, Bourg-en-Bresse) doivent bénéficier d'un cadencement aux 2 heures ou à l'heure, voire à la demi-heure dans le cas des lignes à gros potentiels (Lyon - Grenoble, Lyon - St-Etienne) ;
- les lignes de desserte fine peuvent avoir une desserte plus allégée mais un minimum de 5 allers et retours semble nécessaire pour garantir l'attractivité du transport ferroviaire ;
- les lignes des RER métropolitains de Lyon-St Etienne et Grenoble doivent avoir un niveau de desserte élevé (un train tous les quarts d'heure en pointe) avec une amplitude suffisante pour permettre aux usagères et usagers d'utiliser le train pour rentrer en soirée.

L'humain avant tout :

Les Écologistes croient en une société plus humaniste. A ce titre, ils présentent un attachement spécifique au droit à la sûreté de tous, et notamment pour des personnes les plus vulnérables. Cela se fera en favorisant le contact humain, plutôt qu'en misant dans les moyens technologiques (caméras, drones, etc.). Le travail de revitalisation des gares sera un moyen d'assurer plus de présence humaine tout au long du trajet, favorisant la prévention et la médiation au tout répressif.

Nous appuierons également fortement le besoin de maintien des contrôleuses et contrôleurs à bord des trains, les effectifs ayant connu une décroissance progressive au profit des technologies de surveillance répressive ces dernières années. La demande également sera faite à l'exploitant d'être force de proposition pour renforcer le cas échéant l'accompagnement des agents par les brigades de sûreté sur les lignes difficiles.

Les outils technologiques de surveillance pourront également être considérés, notamment :

- si les droits des personnes sont respectés,

- si des moyens humains appropriés sont associés à leur mise en place, permettant un traitement qualitatif des données et des faits, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Les Écologistes souhaitent relancer la participation citoyenne à l'élaboration des plans de transport en relançant les comités de ligne TER sur les différents bassins de vie de la Région. Ces réunions sont importantes pour faire remonter les besoins et leur apporter des réponses concrètes. Les habitants d'AURA sont appréciés non en tant que clientes et clients mais en tant qu'usagers et usagers des transports, ayant un avis à apporter dans le cadre de la gouvernance de celui-ci.

10°) Exercice de la compétence mobilité dans les zones blanches :

Aujourd'hui la desserte des zones peu denses n'est pas satisfaisante.

- L'offre de transport en commun est faible et de récentes études ont montré qu'en zone rurale, les trajets sont cinq fois plus longs en transports en commun qu'en voiture (étude de l'AQST 2019).
- Le covoiturage courte distance peine à se développer. Les initiatives de la Région en la matière sont limitées et ne portent pas leurs fruits.
- L'autopartage se développe pour le moment principalement en ville.

Pour mieux desservir les territoires peu denses, les Écologistes proposent de s'appuyer sur une palette d'offre de transports collectifs et décarbonés couvrant l'ensemble du territoire régional, comme une réponse complète et attractive aux besoins de déplacements comparativement à la voiture individuelle.

L'intermodalité est un moyen performant pour offrir des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle. La politique régionale des Écologistes permettra de proposer le bon mode, au bon moment et au bon endroit, à tous les habitantes et habitants de la Région. En sus des développements de l'offre ferroviaire, nous proposons de :

1. Développer une politique régionale ambitieuse de transports à la demande.
2. Favoriser l'autopartage, en intégrant l'autopartage entre particuliers et en simplifiant l'accès aux différents opérateurs via un outil régional
3. Développer le covoiturage régional.
4. Appuyer les dynamiques des acteurs locaux.

11°) Vélo et mobilités actives :

Faire du vélo+train une vraie alternative à la voiture :

Pour égaler les performances de la voiture, la solution est :

- d'utiliser un vélo pour les trajets locaux du quotidien,
- et de monter dans le train avec son vélo lorsqu'on veut faire un trajet plus long.

Les plus de 330 gares de la Région offrent un maillage fin, avec des fréquences correctes y compris dans des villes moyennes. Toutefois, il manque souvent un moyen de transport à l'arrivée lorsque la destination n'est pas immédiatement à côté de la gare. En particulier dans les petites gares où les bus sont peu fréquents voire absents (le dimanche ou le soir notamment). L'accès au vélo y est donc indispensable.

Aujourd'hui des parkings vélo ont été déployés dans la quasi-totalité des petites gares de Rhône-Alpes et les grandes gares sont en passe d'être équipées de vélostations. Cependant, les parkings des petites gares dysfonctionnent souvent (gardiennage et entretien insuffisant, parfois saturation). Mais surtout, si les parkings vélo conviennent pour des usages répétitifs, ils n'offrent pas de réponse pour les trajets occasionnels. De même, personne ne va d'emblée acheter un vélo pliant ou s'engager dans un complexe processus de location sans avoir essayé au moins une fois le train+vélo. La capacité à accueillir des vélos normaux dans les trains est donc essentielle pour convaincre.

A ce titre, la loi demande également une capacité d'emport de vélo dans les trains et dans les nouveaux autocar. Cependant le minimum légal est très bas et ne suffira pas à accompagner du vélo. Les refus d'embarquement sont encore rares, mais ils sont amenés à devenir plus courants avec l'essor du vélo. Il est donc urgent d'agir.

La mise en place de l'intermodalité train-vélo se décompose en 5 leviers à actionner simultanément.

- 1 – Consolider le stationnement en gare
- 2 – Agrandir et multiplier les espaces vélo dans les trains
- 3 – Améliorer les accès aux quais
- 4 – Proposer des systèmes de location de vélo en gare d'arrivée
- 5 – Aider les communes à créer des aménagements vélo de rabattement vers les gares

Favoriser le vélotourisme

Aujourd'hui, la Région Auvergne-Rhône-Alpes est dotée d'un schéma régional des véloroutes comportant 2700 km de voies. Ce schéma est validé par l'État, l'UE, les associations etc. Au 1er janvier 2021, 75% du linéaire de véloroutes prévu est réalisé. Il reste donc environ 675 km à finir à partir de 2022.

Les Écologistes pensent qu'il est nécessaire et réaliste de finaliser ce plan au cours du mandat. La Région écologiste étendra le réseau de véloroutes régionales (Via Rhona, Via Fluvia, Via Ardèche, voie bleu, véloDrome...) pour développer le tourisme à vélo, ce qui permettra de redynamiser les destinations touristiques méconnues et de développer une économie locale et non délocalisable.

L'objectif des Écologistes est de faire du vélo et vélo à assistance électrique un moyen de déplacement accessible pour les vacances, y compris à grande distance grâce à un réseau de voies vertes et de véloroutes complet, sans discontinuité. Ce réseau de véloroutes touristiques sera également pensé pour être adapté à la pratique quotidienne du vélo, et notamment le "vélotaf".

12°) Ouverture à la concurrence des TER, reprise des TET et modèle économique :

Constat :

A la création de la Région Auvergne Rhône Alpes, il existait une situation hétérogène entre les territoires de l'ex-région Rhône-Alpes dans lesquels une offre cadencée avait été mise en place dans les années 2000 avec des taux de croissance de la fréquentation élevés et les territoires de l'ex-Auvergne dans lesquels l'offre régionale a progressivement décliné en qualité et en quantité notamment en raison de l'état d'obsolescence des infrastructures.

La majorité actuelle n'a pas inversé ces tendances lourdes et 80 % du trafic reste concentré sur 13 lignes dans le secteur rhônalpin. Par conséquent, au titre de l'équilibre des territoires, il est nécessaire de développer l'offre et relancer l'exploitation de plusieurs lignes abandonnées en Auvergne en garantissant un nombre minimal de trains pour répondre aux besoins de déplacement des personnes non motorisées.

Opérateurs ferroviaires :

Des efforts seront demandés aux exploitants pour garantir la qualité de service car les lignes de desserte fine du territoire sont trop souvent sacrifiées par l'exploitant lorsque celui-ci connaît des difficultés de production (pénurie de personnels ou matériels indisponibles, multiplication des plans de transport adaptés pour des travaux d'entretien qui auraient pu être réalisés en maintenant la circulation des trains, etc.)

Un établissement public régional :

La Région écologiste se conformera à la réglementation en vigueur pour l'ouverture progressive à la concurrence du transport ferroviaire régional sous la forme de délégations de service public. Toutefois, il est vraisemblable que l'exploitation des lignes de desserte fine du territoire n'intéresse pas les opérateurs privés de transport publics craignant de ne pas surmonter les difficultés rencontrées et issues de l'exploitant actuel. Par conséquent, il est proposé de créer un établissement public régional pour l'exploitation d'une partie du réseau régional. Placé sous le pilotage régional direct, il permettra :

- de trouver des solutions plus agiles et adaptées au contexte territorial pour réduire les coûts de production des trains.
- de concentrer les réponses apportées sur une logique de service public sans omettre les besoins d'équilibre économique.

Trains de nuit :

Les Écologistes sont favorables à la relance des trains de nuit et accompagneront le gouvernement pour que les projets figurant dans l'étude remise au gouvernement en mai 2021 se concrétisent au cours du mandat (desserte du Massif Central, desserte des vallées alpines, liaisons transversales pour relier Lyon à la Bretagne et à Bordeaux). Une adaptation des horaires, voire des ajouts de trains en correspondance avec les trains de nuit conventionnés par l'Etat pour accroître l'air de chalandise de ceux-ci seront mis en place. Un travail sur l'amélioration du confort d'attente en gare et des services associés sera également réalisé. Enfin, un cofinancement des liaisons nocturnes pour la desserte d'Aurillac et du Puy sera envisagé si celles-ci permettent de substituer le train aux liaisons aériennes existantes et auxquelles la Région contribue aujourd'hui au titre du désenclavement de ces territoires.

Les Écologistes rappellent que la compagnie autrichienne ÖBB prévoit d'opérer des liaisons en trains de nuit pour rejoindre Innsbruck ou la Suisse depuis le Nord de l'Europe et il est nécessaire que les Alpes françaises soient également intégrées à ce réseau européen.

13°) RER métropolitains :

Dans la continuité des élections municipales et métropolitaines, les écologistes s'engagent sur la mise en place progressive d'un réseau express métropolitain à Lyon, Grenoble, Clermont-Ferrand et Saint-Etienne. Par extension, les écologistes poursuivront le développement du Léman Express (réseau transfrontalier de la métropole de Genève) en l'ouverture d'une branche vers Bourg-en-Bresse via Bellegarde et en prolongeant la branche d'Evian jusqu'à Saint-Gingolph.

Les caractéristiques de ce réseau seront :

- une billettique unique pour l'ensemble des usages dans le périmètre métropolitain concerné ;
- une complémentarité entre l'offre ferroviaire et les bus destinés à la desserte fine (ces 2 modes sont aujourd'hui plus ou moins en concurrence) ;
- un haut niveau de service avec des trains cadencés et sur une amplitude horaire allant de 5h00 à minuit.

Ce réseau s'appuiera tout d'abord sur les lignes TER existantes puis il montera en régime en fonction des capacités d'infrastructures disponibles. Il intégrera le réseau du tram-train de l'Ouest lyonnais entièrement dédié aux dessertes périurbaines qui sera étendu.

Plusieurs collectivités comme la Métropole de Lyon à travers le SYTRAL sont prêtes à prendre en charge de façon substantielle les coûts d'investissement et de fonctionnement de ce réseau sur leur périmètre, leur objectif étant de limiter l'affluence aux parcs relais situés

en bout de ligne forte qui sont aujourd'hui saturés et d'inciter les usagers à utiliser les transports publics sur l'intégralité de leur trajet.

14°) Cars interurbains et gares routières :

La desserte interurbaine par cars régionaux sera repensée dans une logique :

- De maillage cohérent avec les bassins de vie régionaux,
- De desserte affinée des zones blanches,
- D'une solution de transport complémentaire au sein de la palette d'offre de transports régionaux permettant une réelle intermodalité pour un parcours usagère et usager lisible et fiable.

Le car interurbain doit également être perçu comme un transport collectif accessible et qualitatif y compris en termes de confort pour constituer une réelle alternative aux déplacements en voiture.

Il en va de même pour les gares routières :

- Maillage cohérent, fiable avec un attention spécifique sur les zones peu denses,
- Logique d'intermodalité et de complémentarité avec le développement des autres modes de transports collectifs et décarbonés,
- Confort et accessibilité pour toutes et tous.

15°) Tarification des services de mobilité organisés par la Région :

L'objectif est de rendre les transports collectifs plus compétitif par rapport à la voiture individuelle, pour en diminuer son utilisation, et ainsi réduire les nuisances qu'elle engendre (pollution de l'air, bruit, etc.). Pour cela, il est nécessaire de revoir la politique tarifaire dans son ensemble, et notamment celle pour les jeunes, les familles ou petits groupes.

3 grands objectifs pour la tarification

- Lisibilité : Les tarifs proposés doivent être lisibles, c'est-à-dire basés sur des règles simples, compréhensibles par tous et d'application aisée.
- Attractivité : Les tarifs proposés doivent être attractifs par rapport à l'utilisation de la voiture individuelle en intégrant à minima les facteurs prix/distance et prix/fréquence, et notamment pour les usagers occasionnels aujourd'hui défavorisés.
- Intermodalité : Les tarifs proposés doivent permettre et favoriser l'intermodalité entre les différents réseaux de transports (réseau de transports non urbains et urbains).

16°) Service numérique multimodal et ouverture des données de mobilité :

La Région AURA est déjà dotée d'un outil numérique (la carte et billettique OURA) avec un projet de suite en cours sur un volet type MaaS. Nous souhaitons mettre en oeuvre une réelle transition vers un outil unique pour les usagers, permettant de payer n'importe quel réseau de transport dans la Région. Ce projet sera engagé sans omettre une nécessaire phase de partage et de co-construction avec les collectivités du territoire.

17°) Aéroports et liaisons aériennes :

Avec 11 millions de passagers en 2017 sur les aéroports commerciaux, le trafic aérien régional est en constante augmentation, essentiellement capté par l'aéroport de Lyon Saint Exupéry (90 % du trafic régional). Les destinations régulières les plus facilement accessibles sont Paris, la Corse, le Portugal, le Royaume-Uni et l'Europe du Nord (Belgique, Pays-Bas, Allemagne). Ces destinations répondent à une clientèle d'affaires et dans une moindre mesure une clientèle touristique notamment pour Chambéry et Grenoble.

Les Écologistes ont soutenu la proposition de la convention citoyenne pour le climat d'interdiction des vols intérieurs si une alternative ferroviaire en moins de 4 heures existe. Leur souhait est que l'Etat tienne ses engagements pour une amélioration de la desserte ferroviaire Paris - Clermont-Ferrand en qualité et quantité pour que celle-ci se substitue progressivement à la liaison aérienne existante.

Leur constat est que le développement des trains de nuit depuis le Nord de l'Europe pourrait constituer une alternative à de nombreux vols à destination des Alpes et qu'il serait ainsi possible de maintenir les flux touristiques en respectant les engagements internationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, les Écologistes s'opposeront aux extensions d'aéroports qui seront éventuellement envisagées.

Le cas des aéroports du Puy et d'Aurillac mérite d'être traité différemment dans la mesure où la Région finance actuellement la liaison d'aménagement du territoire avec Paris. Les Écologistes souhaitant se retirer progressivement du financement des activités contribuant au réchauffement climatique, des alternatives en train de nuit répondant aux besoins du monde économique seront étudiées pour se substituer efficacement à ces liaisons aériennes.

18°) CPER, fonds européens et plan de relance :

Les propositions chiffrées par les Écologistes tiennent compte des opportunités de financement offertes par les fonds européens et le plan de relance. Le budget des transports a été pensé au sein d'un budget global équilibré, optimisé par les opportunités de financements des partenaires de la Région. La recherche de partenariat et de financement permettant d'alléger la contribution régionale sera un objectif pour chacun de nos projets de mandat.

Le CPER 2021-2027 a fait l'objet d'une découpe spécifique du fait de la crise sanitaire : des accords de relance pour les années 2021 et 2022 ont été actés, et des actions plus structurelles pour la période 2023-2027 seront étudiées pour une signature définitive des contrats n'interviendra pas avant l'automne 2021. Le plan de relance est donc le premier volet du CPER.

Sur la marge de manoeuvre demeurant, nous aurons pour objectif :

- de renégocier les axes de travail Etat-Région pour permettre un plan en phase avec les priorités du mandat,
- puis de mettre en place un suivi précis de la mise en œuvre des engagements de l'Etat notamment concernant le volet infrastructure de transport.

La relance économique ne se fera pas en dépit de la préservation des enjeux sociaux et environnementaux du territoire.

19°) Infrastructures ferroviaires : investissement et gestion du réseau

Les Écologistes investiront 1,5 milliards dans le réseau ferroviaire durant le mandat. Cet investissement concernera :

- la remise à niveau des lignes de desserte fine du territoire aujourd'hui dégradées,
- la réalisation des travaux d'investissement nécessaires pour permettre :
 - le retour de l'exploitation ferroviaire sur plusieurs lignes aujourd'hui suspendues (Clermont-Ferrand - Le Mont Dore / Ussel, Bourg-en-Bresse - Saint-Claude, Clermont-Ferrand - Saint-Etienne),
 - des projets de tram-trains autour des métropoles (achèvement du tram-train de l'Ouest Lyonnais, liaison Annecy - Alberville et Lyon - Crémieux),
 - des travaux de doublement des voies uniques notamment en Haute-Savoie et entre Lyon et Chambéry et des électrifications (Roanne - Lyon),
 - la réouverture à la circulation voyageurs de ligne de la rive droite du Rhône, entre Givors et Saint-Rambert-d'Albon et au sud de la gare du Teil en lien avec le projet de réouverture de la région Occitanie.

Pour anticiper l'avenir, la Région lancera également 12 concertations et études sur des lignes ferroviaires à renforcer ou à rouvrir, notamment la ligne de Firminy à Dunière.

La Région n'exclut pas de demander le transfert de gestion de certaines lignes de desserte fine du territoire dans l'hypothèse où SNCF Réseau serait dans l'incapacité de répondre aux choix politiques de relance massive du transport ferroviaire. L'opportunité d'un transfert à

une autre autorité organisatrice sera également étudiée lorsqu'elle est pertinente, par exemple pour le train-train de l'Ouest Lyonnais qui se trouve sur le périmètre du SYTRAL et qui est totalement indépendant du reste du réseau régional.

20°) Infrastructures routières :

La Région écologiste cessera les investissements nouveaux et inutiles dans le domaine routier, telle que la déviation de la RN88, qui ne sont plus compatibles avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et qui conduisent à la perte de terres naturelles et agricoles. Les projets de la majorité actuelle répondent en tout état de cause à une demande insuffisante pour justifier la dégradation environnementale associée.

Ce renoncement ne se fera pas au détriment des habitantes et habitants d'AURA :

- Mais au profit de la santé des populations et de la préservation des territoires qui constituent le cadre de vie de chacune et chacun,
- Et en lien avec des alternatives efficaces et qualitatives aux flux de déplacements concernés par ces projets, via un réel renforcement de l'offre régionale de transports en commun et décarbonés (fréquence, accessibilité, fiabilité, qualité, etc.).

21°) Innovation et recherche :

Les Écologistes envisagent de travailler sur l'expérimentation de solutions innovantes dans le domaine du transport ferroviaire : train avec batteries pour récupérer l'énergie dissipée au freinage et réduire la consommation de carburant, train à hydrogène. En l'absence de constructeur ferroviaire implanté sur son territoire, cette recherche sera principalement issue des opportunités qui s'ouvriront au fil du mandat.

22°) Formation professionnelle et expertise territoriale :

En région Auvergne Rhone Alpes, l'offre de formation s'est fortement dégradée et l'on comptabilise, en 2020, une baisse de 50 % des dépenses pour la formation continue.

En 2019, avec 119,8 millions d'euros, la région Auvergne-Rhône-Alpes pointait à la neuvième place (sur douze) du classement des régions pour les dépenses de formation continue. Si on ramène ce chiffre au budget total de la collectivité, le décrochage devient encore plus flagrant : la formation professionnelle en Auvergne-Rhône-Alpes ne représente que 3,2% de l'ensemble des dépenses selon Médiacités.

En retravaillant cette politique de formation continue , en offrant des parcours personnalisés permettant de véritablement coller aux aspirations des demandeurs d'emplois et réorganisant nos services pour être davantage à l'écoute des entreprises nous pourrons rendre attractif ces métiers. Autre axe majeur, nous consoliderons le volet "orientation" pour

offrir des perspectives à notre jeunesse et leur offrir des conseils de qualités comprenant ces métiers.

L'expertise territoriale des usagers est au cœur de notre projet et nous nous sommes ainsi basé sur l'expertise de nos groupes de travail locaux. A terme nous comptons donc sur les comité d'usagers des lignes pour renforcer notre offre de transport. Aussi nous lancerons une convention citoyenne sur la questions des transports et avons budgétés des concertations par ligne. A l'instar de **Lozanne Lyon** où nous organiserons des débats territoriaux pour déterminer si les usagers préféreront plus de cadence ou la suppression d'une correspondance. ou de la ligne **Lyon Montluçon** : proposition portée par les usagers de l'Allier, 12 lignes sont concernées :

Clermont/ Brive ; Lyon Trévoux ; Bellegarde-Divone ; Rive droite de l'Ardèche ; Lyon - Saint Etienne- Firminy- Dunière ; lyon valence , Roman/Le teil avignon et Nimes ; Lyon givors saint rambert d'albon :

Plus d'informations sur notre site internet :
<https://www.appel-aura-ecologie.fr/programme/une-region-qui-developpe-les-transports-collectifs>

Contact presse

Marie Pochon - Directrice de campagne - 06.52.26.19.41 - marie.pochon@appel-aura-ecologie.fr
Laura Rouaux - Relations presse - 06.32.24.39.01 laura.rouaux@appel-aura-ecologie.fr