

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 : L'Alternative

Nom de la tête de liste : Najat VALLAUD-BELKACEM

Partis et mouvements qui soutiennent la liste : PS, PRG, CapEcologie, GRS, GDS, Parti Occitan, LEF, Manufacture de la Cité,

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-transports/>

Cinq enjeux pour une politique régionale durable des transports

I. ORIENTATIONS GÉNÉRALES³

Quels seront les principaux défis que devra relever votre Région pour les sept prochaines années, quels objectifs donnez-vous à la politique des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional ?

II. FRET ET LOGISTIQUE⁸

Vous paraît-il opportun, voire nécessaire, que la Région développe une stratégie logistique, et si oui avec quels objectifs, et quels leviers ?

III. LA RÉGION AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM) ET CHEF DE FILE DE L'INTERMODALITÉ : SERVICES DE MOBILITÉ ET GOUVERNANCE¹⁴

Considérez-vous nécessaire de faire évoluer l'offre, l'usage et la tarification des transports publics (ferroviaires et routiers), avec quels objectifs et quels moyens, financiers notamment ?

IV. INFRASTRUCTURES ET INVESTISSEMENTS²⁴

En matière d'investissement, quelles seront vos priorités, et comment envisagez-vous la négociation du futur contrat de plan État-Région ?

V. INNOVATION ET RECHERCHE³¹

Souhaitez-vous que la Région participe activement au financement des programmes de recherche nécessaires à la mutation des systèmes de transport, et comment envisagez-vous de renforcer l'expertise des services de la Région sur les différentes dimensions de la politique régionale des transports ?

I. ORIENTATIONS GÉNÉRALES

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 :**

- Il y a quatre principaux défis qui s'imposent en matière de transports :
 - il est impératif que les transports, et singulièrement, les transports publics apparaissent comme une solution pérenne en matière de lutte contre le changement climatique et permettent de satisfaire à nos obligations au regard de nos engagement dans l'accord de Paris.
 - Les transports devront être une réponse aux demandes d'équilibre des territoires, d'égalité et d'équité des citoyens.
 - les transitions et les mutations induites par le numérique, les défis écologiques et les perspectives d'évolution socio-économiques, dont certaines apparaissent comme émergentes compte de la crise du COVID, devront être appréhendées par les politiques publiques des transports.
- La politique des transports doit être un outil d'équilibre et de cohésion des territoires, en même temps qu'elle devra assurer la mise en œuvre d'aménagement structurants et de long terme afin d'être à la hauteur des défis climatiques.
- il est sans doute encore prématuré pour tirer des conséquences quant aux effets durables induits par la crise du COVID-19 dans la région.
- Les mesures de soutien à destination des acteurs de la filière des transports viseront à les accompagner dans une logique de décarbonation des chaînes de valeur.
- Selon une étude récente de la CCI régionale, les effets liés au Brexit restent limités pour les entreprises régionales et semblent impactés pour l'heure près de 10 000 entreprises exportatrices par des charges alourdies par les droits de douane.

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 :**

- le secteur des transports représente 27 % des GES. Nous nous fixons pour objectif de réduire cette part de 70 % à horizon 2050 conformément aux objectifs nationaux pour le secteur.

- Il s'agit principalement d'améliorer la performance énergétique des véhicules légers et lourds, décarboner l'énergie consommée par les véhicules et adapter les infrastructures, maîtriser la croissance de la demande pour le transport, favoriser le report vers les modes de transport de personnes et de marchandises, les moins émetteurs.

- Afin de réduire les externalités négatives des différents modes de transports, notre stratégie s'appuiera sur le développement d'une filière hydrogène dédiée aux transports, ainsi qu'à une réflexion et des actions sur les agrocarburants.

- La baisse des besoins de transport et des déplacements subis ne pourra être envisagée qu'à la faveur d'une appréhension systémique de l'aménagement du territoire : construction de logement, densification urbaine, objectif de zéro artificialisation nette des sols à horizon 2030, maillage de la fibre pour favoriser le télétravail.

- La mobilité électrique sera développée avec un axe fort sur les Vélos à Assistance électrique (VAE). Il s'agira d'accorder des primes aux particuliers pour l'achat de ces vélos, de mailler tout le territoire, en particulier rural et périurbain, d'aménagements cyclables et de favoriser l'intermodalité dédiée aux VAE en particulier dans les TER et les gares.

- Nous souhaitons mettre en œuvre un parlement climatique régional qui sera une institution hybride regroupant experts du climat, scientifiques et citoyens qui aura la charge d'évaluer les stratégies de transition écologiques mises en œuvre par la région. Cette institution sera à la fois un GIEC régional, une Haute autorité pour le climat et une convention citoyenne régionale.

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 :**

- Sans levier fiscal et sans autonomie fiscale, les régions n'ont aucune prérogative leur permettant de maîtriser leurs ressources. Dans ce contexte, l'évolution des sources de financement restera extrêmement contrainte et dépendante de la relation quasi « contractuelle » mis en œuvre par l'État.
- Le développement des mobilités décarbonées est un défi immense pour réussir la transition écologique et réduire nos émissions de GES. Cela nécessite une ambition forte et des financements conséquents. De la même manière que les régions perçoivent une fraction de TICPE destinée aux actions de développement durable, une réflexion pourrait être conduite afin de faire bénéficier aux régions d'une fraction des recettes de péage autoroutiers concédés afin de financer les transports collectifs et la mobilité décarbonnée.
- L'impact financier de la crise financière sur le budget de la région ne remet pas en cause les capacités d'investissement de la région même si on le mesure par une perte de recettes, en particulier liée aux impôts de production perçus sur les entreprises. Par ailleurs, le Plan de relance, le CPER et la nouvelle génération des programmes européens qui sont sur le point d'être contractualisés quasiment simultanément vont permettre d'accroître significativement l'investissement des régions.
- Non, au contraire, il impératif d'améliorer significativement l'offre de services régionaux de mobilité.

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 :**

la logistique représente 13 millions de m², positionnant Auvergne-Rhône-Alpes au deuxième rang des régions françaises. La planification de la logistique devra être envisagée dans le cadre d'une maîtrise du développement logistique à travers une concentration sur des zones d'activités surtout dans une région où la dynamique logistique est inégalement répartie (Rhône, Isère, Ain et Drôme polarisent près de 70 % des m² construits depuis 1975). Il s'agira de concentrer les espaces logistiques dans des secteurs stratégiques et à proximité des voies ferrées et des ports, en se donnant les moyens, via le SRADDET et les documents de planification et d'urbanisme, et l'action foncière, d'identifier et de mobiliser les espaces susceptibles d'accueillir les fonctions logistiques nécessaires en cohérence avec les réseaux de transport existants ou à venir.

La région accueille le chantier du Lyon-Turin qui est une infrastructure majeure pour favoriser le développement modal du fret et qui devra également être envisagé de manière plus intégrée et connectée avec nos ports régionaux, en particulier le port Edouard Herriot à Lyon et la zone industrialoportuaire de Salaise-Sablons.

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 :**

la stratégie régionale sur les ports doit avoir pour objectif de favoriser le report modal en développement de nouveaux trafics. Car le port Edouard-Herriot à Lyon voit transiter 11 millions de tonnes de marchandises chaque année, dont 1,5 million sont transportés par voie d'eau, en provenance ou à destination du port de Marseille Fos. Or, cet axe fluvial entre Lyon et Marseille peut accueillir cinq fois plus de trafic. Cela favoriserait également la baisse du trafic poids-lourds sur l'axe Nord-Sud de la Vallée du Rhône. Une coordination avec la région PACA, la compagnie nationale du Rhône et le Port de Marseille-Fos ainsi qu'avec les deux CCI régionales devra être amplifiée pour développer plus fortement le report modal sur la voie d'eau.

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 :**

les voies d'eau, en particulier les corridors Saône/Rhône, doivent contribuer à favoriser le report modal du trafic de marchandises en l'accentuant afin de viser un report qui vise à baisser la part poids lourds.

La Région doit en effet participer à l'aménagement des ports afin de concentrer les espaces logistiques et les industries consommatrices de moyens de transports à proximité des voies ferrées et des ports.

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 :**

- La Région doit impérativement soutenir le projet du Lyon-Turin et favoriser la réalisation des voies d'accès au tunnel de base afin d'augmenter significativement la part française de fret ferroviaire qui est 7, 8 % pour plus de 92 % de marchandises transportées sur la route quand la Suisse est au-delà de 70 % fret ferroviaire pour 30 % de marchandises transportées par la route.

- L'articulation fret et transport voyageur devra se faire par la réalisation des voies d'accès au Lyon-Turin. Ces voies d'accès sont la réalisation d'une voie ferroviaire nouvelle entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne. Ces accès doivent permettre de mettre plus de TER entre Lyon et les grandes agglomérations alpines (Annecy, Grenoble et Chambéry) en réduisant les temps de trajet entre Lyon et l'est de la région. Ici, le développement du fret est une opportunité pour notre région de développer les trains du quotidien. Il s'agira d'une priorité majeure.

- Le soutien aux entreprises, en particulier les connexions au réseau ferroviaire et la mise en œuvre d'installations terminales branchées au réseau ferré, sera en effet une priorité afin de favoriser le fret ferroviaire et le report modal des marchandises vers le rail.

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 :**

Les actions qui doivent être conduites par la région sont de deux ordres. L'investissement dans les infrastructures (connexion au réseau ferré, installations terminales) afin de maximiser au maximum le report modal des marchandises vers le rail. Nous aurons également des actions visant à développer des carburants alternatifs, comme les agrocarburants, dans une logique de filière amont aval.

III. LA RÉGION AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM) ET CHEF DE FILE DE L'INTERMODALITÉ : SERVICES DE MOBILITÉ 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 :**

il est nécessaire d'accroître l'utilisation des transports publics par un investissement de déploiement d'infrastructures nouvelles (RER, voies ferroviaires nouvelles, développement de liaisons type tram-Train, BHNS) et par des incitations tarifaires.

La question de la sécurité dans les transports constitue une préoccupation majeure. Il s'agira surtout d'accentuer la présence humaine dans les rames de trains en favorisant le déploiement de la vidéoprotection dans les rames et les gares. La présence humaine (contrôleur, effectif de la SUGE) est un facteur d'apaisement et sécurisation des usagers.

Dans notre région, les comités de ligne d'usagers et la contribution générale des usagers et des associations d'usagers ont été ignorés ces dernières années. Il sera impératif de réinstaller des comités de ligne dont les contributions doivent servir à améliorer continûment la qualité et l'offre de service.

Les transports scolaires devront voir leur tarification harmonisée. Il y a une rupture d'égalité devant le service public car dans certains départements, la gratuité était la règle quand dans d'autres départements les familles doivent payer près de 250 euros par an.

Les transports doivent être totalement inclusifs. s'agissant du transport scolaire des personnes handicapées, cela reste la compétence du département. Mais l'ensemble du service public des transports devra favoriser l'accès aux personnes handicapées par tous les aménagements nécessaires rendant nécessaire l'utilisation des transports publics.

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 :**

- dans les zones peu denses, la mise en œuvre de transport à la demande ou de lignes de taxis collectifs peuvent améliorer significativement la mobilité.
- une gouvernance partagée entre les EPCI et la région dans le cadre d'un financement abondé en partie par le versement mobilité qui sera mis à l'étude dans les EPCI ne l'ayant pas institué.
- Dans les territoires où la région a pris la compétence, la région doit favoriser un service public de transport le plus optimal et le plus efficace possible.

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 :**

La région doit évidemment développer la pratique du vélo. Nous mettrons en œuvre un schéma régional cyclable pour favoriser ce développement dans tous ses aspects. L'aménagement d'infrastructures cyclable sur les voiries, y compris en dehors des agglomérations, couplé au soutien au vélo électrique qui aplanit les reliefs doit permettre de faire du vélo une vraie alternative à la voiture individuelle et non pas uniquement au sein des pôles urbains.

l'intermodalité favorable au vélo, mais également au vélo électrique, doit être impérativement accentué dans les trains et les bus. Lors de chaque renouvellement des flottes de bus ou du matériel roulant ferroviaire, le cahier des charges des appels d'offre comprendra l'obligation d'avoir des espaces cyclables dans chaque bus (remorques, crochets, etc.) et rames ferroviaires.

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 :**

la convention avec la SNCF signée en 2018 a très largement réduit l'offre de services avec une baisse du nombre de trains de l'ordre de 15 % par rapport à la précédente convention. Il conviendra de relever significativement cette offre de service pour revenir à un niveau de service équivalent à celui qui prévalait lorsque les deux régions n'étaient pas fusionnées.

Nous souhaitons maintenir le service public ferroviaire avec l'opérateur historique. En conséquence, l'ouverture à la concurrence ne figurera pas dans nos priorités politiques. Cependant, lorsque la SNCF a choisi de ne plus exploiter certaines lignes (ex Lyon/Bordeaux), nous pourrions étudier des alternatives avec des opérateurs prêts à reprendre l'exploitation de lignes abandonnées par l'opérateur historique. Dans tous les autres cas de figure, l'entreprise publique restera l'exploitante du réseau ferroviaire régional.

La création de nouvelles lignes seront mises à l'étude comme la possibilité de structurer un réseau de RER métropolitains autour de Lyon, Grenoble et Saint Etienne. Il est impératif de préparer les territoires à une mobilité décarbonée et à offrir aux citoyens des solutions alternatives à la voiture individuelle surtout dans le contexte du déploiement à l'avenir de la ZFE qui va impacter les mobilités quotidiennes pour des centaines de milliers de ménages.

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 :**

Il y a en effet des RER métropolitains à mettre en œuvre autour de Lyon/Saint-Etienne, Grenoble mais également dans la conurbation Genève/Annemasse/Annecy/Albertville dont la partie frontalière a été déjà été maillée par le Léman Express.

Pour concilier l'offre de RER métropolitains avec les autres usages ferroviaires, il est indispensable de réaliser les voies d'accès au Lyon-Turin, de solutionner le Noeud ferroviaire lyonnais (enjeu national) et de réaliser le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL).

La région doit être la collectivité qui impulse et fédère les énergies et mobilise l'ensemble des collectivités infra-régionales et l'ensemble des acteurs privés et publics autour de ces enjeux de mobilités. Sans région leader et volontariste sur ces dossiers, y compris pour jouer d'un rapport de force politique avec l'État, ces dossiers lourds n'avancent pas et n'aboutissent pas.

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 :**

Un audit de la situation des gares routières sera mis en œuvre dès le début du mandat avec un objectif d’utiliser les gares routières comme lieu de service public pour régénérer certains territoires en particulier certaines zones périurbaines et rurales. Les gares routières devront également être adossées et adaptées au futur service public TER qui sera sensiblement améliorée en terme d’offres de trains.

15. Tarification 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 :**

les compensations tarifaires ont baissé de plus de 90 millions d'euros dans le cadre de la Convention d'exploitation des TER. Les tarifs sociaux ont diminué de 25 %. Les jeunes et les publics les plus précaires devront faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la mise en œuvre de tarifs adaptés à ces publics. Une personne au RSA se voit aujourd'hui contrainte de payer 4300 euros de plus sur l'ensemble du mandat en raison de la baisse de ces tarifications. Ces tarifs sociaux seront réintroduits.

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 :**

oui il existe le service Oûra qui rassemble plusieurs services de mobilité dans la région. Il sera sans doute pertinent de le développer afin d'intégrer d'autres offres de mobilités.

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 :**

les stratégies aéroportuaires doivent être développées en concertation avec l'État mais le transport aérien doit nécessairement engager sa mutation compte tenu des enjeux climatiques. Si certaines liaisons transatlantiques manquent assurément à notre région qui est une grande région européenne, il conviendra sans doute à moyen et long terme de rationaliser le nombre d'aéroports à l'échelle de la région alors que Clermont-Ferrand qui connaît les pires difficultés pour être reliée à la Paris doit conserver une plateforme aéroportuaire. Il convient néanmoins d'engager rapidement la réalisation de la ligne TGV entre Paris-Clermont Ferrand et Lyon, dite POCL.

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 :**

4 priorités majeures dans le cadre du prochain CPER.

Le prochain CPER devra sanctuariser les financements nécessaires pour sauvegarder toutes les petites lignes ferroviaires UIC 7 à 9.

L'autre priorité sera de moderniser ou de développer deux axes régionaux d'importance majeure : la ligne Lyon/Saint Etienne et la ligne Lyon/Clermont Ferrand.

Il s'agira également de mobiliser les financements nécessaires pour permettre la réalisation des accès français au Lyon-Turin dans un horizon d'achèvement qui corresponde à l'arrivée du tunnel de base en cours de construction sous les Alpes.

Enfin, le prochain CPER devra permettre le déploiement des RER métropolitains dans les étoiles ferroviaires des grandes agglomérations de notre région.

Le FEDER devra être déployé sur les filières de la mobilité décarbonée : hydrogène, véhicule électrique, gaz naturel véhicule. Au regard des enjeux d'infrastructures fortes sur la région, le Feder devra soutenir également les projets d'infrastructures de report modal des marchandises et des voyageurs : autoroute ferroviaire alpine, Lyon-Turin, Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) et Noeud Ferroviaire Lyonnais (NFL).

Enlisés depuis de longues années, les dossiers du NFL et du CFAL sont absolument indispensables pour maximiser et désengorger le trafic ferroviaire fret et voyageur sur l'ensemble de la région et sur le quart sud-est de la France. Les Fonds consacrés à la relance devront favoriser la mise en œuvre opérationnelle de ces infrastructures ferroviaires indispensables.

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 :**

Sur le sujet des infrastructures ferroviaires, il devient urgent de clarifier les prérogatives des régions, de l'État et de SNCF Réseau. Au niveau régional, nous renforcerons en effet notre politique de financement des infrastructures ferroviaires en réorientant les priorités. Ces 5 dernières années, les infrastructures routières et autoroutières ont été davantage financées que les infrastructures ferroviaires. Il conviendra d'opérer d'autres choix budgétaires en priorisant les infrastructures ferroviaires.

Les priorités d'investissement pour le mandat qui s'ouvre reste la régénération des petites lignes ferroviaires (UIC 7 à 9) dont un certain nombre sont menacées de fermeture. D'autres ont fermé ces dernières années sur des tronçons majeurs d'équilibre du territoire régional (Saint-Etienne-Clermont-Ferrand ou la rive droite du Rhône avec le Lyon-Nîmes par exemple). La priorité sera de rouvrir ces lignes fermées.

Sur la planification à long terme des infrastructures initiées par l'État, cela rejoint notre propos initial d'une clarification urgente des prérogatives entre les acteurs du ferroviaire en matière de périmètre de compétences, de financements et d'autorités de régulation. AU regard des dossiers d'infrastructures lourds (CFAL, NFL, accès au Lyon-Turin, report modal), parfois enlisés depuis des décennies, il convient de voir la région s'engager dans des logiques de planification de long terme. Sans doute, faut-il envisager d'autres voies de contractualisation avec l'État que le seul CPER dans le cadre d'un document contractuel de planification spécifiques aux infrastructures ferroviaires.

Les possibilités ouvertes par la loi LOM de gestion de lignes de desserte fine du territoire représente une opportunité en particulier sur les petites lignes ferroviaires lorsque l'exploitant public historique abandonne l'exploitation de certaines liaisons pour des motifs de rentabilité. Sans céder à l'ouverture à la concurrence du réseau, sur certaines lignes, nous envisagerons la mise en œuvre d'une gestion sous la forme de régies publiques des transports. Le financement sera fixé par une convention permettant d'assurer l'exploitation de ces lignes.

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 :**

- La clarté du partage des compétences entre collectivités territoriales et entre l'État et les collectivités locales est nécessaire à la performance de l'intervention publique dans notre pays. Les départements et l'État sont en charge de l'entretien du réseau routier. Les Régions ont la compétence ferroviaire. Au-delà de situations spécifiques en terme d'aménagement du territoire qui peuvent se poser ici ou là sur des besoins routiers, nous ne sommes pas favorables à un investissement financier qui serait excessif de la part de la région sur le réseau routier.

- La possession d'un domaine public routier régional est nécessaire pour la mise en œuvre d'une contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises. L'article 32 du projet de loi Climat et Résilience ne précise pas suffisamment les contours de cette contribution et renvoie à des ordonnances ultérieures. Il convient donc d'attendre les précisions des ordonnances qui permettront à chacun de se prononcer.

- Le développement du réseau devra se faire dans le respect du périmètre de chaque collectivité territoriale. Compétente sur l'aménagement du territoire, l'intervention de la région sur le réseau routier pourra se faire dans des cas très particuliers de nécessité impérieuses terme d'aménagement du territoire : interventions sur des routes ou déviations dans des territoires sans autres alternatives de mobilités par exemple.

- Oui, nous engagerons un programme de déploiement et de soutien au déploiement de bornes électriques de recharge mais aussi de bornes hydrogène.

- Oui, la région s'engagera sur le développement des carburants alternatifs à destination des particuliers et des professionnels (superéthanol par exemple) dans le respect des contraintes amont (logique agricole soutenable).
- Comme indiqué à plusieurs reprises, la coopération entre collectivités sur la gestion du réseau routier sera guidée par le partage clair et strict des compétences attribuées par la loi.

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 :**

- S'agissant des établissements publics locaux de financement, nous sommes, là aussi et sauf erreur, dans l'attente des ordonnances précisant les contours de ces structures, et notamment quant à leurs ressources financières. Mais parce que ces structures visent à financer les dossiers d'infrastructures les plus lourds et parce qu'ils peuvent supporter des dettes de long terme, ces sociétés de projet sont en effet intéressantes pour notre région, en particulier pour développer des RER métropolitains dans une région qui compte pas moins de 4 métropoles et une métropole frontalière.

- En concertation avec les métropoles, la région peut en effet envisager de constituer un établissement public local de financement dédié aux RER Métropolitains en vue d'engager la modernisation du réseau de transport régional sur le modèle du projet du Grand Paris.

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 :**

- Oui, Auvergne-Rhône-Alpes compte un pôle de compétitivité sur les solutions de mobilité : CARA.
- CARA sera extrêmement précieux dans la mise en œuvre de nos politiques de transports car le pôle est actif sur l'ensemble des filières transports : automobile, véhicule industriel, transport fluvial, ferroviaire, transport par câble et mobilités actives (vélo).
- Sur l'hydrogène, nous défendrons une stratégie afin de structurer une filière amont/aval sur les transports collectifs (ferroviaire, bus, etc.). La stratégie régionale actuelle néglige la structuration de filière amont, en particulier sur la production, pour ne s'intéresser qu'à la distribution pour des véhicules individuels. Il sera plus pertinent de déployer une logique holistique sur les transports collectifs.
- Sur les nouveaux carburants, nous engagerons un soutien à la filière retrofit et à la mutation des véhicules vers les agrocarburants en respectant les démarches de filière agricole soutenable.
- Nous engagerons des plans de déploiement de mobilité low-tech en particulier dans les métropoles ou les territoires qui décideront de déployer de mettre en place des ZFE en particulier dans les systèmes de voitures individuelles partagées en mettant en œuvre des modèles de type I Softcar, un véhicule individuelle intégralement recyclable et décarboné.
- les voitures autonomes pourront être expérimentées dans des logiques de dernier kilomètre logistique.

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 :**

- Nous prévoyons de multiplier par 5 les offres de formation de la région alors que la région Auvergne-Rhône-Alpes a, ces dernières années, fortement réduit sa politique de formation professionnelle. Par ailleurs, dans les territoires ruraux et périurbains, nous prévoyons de déployer une flotte importante de 1000 « taxis collectifs » afin d'assurer un service public de transport dans les territoires qui en sont dépourvus. Nous aurons un besoin important de recrutement pour assurer cette politique.

- Par ailleurs, nous soutiendrons les filières de retrofit automobile et d'adaptation des véhicules aux agrocarburants. Cela nécessite de travailler avec l'ensemble de la filière automobile (garage, mécanicien, etc). Là aussi, il y a un gisement d'activités importants.

- l'expertise territoriale sera consolidée par la structuration de filière globale (exemple avec l'hydrogène cf. ci-avant) et de développement des mobilités du futur (mobilités actives, low tech). De même, le travail avec les pôles de recherche et de compétitivité garantira un bon niveau d'expertise pour notre territoire.

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

⇒ **Réponse** :

- RER Métropolitains
- Régénération des petites lignes ferroviaires et réouverture de certaines liaisons fermées
- déployer de 1000 « taxis collectifs » dans les zones peu denses.
- Améliorer la liaison entre Lyon et Clermont-Ferrand
- Réaliser les accès français au Lyon-Turin.
- Résorption du Noeud Ferroviaire Lyonnais
- Report modal fluvial en favorisant l'axe Rhône-Saône qui est l'un des réseaux transeuropéens de transport majeur à travers le corridor Mer du Nord/Méditerranée.