

Protocole d'accord relatif à l'avenant mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région Auvergne – Rhône-Alpes 2021-2027

Préambule

L'investissement massif dans les transports décarbonés constitue, avec le désenclavement et l'aménagement équilibré des territoires, l'un des enjeux majeurs de la démarche de planification écologique engagée partout dans les territoires.

Le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région (CPER) 2021-2027 en Auvergne – Rhône-Alpes, signé le 10 novembre 2022, décline la priorité donnée aux transports du quotidien avec le souci de répondre aux spécificités des territoires, urbains, périurbains, ruraux et de montagne. Il vise des engagements réciproques en faveur de la transition sur l'organisation des mobilités et l'offre de services déployée autour de ces infrastructures. Il traduit la priorité accordée aux modes de transports décarbonés, en favorisant le report modal et les changements d'usage.

Par courrier en date du 05 juin 2023, la Préfète de région a reçu mandat du gouvernement pour la négociation du volet mobilités 2023-2027 du CPER Auvergne – Rhône-Alpes. Ce dernier établit les bases des échanges entre État et conseil régional, dans le cadre des objectifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM) dans lequel s'inscrivent les investissements contractualisés. Ces objectifs portent sur :

- la réduction des inégalités territoriales et la cohésion des territoires, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles et grandes agglomérations, en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'étalement urbain ;
- le renforcement des offres de déplacement du quotidien, l'amélioration de la qualité et la sécurité et la pérennité des réseaux routiers et ferroviaires, le traitement de la saturation des villes et de leurs accès et l'amélioration des liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;
- l'accélération de la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière ;
- l'amélioration de l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental du transport de marchandises.

Par délibération en date du 15 décembre 2023, l'assemblée plénière du conseil régional a adopté sa feuille de route « *mobilités positives du quotidien, cap sur 2035* » en réponse aux enjeux de décarbonation des mobilités et de prise en compte des spécificités de l'ensemble des territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes, sans opposer les modes. Les objectifs portent sur :

- la création d'un choc d'offres pour les transports collectifs régionaux par trains et autocars. Cette ambition se traduit notamment par des augmentations significatives des volumes d'offres (+30 % de train.km, doublement de l'offre de cars), un programme d'investissement massif dans le matériel ferroviaire, des actions permettant de simplifier le parcours des usagers, une politique ambitieuse d'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs, une attention particulière aux parcours des personnes en situation de handicap ;
- la mise en œuvre d'un plan de décarbonation des mobilités routières prenant en compte l'ensemble de l'écosystème « infrastructures, véhicules et usages », s'appuyant notamment sur l'expérimentation de mise à disposition de 760 km de routes nationales ;
- le déploiement de dispositifs de concertation au plus près des territoires avec les usagers et les acteurs de la mobilité : mise en place de 25 bassins de mobilités, de comités des partenaires régionaux et de comités des partenaires locaux pour les territoires pour lesquels la Région assure la compétence d'organisation de la mobilité locale.

Au-delà des opérations contractualisées, les différents investissements sur de grands projets sont valorisés dans ce volet mobilités du CPER avec les mêmes ambitions de favoriser les transports décarbonés, en particulier la modernisation de la ligne TET Paris – Clermont-Ferrand, l'amélioration des mobilités entre Lyon et Saint-Étienne, les études du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise partie Nord (CFAL Nord), et la perspective de son extension avec la partie Sud (CFAL Sud), les études des accès ferroviaires au tunnel du Lyon-Turin et la modernisation de la ligne Ambérieu-Modane.

Enfin, ce volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 est complémentaire à celui du contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) 2021-2027 de l'axe Rhône-Saône, pour lequel un protocole d'accord est en cours de signature. Ce dernier assure le financement des investissements pour le développement du report modal sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône.

La candidature conjointe des régions Auvergne – Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur à l'organisation des jeux olympiques et paralympiques (JOP) d'hiver 2030, envisagés en projet durable et économe s'appuyant sur l'héritage d'infrastructures existantes et réinventant la vallée face au changement climatique en diminuant durablement son empreinte carbone, vient conforter ces objectifs. Le présent protocole comporte une annexe dédiée à cette candidature.

Ces différents enjeux sont déclinés dans la programmation du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027, pour lequel **l'État et le conseil régional s'engagent par le présent protocole chacun à un investissement contractualisé de 690 M€, soit une enveloppe totale de 1,38 Md€**. L'État et le conseil régional poursuivent les discussions avec les collectivités locales avec l'ambition d'une contribution de leur part adaptée aux différentes composantes du volet mobilités 2023-2027 du CPER.

Ces investissements portent sur le développement des mobilités durables en donnant une priorité à l'achèvement des opérations engagées au cours du précédent CPER et des accords régionaux de relance sur les années 2021 et 2022, et en intégrant les priorités de l'État et du conseil régional. Ils couvrent notamment les services express régionaux métropolitains, les infrastructures ferroviaires, les infrastructures routières, les ascenseurs valléens et les véloroutes.

I. Déclinaison de l'investissement en Auvergne – Rhône-Alpes

La part principale des investissements porte sur les services express régionaux métropolitains et les infrastructures ferroviaires. L'élaboration du volet mobilités 2023-2027 du CPER a donné lieu à un premier temps d'échanges avec les collectivités locales permettant une première expression de leurs besoins.

a. Services express régionaux métropolitains (SERM)

Inscrit dans le principe d'amélioration des mobilités du quotidien et de décarbonation des transports, un SERM vise à proposer aux usagers un haut niveau de services via une offre multimodale s'articulant autour d'une armature ferroviaire et complétée notamment par des cars express, et la pratique du vélo et du covoiturage. En région Auvergne – Rhône-Alpes, 6 aires urbaines sont engagées dans une réflexion SERM à des niveaux d'avancement différents : Annemasse – Genève, Chambéry, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon et Saint-Étienne. Elles sont toutes identifiées dans le schéma directeur des services express métropolitains de SNCF Réseau de 2020, qui distingue Lyon et Grenoble pour leur fort potentiel de développement d'un tel service.

Pour la Région, les objectifs d'un développement équilibré d'Auvergne-Rhône-Alpes impliquent de considérer avec la même attention, la même priorité, sans exclusive aucune, les six projets de SERM.

Sur Annemasse – Genève, il s'agit de poursuivre la mise en œuvre des mesures d'accompagnement du RER transfrontalier franco-genevois mis en service en décembre 2019. S'appuyant sur une démarche de territoire et une vision multimodale, les études d'exploitation ferroviaires sont en cours pour un SERM chambérien avec une poursuite en études sur cette période. Les études d'exploitation ferroviaires débutent sur l'aire urbaine clermontoise. L'armature ferroviaire du SERM grenoblois bénéficie d'un programme articulé en plusieurs phases dont la mise en œuvre est à poursuivre pour déployer progressivement un renforcement de l'offre. Sur la base des études d'exploitation ferroviaires qui arrivent à leur terme, les études et la concrétisation des premiers aménagements du SERM lyonnais peuvent être engagés. Les études d'exploitation donnent de premiers résultats sur l'agglomération stéphanoise et pourront donner lieu aux aménagements initiaux dans la période.

La Région consacre 175 M€ aux projets dont elle assure la maîtrise d'ouvrage (BHNS Lyon – Sathonay – Trévoux et réutilisation de l'emprise du CFEL par un tram-train). L'État apporte une participation totale de l'État de 147 M€ au volet SERM.

Le volet SERM bénéficie donc d'un montant total de financements de 322 M€ dans l'objectif de lancer ou de poursuivre la réalisation des six SERM d'Auvergne-Rhône-Alpes.

L'enveloppe de l'État sur cette rubrique est un plancher à prendre en compte pour l'établissement de l'avenant mobilités au CPER.

b. Ferroviaire

1. Modernisation du réseau structurant

Une part majoritaire de l'enveloppe de cette rubrique est à dédier à la modernisation de la ligne de la vallée de l'Arve en Haute-Savoie. En synergie directe avec le RER franco-valdo-genevois, le développement de l'offre sur cet axe constitue une réponse majeure aux besoins de déplacement du quotidien, à la vie économique, à l'accès aux stations et contribue de façon déterminante à la décarbonation des transports dans ce territoire pour lequel la maîtrise de la qualité de l'air est un enjeu majeur.

La poursuite du projet de modernisation de la ligne Aix-Annecy, ou alternatives, fait l'objet d'une attention toute particulière lors de la mise au point du volet mobilités 2023-2027 du CPER notamment au vu de l'articulation possible des calendriers de réalisation technique et de la disponibilité des ressources de SNCF Réseau.

Avec la conclusion du financement du plan de modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Clermont-Ferrand, pour laquelle le respect des clés de financement pour chaque convention est réaffirmé, l'État et la Région intégreront dans le volet mobilités du CPER, l'amplification des mesures du plan d'action pour améliorer la performance de la ligne au-delà des schémas directeurs actuels qui fait l'objet d'engagements déjà pris par les deux partenaires.

De plus, les études concernant la ligne Lyon-Clermont feront l'objet d'une attention spécifique dans la mise au point de l'avenant mobilités du CPER.

Enfin, ce volet pourra également financer les acquisitions foncières urgentes liées aux accès au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin.

2. Lignes de desserte fine du territoire

La desserte des territoires ruraux et périurbains par le rail représente un enjeu majeur dans les territoires de la région Auvergne-Rhône-Alpe. L'État et le conseil régional sont conjointement engagés afin de préserver le service existant et en améliorer sa qualité. La Région a dégagé de façon exceptionnelle une enveloppe de 70 M€, en complément de l'effort financier de l'État de 104 M€ de façon à ce que SNCF Réseau, gestionnaire du réseau pour le compte de l'État, réalise les opérations nécessaires dans l'objectif que toutes les lignes ferroviaires de desserte fine du territoire restent en service.

L'enveloppe affectée aux lignes de desserte fine du territoire concerne les programmes contractualisés à partir de début 2024.

3. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Le volet mobilités du CPER comporte une enveloppe destinée à des études et travaux de mise en accessibilité des gares du territoire, notamment les dernières gares nationales du territoire restant à traiter (Aix-les-Bains le Revard, Bourg-Saint-Maurice et Albertville).

4. Fret

En accord avec la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, le volet mobilités du CPER s'attache à la croissance de la part modale du transport ferroviaire de marchandises. Pour éviter les ruptures de charge, la desserte des zones d'activité via les installations terminales embranchées renforce la compétitivité de ce mode de transport. La continuité du cheminement de marchandises s'inscrit également par le développement d'offres de transports combinés autorisant une desserte fine du territoire, au même titre que les lignes capillaires fret dont les infrastructures sont à moderniser. Pour répondre au premier besoin, une étude d'une plateforme de transports combinés dans l'aire lyonnaise est à mener dans la période 2023-2027.

Compte tenu des enjeux nationaux et européens du projet EMILI dans le département de l'Allier, les opérations de régénération et d'aménagement ferroviaires qui y sont liées font l'objet d'une contractualisation spécifique en complément du volet mobilités du CPER.

Le développement du transport de marchandises du volet mobilités 2023-2027 du CPER Auvergne-Rhône-Alpes s'articule avec le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan interrégional État-Régions Rhône-Saône 2021-2027 qui vise à intensifier le fret fluvial sur le Rhône.

L'enveloppe de l'État pour cette rubrique est un plancher à consacrer aux infrastructures de fret ferroviaire.

La Région ne participe pas à ce volet.

c. Routier

Outre l'effort important en faveur des SERM et du transport ferroviaire, le volet mobilités 2023-2027 du CPER comprend des aménagements pour l'amélioration du service à l'utilisateur sur le réseau routier national, dont la sécurité et l'accessibilité des territoires.

Dans un premier temps, il s'agit d'achever les opérations en cours de travaux, en prenant notamment en charge les surcoûts générés par le contexte d'inflation des coûts de la construction. Ainsi, sont inscrits des financements pour la finalisation des travaux d'aménagement de l'échangeur du Rondeau, du contournement du Teil et de la liaison A75-Brioude par la RN102.

La Région est, quant à elle, impliquée notamment dans la réalisation de l'opération Saint-Hostien-Le Pertuis de la RN 88, en assurant la maîtrise d'ouvrage de ce projet, en application de l'article 41 de la loi 3DS depuis fin 2022. Ce projet constitue un engagement important du précédent CPER, le conseil régional y consacrant 198 M€ de crédits à mobiliser.

Dans la perspective globale de décarbonation des mobilités routières, d'amélioration du service à l'utilisateur et d'insertion soignée des infrastructures dans l'environnement, la poursuite de l'aménagement des itinéraires structurants du réseau routier national, notamment pour leur sécurisation et le désenclavement des territoires, constituent les priorités du volet mobilités du CPER, en particulier sur les itinéraires faisant partie de l'expérimentation dans le cadre de la loi 3DS, tels que la RN7, la RN88, la RN102, la RN122, la RN209.

En complément du CPER, l'État réserve une enveloppe de 200 M€ à l'échelle nationale sur la période 2023-2027 pour des projets de modernisation du réseau routier national, visant à accélérer la transition écologique et numérique, notamment mise aux normes environnementales, partage de la voirie entre usagers, continuité écologique, lutte contre les nuisances.

Dans le cadre du volet mobilités du CPER, l'État consacrera 25 M€ à des opérations de modernisation du réseau routier national portant sur les itinéraires des routes nationales mises à disposition de la Région par l'État, hors enveloppe nationale citée ci-avant.

d. Transports en commun - multimodalité

Afin d'assurer une continuité des déplacements, le volet mobilités 2023-2027 du CPER intègre l'investissement de l'État et du conseil régional sur le développement d'ascenseurs valléens. Les projets retenus font partie de ceux pré-identifiés lors de l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) avenir montagne et dans les volets territoriaux du CPER 2021-2027.

Concernant les projets de transports collectifs en site propre (TCSP) et de pôles d'échanges multimodaux (PEM), l'État accompagne les opérations lauréates du 4^e appel à projets TCSP/PEM de 2021. Les financements correspondant sont à valoriser dans le volet mobilités 2023-2027 du CPER.

De son côté, la Région intervient également pour faciliter l'usage des transports collectifs afin de les rendre plus attractifs, conformément aux objectifs de la feuille de route « *mobilités positives du quotidien, cap sur 2035* ». Il s'agit notamment d'installation d'abri-bus visant le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts prioritaires pour les personnes à mobilité réduite. Une attention particulière est portée aux fonctionnalités des gares routières. Un programme ambitieux d'installation de consignes à vélos pour favoriser l'intermodalité entre les transports collectifs et l'usage du vélo est également mis en œuvre. Des investissements dans les outils numériques, via le développement du MaAS Oûra permettront de simplifier le parcours des usagers.

e. Véloroutes

La promotion du vélo pour les mobilités du quotidien est une priorité traduite par le plan national vélo et marche 2023-2027. Les itinéraires cyclables du schéma national des véloroutes et les véloroutes voies vertes d'intérêt régional ont vocation à être financés par le CPER.

Les véloroutes et voies vertes d'intérêt local réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Région sont aussi concernées. L'État et le conseil régional mettent en place une enveloppe pour ces véloroutes structurantes : 40 M€ de part État, dont un minimum de 10 M€ pour les itinéraires du schéma national des véloroutes ; 70 M€ de part Région.

L'État accompagne par ailleurs les collectivités locales dans la réalisation d'aménagements cyclables à travers les appels à projets annuels du fonds mobilités actives. Les crédits dédiés sont à valoriser dans le volet mobilités du CPER.

De même, la Région accompagne les collectivités dans le cadre des volets territoriaux des CPER.

f. Autres opérations valorisées

Les financements apportés par l'État et le conseil régional pour des projets d'envergure supra-régionale ont vocation à être valorisés dans le volet mobilités 2023-2027 du CPER. Parmi eux, la modernisation de la ligne TET Paris – Clermont-Ferrand, le développement des mobilités entre Lyon et Saint-Étienne, les études du projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise partie Nord (CFAL Nord) et les études des accès ferroviaires au tunnel du Lyon-Turin bénéficient de financements en complément du CPER. Pour ces deux derniers projets, un accord entre l'État, le conseil régional et les collectivités locales a été trouvé le 29 janvier 2024 sur un plan de financement prévisionnel pour la phase d'études d'avant-projet détaillé estimée à 220 M€, contribuant à la demande de subventions européennes

Comme sur la précédente période, les opérations de sécurisation des passages à niveau et la résorption du bruit ferroviaire font également partie des financements de l'État valorisés au volet mobilités du CPER.

II. Renforcement de la gouvernance des mobilités

Le volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 permet d'affirmer les compétences du conseil régional en tant qu'autorité organisatrice des mobilités et chef de file des mobilités. À ce titre, et dans la continuité de l'adoption fin 2023 de la feuille de route « *mobilités positives du quotidien 2035* » et de la définition des bassins de mobilités par le conseil régional, il met en œuvre les instruments de coordination prévus par la LOM. En particulier, il institue les comités des partenaires, associant notamment les représentants des usagers/habitants et des employeurs, et déploie les contrats opérationnels sur chaque bassin de mobilités. Quand il exerce la compétence d'AOM locale, le conseil régional élabore des plans de transport et de services de mobilité.

III. Suivi de la contractualisation

Pour mesurer l'atteinte des objectifs de transition vers des mobilités durables, l'État et le conseil régional mettent en place des indicateurs de suivi visant des objectifs cibles à atteindre.

Les dispositions de ce protocole ancrent l'engagement de l'État et du conseil régional en faveur du développement de mobilités durables, dont les différents usages sont intelligemment équilibrés et adaptés aux enjeux du territoire d'Auvergne – Rhône-Alpes. L'investissement prévu dans le cadre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 vient affirmer la politique nationale ambitieuse pour le développement des modes de déplacements décarbonés pour les personnes et les marchandises.

Il vient appuyer la stratégie détaillée dans la feuille de route « *mobilités positives du quotidien – Cap sur 2035* » adoptée par l'Assemblée plénière du conseil régional, le 15 décembre 2023, promouvant une solution de mobilité répondant aux enjeux de décarbonation des transports, aux besoins de déplacements des habitants de la région et d'un développement équilibré de l'ensemble de ses territoires.

Lyon, le

16 MAI 2024

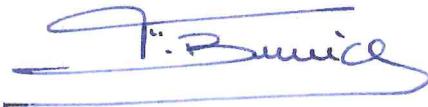
En présence du Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires



Christophe BÉCHU

Pour l'État,

Pour la Région Auvergne – Rhône-Alpes,

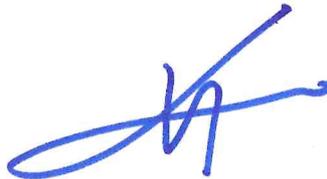


Fabienne BUCCIO

Laurent WAUQUIEZ

Préfète de la région Auvergne – Rhône-Alpes
Préfète du Rhône

Président de la Région Auvergne – Rhône-Alpes



Le protocole sera soumis à la délibération de l'Assemblée plénière de la Région Auvergne-Rhône-Alpes des 27 et 28 juin 2024.

**Protocole d'accord relatif à l'avenant mobilités 2023-2027
du CPER Auvergne – Rhône-Alpes 2021-2027**

Annexe 1 – maquette financière prévisionnelle

Mode		Part État (M€)	Part conseil régional (M€)
Services express régionaux métropolitains (SERM)		147	175
Ferroviaire	<i>Modernisation du réseau structurant</i>	110	58
	<i>Lignes de desserte fine du territoire (*)</i>	104	70
	<i>Accessibilité PMR (*)</i>	53	3
	<i>Fret (*)</i>	32	0
	Sous-total ferroviaire	299	131
Routier		194	300
Transports collectifs		10	14
Véloroutes		40	70
Total		690	690

() lignes pouvant faire l'objet de ventilation de la part État dans le cadre de l'établissement de l'avenant mobilités du CPER, tenant compte du niveau de financement régional sur la ligne « accessibilité PMR » et de l'absence de financement régional sur la ligne « fret ».*

La participation des autres collectivités sera recherchée pour un montant total de 690 M€ avec une répartition cohérente entre les différents modes avec les apports de l'État et de la Région.

Les montants valorisés sont à présenter en complément dans l'avenant mobilités du CPER.

**Protocole d'accord relatif à l'avenant mobilités 2023-2027
du CPER 2021-2027 en Auvergne – Rhône-Alpes**

Annexe 2 – Jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2030

Le 29 novembre 2023, la candidature des Alpes françaises a été la seule retenue par le comité international olympique (CIO), pour l'organisation des jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2030 (JOP 2030). Celle-ci doit s'appuyer à 95 % sur des équipements sportifs et infrastructures existants afin d'élaborer des jeux sobres et respectueux de l'environnement en réinventant la vallée face au changement climatique en diminuant durablement son empreinte carbone. La décision finale, précisant les sites retenus est attendue fin juillet 2024.

Les projets et opérations concernant les mobilités pour les JOP 2030 sont en cours d'analyse. Ils feront l'objet d'une enveloppe financière et d'une contractualisation spécifiques.

Outre les investissements pour mettre aux normes les sites d'accueil des épreuves, plusieurs opérations de modernisation ou de création d'infrastructures de transport sont à prévoir dans la continuité des priorités de l'État en faveur de la décarbonation des mobilités, conformément aux orientations du volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 (CPER 2021-2027). Elles jouent un rôle essentiel dans la réussite des JOP 2030, garantissant la fluidité et l'accessibilité à cet événement majeur.

Les mobilités en milieu montagnard ne peuvent reposer que sur le seul report modal de la route vers le rail. Les réflexions menées doivent assurer la continuité des déplacements en privilégiant les modes de transport les plus adaptés et les moins émetteurs de gaz à effet de serre. Ainsi, si l'approche macroscopique peut passer par des infrastructures ferroviaires, une réflexion sur le dernier kilomètre est à mener. Il s'agit de garantir le bon état de fonctionnement des lignes de chemin de fer et du matériel roulant, et de favoriser les modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture en fin de trajet, en privilégiant l'utilisation des véhicules faiblement émetteurs. Les propositions d'opérations ci-dessous prennent en compte ces conditions.

Continuité et accessibilité de l'offre de transports décarbonés

Les déplacements vers et depuis les sites olympiques sont à organiser entre autres par les lignes de desserte fine des territoires. A ce titre, il conviendra notamment de mener la régénération des lignes ferroviaires, autour de l'étoile de Veynes reliant Livron à Aspres-sur-Buëch et Grenoble à Aspres-sur-Buëch, pour améliorer la connectivité régionale et la desserte des sites olympiques afin de garantir un haut niveau de sécurité des circulations (les mêmes opérations sont examinées pour la partie Veynes – Briançon et Veynes – Aix-en-Provence en région Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Les gares ferroviaires sont d'une importance cruciale pour la mobilité des spectateurs et des athlètes pendant les JOP. Le développement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) autour de certaines gares sélectionnées vise à faciliter les correspondances entre les différents modes de transports, favorisant ainsi une mobilité fluide et efficace pour la desserte des sites olympiques. À ce titre, les gares à mobiliser pour les JOP 2030, notamment celles d'Albertville et de Bourg-Saint-Maurice, seront mises en accessibilité dans le cadre du volet mobilités 2023-2027 du CPER.

Dans la continuité, des mesures de décarbonation des cars, bus et navettes sont à mettre en place, incluant l'installation de bornes de recharge adaptées pour les véhicules électriques et aux conditions climatiques spécifiques du milieu alpin favorisant ainsi l'utilisation de modes de transport plus respectueux de l'environnement.

L'ascenseur valléen Bozel – Saint-Bon – Courchevel, identifié dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) Montagne, est un exemple d'infrastructure de nature à alléger le trafic routier en répartissant les spectateurs sur les villages environnants, en offrant une porte d'entrée « basse » au domaine skiable avec la possibilité d'un stationnement de surface plus facile qu'en station, pour désengorger le centre même de la station-village.

Infrastructures routières, supports des déplacements en véhicules propres

Comme évoqué ci-dessus, la quasi-totalité des sites d'épreuves sont desservis par la route (Le Grand-Bornand, la Clusaz, la Plagne, Courchevel, Méribel et potentiellement Val d'Isère).

Afin de supporter l'augmentation de trafic induite, plusieurs opérations de modernisation de la RN90 en Tarentaise (excluant les opérations de régénération de chaussée, d'ouvrages d'art, d'équipements dynamiques et de tunnels) sont à prévoir. Parmi elles, on retrouve le renouvellement de la signalisation directionnelle sur la section à 2 × 2 voies et de la signalisation touristique (en rapport avec les futurs JOP 2030), la protection des traversées de la faune ou encore l'aménagement de l'aire de service de Langon. Le programme de travaux de sécurisation contre le risque éboulement dans les gorges de Ponserand, déjà engagé, est à achever pour les JOP.

La réalisation des différents aménagements tout comme l'acquisition des véhicules de transport collectif électriques, dans le cadre des JOP 2030, doivent plus largement servir à accélérer l'adaptation au changement climatique de ces vallées de montagne.