



janvier 2007

Chantier déplacements et fonctionnement multipolaire

# Sillon Alpin

## L'état des lieux des déplacements

Les transports sont au cœur des projets métropolitains du Sillon Alpin : la vie économique et sociale d'un bassin long de 200 km, regroupant 1 400 000 habitants (2 000 000 avec le canton de Genève) nécessite un réseau performant et adapté aux besoins. L'objectif à long terme est de concevoir un niveau de service de transports exemplaire et innovant qui permette de se déplacer aisément dans l'ensemble multipolaire du Sillon Alpin pour y travailler, étudier ou accéder aux loisirs.



GENEVE

ANNECY

CHAMBÉRY

GRENOBLE

VALENCE



La réflexion sur les déplacements et le fonctionnement multipolaire s'articule aux travaux des autres groupes de travail (identité et rayonnement international, enseignement supérieur et recherche, rayonnement économique, culture et tourisme) visant à l'émergence d'une vision commune du Sillon Alpin et préparant les contractualisations à venir, notamment avec l'État et l'Union européenne.

**Les départements, les agglomérations et les villes du Sillon Alpin ont établi un bilan commun des déplacements dans le Sillon Alpin, et constaté la nécessité d'opérer un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun. L'état des lieux dressé en avril 2006, présenté dans ce document, a permis de faire émerger des propositions de politiques communes.** Car si le Sillon Alpin dispose de réseaux de communication très denses, ceux-ci sont peu interconnectés.



© Bernard Thomas (MDPI)



© photo Alain Boemare, les chemins des paysages, Conseil général de l'Isère

# 657 000

déplacements par jour

# 900 000

prévus pour 2020

Aujourd'hui, seulement 7 % de ces trajets se font en transports en commun.

Pour les déplacements de proximité ou européens (transports urbains, interurbains, ferroviaires, en voiture ou en avion) le Sillon Alpin entend promouvoir des actions en faveur d'une optimisation de l'offre de transport en commun pour créer un haut niveau de service à l'échelle de la métropole. Outre le développement de l'offre de transports collectifs (intercités), un enjeu fort est de faciliter la multi-modalité (usage successif de plusieurs modes de transports, bus urbain, car interurbain, train, covoiturage...). Une centrale de mobilité, une tarification intermodale des billets ou le cadencement des horaires sont progressivement envisagés afin de pouvoir se déplacer d'Annecy à Valence comme dans une seule agglomération.



© photo Gilles Garofolin - Ville de Chambéry

# Un mode de transport de plus en plus attractif

## > Dix réseaux urbains denses

Dix autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) existent dans le Sillon Alpin, et les deux-tiers des habitants résident dans un secteur desservi par les transports urbains. D'autres AOTU sont en cours de création.

L'offre de transport produite par ces réseaux varie selon la dimension du périmètre de transport urbain (PTU) (voir tableau ci-dessous). C'est dans les grandes aires urbaines que les habitants utilisent le plus les transports en commun : 237 voyages par habitant et par an à Genève, 168 à Grenoble, 91 à Annecy, 89 Chambéry et 66 à Valence.

### L'offre de transports collectifs dépend en large partie de la densité d'habitation, qui favorise les dessertes.

C'est dans les agglomérations les plus denses que des transports en commun en site propre ont pu être implantés. Grenoble dispose de 30 lignes de bus, de sept parcs-relais et de trois lignes de tramways, ce qui situe la ville parmi les premiers réseaux de France avec 70 millions de voyages annuels (2005).

## > Favoriser les transports urbains

Des documents de planifications comme les SCOT (schéma de cohérence territoriale) ou les PDU (plan de déplacements urbains) permettent aux collectivités d'agir en faveur du report modal. Chambéry métropole prévoit ainsi de doubler la fréquentation des bus d'ici 2010 en améliorant l'offre de transport. Valence Major restructure son réseau et crée des services à la demande. Des parkings-relais connectés aux transports en commun (Grenoble, en projet à Chambéry) ou des systèmes de covoiturages innovants (Savoie) contribuent à limiter l'usage de la voiture en ville.

**Aujourd'hui, la plupart des réseaux de transports urbains desservent de véritables pôles intermodaux (Genève, Annecy, Chambéry, Grenoble, Voiron, Romans Bourg de Péage et Valence), qui sont des pôles d'échange avec le réseau interurbain ou ferré et favorisent l'intermodalité** en proposant des informations, des titres de transports ou des locations de vélos. C'est avec les transports urbains, qui amènent l'usager le plus près de sa destination, qu'il est le plus aisé de faire progresser les transports en commun.

## > Des enjeux importants

En favorisant l'attractivité des transports en commun par rapport à la voiture individuelle (confort, couloirs de bus, cadencement...), le Sillon Alpin souhaite préserver la qualité de vie et l'environnement.

### Mais aujourd'hui la fréquentation des transports en commun urbain en France est inférieure à 10 % des déplacements

(14 % à Grenoble). L'usage des transports en commun reste limité dans le cas des déplacements intercités ; si des systèmes de billetterie commune existent (lire page suivante) l'information est peu accessible. Enfin, il n'existe pas d'interopérabilité des réseaux lorsque les PTU sont limitrophes, et peu de complémentarités train + bus.

C'est pourquoi les collectivités avec l'appui Sillon Alpin souhaitent promouvoir un haut niveau de service (cadencement, billetterie commune, amélioration des temps de trajet, information), associé à des points d'échanges intermodaux (pôles d'échange, réunissant plusieurs modes de transports, des stations de covoiturages et des pôles de billetterie.) Ces actions permettront également d'avoir une qualité de service équivalente quelle que soit la taille des AOTU.



© photo Chambéry Métropole Gilles Garofolin



© photo STZA

**Une fréquentation moyenne qui s'accroît avec la taille de la population**  
(données 2004)

Ville ou Agglomération	nb de lignes	nb de km du réseau	km parcourus par hab/an	nb voyages par hab/an
Genève	53	494	40	237
Bellegarde-sur-Valserine	5	17	8	13
Annemasse	5	92,8	17	37
Annecy	16	324	30	91
Aix-les-Bains	9	168	12	32
Chambéry	26	220,6	31	89
Grenoble	30	450	42	179
Voiron	41	219,1	9	26
Roman Bourg-de-Péage	14	89,5	10	19
Valence	21	123	29	66

### >>> Les transports en commun urbains

#### > Accroître l'offre pour entraîner la demande

C'est dans les agglomérations les plus grandes que la fréquence des bus est la plus importante; de 5 min à Grenoble jusqu'à 30 min à Bellegarde ou à Aix-les-Bains. Le cadencement ne concerne cependant que les lignes principales de Genève (6-8 min) et, dans les autres AOTU, certaines lignes qui desservent les gares SNCF. La mise en œuvre de sites propres, comme les couloirs de bus, par les principales agglomérations (Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence) facilite les dessertes et la ponctualité.

Enfin, l'amplitude horaire est élaborée pour les scolaires et la majorité des actifs, et répond moins aux trajets de loisirs ou de salariés aux horaires décalés: seuls Genève, Chambéry et Grenoble proposent des trajets après 22 heures.

Cadencement peu développé, horaires limités et lignes avant tout convergentes vers les centres-villes: le transport en commun urbain n'est concurrent de la voiture que sur une partie des trajets.

#### > Des abonnements et des prix hétérogènes

Le prix d'un ticket de base dans le Sillon Alpin varie de 1 à 1,30 € (1,89 € à Genève), mais fluctue davantage pour les abonnements (de 198 à 400 € pour un an, 60 à 120 € pour un an tarif scolaire) Partout, des systèmes d'abonnement au mois ou à l'année, et des tarifs spécifiques (étudiants, personnes âgées...) existent, mais avec une très grande diversité dans les prix et les modalités.

La plupart des AOTU ont mis en œuvre des tarifs combinés: Annecy et Chambéry pour les étudiants, Annemasse et Genève pour leurs usagers communs, Grenoble, la SNCF et les cars départementaux dès 1998 (billets communs pour les déplacements à l'intérieur du PTU), ou Valence et Romans qui ont mis en place des tarifs combinés sur le réseau urbain et interurbain pour les jeunes de moins de 26 ans. Valence Major et la Région Rhône Alpes travaillent à l'élaboration de véritables produits multimodaux "réseau de bus + TER" via la carte OÛRA. Mais il ne s'agit ni de billets communs ni d'offre globale.



## Aller là où les autres ne vont pas

**Les transports routiers interurbains permettent un important maillage territorial, avec par exemple 5 000 points d'arrêts en Isère ou 2 600 en Savoie. C'est l'organisation du ramassage scolaire qui a structuré à l'origine les réseaux de transports interurbains départementaux. Même si aujourd'hui encore 80 % des usagers drômois ou 97 % des usagers savoyards des lignes régulières sont des scolaires, le recours aux cars se développe avec la périurbanisation.**

#### > Plusieurs systèmes tarifaires

Les modalités de tarification sont très différentes selon les départements. La Savoie et la Haute-Savoie ont une approche kilométrique, avec des tarifications variables selon la distance – avec un tarif différent en plaine et en montagne – le transporteur et la ligne. Les tarifs réduits varient selon les lignes.

Les deux autres départements du Sillon Alpin utilisent une approche zonale (4 zones dans la Drôme, 6 en Isère), avec des tarifs à l'unité de 1,80 € à 7,30 € (Isère) et de 2 à 7 € (Drôme), et de nombreux tarifs réduits (personnes âgées, scolaires, demandeurs d'emploi...).

Quelques abonnements combinés existent entre les autorités organisatrices de transports de l'Isère (et de Lyon sous conditions) avec un accès aux réseaux urbains par les abonnements départementaux. Des abonnements communs à la Drôme et à l'agglomération de Valence existent aussi: un moyen de favoriser les déplacements multimodaux.

Rarement cadencé et axé essentiellement vers les scolaires, ce mode de transports est pénalisé dans tous les départements par un manque de communication. Il représente pourtant une alternative aux déplacements automobiles pour les liaisons en direction d'un pôle urbain. La création d'une information commune (centrale de mobilité) et une coordination de l'offre (harmonisation tarifaire, billettique commune...) permettraient de favoriser l'usage des transports départementaux.



## La fréquentation des trains augmente

> Les trajets périurbains sont les plus fréquentés

Depuis 1997 le nombre de passagers en Rhône-Alpes a augmenté de 40 %, grâce à une politique incitative (publicité, renouvellement du matériel roulant, rénovation des gares, offre tarifaire...) et à une restructuration de l'offre en 2001 (+30%). Actuellement, la région met en place un projet de cadencement des trains.

En 2005, 20 447 244 passagers ont fréquenté les gares françaises du Sillon Alpin (+44% depuis 1998.) Cette hausse est supérieure à celle du niveau régional (+36%), mais moindre que dans le bassin grenoblois, où le nombre de passagers a doublé.

Les gares de Grenoble (14 500 voyageurs/jour en 2003), Chambéry (9 000) et Valence (5 000) sont les plus fréquentées, suivies par celles d'Annecy, Aix-les-Bains et Voiron. De multiples points d'arrêts et gares locales servent d'étapes et irriguent ensuite le Sillon Alpin, comme Saint-Marcellin (920 voyageurs/jour), Poncharra (870) ou encore Saint-Hilaire-Saint-Nazaire (55). La fréquentation des trains est la plus forte au centre du Sillon Alpin, mieux desservi et central, qu'à ses extrémités nord et sud.



© Bernard Thomas, MDP

**Le réseau départemental permet de drainer les usagers vers les villes – ainsi que vers les gares et aéroports, un enjeu important avec l'étalement urbain, et auquel les réseaux de transports actuels ne répondent pas.**

**L'un des autres objectifs des transports routiers interurbains est de prolonger les lignes ferroviaires:** en Savoie et en Haute-Savoie, le système Altibus connaît un vif succès en effectuant des trajets en car entre les gares (ou aéroports) et les stations. Le réseau Transisère (18 millions de voyages par an) dispose de 100 lignes régulières, autant que les trois autres départements réunis. Elles renforcent les lignes ferroviaires, notamment dans la région périurbaine de Grenoble où trois lignes expresses sont cadencées (10, 15 et 30 minutes) entre Voiron–Grenoble–Crolles, Tencin–Grenoble et Vizille–Grenoble, avec un parcours en partie sur autoroute. **Sur ces trajets, l'objectif est d'attirer des usagers de la voiture individuelle.**

Pour favoriser l'usage des cars, le département de la Savoie a signé un protocole d'accord avec la Région afin de coordonner l'offre de transport dans le cadre d'un réseau-armature départemental, tout en mettant les horaires en cohérence pour éviter une concurrence entre cars et TER. Plus au sud, le département de la Drôme a mis en place un système de transport à la demande dont la mission principale est d'assurer un rabattement des usagers vers les pôles d'échanges (gares SNCF et gares routières) et les lignes régulières départementales; en partenariat avec la Région Rhône-Alpes, une desserte multimodale, en car ou en train, permet d'assurer la totalité des correspondances des TGV Méditerranée entre les gares de Valence Ville et Valence TGV.

La création d'une centrale de mobilité et la mise en place d'une harmonisation tarifaire favoriseront l'usage des transports interurbains, notamment en rabattement vers ou depuis les pôles d'échanges intermodaux et les transports en commun.



© photo Région Rhône-Alpes Francis Mainard



## >>> Le transport de voyageurs par rail

### > Mais l'usage des trains reste faible

Les déplacements en train se font d'abord pour aller travailler (33 %) ou étudier (33 %) puis pour des raisons personnelles (23 %) et professionnelles (11 %). Ce sont ainsi les dessertes périurbaines (voir carte) qui sont les plus fréquentées; 1951 trajets sont effectués en moyenne chaque jour (chiffres 2005, Région Rhône-Alpes) entre Chambéry et Aix-les-Bains, 1577 entre Moirans et Grenoble, 1464 entre Rumilly et Annecy, 1234 entre Chambéry et Grenoble, 841 entre Valence et Romans-sur-Isère; sur ces trajets de proximité les TER peuvent concurrencer la voiture, sauf pour accéder à Genève par l'est. Mais même en forte progression, l'usage du train sur des distances périurbaines reste très faible comparé aux trajets en voitures (lire page suivante). Sur les distances plus longues, la part des déplacements en train est supérieure mais reste modeste.

Attentives aux travaux sur les infrastructures, les collectivités du Sillon Alpin veulent favoriser l'usage du train en développant les pôles d'échange, la billettique et les abonnements intermodaux, afin de faciliter la précision des dessertes.

### > Abonnés, usagers et intermodalité

20 % seulement des habitants de la région Rhône-Alpes prennent le TER au moins une fois par an. Parmi eux les abonnés représentent 75 % des voyages, mais seulement 50 % des recettes (chiffres 2005, région Rhône-Alpes). L'accès aux gares est très variable; 47 % des Grenoblois s'y rendent en tramway, alors que selon les gares 10 à 50 % des passagers utilisent la voiture et de 30 à 90 % la marche à pied.

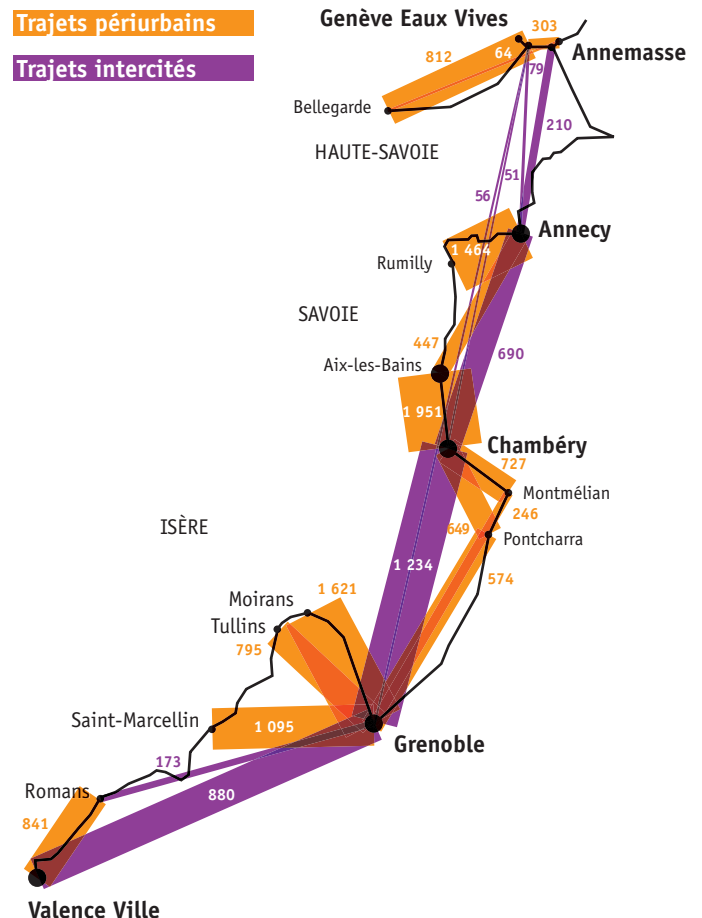
La mise en place entre 2005 et 2008 de la billettique OÛRA, commune à huit départements et 23 AOT de Rhône-Alpes, facilitera les déplacements en transports en commun entre bassins de vie. La création d'outils communs au Sillon Alpin (abonnements intermodaux, information, billettique...) permettront de simplifier les offres de déplacements publics et de rendre plus attractifs les transports en commun.

© photo Communauté d'Agglomération Grenoble Alpes Métropole



## > Les déplacements en train dans le Sillon Alpin

Moyenne journalière dans les deux sens confondus



Source : SNCF et Région Rhône-Alpes, 2005

### > Des infrastructures à renforcer

L'axe Valence-Annemasse structure le réseau ferré dans le Sillon Alpin. Mais deux longs tronçons, Romans-Moirans et Aix-les-Bains-Annemasse sont encore à voie unique, et d'autres secteurs ne sont pas électrifiés (Gières-Montmélian et Moirans-Valence); ce sont d'importantes limites au cadencement et au développement des lignes.

Pour améliorer l'offre ferroviaire, le Contrat de Projet État-Région, Réseau Ferré de France et les collectivités locales ont prévu plusieurs chantiers au cours des prochaines années: électrification et doublement des voies d'ici 2012 entre Valence et Grenoble, doublement partiel entre Aix-les-Bains et Annecy, amélioration de la signalisation (ce qui permet d'accroître la fréquence...).

Le raccordement CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse) rendra le train concurrent de la voiture pour les liaisons de proximité avec Genève. Enfin, d'ici 2009 toutes les gares auront été rénovées par la Région et l'ensemble du parc de trains sera renouvelé d'ici 2010, avec 22 000 places supplémentaires.

## La domination de la voiture

### > La part des transports collectifs augmente avec la distance

Ce sont les périphéries des villes qui supportent les trafics les plus forts : 110 000 véhicules (chiffres 2005, DRE, deux sens confondus) à Saint-Egrève (entrée ouest de Grenoble), 85 000 à l'entrée de Grenoble par la vallée du Grésivaudan, plus de 80 000 véhicules par jour entre Valence et Romans-sur-Isère, presque 70 000 entre Chambéry et Aix-les-Bains... Les flux intercités de passagers sont beaucoup plus faibles, même si le trafic entre villes du Sillon Alpin Nord, notamment avec Genève, est plus important que celui entre villes du Sillon Alpin Sud.



© photo Grenoble Alpes Métropole

**Ces trajets périurbains n'utilisent que très peu les transports collectifs, insuffisants :** 1 % des trajets vers Annecy, 3,9 % vers Chambéry et 1,6 % vers Grenoble (mais 7 % pour les échanges avec Voiron). Au niveau national, les transports collectifs ne représentent que 2 % des trajets de moins de 15 km.

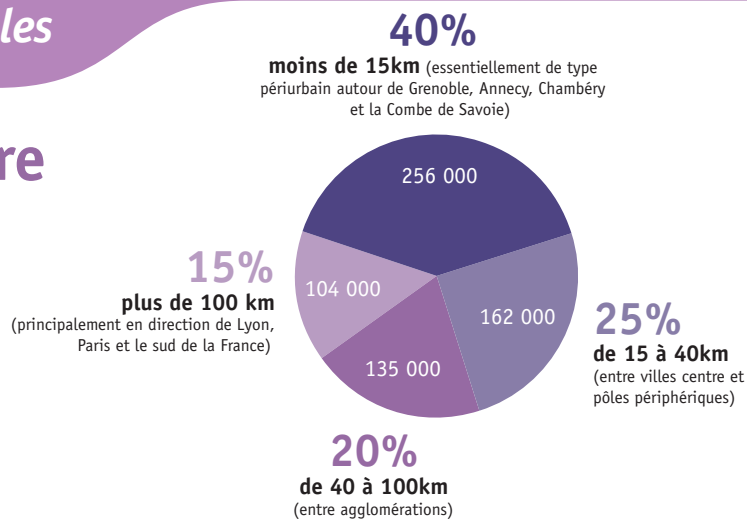
En proportion, l'utilisation du transport collectif augmente pour les trajets intercités (étude Systra 2003). Au centre du Sillon Alpin, **14 % des 7 340 déplacements quotidiens entre Grenoble et Chambéry et 13 % des 2 420 entre Grenoble et Annecy se font en train, ainsi que 8 % des 6 500 voyages entre Chambéry et Annecy. Plus au sud, les passagers des trains représentent 13 % des 3 530 passagers circulant entre Valence et Grenoble.**

Mais les transports collectifs restent peu utilisés dans la périphérie d'Annecy et la part modale du rail est marginale pour tous les déplacements vers Annemasse et Genève (0,3 à 1,7 %), en raison de la faiblesse de l'offre ferroviaire (détour par la Roche-sur-Foron).

L'usage des transports collectifs s'accroît davantage lorsque les distances s'allongent ; ils concernent 17 % des déplacements entre Valence et Annecy, 14 % entre Valence et Chambéry ou entre Chambéry et Genève, 10 % entre Annemasse et Grenoble.

**Enfin, sur les trajets de longue distance (supérieurs à 100 km), l'utilisation du TGV représente 20 % du total des voyageurs.**

À partir de 2007 un observatoire des déplacements dans le Sillon Alpin permettra de suivre l'évolution du report modal et les effets des mesures en faveur des transports en commun.



### > La typologie des déplacements

Le Sillon Alpin doit faire face à une très forte croissance des relations pendulaires périurbaines, en hausse de 4 à 8 % par an. Elles entraînent la saturation des grands axes aux entrées d'agglomération et pénalisent l'ensemble des déplacements. Les trajets entre les centres de Grenoble, Chambéry et Annecy ne représentent que 4,5 % des déplacements : en effet ils sont de plus en plus diffus (de périphérie à périphérie, où sont implantés les parcs d'activités, les campus ou les grandes entreprises). Un objectif des collectivités du Sillon Alpin est d'accroître le recours à l'intermodalité, qui permet des dessertes plus fines, pour intensifier les déplacements en transports en commun.

### > Les aéroports : des portes d'entrée internationales pour le Sillon Alpin

Trois aéroports régionaux accueillent quelques lignes régulières dans le Sillon Alpin, et participent au rayonnement international de la métropole en la reliant aux villes européennes. Les passagers du plus important, l'aéroport de Grenoble-Isère, viennent à 90 % du Royaume-Uni, dont les deux-tiers en charters neige. Ceux de Chambéry-Savoie sont à 76 % des clients en vols charters, une clientèle à destination des stations de sports d'hiver. L'aéroport d'Annecy-Meythet a comme destination essentielle Paris et celui de Valence-Chabeuil est utilisé uniquement par des avions d'affaires.

Les liaisons en transports collectifs entre les villes du Sillon Alpin et ces aéroports restent insuffisamment développées ; seulement douze navettes quotidiennes relient Lyon Saint-Exupéry et Grenoble, et de 2 à 4 Genève-Cointrin aux autres villes du Sillon Alpin. Des navettes entre la gare routière et l'aéroport de Grenoble fonctionnent pour chaque vol. À terme, l'objectif est de relier la gare TGV Lyon-Saint-Exupéry à Grenoble et Chambéry en moins de 30 minutes par TER.

Lyon-Saint-Exupéry pourrait devenir la troisième porte d'entrée en France avec Roissy et Orly. La question de la complémentarité avec les quatre aéroports régionaux est posée.

#### Les aéroports du Sillon Alpin

Valence-Chabeuil	1 391 passagers par an
Annecy-Meythet	52 217 passagers par an
Chambéry-Savoie	194 437 passagers par an
Grenoble-Isère	environ 400 000 passagers par an

chiffres 2005

### Le Sillon Alpin

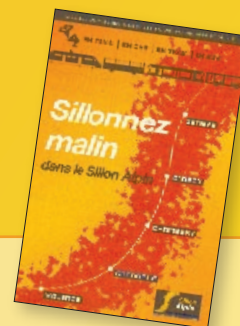
Espace moteur de l'ensemble des Alpes du nord, le Sillon Alpin désigne, entre Genève, Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence, un ruban de 200 km qui a connu en trente ans un essor spectaculaire. Le Sillon Alpin constitue un pôle mondial pour les technologies et accueille des leaders industriels mondiaux. L'enseignement supérieur, la recherche publique et privée sont fortement représentés et les activités tertiaires ont prospéré.

Cette croissance économique et démographique s'est accompagnée d'une consommation de l'espace qui a engendré la multiplication des zones périurbaines, l'emprise croissante des infrastructures de transport et la densification des flux de circulation.

Le Sillon Alpin est aujourd'hui conduit à s'interroger sur la maîtrise qualitative de son développement urbain et sur la structuration de son territoire, contraint par le relief et la fragilité de son environnement naturel. Face à ces enjeux, la réflexion métropolitaine s'effectue en réseau pour la grande accessibilité aérienne (Saint-Exupéry, Cointrin et coordination des aéroports régionaux) ou ferroviaire (Lyon-Turin et amélioration de la desserte du Sillon Alpin) et pour la coordination des AOT. Ces réflexions sont définies avec la RUL (Région urbaine de Lyon) et avec l'appui de la Région, pour arriver à terme à une cohérence globale de l'offre de transports en commun entre les différents pôles urbains (billettique commune, harmonisation tarifaire...). Enfin une complémentarité est recherchée avec l'offre intermodale pour la desserte des massifs.

#### > Contact

Chantier "Déplacements et fonctionnement multipolaire"  
**Conseil général de la Savoie**  
Direction Générale Adjointe Aménagement et Environnement  
L'Adret - 1 rue des Cévennes  
BP 30 - 73 018 Chambéry Cedex  
Fax : 04 79 96 75 39  
Tél. : 04 79 96 88 15  
Courriel : pierre.caille@cg73.fr



Le Sillon Alpin a lancé en mai 2006 l'opération **Sillonnez-malin**. Une campagne de communication déclinée en affiches et en spots publicitaire afin d'inciter les habitants à utiliser plusieurs modes de transport pour le même trajet plutôt que leurs voitures. Pour favoriser l'intermodalité, un guide avec les coordonnées de tous les réseaux de transports du Sillon Alpin a été distribué à 100 000 exemplaires dans les gares du Sillon Alpin.

### 5 propositions du chantier pour les transports du Sillon Alpin

Dans le cadre du projet métropolitain porté par les quatre départements du Sillon Alpin associés aux villes et agglomérations et par la Région urbaine de Lyon, le chantier "Déplacements et fonctionnement multipolaire" a proposé cinq actions. Ces propositions répondent aux problématiques soulevées par l'état des lieux d'avril 2006.

- 1 Mise en place d'un **observatoire des déplacements**, pour mesurer les effets des politiques transports mises en œuvre dans le Sillon Alpin. Dès 2007 il mesurera l'évolution des déplacements, en volume comme en proportion, et les modernisations d'infrastructures.
- 2 Création d'une **centrale de mobilité**, qui permettra aux habitants de s'informer sur l'offre de transports en commun en créant un guichet unique d'information, quelque soit le mode de transport et l'origine de la desserte.
- 3 La mise en place d'une harmonisation tarifaire et d'une **billettique commune**, qui faciliteront le passage d'un réseau ou d'un mode de transports à l'autre.
- 4 Un **concours d'idée international** permettra de lancer la réflexion sur un système de transport collectif innovant, respectueux de l'environnement (sans énergie fossile) et permettant de répondre le plus finement possible aux demandes des habitants du Sillon Alpin.
- 5 **Pour les aéroports régionaux, une charte** sera établie afin de construire une offre cohérente et complémentaire à l'échelle régionale. Il sera alors envisagé de l'intégrer au cahier des charges des futures consultations pour l'exploitation des plates-formes aéroportuaires.