

Comparaison des réponses des candidats en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
<p>PS Carole DELGA <i>Notre Sud, une région forte, créative et solidaire - liste conduite par Carole DELGA</i></p>	<p>L'amélioration des services de transport collectif passe par une réponse adaptée aux divers motifs de déplacement et aux différentes problématiques territoriales, priorité qui peut se décliner en trois objectifs principaux :</p> <p>1*) faciliter les déplacements domicile-travail ou enseignement-travail (« du quotidien ») par une offre accessible à tous et renforcée aux heures de pointe ;</p> <p>2*) développer, notamment grâce à la billettique, une offre intermodale intégrée (y compris sur le plan tarifaire) pour faciliter l'accès et les déplacements au sein des agglomérations et optimiser l'offre (avec le développement de pôles d'échanges) ;</p> <p>3*) proposer une offre diversifiée et adaptée pour la desserte des territoires ruraux, qu'il s'agisse des transports scolaires, des transports à la demande ou des transports collectifs classiques. Dans le cadre de ces objectifs, une attention particulière sera accordée à l'aménagement et à l'accessibilité des gares.</p>	<p>L'enjeu, pour la nouvelle Région, sera de parvenir très rapidement à une offre de transport à la fois cohérente sur l'ensemble de son territoire, accessible et diversifiée, misant sur l'intermodalité mais aussi sur la complémentarité de l'ensemble des moyens de déplacement aux différentes échelles territoriales. En matière de transports ferroviaires, l'enjeu est de préparer la future organisation des transports régionaux de voyageurs à l'échelle du nouveau territoire. Les nouvelles technologies numériques – objets connectés, pass sans contact – seront des outils incontournables pour atteindre l'objectif. Quant aux outils fiscaux, contractuels ou réglementaires, tous les leviers devront pouvoir être mobilisés : le CPER bien entendu, mais aussi la convention avec la SNCF, et l'instrument de la tarification. La question de la création d'un versement transports régional pourrait également se poser. Les services de transport de voyageurs doivent permettre d'effacer les anciennes frontières administratives en orientant les priorités en fonction des besoins de mobilité à l'échelle de la nouvelle Région tout en prenant en compte les spécificités des territoires urbains et ruraux. Dans cette perspective, le renforcement des liaisons entre les deux grandes capitales régionales que sont Toulouse et Montpellier sera un axe fort de cette nouvelle politique.</p>	<p>Voir question 2.</p>	<p>Dans une région grande comme le Benelux et forte de 5,7 millions d'habitants, la solidarité et la compétitivité des territoires passeront par un effort encore accru en faveur des nouvelles mobilités. L'investissement dans les réseaux – le numérique mais aussi les transports – sera essentiel pour donner à la nouvelle région son identité et sa cohésion. Le réseau ferroviaire sera un outil majeur de rapprochement et de développement économique pour la future Région dont il devra renforcer le maillage des territoires ainsi qu'assurer une liaison pérenne et durable entre les deux métropoles de Toulouse et Montpellier.</p> <p>Cernant la relation avec la SNCF, l'organisation du service public régional passant par une convention avec la SNCF, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon ont décidé d'harmoniser, à travers des avenants, l'échéance de leurs conventions respectives à la même date, au 31 décembre 2016. L'objectif est d'élaborer, avant la fin de l'année, un projet de cahier des charges qui contiendra notamment les options sur lesquelles la SNCF sera invitée à remettre des propositions. Ce projet de cahier des charges servira de base à la négociation, en 2016, de l'exécutif de la nouvelle Région avec la SNCF. Au cœur de cette négociation figureront la qualité de service – la régularité et la ponctualité des trains – et le coût du service rendu, l'opérateur ferroviaire étant attendu sur sa capacité à améliorer l'efficacité de sa production et à en faire bénéficier les usagers régionaux.</p>	<p>Carole Delga a proposé l'instauration d'une taxe sur les poids lourds en transit international dont le gouvernement définirait les modalités, mais qui serait différente de l'écotaxe. La taxe pourrait être perçue à l'entrée (ou à la sortie) du territoire national et, par exemple, faire l'objet d'un reversement aux Régions concernées en fonction des trafics observés sur le territoire de chacune d'elles. La question d'une taxe forfaitaire (modèle de la vignette suisse) ou proportionnée aux kilomètres parcourus devrait être étudiée en fonction de critères de simplicité et d'efficacité.</p> <p>Si le gouvernement devait s'engager dans cette voie, la nouvelle Région pourrait se porter candidate à son expérimentation avant sa mise en œuvre. Il s'agirait non pas de pénaliser les transporteurs régionaux, mais de faire contribuer à l'entretien de nos infrastructures des transporteurs routiers étrangers. Cette solution pourrait être intéressante pour une région située sur l'un des principaux corridors de transit poids lourds au Sud de l'Europe. Cette ressource fiscale permettrait de créer une sorte d'« AFITF régionale » pour que la région participe, notamment, au financement des LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan.</p> <p>Enfin, dans des cas particuliers comme l'aménagement de la route entre Toulouse et Castres, le recours au péage peut être une solution pour accélérer les investissements en faveur du désenclavement de certains territoires.</p>	<p>Le choix fait par le Gouvernement – sur la recommandation de la commission « Mobilité 21 » présidée par Philippe Duron – d'accorder la priorité à l'entretien et à la régénération des infrastructures existantes est un choix réaliste et nécessaire. Il a mis fin à une logique de fuite en avant longtemps dictée, dans le domaine ferroviaire, par l'impératif du « tout TGV » avec laquelle il était urgent de rompre pour réserver la priorité des ressources budgétaires à la modernisation de nos réseaux d'infrastructures aussi bien routières que ferroviaires. La Région Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées partage cette priorité et les investissements massifs consentis dans le cadre du plan « Rail » relèvent déjà de cette logique.</p> <p>Pour autant, la Région est très attachée à la réalisation de la LGV Bordeaux – Toulouse, Toulouse étant la seule grande capitale régionale à ne disposer d'aucune desserte par la grande vitesse ferroviaire. Il convient donc de ne pas opposer systématiquement modernisation du réseau existant et lignes nouvelles dès lors, bien entendu, que celles-ci trouvent une justification économique et territoriale. Or, à cet égard, le « rapport Duron » range cette LGV parmi les toutes premières priorités dans l'un et l'autre des deux scénarios étudiés par la commission et sa rentabilité socio-économique justifie de maintenir cette priorité à l'agenda des prochaines années.</p>	<p>L'action la plus efficace passe par le remplacement accéléré des véhicules particuliers les plus polluants.</p> <p>La politique régionale peut également contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique en encourageant et en participant au financement du développement de flottes de véhicules routiers (bus et cars) électriques ou hybrides en favorisant le développement des modes doux et en privilégiant l'acquisition de locomotives électriques.</p> <p>La Région pourrait également encourager le développement du véhicule électrique, en accompagnant les collectivités qui, avec les syndicats d'électrification départementaux et l'ADEME, travaillent et investissent pour installer les premiers réseaux de bornes de recharge électrique et accélérer la mise en place d'une plate-forme régionale de coordination de l'action des syndicats d'électrification départementaux.</p> <p>Pourrait également être étudiée la mise en place de flottes captives (bus, utilitaires) et de stations-services hydrogène sur des itinéraires dédiés afin de rattraper les retards sur cette énergie du futur.</p> <p>Pour développer tous ces nouveaux usages, la région pourrait s'appuyer sur le SRADDET.</p> <p>Ce projet pourrait faire l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt pour repérer à la fois la ligne aux perspectives les plus prometteuses et les opérateurs maritimes (+ investisseurs) prêts à s'engager et à quelles conditions. Il devrait bénéficier de l'aide de l'Union européenne qui soutient activement ce type de projet de report modal.</p>
<p>Nouvelle Donne Gilles FABRE, <i>Indignez vous avec Nouvelle Donne</i></p>	<p>Le transport est une préoccupation quotidienne pour l'ensemble de la population et la compétence transport de la région a été très sensiblement élargie.</p> <p>Il est primordial d'envisager la question du transport sous forme de défis à relever :</p> <ul style="list-style-type: none"> - défi en terme de développement économique - défi en terme de cohésion régionale - défi en terme de lutte contre le réchauffement climatique <p>Nous prônons un changement en politique en privilégiant la reprise en main par les citoyens des affaires qui les concernent, par la création de conseils citoyens. Nous n'avons pas de programme classique du type listes de promesses sans garantie de faisabilité ni de financement et en général non tenues dès les élections passées.</p> <p>Mais nous nous engageons sur une méthode pour renouer avec une véritable pratique démocratique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - stricte limitation du cumul et du renouvellement des mandats. - mise en place d'un véritable « contrôle continu » des pratiques politiques. - systématiser au niveau structurel du fonctionnement du Conseil Régional, l'implication du citoyen dans le processus de décision. <p>=> nous souhaitons mettre en place des structures permanentes au niveau régional qui permettront de traiter des questions de transport dans la concertation et à long terme avec les acteurs concernés et non plus dans l'urgence et sur des options à court terme.</p>	<p>Nous n'avons pas de solution miracle pour tous les sujets y compris le transport comme certains essayent de vous le faire croire à chaque élection.</p> <p>En revanche, nous nous engageons sur des principes, des valeurs, une éthique et une pratique plutôt que pour une idéologie ou un parti.</p> <p>Nous revendiquons le fait de ne pas être des professionnels de la politique.</p> <p>Nous cherchons à organiser la participation effective des citoyens en sollicitant les expertises, en promouvant la montée en compétences des citoyens sur les sujets traités et en prenant collectivement une décision éclairée dans le souci de l'intérêt général.</p> <p>Comme, vous le constatez, nous assumons le fait de vous dire que nous n'avons pas de solutions toutes faites et encore moins de promesses pour le transport.</p> <p>Aujourd'hui Nouvelle Donne vous fait une proposition sur la méthode, venez la mettre au point avec nous afin que nous puissions enfin l'expérimenter ensemble au bénéfice de tous.</p>	<p>Voir question 2.</p>	<p>La fiscalité locale est une question majeure pour développer les transports : mais celle-ci ne doit pas s'organiser au détriment du pouvoir d'achat de nos habitants. La première victime de cette pression fiscale sera l'entrepreneur. Nous souhaitons accroître l'assiette fiscale des Régions qui ne sont pas armées pour assurer ces transferts de compétence. Le transfert de CVAE est un engagement fort mais le montant de la CVAE est étroitement lié à la croissance de nos entreprises. La question des dotations ne doit pas être écartée. Le financement du ferroviaire ne passera pas par la hausse des impôts locaux mais par une fiscalité verticale liée aux compétences exercées par la Région. A ce titre, les pactes financiers et fiscaux entre collectivités (notamment les départements) doivent se développer.</p>	<p>La taxation du carburant est efficace si elle est mesurée. Vous n'évoquez pas la taxation de camions concurrents, participant généralement au dumping fiscal : nous devons adapter notre fiscalité à l'entrepreneur. Cela ne se fera qu'avec une maîtrise complète de l'Etat sur le réseau autoroutier.</p> <p>Etes</p>	<p>La Région se doit d'exercer ses compétences. Dans le cadre du chef de filât en transports, elle devra prendre les politiques nécessaires pour réhabiliter son réseau routier, ferroviaire et parfois maritime. Mais l'Etat ne peut s'effacer derrière une décentralisation anarchique : c'est le garant de l'indivisibilité de la République en l'article 1 de la Constitution ! A lui de résoudre la crise de l'emploi et de la fracture territoriale !</p> <p>Les contrats de plan État-Région (CPER) sont des catalyseurs des investissements. Ils sont nécessaires pour élever le niveau d'équipement des territoires, soutenir l'emploi et préparer l'avenir. La nouvelle génération de CPER conçue par le gouvernement organise la convergence de financements, jusqu'alors dispersés, en faveur des projets structurants dans les territoires. Ils permettent ainsi la mise en cohérence interministérielle des politiques publiques sur les territoires. La coopération entre l'Etat et les grandes régions doit profiter au plus grand nombre et ne pas rester au stade de la communication publique.</p>	<p>Utiliser des bus et navettes électriques ou hybrides, mettre en place de tramway pour les villes plus importantes, promouvoir le transport ferroviaire au détriment du transport routier pour les usagers, utiliser le moyen du ferroutage, du fret fluvial, la Région a les moyens d'agir ! Informer la population, les entreprises, par un partenariat avec la Région, que l'on peut se déplacer sans polluer, en instaurant le covoiturage, qui nécessite, par ailleurs, la construction de parking (aire de covoiturage), proposer des formations à l'éco-conduite, permettre d'aller au travail en vélo, inciter les gens à utiliser ce moyen de locomotion, en le fournissant sous forme de location, nous pouvons concilier économie régionale et politique environnementale.</p>
<p>DLF Damien LEMPEREUR <i>DEBOUT LA FRANCE AVEC NICOLAS DUPONT-AIGNAN</i></p>	<p>L'organisation des transports ne permet de relever ni le défi économique, ni la problématique des bassins de vie. La Région est chef de file de la mobilité au regard de l'article 15 du projet de loi NOTRe. La Région devra coordonner l'action publique des collectivités concernées. La collectivité Chef de file ne dispose d'aucun pouvoir de contrainte sur les autres collectivités. La région possède désormais plusieurs leviers pour mettre en œuvre une politique des transports : la gestion des services conventionnés de mobilité ferroviaire et routière, l'organisation de l'intermodalité, et sa mise en cohérence avec les différents éléments du projet régional contenus dans le SRADDET, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ...</p> <p>Mais l'ensemble des instruments ne seront efficaces que s'ils sont portés par des élus soucieux de l'égalité des territoires et du dynamisme de notre Région. Nous n'avons qu'un objectif : mettre la politique des transports au service des entreprises et des bassins de vie.</p>	<p>Nous n'avons qu'un objectif : mettre la politique des transports au service des entreprises et des bassins de vie. Nous souhaitons donc résorber les inégalités territoriales aggravées par le manque de transport direct en zone rurale. Le développement du ferroviaire ne peut pas être la seule solution : l'intermodalité peut aussi passer par une utilisation raisonnée et intelligente de nos routes.</p> <p>Le second objectif est la sécurité de nos moyens de transport : La région doit en assurer la sécurité.</p> <p>Le rôle des sociétés d'économie mixte ou société publique locale, qui offrent beaucoup de souplesse est une chance pour nos métropoles. La fiscalité ne peut être la solution : faisons appel à notre intelligence en développant des mécanismes incitatifs.</p> <p>Le CPER 2014 – 2020 a placé comme objectif le développement de l'intermodalité, mais nous n'en voyons pas l'effet dans le fonctionnement de nos transports.</p> <p>La priorité est le développement d'axes structurants entre Toulouse – Montpellier – Perpignan, puis les liaisons avec Barcelone. Notre politique ne sera pas tournée que vers les métropoles et sera également orienté vers l'arrière-pays.</p>	<p>Voir question 2.</p>	<p>La fiscalité locale est une question majeure pour développer les transports : mais celle-ci ne doit pas s'organiser au détriment du pouvoir d'achat de nos habitants. La première victime de cette pression fiscale sera l'entrepreneur. Nous souhaitons accroître l'assiette fiscale des Régions qui ne sont pas armées pour assurer ces transferts de compétence. Le transfert de CVAE est un engagement fort mais le montant de la CVAE est étroitement lié à la croissance de nos entreprises. La question des dotations ne doit pas être écartée. Le financement du ferroviaire ne passera pas par la hausse des impôts locaux mais par une fiscalité verticale liée aux compétences exercées par la Région. A ce titre, les pactes financiers et fiscaux entre collectivités (notamment les départements) doivent se développer.</p>	<p>La taxation du carburant est efficace si elle est mesurée. Vous n'évoquez pas la taxation de camions concurrents, participant généralement au dumping fiscal : nous devons adapter notre fiscalité à l'entrepreneur. Cela ne se fera qu'avec une maîtrise complète de l'Etat sur le réseau autoroutier.</p> <p>Etes</p>	<p>La Région se doit d'exercer ses compétences. Dans le cadre du chef de filât en transports, elle devra prendre les politiques nécessaires pour réhabiliter son réseau routier, ferroviaire et parfois maritime. Mais l'Etat ne peut s'effacer derrière une décentralisation anarchique : c'est le garant de l'indivisibilité de la République en l'article 1 de la Constitution ! A lui de résoudre la crise de l'emploi et de la fracture territoriale !</p> <p>Les contrats de plan État-Région (CPER) sont des catalyseurs des investissements. Ils sont nécessaires pour élever le niveau d'équipement des territoires, soutenir l'emploi et préparer l'avenir. La nouvelle génération de CPER conçue par le gouvernement organise la convergence de financements, jusqu'alors dispersés, en faveur des projets structurants dans les territoires. Ils permettent ainsi la mise en cohérence interministérielle des politiques publiques sur les territoires. La coopération entre l'Etat et les grandes régions doit profiter au plus grand nombre et ne pas rester au stade de la communication publique.</p>	<p>Utiliser des bus et navettes électriques ou hybrides, mettre en place de tramway pour les villes plus importantes, promouvoir le transport ferroviaire au détriment du transport routier pour les usagers, utiliser le moyen du ferroutage, du fret fluvial, la Région a les moyens d'agir ! Informer la population, les entreprises, par un partenariat avec la Région, que l'on peut se déplacer sans polluer, en instaurant le covoiturage, qui nécessite, par ailleurs, la construction de parking (aire de covoiturage), proposer des formations à l'éco-conduite, permettre d'aller au travail en vélo, inciter les gens à utiliser ce moyen de locomotion, en le fournissant sous forme de location, nous pouvons concilier économie régionale et politique environnementale.</p>

Comparaison des réponses des candidats en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

Candidat	Q1 : Etat des lieux, fonctionnement global des TC	Q2 : Transports et développement régional	Q2 bis (régions fusionnées) : cohésion régionale par les Transports	Q3 : Transport et budget Productivité	Q4 : Ecotaxe régionale	Q5 : Financement/modernisation des infrastructures	Q6 : Transport et lutte contre les changements climatiques
<p>EELV Gérard ONESTA NOUVEAU MONDE EN COMMUN Liste conduite par Gérard ONESTA</p>	<p>transition écologique de la société et du développement économique pour inverser la tendance. Les nouveaux conseiller(e)s régionaux (ales) auront à relever les défis de ce siècle, et décider de priorités d'utilité sociale : anticiper les effets du réchauffement climatique et mettre en oeuvre la transition énergétique ; faciliter et pacifier les déplacements pour tous, personnes et marchandises ; anticiper les risques auxquels sont soumises nos ressources naturelles et de les gérer en pensant aux générations futures travailler à satisfaire les besoins de chaque citoyen(ne) ; lutter contre les inégalités, qu'elles soient économiques, sociales ou encore territoriales. Sur le plan des outils financiers qui permettront de financer notre Plan Rail, les marges de manoeuvre budgétaires existent. De plus, nous pouvons envisager de recourir à l'emprunt. Enfin, il nous semble pertinent que l'ensemble des Régions portent l'idée d'une « pollutaxe » régionale pour que les transports polluants financent les transports écologiques. L'Association des régions de France avait émis le souhait que le produit de la taxe poids lourds (environ 780 millions d'euro chaque année) soit reversé directement aux régions. La suspension de cette taxe constitue donc une nouvelle opportunité perdue.</p>	<p>Pour donner la priorité aux transports collectifs du quotidien et aux modes alternatifs sur la voiture individuelle : Nous élaborerons un Schéma régional de la mobilité durable (SRMD) dans une logique de service public (le TER pour tous et partout), confortant et dynamisant le réseau ferroviaire, tant dans sa composante desserte ferroviaire des bassins de vie (déplacements quotidiens) que dans sa composante desserte « Intercité » (ou desserte « Intervilles » à moyenne distance.) Nous coordonnerons sa mise en oeuvre dans les divers territoires et veillerons en particulier à la qualité de l'intermodalité entre tous les modes de déplacement en créant des Agences locales de la mobilité (ALM) et en contractualisant avec les structures intercommunales Nous procéderons au remaillage spatial (remise à neuf des voies ferrées circulées et réouverture) et temporel (introduction et systématisation du cadencement « horaire » avec une large amplitude journalière) du réseau ferroviaire pour rattraper notre considérable retard. Ces rénovations sont indispensables au maillage efficace du territoire: Montrejeau-Luchon, Capdenac-Cahors, Montpellier-Pézenas, Elne – Le Boulou et de nombreuses autres.</p>	<p>Nous ne sommes pas unanimes sur le principe même de LGV. Nous nous opposons en l'état actuel à la réalisation d'une nouvelle infrastructure LGV Bordeaux-Toulouse. Nous refusons son mode de financement en Partenariat public privé et la logique selon laquelle la grande vitesse et la desserte inter métropolitaine doivent se faire au détriment du train de l'équilibre territorial. Nous refusons également que ce débat se fasse au mépris de la démocratie locale comme de la prise en compte de l'environnement. Il est toutefois indispensable d'assurer des liaisons rapides vers Paris, Lyon, Barcelone et nous privilégierons donc la rénovation des lignes existantes pour permettre aux TGV de circuler plus vite. Nous exigerons l'entière mixité (fret – voyageurs) de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan. Nous soutiendrons la rénovation de gares en incluant des zones sécurisées pour vélo et des aires de covoiturage, ainsi que leur totale accessibilité. Nous refuserons les projets de nouvelles gares excentrées comme la Gare de la Mogère, Manduel, de Montauban. Notre politique ferroviaire instaurera une tarification réellement attractive. Un débat public sur la gratuité des transports sera ouvert</p>	<p>La négociation de la prochaine convention TER débutera dès le début de l'année 2016. Nous ne manquerons pas de souligner les défaillances constatées dans le service. Nous aurons une exigence de qualité pour que le service public du transport ferroviaire perdure. L'état de délabrement de certaines infrastructures n'incombe pas uniquement à la SNCF. L'Etat en porte aussi la responsabilité. Certains travaux comme pour la liaison comme Carcassonne-Quillan sont prévus depuis longtemps dans les CPER. Chaque partenaire doit respecter ces engagements. Il faut donc des moyens humains et budgétaires pour le ferroviaire.</p>	<p>Les régions sont les seules autorités organisatrices de pleines exercices à ne pas disposer d'une ressource financière. Aujourd'hui, la baisse des ressources financières des régions, conjuguée à la hausse des coûts de production de la SNCF, met les régions dans une situation très délicate. Cette situation fait que la contribution versée à la SNCF est prise sur les fonds propres des Régions et qu'elle ne cesse d'augmenter. Les régions veulent une plus grande transparence des comptes fournis par la SNCF et RFF et une autonomie accrue des régions dans le choix des matériels roulants, la gestion des gares régionales et locales (et de leur foncier), ainsi que la liberté tarifaire. Elles revendiquent de nouvelles ressources pérennes et dynamiques (comme un versement transport régional) dédiées au financement de l'exploitation des transports publics régionaux D'autres pistes sont également à creuser : Mise en place d'une taxe foncière sur les surfaces de parking. Suppression des réductions régionales prévues sur la TKPL (Taxe kilométrique poids lourds, augmentée de 0,12 € / km à 0,17 € / km (maximum autorisé par la directive) ; extension progressive du réseau concerné. Transposition rapide de la directive Eurovignette Harmonisation des taux de remboursement des frais kilométriques sur une base d'environ 0,21 € / km rendant compétitive l'utilisation du vélo et des transports collectifs</p>	<p>Nous savons tous que le système ferroviaire actuel est à bout de souffle, tant pour des raisons d'efficacité que sur le plan budgétaire. Les usagers de la SNCF, et les Régions comme autorités organisatrices de transport, souffrent depuis trop longtemps de ces dysfonctionnements et de ces incertitudes. Une réforme en profondeur est donc nécessaire. La réunification de la SNCF, l'opérateur, et de RFF, le gestionnaire du réseau au sein d'un grand groupe public, est déjà une avancée majeure. Ce projet de loi va dans le sens d'un groupe intégré. La place des Régions, qui contribuent financièrement très massivement au système ferroviaire, devrait ainsi être renforcée dans la gouvernance de l'établissement de tête où devraient être regroupées les principales fonctions stratégiques du groupe. Dans ce cadre la suspension des dotations régionales à la SNCF (comme le Conseil Régional Midi-Pyrénées avait pu le faire en 2014) est un acte fort et courageux, signe de l'exaspération et du mécontentement des usagers et de l'institution régionale. Le Conseil Régional ne pouvait pas faire la sourde oreille face aux nombreuses difficultés rencontrées depuis plusieurs mois par les usagers. Mais il faut aller plus loin. Nous poursuivons notre intervention dans la rénovation des infrastructures ferroviaires de notre Région. Mais l'Etat et la SNCF ne pourront pas s'y soustraire.</p>	<p>Voir réponse aux questions 1 et 2.</p>
<p>LR Dominique REYNIE Je m'engage pour ma région</p>	<p>1- Les régions LR et MP publient peu de chiffres. 2- Coût train-km = 17 euros, dans la moyenne nationale mais pas brillant au regard des autres pays européens 3- Ponctualité des Ter est la plus mauvaise de France car les niveaux fixés dans la convention SNCF sont "anormalement bas" 4- Fréquences trop faibles, plaintes récurrentes des usagers, même si la fréquence a doublé depuis le dernier mandat. 5- Desserte Toulouse-Montpellier cristallise les mécontentements des usagers qui se reportent massivement sur le covoiturage 6- Organisation des transports incohérente, les AOT urbaines et départementales ne travaillent pas ensemble ; en Haute Garonne par exemple, le transport scolaire est gratuit partout sauf à Toulouse...</p>	<p>Les objectifs de la politique régionale : 1- Mise en place d'un plan annuel Routes des territoires (200 millions d'euros) => Inciter les départements à améliorer les routes => Soutenir les investissements de l'Etat 2- Définir une Stratégie Régionale Transport sur 20 ans : => Mobilité de demain : Inciter le covoiturage, accélérer l'utilisation des véhicules électriques et hybrides et le déploiement de bornes, etc... => Mobilité d'aujourd'hui : réduire la congestion routière, rééquilibrer les investissements entre infra pour plus de complémentarité entre les modes, état des lieux du fret. 3- Mise en place de l'AOT LRMP chargée d'imaginer, organiser et financer tous les modes (membres des directions transport de la région, des départements et des ples agglôs) Leviers économiques : 1- Renégociation des 2 CPER, 2- Rééquilibrage du budget régional au profit de la route, 3- Partenariat, concessions ou PPP pour le financer les infras et la gestion de services, 4- Tarification incitative et paiement dématérialisé, 5- Information des usagers sur les conditions économiques du fonctionnement des modes de transport En conséquence, trois points de programme : 1- Assurer la cohérence globale des TER et des transports urbains et départementaux, 2- Rendre la liberté aux automobilistes, 3- Faire du train un service d'excellence.</p>	<p>Voir question 2.</p>	<p>1- Maintien de la part consacré au transport à son niveau actuel, avec un rééquilibrage vers la route. 2- Négociation de clause de productivité avec la SNCF. Mais c'est l'Etat qui est propriétaire de l'opérateur, plus l'Etat est contraignant, plus la capacité de la SNCF à faire des gains en région est faible.</p>	<p>Déplore la recule de l'Etat sur l'ecotaxe, mais ne prône pas son utilisation en région. C'est à donc à l'Etat de décider entre la vignette et la TICPE La région revendiquera une part plus importante de la TICPE portant sur la région.</p>	<p>La région a beaucoup contribué à la rénovation du réseau ferroviaire et aide au financement de la LGV Tours-Bordeaux alors que de grosses incertitudes planent sur la LGV Bordeaux-Toulouse. La région attendra de l'Etat "une plus grande clarté dans sa politique d'investissement avant de l'accompagner de nouveau". C'est l'Etat aussi qui doit prendre ses responsabilités dans la renégociation du volet route des CPER des régions LR et MP.</p>	<p>3 objectifs: 1- Réduire la congestion dans les métropoles (favoriser le Métro, augmenter les accès routiers et les parkings d'échange, utiliser une tarification incitative) 2- Investir dans la voiture propre sous toutes ses formes 3- Miser sur le Fret de proximité</p>
<p>DVG Philippe SAUREL Citoyens du Midi</p>	<p>Comparaison avec la région Alsace : le TER en MP et LR accuse un grand retard. Pour améliorer le service : nécessaire amélioration des amplitudes journalières de circulation et augmentation des fréquences en période creuse. But : pouvoir "prendre le TER comme on prend le tramway"</p>	<p>Double objectif : report modal de la route vers les TC rails et décongestionner les axes routiers grâce aux TC. Lever économique : Renégociation du CPER en faveur de l'amélioration des TC et actions sur les fréquences, la cadence, la tarification, la plitique d'arrête, la rapidité et l'intermodalité pour augmenter leur attractivité. les transports régionaux doivent jouer un rôle primordial dans la cohésion de LRMP : => TER GV : renforcement de l'axe Montpellier-Toulouse sans attendre les LGV (relèvement de la vitesse maximale à 220 km/h lors des travaux de régénération du réseau) + Relancer "l'automoteur pendulaire" d'Alstom</p>	<p>Voir question 2.</p>	<p>Budget transport restera constant. Travail avec la SNCF pour obtenir des gains de productivité : la modernisation des lignes TER ira avec l'exigence de réduction des temps de trajet. Baisse du nombre d'automoteurs nécessaires ce qui entrainera la baisse des coûts d'exploitation sans modification du statut du personnel roulant.</p>	<p>Pour une ecotaxe régionale. L'idée d'une tarification régionale de l'usage de la route est intéressante car elle permettrait d'intérioriser les coûts externes de la route, si les recettes sont affectées à l'amélioration des TC.</p>	<p>Complètement favorable à la régénération des infrastructures existantes (car lignes modernisées = réduction des temps de trajet = gains de productivité = baisse des coûts d'exploitation = plus de recettes commerciales). Il faut améliorer les performances commerciales des infras. A ce titre, la région est prête à participer au financement de la régénération du réseau.</p>	<p>Inciter à l'utilisation des TC : politique active de remaillage spatial et temporel pour rendre attractif le transport public régional.</p>

Candidat	Q7 : TER et concurrence du mode routier	Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire	Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs	Q10 : Accessibilité dans les transports
<p>PS Carole DELGA <i>Notre Sud, une région forte, créative et solidaire - liste conduite par Carole DELGA</i></p>	<p>On ne peut exclure que le développement des services de transport de voyageurs par autocars librement organisés vienne fragiliser le modèle économique d'une ou plusieurs lignes de TER. Cela dépendra de la réalité de cette offre alternative et de son positionnement par rapport au « marché pertinent » (clientèle, territoires desservis) sur lequel évolue l'offre TER. En tout état de cause, la Région veillera à ce que l'offre alternative au transport ferroviaire conventionné n'ait pas pour effet de déséquilibrer le modèle du TER qui, on l'a dit, a fait la preuve, depuis 2002, de son efficacité et a été largement plébiscité par les voyageurs des deux régions. Nous sommes convaincus qu'il est possible d'aménager la complémentarité de l'offre de transport sans disqualifier a priori l'un ou l'autre mode mais en faisant en sorte, là encore, d'organiser leur complémentarité.</p>	<p>La liberté tarifaire reconnue désormais aux régions doit leur permettre d'introduire davantage de souplesse dans la tarification de l'offre de transport ferroviaire, notamment en modulant les tarifs en fonction de la période (journalière ou saisonnière) de déplacement. En tout état de cause, la politique tarifaire devra être reconsidérée dans le cadre de l'harmonisation progressive de l'offre à l'échelle de la nouvelle Région.</p>	<p>L'ouverture à la concurrence ne doit être un tabou ni pour l'opérateur historique ni pour l'autorité organisatrice régionale. Il est de l'intérêt de toutes les parties de l'envisager avec lucidité et sérénité et de la préparer. Une ouverture à la concurrence du TER devrait tirer les enseignements du passé (ouverture à la concurrence du fret ferroviaire). Dans le cas du TER, cette ouverture supposerait au moins trois questions essentielles : *) celle du devenir des personnels de la SNCF affectés à l'exploitation des lignes « gagnées » par un opérateur concurrent ; 2*) celle de l'usage du matériel roulant qui doit être maîtrisé par les autorités organisatrices, lesquelles doivent en avoir la propriété ; 3*) la question de l'accès éventuel aux facilités essentielles.</p>	<p>Il s'agira de mettre en œuvre les actions prévues dans le schéma directeur actuel pour l'après 2015 pour rendre encore plus accessibles les gares ferroviaires. Sur le territoire de la région Midi-Pyrénées, pour les 56 (principales) gares ferroviaires du réseau TER, il s'agira de : 1. rendre accessibles avec la plus grande autonomie possible 23 gares ferroviaires qui accueillent 78% du trafic, 2. rendre accessibles avec un service d'assistance 24 gares qui accueillent 18% du trafic, 3. mettre en place un service de substitution dans 4 gares accueillant 4% du trafic. Par ailleurs, la mise en accessibilité du matériel roulant sera poursuivie avec l'objectif d'une accessibilité de l'ensemble du parc en service à compter de 2025.</p>
<p>Nouvelle Donne Gilles FABRE, <i>Indignez vous avec Nouvelle Donne</i></p>				
<p>DLF Damien LEMPEREUR <i>DEBOUT LA FRANCE AVEC NICOLAS DUPONT-AIGNAN</i></p>	<p>Nos élus locaux doivent être extrêmement vigilants quant à la libéralisation du réseau ferroviaire. Le modèle économique de la SNCF est déficitaire mais l'Etat et les pouvoirs locaux doivent assurer un réseau ferroviaire participant à l'équité des territoires. Il faut stopper cette libéralisation effrénée de nos services publics locaux. Nous mettrons fin au processus de libéralisation dans les domaines du transport ferroviaire mais aussi des autoroutes, dont les péages doivent servir à financer la construction des voies et l'entretien, et non les actionnaires privés. Bradées en 2006 par le gouvernement, les autoroutes doivent revenir dans le giron public.</p>	<p>La loi de réforme ferroviaire ne prend pas assez en compte les différences de situation des usagers. La politique tarifaire des transports peut être à la fois efficiente pour nos finances locales et juste pour nos citoyens. Facilitons le transport des jeunes, des étudiants et des acteurs économiques. Aussi, développons des dispositifs incitatifs et non répressifs pour l'économie verte.</p>	<p>Nous mettrons fin au processus de libéralisation dans les domaines du transport ferroviaire mais aussi des autoroutes, dont les péages doivent servir à financer la construction des voies et l'entretien, et non les actionnaires privés. Bradées en 2006 par le gouvernement, les autoroutes doivent revenir dans le giron public. Les collectivités auront le choix. Y compris celui de renoncer à la concurrence. Officiellement, la Commission européenne claironne que la mise en concurrence doit devenir la règle et l'attribution directe l'exception. Dans les faits, les exemptions qui permettent l'attribution des contrats de gré à gré sont extrêmement vastes : pour les petits contrats, pour les petits marchés, pour les réseaux isolés, les situations d'urgence... et surtout si le contrat attribué directement a « pour effet d'améliorer la qualité des services et/ou la rentabilité par rapport à l'ancien contrat de service public attribué ».</p>	<p>Il faut surtout une vision de long terme, une vraie politique d'investissement pour le futur dans lequel seraient désormais prises en compte les mutations anthropologiques qui sont issues de la grande période de croissance de l'après-guerre mondiale. La préoccupation du handicap et de l'accessibilité devrait traverser toute la société, toutes les collectivités publiques, tous les acteurs sociaux. Elle suppose un véritable changement de cap culturel. C'est aussi l'ambition de Debout la France.</p>

Candidat	Q7 : TER et concurrence du mode routier	Q8 : Tarification des TER/liberté tarifaire	Q9 : ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs	Q10 : Accessibilité dans les transports
EELV Gérard ONESTA NOUVEAU MONDE EN COMMUN Liste conduite par Gérard ONESTA	Certes, le train présente des bénéfices incomparables (puisque'il est moins polluant). Toutefois, pour Nouveau monde, toutes les alternatives à la voiture individuelle sont à encourager, sans les mettre en concurrence les unes avec les autres. Concrètement, nous développerons donc les aires de covoiturage, pour développer la complémentarité avec les modes de transports doux, et irriguer le territoire davantage que le train ne peut le faire. Ce développement ne se fera que dans les zones non desservies par le train. De plus, nous développerons des aires de covoiturage pour permettre de ne rejoindre une gare qu'avec un seul véhicule. L'intermodalité doit être au coeur de nos interventions. Néanmoins, certains modèles économiques ne vont pas dans le sens de l'autopartage, mais dans celui d'une anomysation du travail, un isolement des employés. Le covoiturage doit donc rester une pratique libre.	La tarification constitue un outil de redistribution sociale majeur, mais c'est également un levier incontournable de l'attractivité des transports collectifs. C'est pourquoi un débat public sur la gratuité des transports sera ouvert, pour qu'un tarification régulièrement attractive soit instaurée.	Nous sommes opposés à l'ouverture à la concurrence des transports collectifs. Il s'agit pour nous d'un bien commun, d'un service d'intérêt économique général, qui ne doit pas entrer dans la logique de profit. Et puisque nous promouvons l'irrigation et le maillage du territoire, toutes les lignes ne sauraient être rentables. Privatiser les plus profitables déséquilibreraient davantage encore davantage l'équilibre budgétaire des transports.	L'enjeu de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap a trop souvent été absent des débats nationaux ou locaux, malgré les efforts de nombreuses associations pour en rappeler l'importance. Le retard pris dans l'application de la Loi de 2005 ne doit pas s'amplifier. Les personnes en situation de handicap n'ont pas à payer l'inaction des pouvoirs publics depuis trop d'années. La situation actuelle nécessite bien au contraire d'accroître les investissements des différentes collectivités locales, soutenues par l'État qui ne peut s'absoudre de sa responsabilité d'assurer un égal accès à tous et toutes des lieux recevant du public. L'urgence n'est pas de repousser à 2025 cet objectif mais bien de rendre enfin accessibles nos territoires, de faire de l'objectif d'inclusion un élément moteur des politiques publiques. L'État doit prendre ses responsabilités en aidant les collectivités qui ne disposent pas nécessairement des moyens pour mettre en oeuvre pleinement cet objectif. En Midi-Pyrénées, nous avons porté et obtenu la nécessité de ne pas reporter au-delà de 2019 la mise en accessibilité des gares déjà maintes fois repoussée. De plus à notre initiative, la Région s'est dite prête à pallier les manques de la SNCF en engageant des crédits supplémentaires.
LR Dominique REYNIE Je m'engage pour ma région	1- "Le rail n'est rentable que quand il relie des pôles avec des populations suffisantes". 2- le candidat est pour la concurrence entre les modes qui va entraîner plus de pouvoir d'achat.	la fusion est l'occasion de repenser la politique tarifaire. La région la fera lors de la négociation de la convention TER de 2016 d'abord (convention de transition) puis de celle démarrant en 2017.	le candidat est pour la concurrence si elle entraîne du pouvoir d'achat sans affecter d'autres utilisateurs. Il revient à l'AOT de bien définir avec le nouvel opérateur, les clauses de son contrat. Même si "rien n'est prêt en France pour ouvrir le transport régional à la concurrence", la région est pour une mise en oeuvre concertée et équilibrée de l'ouverture du réseau ferroviaire régional à la concurrence.	Respect des engagements juridiques et financiers pris par les anciennes régions. Matériels Regiolis et Regio 2N commandés par la région sont compatibles avec les dernières normes européennes d'accessibilité PMR.
DVG Philippe SAUREL Citoyens du Midi	Dans la logique de cercle vertueux de l'attractivité des TC, les opérateurs privés routiers ne pourront pas écrémer les lignes les plus rentables.	Suppression du TER à 1euro mais redéfinition de la politique tarifaire des TER pour que ceux-ci soient plus attractifs que les autocars librement organisés mais qui permettrait également de couvrir le coût d'exploitation correspondant.	Favorable à des expérimentations en région, sur des lignes où la SNCF n'a pas réussi à optimiser l'exploitation. Pourra ouvrir des marges de manoeuvre pour optimiser le coût d'exploitation des TER. Ouvert à l'idée d'une régie régionale, qui pourrait permettre de rouvrir des lignes anciennement abandonnées.	La région suivra la loi.

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre aggro et territoires ruraux	Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements	Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières	Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures
<p>PS Carole DELGA <i>Notre Sud, une région forte, créative et solidaire - liste conduite par Carole DELGA</i></p>	<p>Le schéma doit permettre d'appréhender, à l'échelle du territoire de cette nouvelle Région, l'ensemble des problématiques de déplacement et de mettre en œuvre les objectifs évoqués à la fin de la question n°1</p> <p>Pour être efficacement envisagée, la complémentarité entre les différents services devrait systématiquement partir de la vision de l'utilisateur : horaires et fréquences aménagés en fonction des besoins de déplacement, correspondances entre les modes, pôles d'échanges équipés (parkings, etc.), diversité, mais aussi lisibilité et coordination de l'offre, orientation vers une tarification unique sur des zones élargies, pass intermodal, information centralisée et aisément accessible, dématérialisation des titres de transport, etc. Une attention particulière sera portée, dans cette réflexion, à la desserte des territoires ruraux qui peut appeler la mise en place d'une offre spécifique, y compris sous la forme de transports à la demande.</p>	<p>Il appartiendra à la région, en pleine concertation avec les départements concernés, de définir les itinéraires routiers d'intérêt régional. Dans à l'échelle de la nouvelle Région, la définition de ces itinéraires devra répondre aux priorités que sont :</p> <p>1°) le désenclavement des territoires ; 2°) l'intégration territoriale ; 3°) les liaisons entre les métropoles de la nouvelle Région, à commencer par les deux plus importantes.</p> <p>Enfin, la route aura toute sa place dans la politique régionale des transports. Le transport routier de voyageurs peut constituer une solution efficace pour renforcer l'offre de mobilité, à fortiori dans des départements largement ruraux, et alors que la Région dispose d'un réseau d'infrastructures autoroutières et routière de haut niveau de service (A9, A20, A75, A61, A62, A64, A68, RN88, etc.).</p>	<p>Le schéma régional des gares sera défini en concertation avec les collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme et de voirie pour coordonner les actions d'aménagement de ces gares en mettant, là encore, l'utilisateur au cœur du plan d'action.</p> <p>Dans tous les cas, l'objectif est de concilier la diversité de l'offre de transport (publique ou privée) et sa coordination dans le cadre du schéma régional.</p>	<p>Dans les départements où il en existe, la Région pourrait prendre une participation au capital des sociétés publiques locales (SPL) départementales (exemple : le Tarn) et utiliser ces SPL comme forces de proposition concernant la gestion et l'aménagement du réseau routier régional.</p> <p>Concernant plus particulièrement le transport scolaire, cette compétence devrait rester, dans la plupart des cas, une compétence de proximité.</p> <p>La Région utilisera la faculté que lui reconnaît la loi NOTRe de confier, par convention, l'organisation des transports scolaires aux départements.</p>
<p>Nouvelle Donne Gilles FABRE, <i>Indignez vous avec Nouvelle Donne</i></p>				
<p>DLF Damien LEMPEREUR <i>DEBOUT LA FRANCE AVEC NICOLAS DUPONT-AIGNAN</i></p>	<p>Nos politiques régionales doivent être guidées par la coopération des départements et des communes. Les dispositifs financiers et politiques existent, à nous d'inventer une gouvernance territoriale efficace, équilibrée et volontariste.</p>	<p>L'éclatement des compétences en matière de transports routiers est la preuve d'une réforme territoriale précipitée. La Région doit être le fer de lance d'une nouvelle intermodalité, au service de la liaison des différents types de territoires (métropoles, périphéries, littoral, zones transfrontalières, ruralité). La coopération des départements au sein d'une instance représentative des territoires (pôles territoriaux) est essentielle.</p>	<p>La libéralisation de l'autocar ne peut être une solution durable. L'ensemble des moyens de transports et leur complémentarité doivent être pris en compte. S'agissant des gares routières, le projet de loi Macron prévoit d'intégrer les gares routières dans les schémas régionaux de l'intermodalité. Nos propositions sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser le stationnement dans et aux abords des gares - Développer l'accessibilité des gares par les personnes à mobilité réduite et les cyclistes; - Faciliter connexions avec les autres modes de transport 	<p>Debout la France décidera de laisser cette compétence aux départements, qui, du fait de la proximité, sont plus à même de gérer cette logistique.</p> <p>En revanche, en fonction de ses moyens, par des économies d'échelle et en aucun cas en augmentant les impôts, la région pourra être partenaire des départements pour les aider à réduire de façon significative le coût des transports scolaires pour les familles, si possible jusqu'à la gratuité.</p>

Candidat	Q11 : Complémentarité des services entre agglo et territoires ruraux	Q12 : Place de la route, intermodalité et cohérence des investissements avec les départements	Q13 : Rôle de la région dans le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares routières	Q14 : Transport scolaire, objectifs et mesures
EELV Gérard ONESTA NOUVEAU MONDE EN COMMUN Liste conduite par Gérard ONESTA	Voir réponse aux questions 1 et 2.	La Région est dotée par la loi d'un rôle planificateur – rôle renforcé encore par la loi Notre. Une planification spatiale et temporelle bien nécessaire, pour coordonner les actions trop souvent éparses et non concertées des collectivités. Une telle confusion spatiale, politique et financière entraîne des conséquences absurdes : elle génère une concurrence de compétences, des blocages administratifs, ou encore la limitation de la capacité d'initiative (ce que renforcent la fragmentation budgétaire et l'absence de coordination fiscale). Or, Nouveau monde refuse la compétition entre territoires. Au contraire, elle favorise la solidarité et la coopération par la mise en commun des ressources et des compétences au service de l'intérêt général. Ce transfert de compétences doit donc être vu comme l'opportunité de rationaliser la programmation des travaux et des dépenses. Or, pour réussir la réforme territoriale, nous avons un immense obstacle à franchir : comment créer des régions fortes et pertinentes, devenues plus vastes, tout en respectant la diversité des territoires qui les composent – notamment en assurant aux plus faibles d'entre eux, essentiellement ruraux et peu peuplés – leur représentativité ? Nouveau monde est également bien consciente de la nécessité de représenter le « local » dans une région devenue « trop globale ». C'est ainsi que la notion de chef de filât peut trouver son sens.	Une gouvernance régionale radicalement nouvelle et démocratique implique une réelle concertation en amont de la décision, une gestion collégiale de l'assemblée régionale, et une évaluation transparente des politiques engagées. La logique de partenariat entre institutions est ainsi indispensable à une planification efficace et respectueuse, que ce soit en matière économique mais également de transports ou environnement. Qui plus est, une telle concertation va dans le sens de la démocratisation de l'Assemblée régionale sont les fondements des 43 articles de la Charte éthique et démocratique sur laquelle nous nous engageons solennellement (et que vous pouvez consulter ici : http://leprojetencommun.net/charteethique-et-democratique-version-amendee/).	
LR Dominique REYNIE Je m'engage pour ma région	L'AOT LRMP s'inspirera de la conférence des AOT de l'aire urbaine toulousaine qui avait réuni en juillet 2013 la région MP, le département de Haute Garonne et Tisséo-SMTC. Cette conférence doit permettre aux AOT partenaires et à l'Etat d'avoir une vision commune des enjeux transport public aux échelles de la métropole toulousaine et du territoire régionale. Cette conférence doit formaliser un cadre de référence pour les prochaines études de l'AOT LRMP (identification des axes stratégiques, des projets phares et réalisation d'une feuille de route organisationnelle).	AOT LRMP Rééquilibrage du budget sur la route Coopération des conseils départementaux Pour rendre la liberté aux automobilistes : desserte autoroutière dans les ppx bassins économiques, contournement de Toulouse, accélérer la modernisation des liaisons stratégiques.	L'AOT LRMP devra réfléchir sur ce point. Avant la construction de ces gares routières, il faudra prendre en compte les deux types de services rendus par les gares : services de transport et services d'accueil (parking, commerce,...) et adapter la tarification de ces services (on peut penser à destination des opérateurs privés, même s'ils ne sont pas cités)	Grande difficulté du transport scolaire pour la région : harmoniser les tarifications qui diffèrent selon les départements. Déléguer la compétence aux Conseils Départementaux sera également étudiée.
DVG Philippe SAUREL Citoyens du Midi	En tenant compte des effets structurants du mode ferroviaire, urbain, périurbain comme régional et inter ville, mais aussi du potentiel, de l'intensité des pointes de trafic, quotidienne comme hebdomadaire.	La région sera guidée par l'attractivité et l'efficacité du réseau intermodal de transport public. Le réseau sera un, coordonnée entre la route et le rail.	La région, en tant que nouvelle autorité organisatrice de la mobilité durable travaillera en concertation et coopération avec les autres AOT pour que le transport public soit plus « fluide » à utiliser par ses usagers.	Concertation avec les départements qui pourront conserver ce service.

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billettique et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes
<p>PS Carole DELGA <i>Notre Sud, une région forte, créative et solidaire - liste conduite par Carole DELGA</i></p>	<p>L'objectif de la nouvelle Région est bien de parvenir à la connectivité dans tous les transports en commun dont elle assume la responsabilité, à commencer par le TER, mais aussi les gares ferroviaires et routières ainsi que les pôles d'échanges.</p>	<p>Les outils automatisés de gestion des titres de transport (« billettique ») sont un puissant moteur d'intégration de l'offre de mobilité, qu'il s'agisse de la tarification ou de l'information multimodale. L'usage des technologies numériques (billettique sans contact, dématérialisation) favorisera la mobilité tout en réduisant les coûts de gestion. La « Carte Pastel », en Midi-Pyrénées, le pass « Kartatoo », en Languedoc-Roussillon, préfigurent ces nouveaux outils dont le développement sera, pour la nouvelle Région, une priorité.</p>		
<p>Nouvelle Donne Gilles FABRE, <i>Indignez vous avec Nouvelle Donne</i></p>				
<p>DLF Damien LEMPEREUR <i>DEBOUT LA FRANCE AVEC NICOLAS DUPONT-AIGNAN</i></p>	<p>La connectivité dans les transports est essentielle à l'ère de la Révolution numérique. Elle permettra aux forces vives de la Région de pouvoir travailler et échanger durant leurs trajets. Mais il s'agit d'un défi global qui doit alimenter l'ensemble des secteurs économiques : nous proposons un plan national pour le numérique.</p>	<p>La billettique doit être développée : elle présente l'avantage d'identifier les intérêts et les contraintes que chacun des intervenants du système de transport est susceptible de rencontrer, dans les domaines utilitaire, commercial, juridique, financier ou d'organisation.</p>	<p>La Région doit prendre ambitieusement le tournant du Numérique mais l'exploitation des données doit être surveillée pour ne pas aboutir à des abus. Développons des services de réservation facilités, des mécanismes d'information nouveaux mais DEBOUT LA FRANCE s'oppose fermement à la fin des services publics de proximité et à la toute puissance des machines.</p>	<p>La Région peut établir des convention de partenariat et entrer dans les conseils d'administration des aéroports régionaux mais l'Etat doit être le pilote en chef : il s'agit d'une compétence régalienne, stratégique, autant qu'économique. Nous sommes le premier et seul mouvement à nous être opposé à la vente de l'aéroport de Bagnac. Les autorités de l'Etat doivent s'expliquer devant les Français et résilier sans délai cette vente contraire à l'intérêt national et à la morale la plus élémentaire.</p>

Candidat	Q15 : Connectivité des TC	Q16 : Billetique et intégration tarifaire	Q17 : Open data et outils numériques pour faciliter les déplacements	Q18: Enjeux aéroportuaires / gestion d'aérodromes
EELV Gérard ONESTA NOUVEAU MONDE EN COMMUN Liste conduite par Gérard ONESTA				
LR Dominique REYNIE Je m'engage pour ma région	Priorité, condition sine qua non pour avant de revoir la politique tarifaire. Regrette que les commandes de Regiolis et Regio 2N n'aient pas donné lieu à la demande de véhicules connectés	Le numérique permettra de mettre en place une politique tarifaire cohérente et coordonnée entre les différents modes de transport et les différentes autorités	Le développement de tels outils peut permettre la meilleure gestion du trafic et la baisse des prix (ex du transport aérien) mais "ce n'est pas à la région de gérer ces outils" mais à "un opérateur privé spécialiste". Pour un service de réservation de billets, une coopération entre régions doit être envisagée.	Objectif défendu : A chaque aéroport régional, sa spécificité, afin que tous se développent et participent à l'ouverture économique de la région vers Paris. => Aérodromes à visée touristique, qui peuvent être aussi utilisés autrement (formation de pilotes ou maintenance de haut niveau par ex). => aéroports à visée de désenclavement de bassins économiques structurants (Aéroport Rodez-Aveyron et aéroport de Castres-Mazamet)
DVG Philippe SAUREL Citoyens du Midi	OUI	Développer l'intégration tarifaire avec les différentes AO, via la billetique	Développement d'une plate-forme intermodale de calcul d'itinéraire porte-à-porte, connectée à celles des régions voisines et des transports urbains.	Les aéroports continueront à drainer des usagers, notamment à cause des longs trajets pour aller de et vers Paris. La région doit jouer un important rôle de réflexion, d'orientation et de gouvernance dans le maillage aéroportuaire régional (réflexion d'une intermodalité fer/air avec l'aéroport de Béziers-Vias qui jouxte la voie ferrée Montpellier-Agde-Perpignan)

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
<p>PS Carole DELGA <i>Notre Sud, une région forte, créative et solidaire - liste conduite par Carole DELGA</i></p>			
<p>Nouvelle Donne Gilles FABRE, <i>Indignez vous avec Nouvelle Donne</i></p>			
<p>DLF Damien LEMPEREUR <i>DEBOUT LA FRANCE AVEC NICOLAS DUPONT-AIGNAN</i></p>	<p>La grande région doit faire renaître des politiques d'aménagement du territoire qui ont disparu lors de la décentralisation :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le tissu économique ne se réduit pas à un axe majeur : développons les liaisons ! 2. Sur les moyens d'intervention, il faut traiter urgemment la congestion et dégradation des réseaux mais maillons. 3. Travail d'organisation : le transport, à l'inverse des libéralisations européennes anarchiques, doit être diversifié pour améliorer la coopération des acteurs autour de filières, de métiers partagés dans le cadre de politiques de massification ou, au contraire de diversification des produits. Nous devons impliquer la population qui ne voit pas les avantages de la logistique (emploi ; développement). <p>La Grande région et ses grands pôles pourrait instaurer une conférence régionale périodique afin de rendre lisible et visible les politiques auprès des citoyens.</p>	<p>Nous devons impérativement capitaliser autour de notre littoral. Les élus locaux ont été une fois de plus inactifs ; il s'agit là d'une richesse inestimable qui nous permettrait de prendre une place stratégique au coeur de la mondialisation et des échanges économiques Nord-Sud.</p> <p>Les échanges s'inscrivent dans le prolongement du schéma portuaire et le dépasser. Les questions de logistique dépassent les enceintes portuaires. Nous proposons donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La consolidation des ports par l'amélioration des dessertes terrestres, l'intégration logistique avec les hinterland et le développement du short sea shipping. - L'évolution de la gestion des terminaux terrestres laissant plus de place à l'initiative privé, à l'image des terminaux portuaires. - La création de nouveaux services multimodaux de qualité (ferroutage et autoroutes de la mer) 	

Candidat	Q19 : Enjeux logistiques	Q20 : Enjeux portuaires / Coopération entre ports	Q21 : Enjeux fluviaux
EELV Gérard ONESTA NOUVEAU MONDE EN COMMUN Liste conduite par Gérard ONESTA			
LR Dominique REYNIE Je m'engage pour ma région	Développement des opérateurs fret de proximité. La région va soutenir le fret ferroviaire, en subventionnant des accès dédiés aux entreprises	Politique de valorisation de la façade portuaire et des ports de Sète et Port-La-Nouvelle : - Valoriser au niveau national et européen le positionnement géographique des ports de la méditerranée - Améliorer l'accessibilité ferroviaire et fluviale - Développer une filière nautisme - Poursuivre une offre logistique globale - soutenir les filières de pêche régionale - projet d'éoliennes off-shore a Port-La-Nouvelle	Voir q*20
DVG Philippe SAUREL Citoyens du Midi	Bcp de plate-forme logistique en LRMP mais souvent monomodales (route), ce qui sature les autoroutes par le trafic de PL croissant. Le candidat espère l'ouverture prochaine d'une ligne mixte Fret/voyageurs entre Montpellier et Perpignan. La région lancera un schéma logistique régional "dont les prescriptions conditionneront la participation financière de la région" et évaluera la pertinence du développement d'un ou plusieurs OFP.	Un diagnostic sera effectué afin de pouvoir réorienter les investissements en connaissance de cause face aux principaux enjeux que sont le développement de l'activité économique portuaire et le report modal de la route vers le rail et le fluvio-maritime.	L'intégration des ports fluviaux et des voies de navigation correspondantes, y compris lorsqu'elles sont touristiques comme le Canal du Midi, à la politique régionale des transports se fera dans le cadre de l'élaboration du nouveau schéma régional multimodal fret et voyageurs