

NI SYSTEME  NI EXTRÊMES
DEBOUT LA FRANCE
AVEC NICOLAS DUPONT-AIGNAN



S'ENGAGE POUR LE TRANSPORT, LE DEVELOPPEMENT DE NOS TERRITOIRES, L'INTERMODALITE ET L'ENVIRONNEMENT

Le transport est une donnée majeure de notre grande Région. C'est selon nous la condition première du développement économique de l'ensemble de nos territoires, de l'attractivité de notre patrimoine. A ce titre, les élus locaux ont une responsabilité quant à la désertification de **notre tissu industriel**, les collectivités territoriales étant compétentes dans ce domaine. Le législateur a entendu « moderniser » la politique des transports ces dernières années (**loi MAPTAM, loi MACRON, loi NOTRe, loi TECV**) sans toutefois impulser une réelle dynamique et solutionner les fléaux de la crise économique et de la fracture territoriale.

A quelques semaines du premier tour des élections régionales, nous répondons à votre questionnaire, démontrant notre engagement sur ces questions :

I. Orientations générales / financement des politiques de mobilité

Quel jugement portez-vous sur le fonctionnement des services de transports collectifs dans votre région ? Comment comptez-vous améliorer ces services ?

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 ...

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**.

Quels objectifs donnez-vous à la politique régionale des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional ?

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.**

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 soucieuse de l'environnement peut aussi passer par une **utilisation raisonnée et intelligente de nos routes.**

Le second objectif est **la sécurité de nos moyens de transport** : si la Région est chef de file dans ce domaine, elle doit en assurer la sécurité, première liberté de nos citoyens.

- *Quels leviers (économique, contractuel – Contrat de Plan Etat-Région, tarification, fiscalité écologique, etc.) comptez-vous mobiliser pour atteindre ces objectifs ?*

L'ensemble des instruments disponibles par le législateur ou l'ingénierie doivent être mobilisés. Nous ne pouvons plus continuer à ne plus utiliser les budgets mobilisés dans les budgets primitifs.

Le rôle des sociétés d'économie mixte ou société publique locale, qui offrent beaucoup de souplesse est une chance pour nos métropoles : développons ainsi ces instruments au cœur des périphéries et de la ruralité ! La fiscalité ne peut être la solution, les contribuables sont saturés : faisons appel à notre intelligence en développant des mécanismes incitatifs. Nous sommes les seuls à porter un **projet écologique opérationnel et pragmatique.**

Le CPER 2014 – 2020 a placé comme objectif le développement de l'intermodalité : nous n'en voyons aucunement les effets dans le fonctionnement quotidien de nos transports. Les élus locaux devront aussi insister sur la nécessaire réhabilitation de nos réseaux ferroviaires. Les transferts de compétences opérés par l'acte 3 de décentralisation doivent s'accompagner d'une logistique performante.

- *Quel rôle les services de transport de voyageurs doivent-ils jouer dans le développement de la cohésion régionale de la nouvelle région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées ? Allez-vous renforcer les liaisons entre les anciennes capitales régionales ?*

Notre Région est extrêmement grande, nous le déplorons déjà lors des débats autour de la réforme de la carte territoriale. La seule solution est d'adapter la carte ferroviaire et le réseau routier. Nous sommes la Région des transfrontaliers et des ports : à nous de capitaliser sur cette richesse géographique !

La priorité est le développement d'axes structurants entre **Toulouse – Montpellier – Perpignan. Ensuite, il s'agira de développer les liaisons avec Barcelone.** Mais notre politique ne sera pas uniquement tournée vers les métropoles : profitons des richesses et du cadre de vie de notre arrière-pays.

Comment envisagez-vous les perspectives d'évolution de la part du transport dans le budget de votre région ? Estimez-vous possible d'obtenir un gain de productivité de l'opérateur de transport ferroviaire ? Souhaitez-vous introduire des clauses de productivité dans la convention TER ?

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.

Selon vous, avec quelles recettes faut-il financer les transports régionaux ? L'idée d'une tarification de l'usage de la route vous paraît-elle intéressante, et pourquoi ? Si oui, comment envisagez-vous de la mettre en œuvre (sous quelle forme, sur quelle assiette, à quelle échéance, avec quels outils) ?

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**.

Etes-vous favorable au renforcement de cette politique en faveur du financement des infrastructures sur votre territoire ? Pour maintenir la qualité des infrastructures de votre territoire, êtes-vous prêt à accompagner l'Etat et les opérateurs publics dans le financement de l'entretien et de la modernisation des infrastructures existantes ?

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 réseaux 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 !

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.

Par quels leviers la politique régionale des transports peut-elle contribuer de manière significative à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution ?

Les émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine provoquent l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et entraînent des changements climatiques. Selon la loi de 2015 sur la transition énergétique pour la croissance verte, il faut :

- Réduire de 40 % d'émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990 Réduire de 30 % de consommation d'énergies fossiles en 2030 par rapport à 2012 La COP 21 doit aboutir à un nouvel accord international sur le climat, applicable à tous les pays, dans l'objectif de maintenir le réchauffement mondial en deçà de 2°C.
- Au niveau local, la politique régionale des transports devra aller dans ce sens, en se fixant comme objectif de respecter ces engagements internationaux.

- Développer une politique environnementale, et de développement durable, fixer des partenariats avec la SNCF, et, des entreprises engagées dans l'écologie pour développer des transports "moins polluants"(électriques, hybrides), créer des aires de covoiturage, proposer dans les villes des vélos ou des petites voitures électriques à la location.
- Aider à l'acquisition d'un véhicule "non polluant".

La Région, le garant du service public de transport régional, avec la SNCF comme opérateur, finance des circulations ferroviaires et autocars régionales, établit des nouvelles tarifications, et, l'acquisition des nouveaux matériels, en développant, pour lutter contre le réchauffement climatique et la pollution, des transports en commun 'propres'.

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**.

II. 13 ans après la généralisation de la régionalisation des Transports express régionaux (TER), quelle politique ferroviaire dans le nouveau contexte régional ?

Le développement des services librement organisés vous paraît-il, dans votre région, en mesure de fragiliser le modèle économique d'une ou plusieurs lignes de TER, ou d'une ligne routière conventionnée ? Comment adapter la politique régionale des transports pour répondre à ces nouvelles aspirations ?

Nos élus locaux doivent être extrêmement **vigilant** quant à libéralisation du réseau ferroviaire. Le modèle économique de la SCNF 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.

Comment comptez-vous l'intégrer à votre stratégie pour le développement des services ferroviaires ? Est-ce l'occasion de reconsidérer l'ensemble de la politique tarifaire des transports de votre région ?

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.

Comment envisagez-vous la perspective de l'ouverture à la concurrence ? Seriez-vous prêt à envisager l'ouverture de la totalité du marché régional à la concurrence ? Prêferiez-vous mettre en œuvre une expérimentation de la concurrence sur une ligne ou un faisceau de lignes, et si oui laquelle/lequel ? Etes-vous opposé à l'ouverture à la concurrence comme à son expérimentation ?

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. Bruxelles, qui voulait forcer l'ouverture des réseaux en imposant les appels d'offre obligatoires pour la passation des contrats de service public, a dû faire marche arrière.

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 ».

Comment intégrez-vous les impératifs d'aménagement de l'accessibilité Personnes à Mobilité Réduite dans votre projet ?

En ratifiant l'ordonnance du 26 septembre 2014, le Parlement ne fait que constater les faits. L'échéance du 1er janvier 2015, fixée par la loi handicap de 2005 en matière d'accessibilité des établissements recevant du public, des bâtiments d'habitation et des services de transport public de voyageurs, n'a pas pu être tenue du fait du retard accumulé. Seul 40% des établissements recevant du public (ERP) sont aujourd'hui aux normes d'accessibilité. Tous ceux qui ne le sont pas sont censés déposer avant le 27 septembre 2015 un ADAP (Agenda d'Accessibilité Programmée) pour prévoir les travaux nécessaires. Plusieurs centaines de milliers d'ADAP sont censés être déposés et seuls quelques dizaines de milliers l'ont été. **C'est dire que l'on s'achemine vers un nouveau retard dans le retard.** La problématique du handicap et de l'accessibilité n'est pas le problème d'une petite minorité de personnes aux capacités physiques réduites, **c'est un problème global de société.** Nous vivons de plus en plus longtemps, et de plus en plus en plus en bonne santé. Mais ce qui n'est pas une charge sociale mais une richesse nouvelle a sa contrepartie: nous allons tous être handicapés, à des degrés divers et dans des modalités très diverses. Au niveau visuel, auditif, au niveau de la mobilité, tout en restant capables d'être actifs sur le plan social et économique.

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.**

III. La région « chef de file » – complémentarité et intermodalité : les défis d'une politique régionale multimodale

Comment comptez-vous organiser la complémentarité entre les différents services mis en œuvre dans les agglomérations d'une part, et dans les territoires ruraux d'autre part ?

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**.

Question 12 - La loi NOTRe a transféré des départements aux régions le statut d'Autorité Organisatrice de Transport en matière de transports scolaires et de transports interurbains, mais la responsabilité de la gestion du réseau routier demeure départementale. La région pourra définir des itinéraires routiers d'intérêt régional. Comment voyez-vous le rôle de la région dans l'organisation de la cohérence des investissements des départements sur leurs réseaux routiers ? Quelle place comptez-vous accorder à la route dans votre politique des transports compte tenu des nouvelles compétences de la région en matière de coordination de l'intermodalité ?

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.

Comment envisagez-vous le rôle de la région dans le développement des pôles d'échange multimodaux et des gares routières ? Comment envisagez-vous la concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs de transport de voyageurs par autocar pour leur localisation et leur développement ?

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 :

- **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**

Comment concevez-vous le rôle de la région et quels objectifs donnez-vous à ce service de proximité ?

Le transport scolaire est une priorité pour notre mouvement qui doit permettre aux élèves de l'ensemble de nos territoires de pouvoir se rendre à l'école. Dans le dernier décret, il est donné à chaque Région la possibilité de transférer la compétence « transports scolaires » aux départements. Debout la France décidera de **laisser cette compétence aux départements, qui, du fait de la proximité, sont plus à même de gérer cette logistique**.

En revanche, en fonction de ses moyens, par des économies d'échelle et en aucun cas en augmentant les impôts, elle 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.

Comptez-vous développer la connectivité dans tous les transports en commun dont vous avez la responsabilité ?

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**.

Souhaitez-vous développer, pour les TER et les services routiers transférés des départements, l'intégration tarifaire avec les différentes autorités organisatrices des réseaux urbains de votre région ? Quel rôle souhaitez-vous donner à la billettique dans le développement de l'intégration tarifaire, dont de nombreux exemples montrent les effets positifs sur l'attractivité des transports publics ?

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**.

Question 17 – Le développement de l'open data dans les transports suscite de nombreux espoirs dont notamment la perspective de faciliter l'organisation des déplacements, et la comparaison ou l'intégration des différents modes de transports. La valorisation et l'exploitation des données des opérateurs des différents services de transports (conventionnés ou librement organisés) nécessitent des infrastructures et des logiciels coûteux.

Pensez-vous que la collectivité doit investir dans de tels outils ? Quelle stratégie numérique régionale pensez-vous opportun de mettre en œuvre au service de l'utilisateur ? :

– simple mise à disposition des données, en laissant le soin aux acteurs privés de mettre en ligne des calculateurs d'itinéraires ?

– développement et pérennisation d'une plate-forme intermodale de calcul d'itinéraires porte-à-porte ?

– développement d'une plate-forme comprenant également un service de réservation et délivrant des billets ?

Comme dit précédemment, 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.

Quels sont les enjeux de développement aéroportuaire dans votre région ? Y a-t-il un ou des aéroports dont le transfert de la gestion à la région vous paraît opportun ? La région doit-elle avoir un rôle de réflexion, d'orientation et de gouvernance dans le maillage aéroportuaire régional ?

La Région peut établir des conventions 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 Blagnac. Les soupçons de corruption selon la presse sur le pdg de la société, le consortium chargé de la reprise de l'aéroport Toulouse-Blagnac, et les révélations de Médiapart sur

le montage de plusieurs sociétés-écrans impliquées dans cette cession, en font un **véritable scandale d'Etat**.

Nous avons dénoncé à plusieurs reprises **l'abandon incompréhensible de cette infrastructure stratégique et rentable à des intérêts concurrents**. J'avais également estimé que le ministre Macron avait menti en dissimulant les conséquences du pacte d'actionnaires qui donne en fait le contrôle de l'aéroport à nos concurrents chinois, malgré le trompe-l'œil d'une vente de "seulement" 49% des actions à ces derniers.

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.

IV. Logistique et fret

Comment voyez-vous les enjeux de la logistique pour votre région ? Quels sont les principaux défis à relever pour contribuer à la bonne articulation entre l'économie de votre région, les flux qu'elle génère, et les réseaux de transport de fret ?

Nos propositions pour une nouvelle logistique sont sans aucun doute les plus approfondies. Le transport, c'est du territoire. Il faut anticiper les logistiques endogènes et exogènes mais également la nouvelle logique de flux en corridors.

La grande région doit **faire renaître des politiques d'aménagement du territoire** qui ont disparu lors de la décentralisation. La grande région va obliger les exécutifs à émettre des stratégies de réseaux. On assiste à des bouleversements très rapides : pour la première fois, l'utilisateur prend le pouvoir et décide d'avoir mobilité plus importante mais moins cher.

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**. Les solutions doivent être graduées, nuancées en fonction des besoins et des moyens.
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. Il faut être flexible et ces avancées doivent être visibles.

Nous devons impliquer la population qui ne voit pas les avantages de la logistique (emploi ; développement). La logistique doit devenir attractive, désirable. **La Grande région et ses grands pôles pourrait instaurer une conférence régionale périodique afin de rendre lisible et visible** les politiques auprès des citoyens en déterminant des thèmes prioritaires.

La réalisation des projets portuaires vous paraît-elle prioritaire ? Qu'attendez-vous du développement de l'activité portuaire dans votre région ? Qu'attendez-vous de la coopération entre les grands ports maritimes et les ports de commerce gérés par la région ou un syndicat mixte régional ?

Comment envisagez-vous l'intégration des ports fluviaux et des voies de navigation correspondantes, y compris lorsqu'elles sont touristiques, à la politique régionale des transports ?

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 cœur de la mondialisation et des échanges économiques Nord-Sud.

Les échanges s'inscrivent dans le prolongement du schéma portuaire et le dépasser. Les questions de logistique dépassent les enceintes portuaires. Nous proposons donc :

- ❖ **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)**

Restant disponible pour toute information ou éventuel entretien,

Nous vous présentons, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre haute considération,

TOURET Florent, porte-parole de Damien LEMPEREUR

Damien LEMPEREUR, tête de liste DEBOUT LA FRANCE

