

Toulouse, le 24 Novembre 2015

Madame, monsieur, j'ai bien reçu votre interpellation en direction des candidat-e-s aux élections régionales des 6 et 13 décembre 2015. Je comprends votre démarche et votre souci de clarté de la part des candidat-e-s qui se présentent aux suffrages de nos concitoyen-n-e-s. Comme vous l'imaginez il m'est difficile de satisfaire à toutes les sollicitations et de répondre à l'intégralité des questionnaires qui me sont adressés, néanmoins j'ai tenu à prendre le temps de répondre aux interrogations de TDIE de la manière qui me semble le plus juste et la plus précise possible.

Néanmoins je reste, dans la mesure de mes disponibilités, à votre disposition pour un échange plus approfondi sur ces questions qui me tiennent particulièrement à coeur.

#### **I. Orientations générales / financement des politiques de mobilité**

##### **Question 1 – État des lieux.**

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

##### **Question 2 – La politique des transports devient la principale compétence de la région.**

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

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

**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 ?**

La planète vit à crédit ; tout ce que nous consommons désormais est pris sur les réserves et au-delà des capacités de renouvellement de nos ressources naturelles. Il est urgent d'agir, d'engager la 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 œuvre 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.

La réponse à ces urgences orientera nos priorités budgétaires. Nous proposerons de nouveaux outils financiers, innoverons et expérimenterons de nouveaux dispositifs avec une concertation citoyenne efficace, pour évaluer dans la transparence les politiques à mettre en œuvre.

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 œuvre 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: Montréjeau-Luchon, Capdenac-Cahors, Montpellier-Pézenas, Elne – Le Boulou et de nombreuses autres.

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.

Nous créerons une « Mission Mobilité active » régionale qui aura pour tâche principale la promotion des déplacements de proximité (marche, vélo), en relation avec les entreprises, les collectifs d'usagers, les acteurs des transports publics... Nous élaborerons un plan vélo

régional afin d'en développer l'usage : véloroutes, voies vertes, développement de l'intermodalité TER-Vélo, incitation des jeunes à l'utilisation du vélo.

Nous aiderons les collectivités territoriales à développer les aires de covoiturage sur leurs territoires et nous soutiendrons les initiatives de développement du covoiturage complémentaires aux trains.

Les membres de notre liste déjà conseillers régionaux sous la précédente mandature avaient porté un amendement en région Midi-Pyrénées, afin d'intégrer la liaison ferroviaire Toulouse-Montpellier dans le CPER. Cet amendement a été malheureusement rejeté. Il est pourtant indispensable d'améliorer la desserte des deux capitales régionales.

Sur le plan des outils financiers qui permettront de financer notre Plan Rail, les marges de manœuvre 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. En annonçant la suspension de la taxe poids lourds sur tout le territoire français, le gouvernement avait fait le choix de reporter la modernisation impérative de l'offre de transport et de sacrifier – une nouvelle fois – l'emploi et la protection de l'environnement. 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 aussi bien sur le plan économique qu'écologique pour nos régions. Le principe même de cette taxe poids lourds ne détruit pas l'économie locale ; elle l'encourage en pénalisant les transports longs. Elle a d'ailleurs été instaurée dans 5 pays européens, avec succès ! Espérons qu'une telle proposition recevra un meilleur accueil de la part du gouvernement qu'en juin dernier.

**Question 3 – Les dépenses en faveur de la mobilité ont considérablement augmenté depuis le transfert des TER aux régions. Celles-ci ont fait un effort d'investissement important (réseau et matériel roulant) que la hausse des recettes directes des TER n'a pas compensé, tandis que la qualité de service et les coûts d'exploitation augmentaient. Les transports sont devenus le premier poste de dépense des régions tandis qu'elles perdaient leur autonomie fiscale. Le gouvernement a annoncé en juin 2015 au congrès de l'Association des régions de France le transfert de 25 % de la Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises aux régions, afin de financer les nouveaux transferts de compétence transport.**

**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 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'État 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.

**Question 4** – L'expérimentation régionale de l'écotaxe a été proposée comme une hypothèse intéressante pour le financement des transports. Il existe trois moyens pour mettre en œuvre une taxation de l'usage de la route pour assurer sa contribution au financement des transports : taxation au kilomètre parcouru, taxation forfaitaire (vignette), ou taxation du carburant (TICPE)

**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) ?**

Les régions sont les seules autorités organisatrices de pleines exercices à ne pas disposer d'une ressource financière, à l'image des communautés d'agglomérations qui dispose d'un versement transport (payé par les entreprises de plus de 9 salariés). 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 doivent-elles :

Augmenter les tarifs pour les usagers dans un contexte sociale difficile ?

Limiter le nombre de trains régionaux ou interrégionaux, alors même que l'État diminue chaque année le nombre de trains d'équilibre du territoire (TET) ?

Diminuer le nombre de trains périurbains et métropolitains, et ainsi réduire l'ambition de diminuer la place de la voiture dans les agglomérations et développer l'inter-modalité ?

Aucune région n'est convaincue par de telles orientations. Bien au contraire, elles demandent :

Une réforme du système ferroviaire rendant plus opérant son pilotage (auquel doivent participer les régions) : l'éclatement du système depuis quinze ans a multiplié les interlocuteurs, les lieux de décision, les coûts ... ; le seul gain financier attendu de cette réforme est de près d'un milliard d'euros.

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.

Le retour au taux réduit de TVA (5 %) pour les transports collectifs, besoin de première nécessité, au lieu de son passage de 7 à 10 % avec des conséquences lourdes pour les usagers comme pour les autorités organisatrices de transport.

Au-delà, elles revendiquent, leurs vice-présidents écologistes en tête, la possibilité de mobiliser, en régions comme en Île-de-France, de nouvelles ressources pérennes et dynamiques (comme un

versement transport régional) dédiées au financement de l'exploitation des transports publics régionaux.

Le principe du versement transport trouve son origine dans la mise en commun, par les employeurs, des moyens qu'ils consacraient antérieurement au transport de leur salarié. En sont aujourd'hui curieusement exemptés les employeurs situés en dehors des périmètres de transport urbain, même si parfois limitrophes de ce celui-ci.

Le nouveau versement transport (VT) demandé l'est sur l'ensemble des territoires régionaux :

- Additionnel (et à taux limité : 0,3 %) sur les périmètres des transports urbains
- Interstitiel (et à un taux supérieur : 0,6 %) hors des périmètres des transports urbains.

Il faut noter qu'en Île-de-France, une large part du versement transport (même si globalement insuffisant) sert au financement du ferroviaire (RER), armature des transports métropolitains, comme il le devient dans les grandes agglomérations.

Enfin, il convient d'envisager de nouvelles ressources dédiées à l'investissement sur le réseau ferroviaire classique afin d'accélérer sa modernisation et de pouvoir augmenter la circulation du nombre de trains.

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 permettant d'inclure dans les péages certaines externalités (pollution, bruit ...) et contribution à une révision plus volontariste de cette directive européenne.

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

**Question 5 – Depuis plusieurs CPER, les régions sont sollicitées pour cofinancer des infrastructures nouvelles ou l'entretien et la régénération des infrastructures existantes. Les nouvelles orientations générales de l'État en matière d'infrastructures de transport donnent la priorité au financement de la restauration de la qualité des infrastructures existantes sur le développement d'infrastructures nouvelles.**

**Êtes-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'État et les opérateurs publics dans le financement de l'entretien et de la modernisation des infrastructures existantes ?**

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. Il faut toutefois souligner les efforts consacrés depuis 1998 par les Régions pour développer un service public ferroviaire de qualité et leur attachement à le défendre.

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, de même que le pilotage du dispositif par l'État. Ce projet de loi va dans le sens d'un groupe intégré et il n'est pas prévu dans ce texte d'ouverture à la concurrence. 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 usager-es. Mais il faut aller plus loin.

Nous poursuivrons notre intervention dans la rénovation des infrastructures ferroviaires de notre Région. Notre collectivité y prendra sa part. Mais l'État et la SNCF ne pourront pas s'y soustraire. Tout ne pourra pas reposer sur le financement de notre collectivité. Nous sommes prêts pour un Plan Rail à l'échelle de la nouvelle Région.

**Question 6** – La France accueille la COP 21 de novembre à décembre 2015. Les transports représentent le deuxième poste d'émissions de gaz à effet de serre après le secteur résidentiel.

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

Voir réponse aux questions 1 et 2.

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

**Question 7** – Les régions ont développé avec succès les transports express régionaux depuis la généralisation du transfert de compétences en 2002. Leur fréquentation a significativement augmenté. Au 1er janvier 2017, les régions auront la responsabilité de la gestion des services interurbains départementaux d'autocars. Dans le même temps, la libéralisation du transport de voyageurs par autocars, entrée en vigueur au mois d'août 2015, s'ajoute au développement du covoiturage pour répondre à une demande sociale incontestable. Sur certaines lignes, ces nouvelles offres entrent en concurrence avec les services TER organisés par la région.

**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 ?**

Certes, le train présente des bénéfices incomparables (puisqu'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 cœur 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.

**Question 8 – La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 a instauré la liberté tarifaire pour les Régions. Cette disposition qui entrera prochainement en vigueur constitue un nouvel outil pour le financement des services TER.**

**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 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'une tarification régulièrement attractive soit instaurée.

**Question 9 – Le quatrième paquet ferroviaire en cours de négociation à Bruxelles prévoit l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.**

**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 ? Préférez-vous mettre en œuvre une expérimentation de la concurrence sur une ligne ou un faisceau de lignes, et si oui laquelle/lequel ? Êtes-vous opposé à l'ouverture à la concurrence comme à son expérimentation ?**

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 promovons 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.

**Question 10 – Le développement de l'accessibilité des transports est un objectif national qui nécessite une politique volontariste.**

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

L'enjeu de l'accessibilité pour les personnes en situation du 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'accentuer 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 œuvre 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.

Nous ne pouvons plus tolérer qu'une partie de la population subisse une exclusion par manque de volonté politique. L'accessibilité des trains et des gares ne doit plus attendre.

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

**Question 11** – La loi MAPAM donne aux régions la responsabilité de rédiger un schéma régional de l'intermodalité, et la loi pour la Transition énergétique crée les plans de mobilité rurale.

**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 ?**

Voir réponse aux questions 1 et 2.

#### **Route et transports routiers**

**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 ?**

**Question 13** - Avec la libéralisation des services de transport par autocar, la loi Macron donne à la région la responsabilité d'établir un schéma régional des gares routières.

**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 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/charte-ethique-et-democratique-version-amendee/>).

**Gérard Onesta,**  
**Tête de Liste Nouveau Monde en Commun**