



AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !

Réponses au questionnaire de TDIE

I. Orientations générales / financement des politiques de mobilité

Question 1 – *Etat des lieux.*

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

Difficile de répondre puisque les Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées publient très peu de chiffres, ce qui n'est pas acceptable quand il s'agit d'argent public.

Avec un coût de 16 à 17 euros le train-km, les 2 Régions se situent dans la moyenne nationale, mais ce n'est pas glorieux en comparaison des coûts constatés ailleurs en Europe concernant le trafic ferroviaire régional.

La ponctualité des TER semble être une des plus mauvaises de France. Elle est juste au niveau de ce qui est prévu dans les contrats de gestion avec la SNCF, niveau qui a été fixé à un niveau anormalement bas eu égard aux standards européens.

Même si la fréquentation a doublé dans les TER, comme on parlait de très bas, ce n'est pas un exploit. La liste est longue des plaintes des voyageurs sur les retards et annulations. Sur de nombreuses lignes, les fréquences sont jugées trop faibles.

La desserte Toulouse – Montpellier, majeure pour la future grande Région, concentre beaucoup de l'insatisfaction des voyageurs en raison de sa lenteur et des retards. Sans compter que les tarifs y sont élevés, ce qui explique le succès de Blablacar.

L'organisation des transports est entachée d'incohérence. Le transport scolaire est gratuit en Haute-Garonne, sauf à Toulouse, qui, comme chacun le sait, est la ville où siège le Conseil départemental de Haute-Garonne. Tout simplement parce qu'il y a 2 autorités de transport différentes. Cela veut aussi dire que des services gérés par le Département ne s'arrêtent pas dans des communes de la métropole toulousaine.

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 oeuvre de votre projet de développement régional ?



**AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !**

1. Nous mettrons en place un plan annuel Routes des Territoires de 200 millions d'euros :
 - Inciter les Départements à améliorer l'état des routes pour faciliter l'accès aux territoires et renforcer la sécurité routière ;
 - Soutenir les investissements de l'Etat et des collectivités pour la réalisation des infrastructures routières de désenclavement d'intérêt régional ou local (exemple : contournement de Toulouse) ;
2. Nous définirons une Stratégie Régionale des Transports sur 20 ans :
 - Imaginer la mobilité de demain :
 - Inciter le covoiturage
 - Accélérer l'utilisation des véhicules électriques et hybrides : Promotion des parkings d'échange et de délestage, Accompagnement de la recherche sur l'utilisation de l'hydrogène, Déploiement des bornes électriques dans les espaces publics et les parkings;
 - Intégrer les nouvelles technologies permettant une tarification plus efficace, plus équitable et plus simple (paiement numérique, en fin de mois sur facture, etc.) ;
 - Réorganiser la mobilité d'aujourd'hui :
 - Réduire la congestion routière facteur de pollution atmosphérique des métropoles ;
 - Rééquilibrer les investissements dans les infrastructures de transport pour favoriser les complémentarités entre modes de transport ;
 - Faire un état des lieux du transport de marchandises.
3. Nous mettrons en place l'Autorité Organisatrice des Transports de LRMP chargée d'imaginer, d'organiser et de financer tous les modes de transport : elle rassemblera les personnels des directions des transports des 2 conseils régionaux actuels et travaillera en réseau avec les directions des transports des départements et des principales agglomérations de la Région.

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

- Mise en place d'une Autorité Organisatrice des Transports de LRMP (en s'appuyant sur ce que permet les lois récentes) ;
- Renégociation des 2 CPER pour les mettre en cohérence en utilisant la clause de revoyure. Mise en place d'objectifs en cohérence avec les standards européens en matière de transport régional ;
- Rééquilibrage du budget investissement de la Région au profit de la Route et politique d'incitation auprès des Départements pour l'amélioration et l'aménagement du réseau routier ;



**AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !**

- Utilisation des procédures de partenariat, de concessions ou de PPP pour le financement des infrastructures et/ou la gestion des services ;
- Mise en place de tarification incitative quand c'est possible et développement des modes de paiement dématérialisés ;
- Information régulière des usagers des différents modes de transport sur les conditions économiques de leur fonctionnement (régularité, congestion, prix).

- 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 ?

Il ne faut pas faire croire qu'on peut mailler un territoire avec des TER. Il faut jouer sur la complémentarité entre les modes de transport et sur la souplesse dans les modes de gestion en fonction des conditions économiques de chaque bassin de vie ou d'emploi. Cependant les routes sont le seul moyen de réduire le véritable krach territorial auquel nous devons faire face et le seul moyen de rééquilibrer les territoires.

Le passage à 2x3 voies pour l'autoroute Toulouse-Montpellier et l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Toulouse et Montpellier sont bien entendu des priorités. Toutefois il faudra aussi compter sur les moyens de télécommunications et les technologies numériques pour rapprocher les métropoles et les territoires ruraux.

Nos actions concrètes pour améliorer la mobilité dans tous les territoires

Créer une véritable mobilité « porte à porte »

- Nous assurerons la cohérence globale des TER et des transports urbains et départementaux :
 - Harmoniser la politique tarifaire et créer un véritable titre unique régional ;
 - Favoriser l'intermodalité et la complémentarité des modes de transports ;
 - Travailler avec les Métropoles Toulousaine et Montpelliéraine et avec les principales Agglomérations à l'émergence d'un réseau efficace de pôles d'échanges ferroviaire/interurbain/urbain ;
 - Réorienter les Plans rail en soutenant les investissements dans le développement des infrastructures lourdes afin de fonder une politique complémentaire TER / réseaux urbains
 - Instaurer un véritable dialogue avec les Régions environnantes afin de réaliser des actions de partenariats qui bénéficieront aux deux régions ;



**AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !**

Rendre la liberté aux automobilistes

- Nous achèverons la desserte autoroutière ou à 2 x 2 voies des principaux bassins économiques :
 - Liaison Toulouse-Auch ;
 - Liaison Toulouse-Rodez ;
 - Liaison Toulouse-Castres ;
 - Liaison Ales-Nîmes.
 - Liaison A75-Mende y compris contournement de Mende (autre maillon de la RN 88).
- Nous étudierons avec la Métropole de Toulouse les possibilités de contournement de la ville.
- Nous accélérerons la modernisation des liaisons stratégiques telles que :
 - La RN 21 Limoges-Agen-Auch-Tarbes ;
 - L'A20-RN20 Toulouse-Foix-Puigcerdá ;
 - Castres-Béziers ;
 - La liaison Rodez-A75 ;
 - La RN/RD 117 Perpignan – Foix – Saint-Martory
- Nous définirons des itinéraires routiers d'intérêt régional, pour décloisonner les relations internes à la Région.

Faire du train un service d'excellence

- Nous exigerons une amélioration drastique de la qualité du service entre Toulouse et Montpellier.
- Nous valoriserons l'exceptionnel capital de tourisme ferroviaire de la région :
 - Les lignes des Cévennes et des Causses ;
 - La ligne de Cerdagne (train jaune) ;
- Nous encouragerons le fret ferroviaire de proximité, nous l'intégrerons à l'activité logistique des Ports et nous prolongerons les initiatives engagées (AGENIA, Régiorail Languedoc-Roussillon) ;
- Nous réclamerons à l'Etat les financements pour la réalisation, dans les délais les plus brefs, des projets de LGV (Bordeaux – Toulouse, Montpellier – Perpignan, Toulouse – Narbonne).

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



**AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !**

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 ?

Le montant consacré aux transports va mécaniquement augmenter en raison du transfert de compétence transport, mais la part ne devrait pas changer.

Nous rééquilibrerons le budget en faveur de la route mais nous allons raisonnablement maintenir la part consacrée aux transports à son niveau actuel.

Nous pouvons toujours espérer obtenir un gain de productivité de l'opérateur ferroviaire et nous l'exigerons. Nous négocierons des clauses de productivité en ce sens. Mais il ne faut pas se tromper, c'est l'Etat, et l'Etat seul, qui est propriétaire de l'opérateur. Des contraintes que fait peser l'Etat sur l'opérateur dépend sa capacité à faire des gains de productivité en région. Par ailleurs la question est de savoir comment se matérialisent ses gains de productivité soit à travers une meilleure régularité, une meilleure fiabilité, des fréquences plus nombreuses, des coûts de maintenance plus faibles, etc.

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 oeuvre 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 oeuvre (sous quelle forme, sur quelle assiette, à quelle échéance, avec quels outils) ?

La reculade du gouvernement sur l'écotaxe est dommageable à 3 titres :

- Elle prive l'Afitf de financement ;
- Elle discrédite une technologie française de collecte de taxe ;
- Elle prive la puissance publique d'un instrument fiscal.



AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !

De ce fait il paraît peu plausible de mettre en place une écotaxe régionale. Les formes dégénérées de l'écotaxe – par exemple la taxation des poids lourds en transit international – ne sont pas acceptables.

Reste donc la vignette et la TICPE. C'est à l'Etat de décider.

Pour notre part nous revendiquons une part plus importante de la TICPE qui représente 8,5 Md€ par an sur LR-MP, soit 3,4 fois le budget de la grande Région.

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'Etat 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.

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 ?

On ne peut pas demander aux collectivités territoriales de participer aux efforts de réduction de la dette de l'Etat et dans le même temps leur demander d'éponger la dette de la SNCF. Rappelons que la Région Midi-Pyrénées contribue au coût de la construction de la LGV entre Tours et Bordeaux, alors qu'il y a quelques incertitudes, pour ne pas dire plus, sur le financement de la LGV Bordeaux-Toulouse. Par ailleurs, Midi-Pyrénées mais aussi Languedoc-Roussillon ont largement contribué à la rénovation du réseau ferroviaire. Nous sommes en droit d'attendre de l'Etat une plus grande clarté dans sa politique d'investissement avant de l'accompagner de nouveau.

En matière routière, et dans le CPER 2015-2020, il est à noter que la majorité sortante de la Région Midi-Pyrénées a refusé de prendre part au financement des nouvelles infrastructures prévues à l'article 3 « *Poursuivre l'amélioration du réseau routier structurant de Midi-Pyrénées en initiant de nouvelles opérations* », dont le total s'élève à 20,56 M€. La Région se borne à cofinancer le solde des opérations prévues au PDMI 2009-2014.

A photograph of Dominique Reynié, a man with glasses wearing a dark suit and white shirt, standing with his arms crossed. To his left is a large, stylized Spanish flag with a golden crown emblem on a red background.

AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !

Par ailleurs, l'Etat n'a pas proposé l'inscription au CPER de l'aménagement de la RN 88 de Rodez à Séverac le Château, en direction de l'A75, dont le coût est estimé globalement entre 250 M€ et 338 M€.

Bref la balle est dans le camp de l'Etat, pas dans celui de la 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 ?

Poursuivre 3 objectifs avec leurs outils associés :

- Réduire la congestion dans les métropoles
 - en augmentant ou améliorant les accès routiers, en construisant des parkings d'échange,
 - en favorisant les transports en commun rapide de type métro (au détriment du tram qui crée souvent des congestions tout en étant lent)
 - en mettant en place une tarification incitative et des modes de paiement dématérialisés;
- Investir dans la voiture propre sous toutes ses formes ;
- Miser sur le fret ferroviaire de proximité.

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.



AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA 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 ?

Les gains que nous pouvons attendre de la concurrence se traduiront par un pouvoir d'achat accru pour nos concitoyens, pouvoir d'achat qu'ils pourront utiliser pour acheter d'autres produits ou services, ce qui contribuera à la prospérité de la Région. Si cette concurrence entraîne des coûts, comme la fermeture d'un service, c'est que la politique régionale aura été mal pensée.

La vraie question, c'est le tout « rail voyageurs ». Celui-ci n'est rentable que quand il relie des pôles avec des populations suffisantes. Quand il n'est pas rentable, le rail devient inexorablement trop cher, même avec les subventions publiques. Du coup ce sont d'autres alternatives comme le covoiturage qui deviennent populaires.

Il faut que la politique transport soit pensée en fonction des différents besoins et des différentes activités des différents bassins de vie et d'emploi.

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 ?

Comme les 2 Régions ont des tarifications différentes pour le TER, la fusion des 2 Régions est l'occasion de repenser la politique tarifaire. Le lancement de la procédure de consultation et de négociation autour de la convention TER, qui se déroulera en 2016 pour une prise d'effet de la nouvelle convention au 01 janvier 2017 permettra cette refonte.

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 ? Préféreriez-vous



AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !

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 ?

Quand la concurrence peut apporter du pouvoir d'achat pour les utilisateurs d'un mode de transport sans affecter d'autres utilisateurs, il faut l'utiliser.

Dans le transport, la concurrence ne peut jamais être frontale, tout simplement parce que deux trains ne peuvent pas être sur la même voie au même moment. Elle est toujours préparée sous la forme d'un contrat entre une autorité et un opérateur. Il faut donc bien définir les clauses de ce contrat et mettre tout en place pour évaluer les bénéfices et les coûts sociaux de cette forme de gestion.

Rien n'est prêt en France pour ouvrir tout le transport régional à la concurrence. Cependant il faut noter qu'elle a apporté, dans les autres pays européens (Allemagne, Pays-bas, Suède notamment), un meilleur service ferroviaire. Il faut aussi noter qu'elle peut s'accompagner d'une augmentation des coûts car elle peut révéler des sous-investissements dans l'organisation du système ferroviaire ou des sous-évaluations du coût de la maintenance.

Nous participerons activement aux discussions pour une mise en œuvre concertée et équilibrée de l'ouverture de la totalité du transport ferroviaire régional à la concurrence.

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 ?

Nous nous inscrivons naturellement dans le respect des engagements juridiques et financiers souscrits par les deux régions.

Lors de l'Assemblée Plénière du 3 novembre 2015 du Conseil Régional Midi-Pyrénées, a été approuvé le programme du schéma directeur d'accessibilité programmée des services de transports ferroviaires régionaux, avec le soutien des élus de la droite et du centre.

Le financement a également été validé sous la forme d'autorisations de programme adoptées par décision modificative lors de la même Assemblée Plénière



AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !

Par ailleurs, les matériels roulants en commande au niveau de Midi-Pyrénées (Régiolis et Regio2N) permettront d'améliorer le service rendu aux usagers du TER en particulier aux personnes à mobilité réduite (PMR) et aux utilisateurs de fauteuils roulants (UFR) en offrant des espaces de transport satisfaisant aux dernières normes techniques édictées en la matière par l'Union Européenne.

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 oeuvre dans les agglomérations d'une part, et dans les territoires ruraux d'autre part ?

Nous mettrons en place l'Autorité Organisatrice des Transports de LRMP chargée d'imaginer, d'organiser et de financer tous les modes de transport. Sa forme juridique et son organisation sont à définir. Nous pourrions nous appuyer sur une discussion approfondie et partenariale avec les acteurs de la mobilité des territoires (autres AOT, syndicats mixtes SCOT...), comme sur l'étude suivante.

En effet la conférence des Autorités Organisatrices des Transports de l'aire urbaine toulousaine réunissant la Région Midi-Pyrénées, le Département de la Haute-Garonne et Tisséo-SMTC s'est tenue le 1^{er} juillet 2013. Elle a acté la mise en oeuvre d'une étude partenariale sur l'organisation et la complémentarité des réseaux de transports collectifs à l'échelle de l'aire urbaine toulousaine et, plus généralement, sur le territoire régional.

Sous maîtrise d'ouvrage de la Région, cette étude doit permettre à l'ensemble des Autorités Organisatrices des Transports partenaires et à l'Etat de disposer d'une vision commune et partagée des enjeux des transports publics aux échelles de la métropole toulousaine et du territoire régional, de développer une cohérence et une complémentarité entre les différents réseaux et d'identifier les réponses collectives à apporter aux besoins de mobilité des citoyens.

D'une durée totale de 12 mois, elle s'articule autour de 3 étapes : Identification d'axes stratégiques ; Identification de projets phares ; Elaboration d'une feuille de route stratégique et organisationnelle. Cette étape doit formaliser un cadre de référence dans lequel devront s'inscrire les divers projets identifiés. Le pilotage politique et technique de l'étude est partenarial. Il intègre l'Etat, la Région Midi-Pyrénées, le Département de la Haute-Garonne et Tisséo-SMTC.



La Région MP n'a pas communiqué le résultat de cette étude.

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 ?

[Voir nos réponses sur la mise en place d'une Autorité régionale des transports, sur le rééquilibrage des investissements au profit de la route et sur la nécessité d'une coopération avec les Conseils départementaux.](#)

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 ?

[L'Autorité régionale des transports, lieu de concertation et d'analyse des choix stratégiques, est l'outil pour définir la politique en matière de gares.](#)

[Il est important de noter que la tarification des services dans les gares doit faire l'objet d'une attention toute particulière. Les gares assurent la rencontre des voyageurs et des opérateurs et fournissent deux types de service : des services de transport et des services d'accueil \(parking, commerces\). Pour la construction et la bonne gestion des gares, il faut bien prendre en compte les aspects de ces 2 rôles.](#)



**AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !**

Question 14 – La région aura la responsabilité de l'organisation du transport scolaire à partir du 1er septembre 2017. Cela concerne 2 millions d'écoliers, collégiens et lycéens chaque jour, et une dépense de 2 Mds €.

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

La grande difficulté sera d'harmoniser la tarification de ce service car chaque département a mis en place une politique tarifaire différente.

Ce service est essentiel pour nos territoires, et en particulier pour les territoires ruraux.

Le rôle de la Région sera de mettre en place une politique de convergence tant du point de vue de la qualité du service que de son financement et de sa tarification.

L'option de la délégation du service aux Conseils Départementaux comme mode d'exécution sera également étudiée.

Numérique, billettique, intermodalité

Question 15 – De nombreuses régions et opérateurs ont entamé la mise en oeuvre de l'accès aux réseaux dans les véhicules et matériels roulant (Wifi ou développement des capacités 3 et 4 G).

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

C'est une priorité. C'est une condition sine qua non pour mettre en place une tarification adaptée pour chaque individu en fonction de son statut, ses contraintes, ses ressources.

On peut regretter qu'à l'occasion des commandes de Regiolis et Regio2N intervenues depuis 2010 et financées par les Régions pour le compte de la SNCF, l'équipement connecté des véhicules ait été insuffisamment anticipé.

Question 16 – Avec le développement de la billettique, l'intégration tarifaire peut contribuer plus facilement au développement de l'intermodalité au service des usagers des transports publics. La billettique contribue à faciliter l'usage des transports publics, et à les rendre plus attractifs.



AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !

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 ?

Comme nous l'avons écrit plus haut, c'est le numérique qui donne la possibilité de mettre en place une politique tarifaire cohérente et coordonnée entre les différents modes de transport et les différentes autorités.

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 oeuvre 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 ?

Certes ces outils sont coûteux mais ils sont de formidables instruments de gestion du trafic et de baisse des prix. Pourquoi ce qui a permis l'essor du transport aérien ne serait pas transposable aux transports terrestres ? Cette évolution est inéluctable ; il est primordial d'en suivre les développements.

Cependant ce n'est pas à la Région de gérer ces outils. Leur développement doit faire l'objet d'une concertation avec les acteurs et leur gestion doit être assurée par un opérateur privé spécialiste.

Une plate-forme comprenant également un service de réservation et délivrant des billets serait la meilleure solution. Mais cela paraît difficile à l'échelle d'une Région. Une coopération entre Régions doit être envisagée.



AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !

Aéroports

Question 18 – La loi NOTRe donne la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de prendre la gestion d'un aéroport appartenant à l'Etat.

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 ?

Il convient de rappeler qu'en Midi-Pyrénées, une partie de la majorité sortante (EELV) s'est opposée au maintien des obligations de service public (OSP) sur les aéroports régionaux concernés (Tarbes, Rodez, Castres, Brive-Vallée de la Dordogne), en dépit de l'apport substantiel de ces plate-formes aéroportuaires et du soutien à la liaison avec Paris, dans le maintien des acteurs économiques principaux (Bosch à Rodez, groupe Pierre Fabre à Castres)

Notre objectif : A chaque aéroport, sa spécificité, pour que tous se développent.

Aux côtés des grands équipements régionaux que sont Toulouse-Blagnac et Montpellier-Méditerranée, se sont développées en Région des plateformes aéroportuaires répondant à des objectifs multiples :

Pour Carcassonne, Béziers et Nîmes il s'agit avant tout de capter un trafic de clientèle tourisme. Le Conseil Régional se devra d'être attentif aux besoins d'investissements de ces plateformes en les considérant dans l'environnement concurrentiel qui est le leur. D'autres spécialisations peuvent être envisagées comme la formation de pilote de ligne ou la maintenance de haut niveau.

Pour Perpignan, Tarbes-Lourdes, Rodez-Aveyron et Castres, il s'agit d'équipements commerciaux agissant en véritables leviers de désenclavement de bassins économiques principaux et structurants. Le Conseil Régional se devra d'apprécier solidairement ces situations singulières et à tous égards déterminantes pour deux bassins économiques majeurs :

- Deuxième ensemble industriel régional et équipement structurant pour le Nord de la future grande Région : Aéroport de Rodez-Aveyron ;
- Présence du centre de décision et forte emprise industrielle de l'un des principaux laboratoires pharmaceutiques français : Aéroport de Castres-Mazamet.

AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !



IV. Logistique et fret

Question 19 - Lors de la Conférence nationale de la logistique, le ministre des Transports a proposé que les régions intègrent dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité du Territoire un volet dédié à la logistique. Cette proposition pourrait être mise en oeuvre prochainement dans le cadre de la préparation de la stratégie nationale pour la logistique, « France logistique 2025 ». Elle s'appuiera sur les compétences de la région en matière de développement économique.

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 ?

Nous avons la chance dans notre Région d'avoir des services de fret assurés par des opérateurs fret de proximité. Nous sommes favorables à leur développement. Nous envisageons de soutenir le fret ferroviaire, notamment en subventionnant des accès dédiés aux entreprises.

Question 20 – Les collectivités territoriales gestionnaires de ports de pêche et de commerce y ont financé des investissements importants ; la région est sollicitée pour cofinancer des investissements dans les grands ports maritimes. Les CPER rassemblent des investissements qui portent sur des équipements portuaires comme sur des infrastructures de desserte terrestre des ports (voies ferrées, écluses, voies navigables, routes).

La réalisation de ces projets 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 ?

Notre objectif : Développer nos ports durablement

La Grande Région sera gestionnaire des ports de Sète (Hérault) et de Port-la-Nouvelle (Aude). Leurs trafics sont comparables en partie : pétrole, céréales et ciment sont présents dans les deux ports, ce qui se justifie pour des raisons de proximité des flux.

Nous valoriserons la façade portuaire :

- Mener des interventions pour valoriser aux niveaux national et européen le positionnement géographique des ports actuels sur la Méditerranée ;



AVEC
DOMINIQUE REYNIÉ
JE M'ENGAGE
POUR MA RÉGION !

- Considérer les potentialités de développement d'une filière nautisme ;
- Améliorer l'accessibilité ferroviaire et fluviale / favoriser les reports modaux respectueux d'un développement durable.

Nous consoliderons l'activité et la compétitivité des ports :

- Poursuivre le travail engagé autour d'une offre logistique globale ;
- Soutenir et accompagner les filières de la pêche régionale.

Nous ferons de Port-la-Nouvelle le port de maintenance et d'approvisionnement du projet d'éoliennes off -shore :

- L'éolien offshore peut permettre d'envisager construction, montage, et entretien sur place, opérations qui apporteront des emplois à terre et des activités portuaires.

Nous créerons une structure commune de gestion des ports de commerce pour mutualiser les moyens et éviter une concurrence inutile

Question 21 – Les ports fluviaux ont aujourd'hui différents statuts.

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 ?