**Campagne des régionales 2015**

**Réponses de Carole DELGA au questionnaire de TDIE**

**Question n°1**

Les services de transport collectif de la grande Région Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées ont connu, depuis 15 ans, un succès considérable. Depuis 2002, le trafic sur le TER (nombre de voyages/an) a pratiquement doublé en Midi-Pyrénées. En Languedoc-Roussillon, la fréquentation du TER a connu une croissance spectaculaire avec l’introduction de la tarification à 1€. De façon générale, le train a bénéficié d’investissements exceptionnels consentis par les deux Régions. Le « Plan Rail » en Midi-Pyrénées a permis la rénovation de 500 kilomètres de lignes pour un investissement total de 820 M€ dont 400 M€ pris en charge par la Région (193 par l’Etat, 179 par RFF et 48 par l’Union européenne).

En Languedoc-Roussillon, la Région contribue de façon majeure au financement public du contournement de Nîmes et de Montpellier, première ligne à grande vitesse mixte qui permettra d’accroître de 30% l’offre de TER au service des déplacements entre les métropoles du territoire. Parallèlement, les deux Régions ont investi dans le matériel roulant.

Les transports urbains ont connu également une forte dynamique. Depuis 2000 et le lancement de la ligne 1, l’agglomération montpelliéraine est traversée par quatre lignes de tramway qui transportent chaque jour plus de 200 000 voyageurs. Quant au réseau toulousain (Tisséo), il transporte désormais, tous modes confondus (métro, bus, tramway), près de 500 000 personnes par jour, soit environ 670 000 à 700 000 voyages quotidiens. Sur les dix dernières années, la part de la voiture est passée de 64% à 60% dans l’agglomération toulousaine, au profit des transports en commun, dont la part est passée de 9% à 15%.

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 :

1°) faciliter les déplacements domicile-travail ou enseignement–travail (« du quotidien ») par une offre accessible à tous et renforcée aux heures de pointe ;

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) ;

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.

**Question n°2**

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 deux réseaux actuels représentent ensemble 2 900 kilomètres de voies ferrées, 550 trains quotidiens qui transportent 61 000 voyageurs chaque jour.

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, sans oublier 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 ont un rôle capital dans la construction d’une nouvelle Région intégrée. Ils doivent permettre d’effacer les anciennes frontières administratives en orientant les priorités en fonction des besoins de mobilité à l’échelle de 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.

**Question n°3**

Quelle que soit l’évolution du budget de la nouvelle Région, les transports continueront à figurer parmi ses toutes premières priorités pour une raison évidente : dans une région de 72 000km2, 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. En particulier, 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.

Concernant 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. Dans ce but, celle de Languedoc-Roussillon sera prolongée d’un an et celle de Midi-Pyrénées réduite d’une année. 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.

**Question n°4**

Le financement des transports passe par la mobilisation de plusieurs outils. 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.

Si le gouvernement devait s’engager dans cette voie, la nouvelle Région Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées 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 qui, le plus souvent, ne font que transiter par notre région sans s’y arrêter, même pour faire le plein de carburant. 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 abonderait un fonds de financement des infrastructures des transports, une sorte d’ « AFITF régionale » qui permettrait à la Région de participer, notamment, au financement des LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan.

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 – subventionnés par les collectivités publiques dont la Région, en faveur du désenclavement de certains territoires.

**Question n°5**

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.

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.

**Question n°6**

L’action la plus efficace pour limiter les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports (au sens large) passe par le remplacement accéléré des véhicules particuliers les plus polluants – qu’il s’agisse des flottes de poids lourds (les transporteurs ayant déjà consenti des efforts importants avec l’entrée en vigueur de normes « Euro » de plus en plus exigeantes) ou des véhicules particuliers, avec le développement des véhicules électriques.

La politique régionale des transports 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 – y compris dans le parc des véhicules administratifs de la Région – en favorisant le développement des modes doux et en privilégiant, chaque fois que le réseau ferroviaire le permet, l’acquisition de locomotives électriques.

La Région pourrait également encourager le développement du véhicule électrique. Elle pourrait accompagner les communes et les EPCI qui, avec les syndicats d’électrification départementaux (Aveyron, Lot, Haute-Garonne, Tarn-et-Garonne, Ariège, Aude, Hérault, Pyrénées Orientales, etc.) 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. Cette initiative permettrait d’organiser et de coordonner les futurs réseaux de bornes de recharge et favoriserait la gestion « intelligente » des déplacements des véhicules électriques via la géolocalisation des bornes et des véhicules et l’utilisation d’Internet. 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 par rapport à de nombreux pays (Allemagne, Suède, Finlande, Corée, Japon…).

Enfin, la Région pourrait envisager de relancer un projet d’« autoroute de la mer » consistant à transporter des camions sur des navires entre deux ports : Sète et Gênes (Italie) ou Sète et Carthagène (Espagne). La création d’une telle ligne dans le cadre de la stratégie portuaire et logistique portée par la nouvelle Région, permettrait de capter du trafic au profit du port de Sète tout en réduisant le trafic poids lourds sur la Languedocienne (A9) (20 000PL/jour entre la frontière espagnole et Orange), axe proche de la saturation, et d’améliorer la sécurité et la fluidité du trafic pour les automobilistes.

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.

Pour développer tous ces nouveaux usages, la région pourrait orienter et coordonner les nombreuses expérimentations existantes dans le cadre du schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires qui doit notamment fixer les objectifs en matière d’intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l’énergie et de lutte contre le changement climatique (voir l’art. L. 4251-1 du code des transports issu de la loi NOTRe).

**Question n°7**

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.

**Question n°8**

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.

**Question n°9**

L’ouverture à la concurrence de l’offre ferroviaire ne doit être un tabou ni pour l’opérateur historique ni pour l’autorité organisatrice régionale. Dans la mesure où, avec le quatrième paquet ferroviaire, elle doit devenir une réalité à un horizon déterminé, il est de l’intérêt de toutes les parties de l’envisager avec lucidité et sérénité et de la préparer. Par ailleurs, il est permis de penser que l’ouverture à la concurrence du transport ferroviaire conventionné (concurrence « pour le marché ») sera plus aisément maîtrisable que celle du TGV sur l’ « open access » (concurrence « dans le marché »).

Toutefois, une ouverture à la concurrence du TER devrait tirer les enseignements du passé, notamment de l’ouverture des services du fret ferroviaire qui, à partir de 2006, s’est révélée catastrophique pour la SNCF. Dans le cas du TER, cette ouverture, pour se réaliser dans de bonnes conditions, supposerait préalablement résolues au moins trois questions essentielles : 1°) 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. Cette ouverture devrait, en tout état de cause, se dérouler sous la supervision de l’autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAFER).

Enfin, sur cette question comme sur d’autres, il revient à l’Etat de prendre les initiatives qu’il juge utiles ou pertinentes, la LOTI, dans sa version actuelle, accordant à l’opérateur historique un monopole d’exploitation du transport ferroviaire de voyageurs qui s’impose aux régions.

**Question n°10**

La Région poursuivra et soutiendra les actions et les orientations fixées dans le schéma directeur d’accessibilité à l’intention des personnes en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite. 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.

Par exemple, sur le territoire de la région Midi-Pyrénées, pour les 56 (principales) gares ferroviaires du réseau TER[[1]](#footnote-1), il s’agira de :

* rendre accessibles avec la plus grande autonomie possible 23 gares ferroviaires qui accueillent 78% du trafic,
* rendre accessibles avec un service d’assistance 24 gares qui accueillent 18% du trafic,
* 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.

**Question n°11**

La loi MAPTAM introduit en effet dans le code des transports (art. L.1213-3-1 et s.) un schéma régional de l’intermodalité qui a vocation à coordonner, à l’échelle régionale, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques, en ce qui concerne l’offre de services, l’information des usagers et la tarification et la billettique.

Ce schéma doit assurer la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional pour une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire. Il doit aussi définir les principes guidant l’articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d’échange.

Il reviendra à la nouvelle Région d’élaborer le schéma régional de l’intermodalité, en collaboration avec les départements et les autorités organisatrices de la mobilité situées sur son territoire. Ce projet fera ensuite l’objet, comme le prévoit la loi, d’une concertation avec l’Etat et les autres acteurs de la mobilité (syndicats mixtes de transport,…) puis d’une consultation du public avant d’être arrêté par le conseil régional puis approuvé par le préfet de région.

La loi offre ainsi à la nouvelle Région un cadre pour l’élaboration concertée avec les autres autorités organisatrices de la mobilité d’un schéma conforme à ses objectifs. 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 : déplacements du quotidien, offre intermodale et pôles d’échanges, dessertes des territoires ruraux. Pour être efficacement envisagée, la complémentarité entre les différents services devrait systématiquement partir de la vision de l’usager : 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.

**Question n°12**

Dès lors que la loi NOTRe n’a pas entendu remettre en cause la compétence des départements en leur qualité de propriétaires et de gestionnaires des routes départementales, il n’appartient pas à la région de s’immiscer dans leur politique d’investissement routier.

Pour autant, il est vrai que la loi NOTRe introduit dans le code général des collectivités territoriales des dispositions nouvelles (art. L.4251-1) qui prévoient l’élaboration par les régions (hors Ile-de-France et outre-mer) d’un schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires qui a notamment pour objet d’identifier les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d’intérêt régional. Et la loi prévoit que ces itinéraires sont « pris en compte » par le département, dans le cadre de ses interventions, pour garantir la cohérence et l’efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers.

C’est dans le cadre ainsi défini qu’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 :

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.

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, *a 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.).

**Question n°13**

Le schéma régional de l’intermodalité, déjà évoqué à la question n°11, comportera un schéma régional des gares routières qui indiquera la localisation de ces gares et définira les éléments principaux de leurs cahiers des charges.

Comme pour les autres volets du schéma régional de l’intermodalité, ce 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’usager au cœur du plan d’action.

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.

**Question n°14**

La Région Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées entend s’appuyer sur les initiatives départementales innovantes et confirmer le département comme un acteur clé de l’intermodalité. 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.

Concernant plus particulièrement le transport scolaire, cette compétence devrait rester, dans la plupart des cas, une compétence de proximité. Il importe en outre de ne pas désorganiser des services qui sont aujourd’hui pris en charge par les départements et qui fonctionnent bien. Dans ces conditions, chaque fois qu’elle le jugera pertinent, la Région utilisera la faculté que lui reconnaît la loi NOTRe (art. L.3111-9 du code des transports) de confier, par convention, l’organisation des transports scolaires aux départements dans le respect des objectifs fixés par le schéma régional de l’intermodalité.

**Question n°15**

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.

**Question n°16**

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.

1. 40 gares TER en Languedoc-Roussillon. Commande de 46 nouveaux automoteurs accessibles aux PMR. [↑](#footnote-ref-1)