

CONTRIBUTION AUX ETATS GENERAUX DU RAIL ET DE L'INTERMODALITE

Avis adopté à l'unanimité
en Assemblée Plénière
du 20 juin 2016

Suffrage exprimés : 192

Rapporteur : **Monsieur Michel BAYLAC**

**Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
Languedoc Roussillon Midi Pyrénées**

SOMMAIRE

INTRODUCTION DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY,
PRESIDENT DU CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL
ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL
LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRENEES

CONTRIBUTION AUX ETATS GENERAUX DU RAIL ET DE L'INTERMODALITE

INTERVENTION DE MONSIEUR STEPHANE BERARD,
PRESIDENT DE LA COMMISSION TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES
DU CONSEIL REGIONAL LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRENEES

INTERVENTION DE MONSIEUR CLAUDE DUPUY,
PRESIDENT DE LA SECTION PROSPECTIVE DU CESER :
QUEL NOM POUR LA NOUVELLE REGION ?

**INTRODUCTION DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY,
PRESIDENT DU CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET
ENVIRONNEMENTAL REGIONAL
LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRENEES**

Monsieur le Président de la Commission Infrastructures du Conseil Régional, cher Stéphane BÉRARD,
Madame, Monsieur le Conseiller,
Messieurs les Directeurs,

En réponse à la saisine de la Présidente de Région, est présentée ce matin pour débat et vote la contribution de notre assemblée aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité.

En effet, le 29 février dernier, Carole DELGA sollicitait le CESER, dans la richesse de sa diversité de représentation de la société civile, pour qu'il participe à la large concertation organisée sur tout le territoire, devant donner naissance au futur Plan Rail pour les 15 ans à venir, cette concertation s'achèvera le 7 juillet 2016.

La contribution du CESER élaborée par la commission 1 « Aménagement du territoire » et qui sera présentée par le rapporteur Michel BAYLAC établit des préconisations qui pourront être utiles à l'élaboration d'une nouvelle politique en matière de transport.

Les futurs schémas régionaux : consultation des acteurs régionaux

Actuellement, la Région mène des consultations sur plusieurs politiques régionales en vue de leur harmonisation sur ce nouveau territoire.

Ainsi, hormis les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité qui sont lancés, fin 2016, la Région adoptera sa stratégie régionale pour l'emploi et la croissance qui se traduira dans trois documents :

- le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII),
- le Contrat de plan régional de développement des formations et de l'orientation professionnelles (CPRDFOP) complété par le Schéma régional des formations sanitaires et sociales,
- le Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation (SRESRI).

Dans ce cadre, ont eu lieu les 6 et 7 juin à Toulouse et les 14 et 15 juin à Montpellier les rencontres de la stratégie régionale pour l'emploi et la croissance. Le CESER a été représenté au sein des divers ateliers de travail.

Ces ateliers seront complétés d'ici septembre par 18 rencontres territoriales sur les bassins d'emploi. La Région conclura à l'automne par une conférence régionale sur l'emploi et la croissance, nous y serons associés.

J'adresserai un courrier à la Présidente de Région pour que le CESER soit destinataire des actes des premières rencontres, et pour obtenir le calendrier des 18 prochaines réunions afin de désigner les conseillers qui représenteront notre assemblée.

Comme je l'ai dit lors de la Conférence permanente du 13 juin, une réunion de travail sera organisée pour réaliser la contribution spécifique du CESER sur ces sujets, c'est une charge supplémentaire pour l'équipe administrative qui autour de la Directrice, que je remercie, préparera ce travail en concertation avec les Vice-Présidents délégués.

Ainsi, nous sommes associés par le Conseil régional sur toute question d'intérêt régional, c'est une volonté clairement et constamment exprimée par la Présidente de Région au cours de ces interventions lors de nos séances plénières, et je l'en remercie. La voix de la société civile est importante pour l'élaboration des politiques régionales sur un territoire nouveau aux enjeux nombreux.

Un rendez-vous est demandé à Carole DELGA sur le plan de travail de la Région, du CESER et des moyens humains pour l'assumer.

Quel nom pour la Région : Une réflexion collective ou la démocratie d'opinion ?

Nous avons été consultés par la Région sur le nom de la nouvelle grande région, et avons produit une contribution élaborée par la Section Prospective, adoptée par le Bureau du CESER le 14 mars à l'unanimité des suffrages exprimés.

La Région a lancé sa consultation citoyenne après l'adoption par le comité du nom de 5 noms (Occitanie, Occitanie-Pays catalan, Languedoc, Languedoc-Pyrénées, Pyrénées-Méditerranée).

Les résultats de la consultation ont été rendus publics le 16 juin 2016 ; le 24 juin 2016, sur la base des choix opérés, les élus régionaux adopteront une résolution comportant l'avis au Gouvernement relatif à la fixation du nom définitif de la nouvelle région. Un décret en Conseil d'Etat devra valider ce nom avant le 1^{er} octobre 2016.

Environ 45% des 203.993 participants (91 598 personnes) à la consultation citoyenne ont plébiscité le nom d'Occitanie, sur une population de 5,8 millions d'habitants et 4 millions d'électeurs.

Mais le point de vue des collectivités, des organisations socio-économiques et des ONG a permis au sein du CESER une réflexion contradictoire et de qualité fondée sur des critères que l'on peut partager.

Pour le CESER, comme indiqué dans sa contribution, le nom de la future grande région doit garantir un équilibre entre les termes renvoyant à chacune des 2 anciennes régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, tout en assurant la représentativité géographique et historique la plus globale et la plus partagée, ainsi que la meilleure visibilité internationale.

C'est la raison pour laquelle, sur les 5 noms proposés, le CESER soutient l'appellation Languedoc - Pyrénées ou Pyrénées - Languedoc.

L'Occitanie est un espace qui commence à Bordeaux en passant par Limoges, Clermont-Ferrand, Grenoble, descend jusqu'à Nice et s'arrête à Narbonne. Nous n'en représentons que 30%, c'est ce que vient de rappeler aujourd'hui le Président de la Région Nouvelle Aquitaine Alain ROUSSET en l'invitant à trouver un autre nom pour notre Région puisque l'Occitanie recouvre l'Aquitaine.

La Région doit tenir compte de notre travail, l'Etat aussi pour arbitrer et préparer le décret prévu le 1^{er} octobre décidant en dernier ressort du nom de la Région

Le soutien du CESER à la marque Sud de France

Autre choix à faire, quel nom pour la marque ombrelle de nos produits régionaux et le tourisme ? La marque Sud de France, qui concernait jusqu'alors les produits de Languedoc Roussillon et la destination, sera étendue à l'ensemble du territoire régional au 1^{er} juillet, date à laquelle le conseil régional votera l'ouverture de la marque. Ce sera une source de richesse, à l'image de l'immense diversité des produits et des savoir-faire.

En effet, comme l'a rappelé ces derniers jours la Présidente de Région, en 10 ans Sud de France a acquis une notoriété et une identité. De plus, cette marque a su s'adapter et se repositionner sur la qualité afin de répondre aux exigences des consommateurs et des professionnels. Cette exigence accrue sur la qualité et les normes environnementales renforce la compétitivité de la région au niveau national, et international. Le CESER aura deux postes au CA de Sud de France dont L'Assemblée Générale sera réunie en septembre.

Le CESER est favorable à cette décision car la marque Sud de France est porteuse de développement à l'international des produits de la région.

Ce nom Sud de France ne changera pas avec la nouvelle dénomination de la région, la reconnaissance de la marque pour les produits de la Région est acquise ; c'est aussi pour cette raison qu'il faut garder la bonne image à l'international établie depuis 35 ans par les ex Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées. La proposition votée par le Bureau du CESER le 14 mars 2016 garde toute sa force et sa pertinence (Languedoc Pyrénées ou Pyrénées Languedoc).

Participation à la Conférence Territoriale de l'Action Publique

Le rôle des régions se renforçant, nous souhaitons remplir pleinement notre rôle de seconde assemblée régionale, représentant la société civile organisée.

La loi de modernisation de l'action publique a créé la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) renforcée par la loi NOTRe. Cette instance est un organe de débat entre les territoires, un lieu de réunion des différents niveaux de collectivités pour mieux appréhender le rôle de chacun, les prérogatives tout en prenant en compte les besoins des citoyens, les spécificités des territoires de la région LRMP. Elle doit ainsi permettre de renforcer la concertation entre les collectivités, de coordonner les politiques publiques entre collectivités territoriales.

Nous avons demandé à y participer et nous avons été entendus. Bien qu'aucun texte ne l'impose, Carole DELGA a permis que le CESER soit membre permanent du collège « Personnalités invitées » sans voix consultative.

Ainsi, le 9 juin, j'ai participé avec le 1er vice-président délégué Guy GIVA à la 1ère réunion de la CTAP renouvelée réunie symboliquement à Narbonne à mi-chemin entre Toulouse et Montpellier.

Lors de cette première réunion, la stratégie régionale pour l'emploi et la croissance, l'état d'avancement du transfert des compétences en matière de transports départementaux, et de prévention et de gestion des déchets, ont été abordés.

Etats Généraux du Rail

Avant la présentation du projet d'avis à l'ordre du jour de cette séance par Michel BAYLAC, je rappelle que le lancement des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité en région s'est fait le 21 avril dernier et que ces Etats s'achèveront le 7 juillet prochain, avec une restitution finale en septembre. Je remercie Jean-François AGRAIN d'avoir assuré beaucoup de réunions.

Ce sont 36 réunions organisées sur l'ensemble du territoire où citoyens, usagers des transports, syndicats de cheminots, financeurs peuvent faire part de leurs attentes sur l'avenir du transport ferroviaire et par autocar, afin d'améliorer la qualité de l'offre de service public des transports. A noter que le rail est essentiel aux déplacements, à l'attractivité et à l'équilibre du territoire régional.

La Région est autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, et est en charge de l'organisation des services réguliers non urbains d'intérêt régional ; deuxième grande compétence de la Région qui pèse un quart du budget (près de 400 millions d'euros annuels).

Dans la région, 20 lignes ferroviaires (3500 Km de voies ferrées) et 60 lignes d'autocar constitue le réseau de transport express régional.

Cette consultation doit permettre l'établissement du futur Plan Rail pour les 15 ans à venir.

Le développement des trains au quotidien, la grande vitesse, l'accessibilité, la tarification (la question du TER à 1 euro et son éventuel déploiement dans l'ex Midi-Pyrénées), les gares, le fret ... sont autant de sujets abordés.

Ces Etats généraux sont vus sous l'angle de l'intermodalité car le rééquilibrage des modes de transport doit constituer une des clés du développement durable des transports.

Par ailleurs, comme la loi NOTRe du 07/08/15 confie aux régions la compétence des services de transports routiers interurbains et du transport scolaire (le transfert de compétences des départements aux régions sera opérationnel en 2017), cet aspect devrait être abordé également lors de ces Etats généraux par anticipation.

Pour élaborer cette contribution, le CESER a pu s'appuyer sur ses avis antérieurs enrichis par des échanges avec le Conseil Régional, la SNCF, des transporteurs routiers de voyageurs, des cheminots, des associations d'usagers des transports.

La mobilité constitue un défi majeur dans la grande Région Languedoc Roussillon. Ce rapport met l'accent sur les bases souhaitables d'une nouvelle stratégie régionale en matière de transport public fondées sur 3 mots clés :

- **Rationaliser** afin d'éliminer les doublons, voire les concurrences, et de mieux coordonner les services avec le souci de gain d'efficacité et **d'intermodalité**. **Dans la perspective de la refonte qualitative de l'ensemble de l'offre régionale de services de transports publics, l'intermodalité doit constituer une préoccupation majeure. Les réseaux de transport collectif** quelque soit leur genre (urbain, régionaux, etc.) sont interdépendants. Leur potentiel d'attraction dépend donc très largement de la qualité de leur coordination, aussi bien dans le temps que dans l'espace. **L'amélioration des conditions qualitatives de l'intermodalité est ainsi l'un des déterminants principaux de la réussite de l'action régionale.**

- **Développer** c'est à dire enrichir l'offre de service et sa capacité de réponse aux besoins de transport de tous sur l'ensemble du territoire. Dans ce sens, le CESER encourage d'abord la Région à **aller au bout de la logique de spécialisation des services et d'augmentation des fréquences des circulations**, notamment **en élargissant les dessertes péri-urbaines à la dimension de l'aire métropolitaine de Toulouse et à la relation en série des villes du littoral méditerranéen**, mais aussi en développant de meilleures liaisons entre les territoires des deux ex-Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, et singulièrement de **densifier l'offre de services entre Toulouse et Montpellier**. Pour autoriser ce développement, le CESER considère que l'ambition première de la Région doit déjà être de **ménager l'avenir et, pour ce faire, d'assurer la pérennité de l'ensemble du réseau existant et d'en garantir l'ouverture à tout type de trafic**.

- **Promouvoir** ou en d'autres termes, rendre l'offre régionale plus attrayante et plus accessible. **La fiabilité des services et le respect de l'offre** constituent donc des objectifs primordiaux. Il est alors nécessaire de mener une démarche de qualité intégrant : les transports, les services et les équipements. Ce travail pourrait être aussi l'occasion d'aborder la question des moyens humains nécessaires au bon fonctionnement du réseau de transports publics. **La tarification** constitue l'un des éléments clefs de l'attractivité, voire de l'accessibilité, des transports collectifs. Pour le CESER, l'action régionale en matière de tarification doit ainsi porter sur :

- la mise en place d'une **tarification sociale** fondée sur l'abonnement pour les usages réguliers, quotidiens ou hebdomadaires ;
- le lancement d'une **tarification « incitative »**, concurrentielle avec le co-voiturage rémunéré et différenciée selon les lignes, la qualité de l'offre et les horaires, pour les déplacements plus occasionnels

Sur la base de ses remarques et propositions, le CESER encourage donc la Région à **mener une politique résolue et ambitieuse de développement des transports publics régionaux et à élaborer un schéma régional de l'intermodalité, qui doit aussi intégrer la question du financement des infrastructures avec des priorités. Une cartographie devra être jointe à notre avis.**

Mercredi 22 juin avec le Ministre Alain VIDALIES sur le financement de la LGV Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax

J'aurai le plaisir, en qualité de Président de l'Eurosud Transport de conduire la délégation des grandes collectivités du Sud-Ouest avec la Caisse des Dépôts et Consignations, la FNTF et la CCI de Région pour aborder les modalités de

financements de la LGV et du modèle financier qui permettra au TGV d'être à Toulouse en 2024, à Dax en 2027, le recours à un emprunt de long terme aux fonds européens et à des investisseurs privés sera nécessaire.

Nous demanderons la mise en place d'un groupe de travail. Bien sûr j'évoquerai aussi l'urgence de réaliser les chaînons manquants Montpellier Perpignan et Toulouse Narbonne.

Travaux à venir du CESER

Quelques mots concernant l'activité du CESER pour le second semestre, notre assemblée aura de nombreux travaux à conduire et qui devront se concrétiser par un rendu de qualité : une contribution aux différents schémas dont je vous ai parlé précédemment, aux orientations budgétaires - l'assemblée plénière du CESER qui y sera consacrée est prévue le 24 novembre.

Les commissions poursuivront également leur réflexion pour l'élaboration de projets d'avis sur des thèmes d'autosaisine dont les cahiers des charges ont été validés par le Bureau du 9 mai et la Conférence permanente du 13 juin :

- Habitat et cohésion sociale
- Favoriser l'aménagement et l'accès à des bâtiments résidentiels et tertiaires performants au plan énergétique et environnemental, au travers de la transition écologique et énergétique en LRMP ; cette autosaisine s'inscrira en complémentarité de la précédente.
- Le développement de la filière touristique dans la nouvelle grande région
- L'emploi saisonnier en LRMP : gestion et sécurisation des parcours professionnels des travailleurs saisonniers
- Quelle stratégie portuaire pour la région LRMP ?
- Evaluation des politiques publiques : promouvoir une dynamique régionale avec un CESER acteur au sein d'un dispositif nouveau

Le calendrier de présentation de ces travaux en assemblée plénière va de fin 2016 à la rentrée 2017.

Notre avis obligatoire sur le Budget Primitif 2017 de la Région sera à préparer pour fin janvier 2017 ; l'assemblée plénière du Conseil régional qui y sera consacrée est programmée le 2 février 2017.

Actualité : Savoir dire non au projet de traité transatlantique

Quelques points d'actualité sur lesquels je souhaite m'exprimer.

La culture du secret développé depuis plus de 2 ans sur les négociations commerciales entre l'Europe et les Etats-Unis (accord commercial transatlantique Etats-Unis – Europe) pour libéraliser tous les échanges commerciaux, y compris aux marchés publics en Europe reste inacceptable...le contenu des négociations et des demandes américaines aussi : envahir le marché européen de produits agricoles sécurisés au chlore pour les poulets, bourrés d'anabolisants pour les produits carnés, supprimer les labels et les AOC pour les produits agro français contribuerait à détruire nos filières d'excellence. Les américains réclament l'ouverture de nos marchés publics mais refusent la réciprocité.

Aujourd'hui, le Gouvernement français doit dire non, l'Europe aussi ; il faut privilégier des accords de coopération ciblés, sans laisser dévaster notre économie.

Les violences en France et en Europe.

Chères, Chers Collègues, pour terminer mon intervention, j'ajoute que notre assemblée se déroule dans un contexte difficile, pour notre pays, pour l'Europe et la paix dans le monde.

Le musée des horreurs se poursuit, l'assassinat à leur domicile d'un couple de policiers dans les Yvelines, Jean-Baptiste SALVAIN 42 ans, originaire de Pézenas où vit sa famille, et Jessica SCHNEIDER 36 ans, égorgés à l'arme blanche devant leur petit garçon de 3 ans, témoin de l'assassinat, par un terroriste se réclamant de Daesch, provoque une immense émotion pas seulement dans le rang des policiers et gendarmes mais pour tous les Français...ou presque !

L'assassinat de la Députée travailliste Anglaise Jo COX, âgée de 41 ans, exécutée au revolver et achevée à l'arme blanche parce qu'elle faisait campagne contre le Brexit à l'occasion du référendum britannique du 23 juin montre aujourd'hui en 2016, que la violence n'épargne aucun pays !

En France, il faut aussi mettre un terme à la violence entretenue par des professionnels depuis Nantes, Rennes et Paris renforcée par une faune internationale voulant détruire l'État, nos institutions et tuer des flics ou gendarmes, agressant le service d'ordre des centrales syndicales, lapidant la façade de l'hôpital pour enfants - l'hôpital Necker à Paris. Armés de barre de fer, de bombes agricoles ou de bouteilles d'acide sulfurique, ces personnes doivent être mises hors d'état de nuire.

En France, dans une République on ne porte pas de cagoule pour défendre ses idées... Les policiers français, nos soldats qui perdent leur vie pour protéger nos libertés (cf. Charlie Hebdo le 7 janvier 2015) méritent notre soutien et notre respect.

Pour une République moderne : renouer les fils du dialogue social.

La France doit retrouver le sens du dialogue avec ses acteurs économiques, sociaux, les associations.

Le dialogue social est une nécessité, c'est même par cela qu'il aurait fallu commencer en juin 2012 par l'emploi, la formation, le redressement productif de notre industrie, les services publics, le droit à la santé, au logement plutôt que par les lois de société qui intéressaient 2% de Français.

Il n'est pas encore trop tard, mais il est temps que la démocratie sociale et le dialogue reprennent.

Je vous remercie et vous propose d'observer une minute de recueillement.

CONTRIBUTION AUX ETATS GENERAUX DU RAIL ET DE L'INTERMODALITE

Avis adopté à l'unanimité
en Assemblée plénière
du 20 juin 2016

Suffrage exprimés : 192

Rapporteur : **Monsieur Michel BAYLAC**

**Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
Languedoc Roussillon Midi Pyrénées**

Cette Contribution a été élaborée par la Commission « Aménagement du Territoire » du CESER, présidée par Jean-François AGRAIN. Elle adresse ses remerciements aux personnes qui ont bien voulu alimenter sa réflexion :

Frédéric KONEFAL

Président de la Commission Economique
du comité d'Etablissement Régional SNCF
Midi-Pyrénées

Jean-Marc BIAU

Président de la Commission Economique
du comité d'Etablissement Régional SNCF
Languedoc Roussillon

Philippe BRASSELET

Délégué Régional Arc Atlantique
SNCF Logistics

Emmanuel BEAUSSART

Délégué Régional à l'Aménagement des Territoires
Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées
SNCF Logistics

Pierre BOUTIER

Directeur Régional SNCF Réseau Midi-Pyrénées

Jacques RASCOL

Directeur Régional TER Languedoc Roussillon Midi Pyrénées

Alain BLASES

Président de la Fédération Nationale
des Transports de Voyageur Languedoc Roussillon

Françoise GLEIZE

Déléguée Régionale Languedoc Roussillon
de la Fédération Nationale des Transports de Voyageur

Agnès PRADO

Déléguée Régionale Midi-Pyrénées
de la Fédération Nationale des Transports de Voyageur

Alain BERTHOUMIEU

Représentant Régional Midi-Pyrénées
de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	1
 I - Une problématique centrale pour l'aménagement et le développement durable de la région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées.....	3
1) Des besoins de transport et de mobilité croissants.....	3
2) Un enjeu majeur pour un développement durable de Languedoc Roussillon Midi Pyrénées	7
 II - Les bases d'une nouvelle stratégie régionale	11
1) Développer l'offre de services de transport.....	12
2) Aménager le réseau ferroviaire.....	19
3) Amplifier l'intermodalité.....	21
4) Développer la qualité de service.....	23
5) Adapter la tarification régionale.....	25
 CONCLUSION.....	27
 ANNEXES.....	29
 EXPLICATIONS DE VOTE.....	59
 PRESSE	89

INTRODUCTION

Développement des trains du quotidien, avenir de la grande vitesse, évolution du transport régional par autocar, essor de l'intermodalité, prise en compte du fret, tarification, ... du 21 avril au 7 juillet 2016, les habitants de la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées sont appelés à faire connaître leur appréhension des enjeux liés aux transports et à la mobilité ainsi que leurs attentes à cet égard.

En organisant les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRI), la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées souhaite en effet qu'ensemble, usagers quotidiens ou occasionnels, non-usagers, salariés, lycéens, étudiants, chefs d'entreprises, cheminots, transporteurs routiers, financeurs, élus... s'expriment sur l'offre de transport en région et les orientations souhaitables du Schéma Régional de l'Intermodalité que la Région a la responsabilité d'élaborer. A plus court terme, les résultats des EGRI viendront alimenter les négociations avec la SNCF pour le renouvellement de la convention TER au 1er janvier 2017, mais aussi la préparation du transfert de compétence à la Région des lignes régulières de transport interurbain par autocars au 1er janvier 2017 et des transports scolaires au 1er septembre 2017.

Par courrier en date du 29 février 2016, la présidente de Région, Carole Delga, a invité le CESER à prendre part à cette large consultation¹. C'est à cette invitation qu'entend répondre la présente contribution.

Pour élaborer cette contribution, le CESER a pu s'appuyer sur les avis antérieurement produits quant aux transports dans le cadre du Languedoc-Roussillon ou de Midi-Pyrénées², mais aussi, plus particulièrement sur son tout dernier avis du 24 mai 2016 intitulé « Quelle prospective, quels défis, les enjeux pour la nouvelle région à l'horizon 2030 ». Il a par ailleurs enrichi sa réflexion d'échanges avec le Conseil Régional, la SNCF, des transporteurs routiers de voyageurs, des cheminots, des associations d'usagers des transports.

Après un bref diagnostic de la situation régionale en matière de transports et de mobilité et l'identification des principaux enjeux qui lui sont liés, la seconde partie de cette contribution abordera de manière plus détaillée ce que le CESER considère comme les bases souhaitables d'une nouvelle stratégie régionale en matière de transport public.

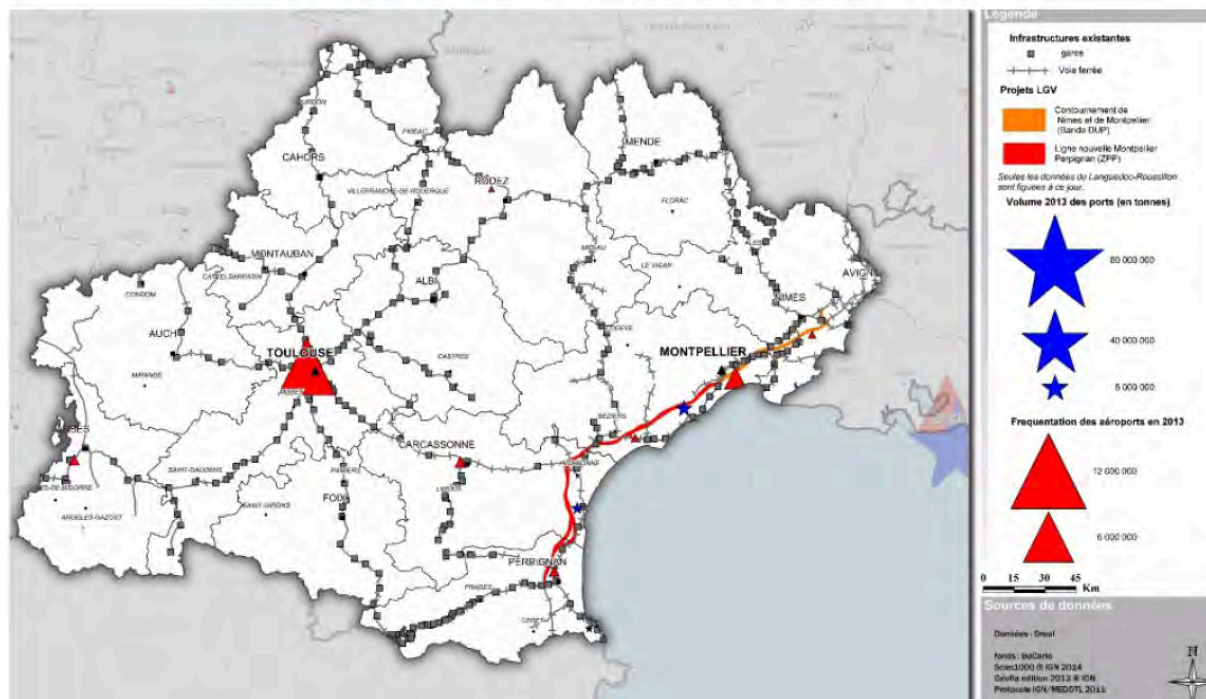
¹ Cf. Annexe 1 : Courrier de saisine du CESER par Carole DELGA

² La liste de ces avis fait l'objet de l'Annexe 2

- d'un réseau routier et autoroutier national de plus de 2300 km dont 1200 km d'autoroutes ;
- d'un réseau ferroviaire de qualité très variable (électrification, double voies...) d'environ 2900 km au sein duquel les Lignes à Grande Vitesse (LGV) ne font pour l'heure que de timides incursions (sur la partie Rhodanienne et littorale). Ce réseau compte 292 gares ou points d'arrêt;
- de neuf aéroports assurant des liaisons commerciales régulières, par ordre d'importance de trafic: Toulouse, Montpellier, Carcassonne-Sud de France, Tarbes-Lourdes-Pyrénées, Perpignan-Sud de France, Béziers-Cap d'Agde, Nîmes-Arles-Camargue-Cévennes, Rodez, Castres-Mazamet;
- de trois ports de commerces: Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres qui constituent autant de portes vers les pays riverains de la Méditerranée;
- d'infrastructures fluviales: canal du Midi et canal du Rhône à Sète, avec un port fluvial à Laudun l'Ardoise.

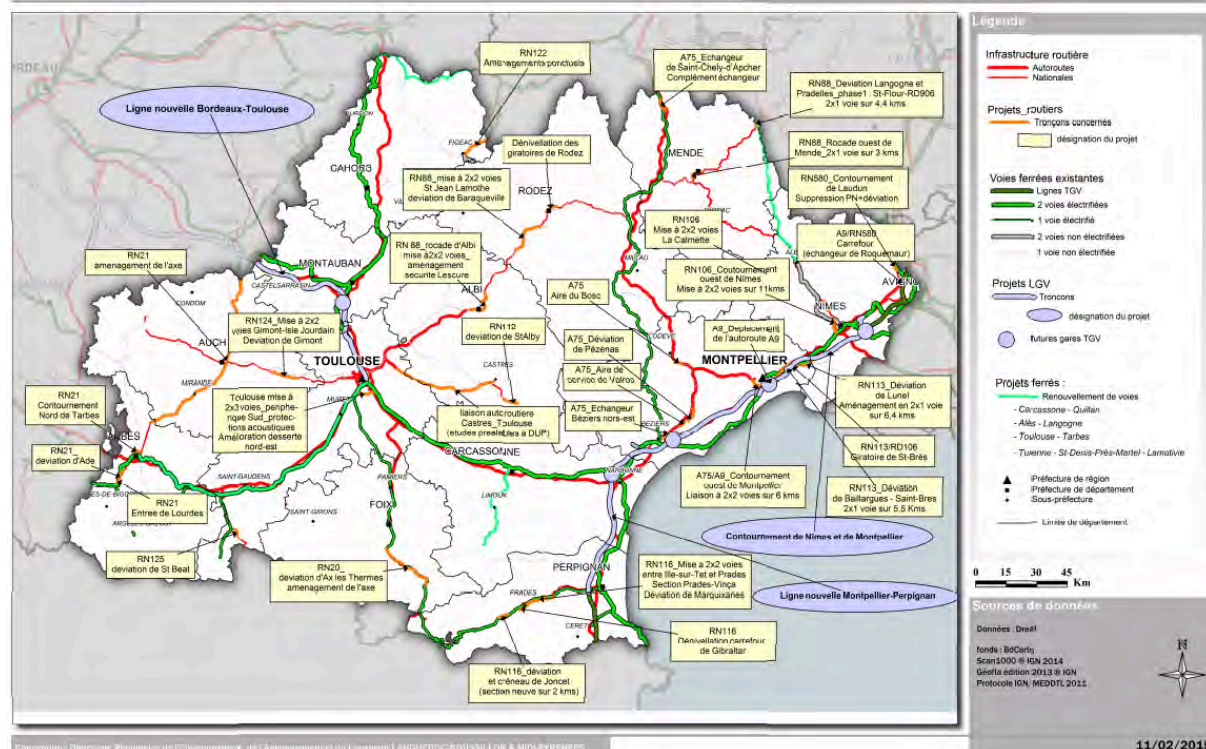


Aménagement : infrastructures ferroviaires



LANGUEDOC-ROUSSILLON - MIDI-PYRENEES

Transports - infrastructures routières et ferroviaires et projets de développement



Le déploiement en cours du Très Haut Débit numérique sur l'ensemble du territoire de la région peut par ailleurs, si ce n'est limiter le volume des déplacements, proposer des solutions de communication fort utiles et servir de support à des offres de transport complémentaires aux grands réseaux, de co-voiturage notamment.

Pour autant, Languedoc Roussillon Midi Pyrénées est aujourd'hui la région métropolitaine dont le réseau routier national (routes nationales + autoroutes) est le moins dense¹, notamment pour l'intérieur de la Région (2,88 km/100km²). Corse mise à part, la région est d'ailleurs dans la même situation en ce qui concerne le réseau ferroviaire². De fait, la région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées se caractérise par un maillage hétérogène et relativement lâche en grandes infrastructures de transport terrestres. Certains axes routiers et ferroviaires sont ainsi saturés ou proches de la saturation (Nîmes-Montpellier vers Perpignan ou Toulouse) tandis que de larges parties du territoire (Sud Massif Central, Pyrénées), à l'écart des principaux axes, restent à plus d'une heure et demi des métropoles et de leurs services.

Dans la région, la voiture est de loin le mode de transport privilégié. En 2008, elle était utilisée dans plus de 70% des déplacements en semaine, soit un usage supérieur à l'usage moyen de l'ensemble des régions de province. Les habitants de Languedoc Roussillon Midi Pyrénées recourent par contre moins aux transports collectifs et aux modes de transport actifs, à pied ou en vélo. Mais les différences d'un espace à l'autre sont considérables. Les comportements les plus vertueux au regard d'une mobilité durable s'observent sans surprise en ville: moins de déplacements et une part plus importante des transports collectifs, du vélo et de la marche à pied, mais ce sont aussi les territoires les mieux équipés. A l'opposé, la voiture individuelle est largement privilégiée dans les périphéries des agglomérations avec un nombre de déplacements plus important. L'espace rural se situe dans une situation intermédiaire en dépit d'un plus faible développement des transports collectifs.

La position géographique de la région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées en fait un espace important pour le trafic de marchandises national, entre le sud-ouest et l'est de la France, mais plus encore pour le trafic international, entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe. Languedoc Roussillon Midi Pyrénées est ainsi une région de transit, notamment le long du littoral méditerranéen. Plus globalement, les flux de transport de marchandises s'élèvent à environ 200 millions de tonnes et sont légèrement déséquilibrés au détriment des flux sortant.

C'est dans ce contexte d'ensemble, et avec le souci d'une mobilité durable pour tous, prenant en compte les nécessité de transitions écologique et énergétique, que la future Région doit assumer la position de chef de file que lui confère la loi MAPTAM³ en matière de transport et d'intermodalité et, notamment, la responsabilité d'élaborer un Schéma Régional de l'Intermodalité.

¹ 3,2 km/100 km², la moyenne pour la France métropolitaine étant de 3,9 km/100 km² (sources : SoeS, SETRA – 2013)

² 4 km/100 km², la moyenne pour la France métropolitaine étant de 5,4 km/100 km² (sources : RFF – 2013)

³ Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles du 27 janvier 2014

2) Un enjeu majeur pour un développement durable de Languedoc Roussillon Midi Pyrénées

De fait, les transports collectifs constituent un puissant facteur de structuration de l'espace, de cohésion sociale et de développement économique. Il est donc primordial que les interventions dans ce domaine concourent pleinement à la poursuite des principaux objectifs d'aménagement et de développement régional.

L'aménagement du territoire constitue sans doute le domaine d'interaction le plus évident mais aussi le plus porteur d'éventuelles incohérences si l'on considère le caractère polarisant des points d'accès aux transports collectifs, le choix exclusif des priorités de desserte, mais plus encore, dans le domaine ferroviaire, le choix des priorités de circulation entre les différents types de services. Une coordination efficace entre politique d'aménagement et politique des transports apparaît donc déterminante.

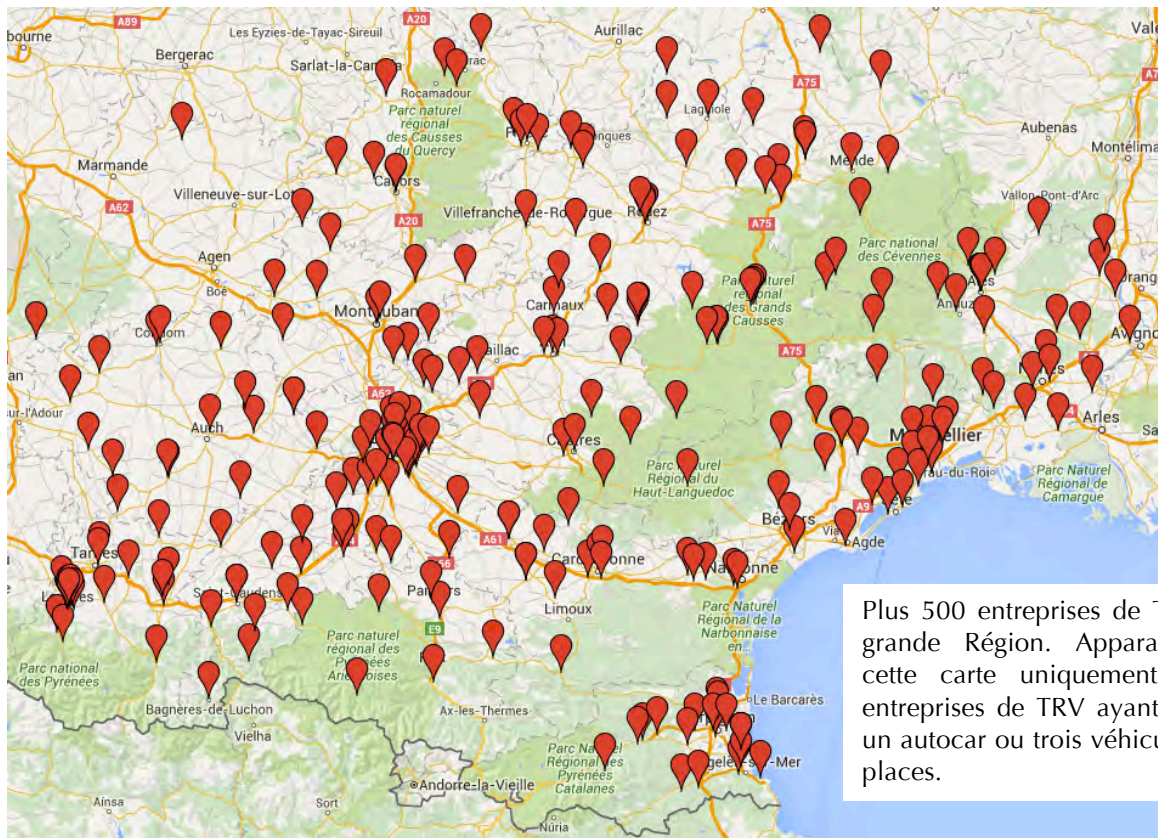
Elle peut d'ailleurs, par un usage judicieux de la planification urbaine et des règlements d'urbanisme, notamment en matière de logement, de même que par la mise en œuvre d'une organisation équilibrée du territoire, permettre de réduire significativement les déplacements.

La cohésion sociale entretient elle aussi des relations très étroites avec les transports collectifs publics qui par leur offre contribuent largement à la liberté de déplacement des individus et donc à leur capacité à développer des échanges de toutes natures (accès au logement, à l'emploi, à la formation, aux soins, aux services, à la culture et aux loisirs...). Ce faisant, les transports collectifs jouent aussi, pour une part de la population, un rôle éminemment social, parfois d'ailleurs renforcé par une tarification spécifique.

Il est à noter que cette question d'accès aux droits fondamentaux, avec la liberté d'aller et venir, composante de la liberté individuelle, n'est pas effective pour nombre de PMR (personnes à mobilité réduite), c'est-à-dire personnes handicapées ou en perte d'autonomie liée à l'âge, parents avec poussettes, femmes enceintes, blessés temporaires, à cause de barrières environnementales et organisationnelles portant atteinte au respect de l'équité.

Le développement économique constitue un troisième domaine d'interaction. De ce point de vue, la desserte des pôles touristiques de la Région, celle des lieux publics d'intérêt régional (universités, hôpitaux...), de même que des principales zones d'activités, industrielles ou tertiaires, sont des éléments à mieux prendre en compte dans la constitution de l'offre de transport régionale.

Les transports collectifs contribuent aussi très directement à l'activité économique régionale par les emplois et les investissements qu'ils génèrent, parfois d'ailleurs déterminants pour certains territoires. On rejoint là la problématique d'aménagement du territoire.



Implantation des entreprises de Transport Routier de Voyageurs sur le territoire de Languedoc Roussillon Midi Pyrénées au 31 décembre 2014 – Source FNTV LR et M-P

Le choix des modes de transport, l'aménagement et l'utilisation des infrastructures d'accueil et de transport (tant urbaine, que suburbaine et rurale) doivent enfin se faire en respectant les impératifs de **transition écologique et énergétique** et d'accès pour tous : faible pollution atmosphérique, atténuation des bruits, consommation plus faible d'espaces et d'énergie, mise en accessibilité, sécurité des biens et des personnes. Alors que la Région entend privilégier des formes d'interventions qui contribuent à un **développement durable**, en tous ces domaines, les transports collectifs ont d'incontestables avantages à faire valoir.

Cela étant, tels que perçus par le CESER, les besoins à satisfaire en matière de transports collectifs s'expriment tout d'abord en référence aux principes fondateurs du code des transports (issus de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982), notamment aux deux premiers d'entre-eux : le droit au transport pour tous et la liberté de choix de l'utilisateur¹. Ces principes doivent être affirmés.

Sur cette base, le CESER tient à souligner d'entrée que la redéfinition de la politique régionale des transports doit en premier lieu répondre à deux objectifs fondamentaux : la réponse aux besoins des usagers, y compris les besoins sociaux, et la prise en compte des nécessité d'aménagement et de développement durable du territoire régional.

¹ Cf. Annexe 3

Ces deux objectifs trouvent une traduction synthétique dans le développement de la notion de service public qui recouvre une triple obligation : l'égalité territoriale et tarifaire des usagers, l'adaptation qualitative et quantitative constante aux besoins, et la continuité du service. Cette notion de service public, dont le CESER se félicite que l'action de la Région en matière de transports se réclame, orientera donc les développements qui suivent.

II – LES BASES D'UNE NOUVELLE STRATEGIE REGIONALE

Pour la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, la définition d'une nouvelle politique régionale des transports sera nécessairement marquée par un enjeu premier : Conforter, si ce n'est construire, l'unicité du réseau et de l'offre de transport régional à partir d'éléments pour le moins hétérogènes. Il s'agit en effet de répondre aux besoins de transports régionaux en conjuguant des réseaux qui se sont construits selon des objectifs, des choix techniques, des circonscriptions territoriales et des logiques organisationnelles bien distincts.

Le renforcement de l'unicité du réseau interpelle ainsi directement la Région, autorité organisatrice des transports régionaux, à plusieurs égards :

- celui des transports ferroviaires avec la question première de la généralisation du cadencement et de la spécialisation des services ;
- celui des transports routiers avec l'indispensable refonte des services régionaux, départementaux, scolaires, y compris des transports à la demande et des transports TPMR (Transports pour Personnes à Mobilité Réduite) ;
- celui de l'offre globale de transports et donc de la coordination des différentes offres, en premier lieu des offres routière et ferroviaire avec le souci de favoriser les complémentarités et les relations intermodales et de diffuser grâce aux cars l'offre ferroviaire au plus profond du territoire régional, mais aussi, au-delà, de la construction partenariale d'une offre intermodale de transports collectifs intégrant les transports urbains et la desserte des aéroports et de la gare maritime de la région.

Cette indispensable recherche d'intégration des différents réseaux ne saurait cependant se résumer à une coordination purement conservatoire, limitée à la gestion de l'existant. Elle doit, bien sûr, s'inscrire dans le cadre d'une stratégie de progrès visant à une meilleure réponse aux besoins, avec en particulier :

- le développement de l'offre de services de transport
- l'aménagement du réseau ferroviaire
- l'amplification de l'intermodalité
- l'amélioration de la qualité de service
- l'adaptation de la tarification régionale

1) Développer l'offre de services de transport

La réponse aux besoins de transport et l'attractivité du réseau régional de transports collectifs relève avant tout de la constitution de l'offre de transport elle-même. C'est dire que cette offre doit à la fois assurer une couverture territoriale de proximité, c'est à dire être facilement accessible à tous et en tout point du territoire et proposer des solutions de transport en relation avec les attentes et les obligations, notamment horaires, de la population.

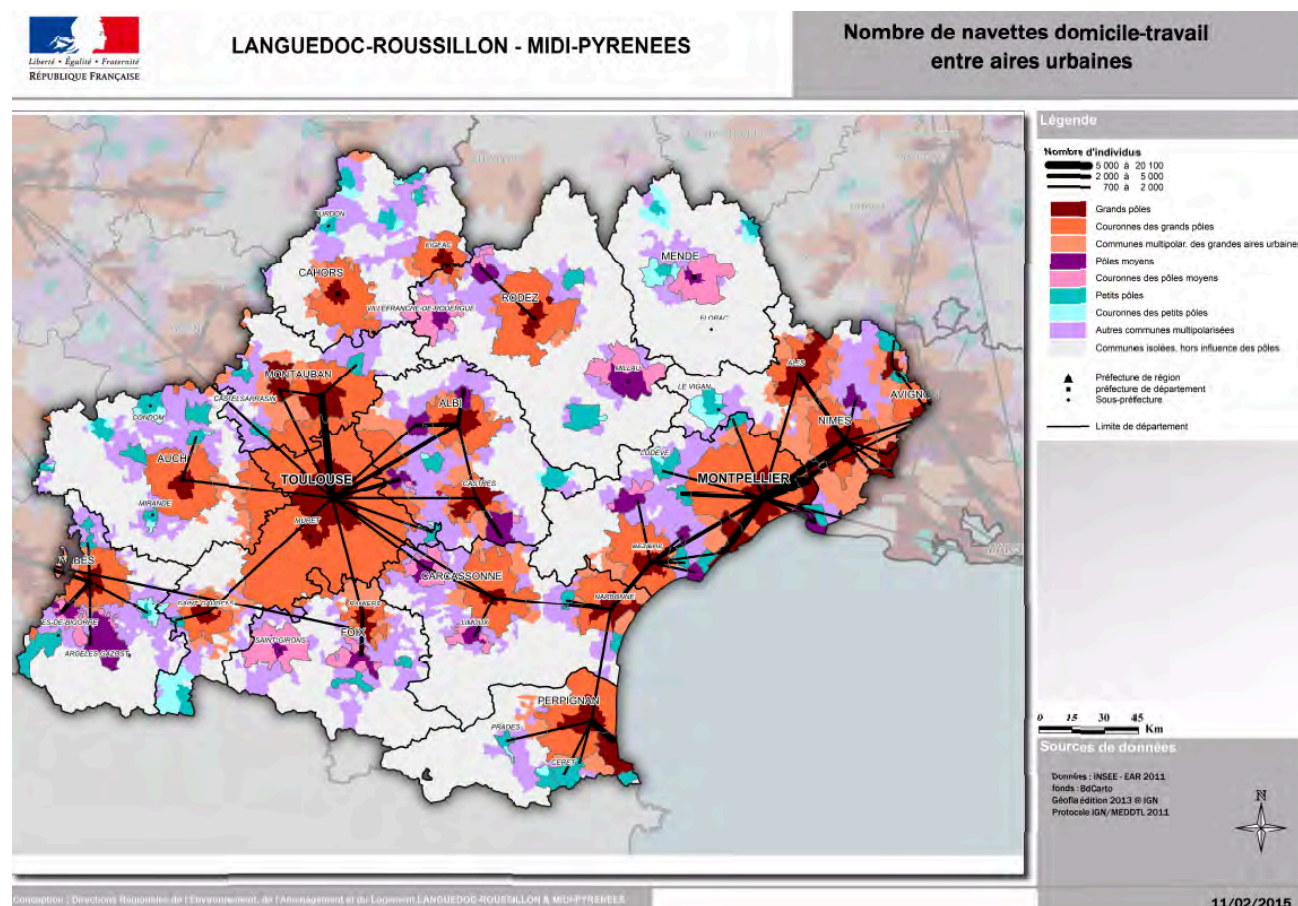
Que ce soit en Languedoc-Roussillon ou en Midi-Pyrénées, la résolution de cette équation a été jusqu'alors abordée sous l'angle:

- d'une conjugaison des modes ferroviaires et routiers en raison de leurs possibilités, notamment en matière d'infrastructures, et de leurs qualités respectives;
- d'une spécialisation par type de service de manière à apporter une meilleure réponse à certains besoins privilégiés;
- d'une augmentation du nombre, et donc de la fréquence, des circulations, autorisée notamment, en ce qui concerne le ferroviaire, par la mise en œuvre généralisée d'un cadencement coordonné.

Construite à partir des possibilités de services offertes par le réseau ferroviaire et de l'identification des compléments utiles par des lignes routières, l'offre régionale de transport est ainsi organisée selon quatre types de dessertes dont l'ensemble vise à la couverture complète du territoire régional:

- les dessertes locales assurant l'irrigation fine du territoire au moyens de lignes régulières et scolaires ou de services à la demande dans des périmètres limités;
- les dessertes intervilles reliant les principaux pôles urbains par des services rapides et cadencés avec une fréquence d'une heure en heure de pointe et de deux heures le reste du temps;
- les dessertes péri-urbaines répondant aux besoins de déplacements de banlieue et de grande banlieue avec des services cadencés à la ½ heure, voire au ¼ d'heure, en heure de pointe;
- les dessertes régionales visant à insérer dans le réseau régional les territoires moins densément peuplés et plus éloignés des principaux pôles, par des services omnibus cadencés à deux heures en heure de pointe;

C'est ainsi que pour prendre en compte l'extension continue des principales aires urbaines de la Région à commencer par celle de Toulouse et celles de l'arc méditerranéen, de Nîmes à Perpignan, le CESER propose d'une part l'extension des périmètres des services péri-urbains centrés sur Toulouse à la couronne des villes moyennes qui en sont à une heure (Albi, Montauban, Auch, Saint Gaudens, Pamiers, Carcassonne, Castres) et d'autre part, la desserte péri-urbaine en série des pôles urbains méditerranéens (Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan).



Dans le cadre de la nouvelle Région, il est également nécessaire de développer de meilleures liaisons entre les territoires des deux ex-Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, et singulièrement de densifier l'offre de services entre Toulouse et Montpellier.

Le CESER souhaite ainsi que la multiplication, et partant l'augmentation de la fréquence, des liaisons Toulouse-Montpellier devienne l'un des axes privilégiés du développement des dessertes intervilles. Pour mener à bien ce chantier, de même d'ailleurs que toute autre évolution des services interville, la Région devra néanmoins prendre en compte l'offre de trains « intercités » et son évolution annoncée de même que les menaces et opportunités liées à l'ouverture de services librement organisés par autocar sur le territoire national ; les autocars « Macron »¹.

¹ Cf. ARAFER - Carte de l'offre au 31 mars 2016 – en annexe 4

Cela étant, l'intégration de l'est et de l'ouest de la région LRMP dans un même schéma de transport passe aussi par une action en matière de dessertes régionales avec :

- la mise en réseau des dessertes du quart Nord-Est de la région (Montauban-Cahors-Brive-Capdenac-Rodez-Séverac-Mende-Alès-Nîmes);
- la valorisation du trait d'union "sud"; Toulouse-Foix-Latour de Carol-Villefranche de Conflent-Perpignan.

Mais l'adaptation de l'offre de transport régionale ne saurait se limiter au seul mode ferroviaire. Complémentairement, il est tout aussi nécessaire de conforter l'offre de services routiers. De fait, compte tenu non seulement d'effets frontières entre l'est (Languedoc-Roussillon) et l'ouest (Midi-Pyrénées) de la région bien plus significatifs en matière routière qu'en matière ferroviaire, mais aussi des prochains transferts de compétence à la Région des lignes régulières de transport interurbain par autocars et des transports scolaires, la restructuration de l'offre routière régionale relève de l'obligation.

Pour le CESER, cette restructuration doit avoir pour objectif d'améliorer l'offre de transport régional par des services complémentaires à la proposition ferroviaire. Bien sûr, il s'agit avant tout de supprimer les doublons de toute nature (route-route et rail-route), mais, comme en matière ferroviaire, il doit être surtout question de développement :

- développement de dessertes non réalisables par le ferroviaire
- création de nouveaux services
- accroissement du nombre des circulations et de leur fréquence
- amélioration de la coordination avec l'offre ferroviaire: rabattements, correspondances...

La spécialisation des services peut, là également, porter ses fruits.

Pour autant, comme en matière de ferroviaire, l'action régionale en matière de transport routier de voyageurs doit s'inscrire dans la durée. C'est dire, notamment, que la Région, comme elle le fait avec la SNCF pour le ferroviaire, doit être attentive à construire des partenariats solides et de long terme avec les transporteurs routiers. Pour ce faire, le CESER l'invite d'ores et déjà à associer les représentants des transporteurs routiers régionaux à l'élaboration du Schéma Régional de l'Intermodalité et, de manière plus opérationnelle, à la définition de l'offre régionale de transport.

Dans le même ordre d'idée, la Région devra également avoir le souci :

- de l'établissement de périmètres de lots d'appels d'offres de nature à favoriser le jeu de la concurrence et à permettre à toute entreprise de transport routier de voyageurs de présenter une offre de manière isolé ou dans le cadre d'un groupement,

- d'une durée de conventionnement suffisamment longue pour couvrir la durée d'amortissement du matériel;
- d'une certaine souplesse quant à la transition d'une génération de convention à la suivante.

L'action régionale devra par ailleurs être plus attentive aux projets de systèmes de transports locaux initiés dans le cadre des communautés d'agglomération, voire des réseaux de villes, ou des communautés de communes et des PETR.

Pour préparer l'avenir, la démarche suivie en matière d'adaptation des services devra aussi prévoir des moyens à même d'autoriser le lancement d'études d'opportunité sur certaines questions, voire le soutien à l'expérimentation de solutions innovantes, si ce n'est alternatives.

Ainsi, au regard des évolutions en cours en matière de transport au sens large, il serait en particulier intéressant que des études d'opportunité soient consacrées aux possibilités de réactivation des services "voyageurs" sur les liaisons ferroviaires Auch-Agen (en relation avec la liaison Grand Sud et ses perspectives en matière de dessertes "Très Grande Vitesse") et Cahors-Capdenac (au regard de la dynamique "Vallée du Lot", du potentiel touristique de la zone et de l'intérêt de cette liaison en matière de fret).

Plus généralement, la valorisation du potentiel touristique de la région pourrait donner lieu à la création, au moins saisonnière, de circulations ferroviaires à vocation touristique permettant la diversification des missions de certaines lignes et l'accroissement de leur usage. Compte tenu des paysages exceptionnels qu'elles traversent, ce pourrait être par exemple le cas des lignes empruntées par le Cévenol et par l'Aubrac.

De même, l'action régionale gagnerait sans doute à prévoir des moyens, fussent-ils minimes, afin de soutenir l'expérimentation de solutions innovantes, par exemples en matière de transports alternatifs : co-voiturage, voiture partagée, mise à disposition de vélos... En ce qui concerne la desserte locale des territoires les moins densément peuplés, le CESER propose ainsi à la Région d'évaluer la pertinence de solutions¹ de co-voiturage local (centrales de mise en relation, aires de stationnement...) à partir d'un ou plusieurs territoires expérimentaux.

Enfin, l'offre de transport régionale ne serait pas complète si elle ne permettait pas les déplacements nationaux et internationaux. Or, le CESER constate qu'en dépit d'une bonne qualité de desserte aérienne et des progrès significatifs réalisés au cours des trois dernières décennies quant aux infrastructures de communication terrestres, le désenclavement et l'ouverture interrégionale de Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées restent encore à parfaire sur plusieurs points.

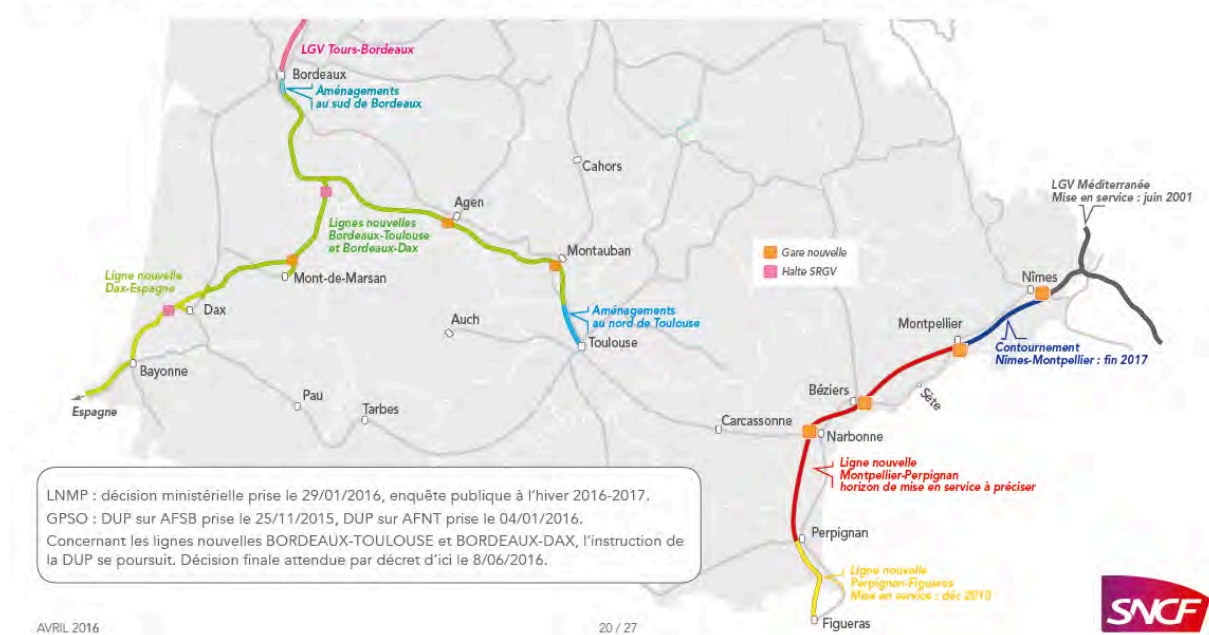
¹ Quelques exemples sont présentés en annexe 5 :

- EcoSyst'M, dispositif de covoiturage de proximité, orienté économie solidaire et économie territoriale, soutenu par SnCF,
- RezoPouce : l'offre de covoiturage spontané,
- Karos : le pari de l'intelligence artificielle pour résoudre le problème du covoiturage domicile travail.

Ainsi, la réalisation de la Ligne ferroviaire à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et de son prolongement vers Narbonne de même que celle du chaînon manquant Montpellier-Perpignan doivent être encore ardemment soutenues pour constituer dans leur ensemble un réseau à grande vitesse structurant à l'échelle du territoire.

PROJETS DE LIGNES NOUVELLES

GRAND PROJET SUD-OUEST ET DESSERTE MÉDITERRANÉE/ESPAGNE



La grande vitesse n'est cependant pas tout. En dépit des importants travaux dont il fait l'objet pour en maintenir le niveau de desserte, l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse reste en attente d'un projet de modernisation ambitieux qui permette une amélioration significative de la desserte du sud-ouest du Massif Central tout en offrant une alternative crédible aux axes nord-sud de la façade atlantique et de la vallée du Rhône en matière de transport de marchandises et en confortant les chantiers de transport combiné toulousains. Mais le plus inquiétant est sans doute l'avenir annoncé d'un certain nombre de Trains d'Équilibre du Territoire (TET) intéressant la région. Renvoyées à des services routiers ou bien au TER, les lignes de l'Aubrac (Béziers - Clermont Ferrand), celle du Cévenol (Clermont Ferrand - Marseille via Nîmes) de même que la ligne Toulouse-Bayonne-Hendaye, sont ainsi en grand danger tandis que la desserte directe Paris-Cerbère via Toulouse est abandonnée.

T.E.T IMPACTÉS PAR LA COMMISSION DURON

- 4 lignes structurantes nationales, 2 en région Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées :

■ TOULOUSE-PARIS (1 A/R QUOT. JOUR + 1 A/R QUOT. NUIT)
■ BORDEAUX-MARSEILLE (6 A/R QUOT.)

- 2 trains de nuit sanctuarisés :

■ LATOUR-DE-CAROL-PARIS (1 A/R QUOT. NUIT)
■ RODEZ-PARIS (1 A/R QUOT. NUIT + ALBI-SANOMI)

- Des annonces prochaines de l'État, Autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire.



AVRIL 2016

17 / 27



Le CESER qui considère que la région a besoin de ces circulations nationales, s'inquiète donc fortement de l'avenir annoncé en la matière. Il invite donc la Région à prendre toute initiative utile pour obtenir le maintien de ces dessertes sous financement national et l'assure de son soutien sans faille à cet égard.

A cet égard, il salue d'ores et déjà les propositions avancées par la Présidente de Région concernant les trains de nuit¹.

¹ Cf. Annexe 6 : Lettre de Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées à Monsieur Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche.

2) Aménager le réseau ferroviaire

Transport guidé, le transport ferroviaire est indéfectiblement lié à l'existence d'infrastructures spécifiques dont la qualité détermine d'ailleurs en large part la performance potentielle du système. C'est dire le niveau des enjeux attachés aux infrastructures ferroviaires.

De fait, en Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, les caractéristiques et l'état du réseau ferroviaire régional restent les principaux facteurs limitants du développement de l'offre ferroviaire au niveau régional.

Les besoins d'investissements concernant le réseau ferroviaire sont pourtant parfaitement reconnus, et parfois de longue date, tant en ce qui concerne les relations nationales que régionales. Beaucoup a d'ailleurs déjà été fait ces dernières années avec un investissement soutenu en matière de régénération et de modernisation des voies et équipements. L'effort d'ailleurs se poursuit, mais il reste néanmoins beaucoup à faire pour doter Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées d'infrastructures de communication performantes, à la hauteur de ses ambitions et de son potentiel de développement. Dans son dernier avis en date, le CESER relevait notamment à ce propos :

- la réalisation des Lignes à Grande Vitesse (LGV) à même de structurer le territoire de la nouvelle région : la réalisation de la Ligne ferroviaire à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse et son prolongement jusqu'à Narbonne, le chaînon manquant que constitue la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et, plus globalement, la promotion au niveau européen d'un corridor D dédié au fret sur cet axe;
- la modernisation des axes ferroviaires structurants que sont : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Clermont Ferrand-Béziers, Toulouse-Tarbes-Pau-Bayonne, Clermont Ferrand-Nîmes-Marseille ;
- la poursuite de la réhabilitation du réseau ferroviaire régional pour, d'abord, assurer partout sa pérennité et, ensuite, accroître ses capacités, notamment dans l'agglomération toulousaine et le long du littoral méditerranéen, pour répondre au développement du TER ;

A cette liste, il conviendrait d'ailleurs d'ajouter la préservation des lignes capillaires, notamment pour les circulations fret.

A ce propos, le CESER tient d'ailleurs à souligner l'enjeu attaché à la qualité des sillons qui sont attribués aux circulation de fret y compris en situation de perturbations, voire d'arrêt de trafic pour travaux. Incidemment, le CESER s'étonne de l'interdiction du trafic fret sur la ligne Clermont-Béziers alors que les trains de ballast de SNCF Réseau y circulent.

Que ce soit pour le transport de voyageurs ou le transport de fret, le CESER relève en tout cas l'importance de conserver un réseau ferroviaire alternatif aux grands axes, notamment pour éviter de ramener tous les trafics sur des pôles et des lignes déjà saturées.

Plus globalement, le CESER considère que l'ambition première de la Région en matière d'infrastructures ferroviaires doit être de ménager l'avenir et, pour ce faire, d'assurer la pérennité de l'ensemble du réseau existant et d'en garantir l'ouverture à tout type de trafic en l'entretenant régulièrement et en le régénérant si besoin.

Dans ce sens, il convient de réhabiliter et de rouvrir les deux lignes récemment fermées Alès-Béssèges et Montrejeau-Luchon mais aussi de moderniser rapidement les lignes Carcassonne-Quillan, St Denis-Bretenoux, Rodez-Séverac le Château. Certaines lignes actuellement réservées au trafic fret auraient par ailleurs toute pertinence à retrouver un trafic voyageurs et, donc, à être aménagées en conséquence : ligne rive droite du Rhône, Auch-Agen, Elne-Le Boulou... D'autres lignes encore, aujourd'hui inutilisées, telle Cahors-Capdenac, sont potentiellement porteuses de solutions d'avenir et doivent être conservées.

NOUVELLE RÉGION LANGUEDOC-ROUSSILLON - MIDI-PYRÉNÉES



3) Amplifier l'intermodalité

Dans la perspective de la refonte qualitative de l'ensemble de l'offre régionale de services de transports publics, l'intermodalité doit constituer une préoccupation majeure. En effet, alternatives ou compléments de la voiture individuelle, les réseaux de transport collectif qu'ils soient urbains, ruraux, régionaux ou bien encore nationaux voire internationaux sont interdépendants. Leur potentiel d'attraction dépend donc très largement de la qualité de leur coordination, aussi bien dans le temps que dans l'espace.

L'amélioration des conditions qualitatives de l'intermodalité est ainsi l'un des déterminants principaux de la réussite de l'action régionale.

En pratique cette amélioration renvoie en premier lieu à un large champ d'interventions qui de la coordination des circulations à l'organisation des rabattements sur le réseau principal, en passant par la limitation des services en double emploi et la diversification des points de desserte, relèvent de la constitution de l'offre de services de transport traitée plus avant.

Cela étant, le développement de l'intermodalité renvoie également à une action partenariale plus large destinée à en promouvoir l'usage et à minimiser les contraintes liées aux correspondances, voire à les valoriser, et dont, pour le CESER, les priorités opérationnelles sont :

- La promotion de l'ensemble du réseau au niveau des points d'accès, fondée notamment sur la mise en place d'une information intermodale, le développement d'une offre globale de transport (bagages, services spécifiques...) et la recherche d'une commercialisation plus intégrée (billetterie, tarifs...).
- La requalification de l'accueil dans les gares routières et ferroviaires, voire maritimes, ainsi que dans les stations urbaines, par la modernisation des bâtiments, le traitement de leur environnement et de leurs accès tant au niveau des aménagements d'échange (parkings, consignes "deux roues"...), que de la sécurité (passerelles...), l'adaptation des équipements notamment aux besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, le maintien d'une présence humaine à même d'informer, de commercialiser, d'assurer le contrôle du trafic et de rassurer. Le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Baillargues (34) constitue un exemple intéressant en la matière.
- L'amélioration des correspondances et des rabattements par une cohérence renforcée des différents services (limitation des services en double emploi, intégration des transports scolaires...) et une meilleure relation dans le temps entre transports locaux (urbains ou ruraux), départementaux, régionaux, nationaux voire internationaux.
- Le développement de connexions physiques intermodales en portant une attention particulière à l'accès aux transports urbains (et pas seulement aux transports en site propre), à la desserte par transports collectifs des aéroports et de la gare maritime de la région, à l'amélioration des relations entre gares routières et ferroviaires, entre gares ferroviaires et aéroports.
- La poursuite d'une tarification multimodale unifiée du type « pass navigo ».

Le CESER plaide pour la construction d'un réseau régional de transport de personnes à mobilité réduite à partir des éléments existants ou en complémentarité, de façon à permettre aux personnes à mobilité réduite de continuer à vivre en tout point du territoire sans être forcées à l'isolement. Il s'agit, en effet, de faire de Languedoc Roussillon Midi Pyrénées une région exemplaire de la liberté d'aller et venir pour tous, y compris pour les personnes à mobilité réduite.

Cela étant, le CESER tient à souligner tout particulièrement l'intérêt qu'il porte à la création sur l'ensemble du territoire de Languedoc Roussillon Midi Pyrénées de Pôles d'Echanges Multimodaux structurants, fondés sur les gares SNCF, accueillant les services d'autocars dans de bonnes conditions et bien desservis par les transports urbains là où ils existent. Portes d'entrée du réseau régional, zones de transit voire, pour certains, lieux de vie, de loisir et de consommation, les pôles d'échanges doivent faire l'objet d'un programme de développement spécifique visant à l'amélioration de leurs fonctions d'interface et à leur diffusion progressive sur l'ensemble du territoire régional.

Le CESER plaide enfin pour la rapide mise en service au niveau régional d'une véritable « centrale de la mobilité » permettant de regrouper les informations liées aux déplacements et d'offrir une plateforme informatique proposant les offres de transports collectifs (trains, tram, bus), transports à la demande des AOT, autopartage et offres de covoiturage, centralisant l'ensemble de la billettique et incluant une possibilité d'achat de titre en ligne.

Dans le même ordre d'idée, le CESER propose de développer une application mobile qui prenne en charge tous les moyens de déplacement comme cela est par exemple fait en Alsace avec l'application Vialsace.

4) Développer la qualité de service

Quelle que soit la pertinence de sa définition et des services qui l'accompagnent, l'offre de transport n'a de véritable intérêt qu'en fonction de sa réalité. De fait, pour des usagers dont une large part organise sa vie en fonction des transports collectifs, des engagements clairs et tenus sont à l'évidence plus importants qu'une offre record exceptionnelle. En d'autres termes, la préoccupation des usagers est d'abord que les trains ou les autocars passent, à des horaires utiles et fiables, dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisantes.

La fiabilité des services et le respect de l'offre constituent donc des objectifs primordiaux vis à vis desquels la mise en œuvre d'une démarche "qualité", intégrant à la fois les transports, les services et les équipements, serait certainement porteuses de progrès ou, pour le moins d'une claire identification des causes de problèmes. Ce travail d'analyse et d'adaptation qualitative, qui ne doit plus être considéré sous l'angle de situations moyennes, sans aucun sens pour l'utilisateur, peut être aussi l'occasion d'aborder la question des moyens humains nécessaires au bon fonctionnement du réseau de transports publics. De fait, l'automatisation et la déshumanisation ont sans doute atteint à de nombreux égards un stade abusif qui dessert les transports collectifs.

Cette démarche «qualité», destinée à mettre fin à une multitude de désagréments, grands ou petits, au niveau de la fiabilité, de l'information, de la propreté, de la sécurité, de la sûreté, du confort, de l'adaptation des équipements aux personnes à mobilité réduite, de l'offre de services annexes et de la facilité d'usage, gagnerait sur la base de cahiers des charges précis, à être déclinés en contrats d'objectifs assortis d'un système de bonus-malus négocié avec les opérateurs. A terme, il serait d'ailleurs intéressant que ces contrats "qualité" débouchent sur une certification généralisée de l'offre de transport régionale.

Le Conseil Régional doit en tout cas affirmer son autorité par tous les moyens utiles et, en particulier, se garantir contre des choix unilatéraux des opérateurs qui aboutiraient, comme ce fut déjà le cas en de multiples occasions, au non respect des engagements pris par modification, voire suppression des services régionaux prévus.

Cela étant l'amélioration des services régionaux, voire le respect de l'offre, demande pour le moins des moyens nouveaux en matériel roulant. De fait, eu égard aux caractéristiques du réseau ferroviaire régional qui constitue l'ossature principale du Plan Régional des Transports, le matériel roulant pose un véritable problème.

En effet, au-delà d'une topographie souvent difficile et d'un niveau d'électrification du réseau relativement faible qui imposent des contraintes de matériels, la demande de transports ferroviaires de voyageurs connaît de fortes variations, selon les jours et les circulations. Cet état de fait impose une forte modularité des compositions à laquelle les matériels les plus récemment acquis n'offrent qu'une piètre réponse.

De fait, malgré les investissements considérables réalisés en matière de matériel au cours des dernières années, les problèmes subsistent. Le CESER considère donc que le Conseil Régional devrait remettre à plat sa politique d'acquisition de matériels roulant afin de se ménager notamment en matière d'automotrice et de remorques les marges de manoeuvre nécessaires à la satisfaction de ses ambitions. Il est notamment indispensable que le succès du cadencement en terme de fréquentation ne soit pas remis en question par des problèmes de capacité des véhicules et la dégradation corrélative des conditions de confort des usagers.

5) Adapter la tarification régionale

La tarification constitue l'un des éléments clefs de l'attractivité, voire de l'accessibilité, des transports collectifs pour le plus grand nombre. La politique de tarification à mettre en œuvre doit donc à la fois concourir à la promotion du projet régional de développement de l'usage des transports collectifs dans leur ensemble et être adapté aux besoins et aux moyens de chacun.

Cela étant, la tarification pose aussi la question des moyens financiers des Autorités Organisatrices de Transport, et singulièrement de la Région, mais aussi plus fondamentalement celle du financement du service public régional de transport.

Quoi qu'il en soit, le CESER propose d'asseoir la tarification régionale sur une double ambition celle première, de tarifs socialisés, accessibles à tous et celle complémentaire de promotion de l'offre de transports collectifs, en particulier là où l'offre est moindre. En toute hypothèse, le train du quotidien doit rester peu cher, et avec une meilleure lisibilité et transparence pour les usagers, des tarifs pratiqués.

Pour le CESER, l'action régionale en matière de tarification doit ainsi porter sur :

- la mise en place d'une tarification sociale fondée sur l'abonnement pour les usages réguliers, quotidiens ou hebdomadaires ; (compte tenu de la possible prise en charge par les entreprises d'une participation au coût de l'abonnement).
- le lancement d'une tarification « incitative », concurrentielle avec le co-voiturage rémunéré et différenciée selon les lignes, la qualité de l'offre et les horaires, pour les déplacements plus occasionnels

La politique de tarification doit aussi être conçue avec le souci d'une simplification de l'usage des titres et l'ambition d'un titre unique interopérable, accessible par tous les canaux de distribution.

Dans le domaine strictement ferroviaire, cette recherche de simplification devra également s'attacher, sur un parcours donné, à autoriser l'accès à tout type de train avec les titres « Région », abonnements ou autres.

CONCLUSION

En lançant les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, la Région engage une démarche ambitieuse que le CESER salue ; celle d'une remise à plat participative de la politique régionale de transport. Avec la création de la nouvelle Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées et les compétences nouvelles dont le niveau régional bénéficie ou bénéficiera prochainement en matière de transport, la redéfinition de la politique régionale est en effet devenu indispensable, non seulement pour gommer des effets frontières qui n'ont plus lieu d'être et intégrer de nouvelles compétences, mais surtout pour prendre la dimension d'une problématique de réponse aux besoins de tous, sans exclusion, et de desserte de l'ensemble du territoire profondément modifiée.

Pour le CESER, cette redéfinition doit prendre le forme d'une stratégie de long terme fondée sur trois mots-clefs : rationaliser, développer et promouvoir l'offre de transport public régional :

- Rationaliser afin d'éliminer les doublons, voire les concurrences, et de mieux coordonner les services avec le souci de gain d'efficacité et d'intermodalité. ;
- Développer c'est à dire enrichir l'offre de service et sa capacité de réponse aux besoins sur l'ensemble du territoire ;
- Promouvoir ou en d'autres termes, rendre l'offre régionale plus attrayante et plus accessible.

Au total, il s'agit bien de miser sur le développement des transports collectifs régionaux dans une perspective d'aménagement durable du territoire régional.

Pour mener à bien une telle stratégie, le CESER souligne cependant les enjeux majeurs que constituent d'une part le développement d'un partenariat régional des principaux acteurs des transports (Autorités organisatrices, opérateurs, usagers...) et d'autre part le financement, celui des services bien sûr, mais aussi celui des investissements nécessaires à leur développement.

En matière de partenariat, le CESER plaide à un premier niveau pour la mise en place et l'animation de Comités de lignes associant par bassins de transport effectifs, les élus locaux et régionaux, les transporteurs ainsi que les usagers et plus largement les acteurs économiques et sociaux. Mais le CESER appelle surtout la Région à créer et à faire vivre un Comité Régional des Partenaires du Transport Public tel que défini à l'article 21-3 de la Loi d'Orientations des Transports Intérieurs (LOTI).

Pour que ce dispositif partenarial soit pleinement efficace, il devra encore être complété par un lieu de concertation permettant l'expression des besoins à propos des dessertes nationales d'intérêt régional. Il s'agit en effet de rappeler l'État à ses responsabilités partenariales.

En matière de financement, le CESER a déjà eu maintes fois l'occasion d'exprimer son inquiétude quant à la capacité de poursuivre une action performante dans le cadre du modèle économique actuel. Il soutient donc la nécessité d'une ressource dynamique à la hauteur des défis futurs. Alors que certaines tentatives pour créer cette nouvelle ressource ont fait long feu, l'urgence augmente. Le CESER appelle donc la Région à prendre des initiatives à ce sujet et à porter le débat au niveau national.

Alors que la performance économique et sociale d'un territoire de même que son attractivité sont aujourd'hui avant tout fonction de sa capacité à conjuguer étroitement ses ressources propres, à commencer par ses ressources humaines, et à s'enrichir d'échanges avec l'extérieur, l'efficacité des systèmes de communication et d'échanges doit être considérée comme une priorité. Sur la base de ses remarques et propositions, le CESER encourage donc la Région à mener une politique résolue et ambitieuse de développement des transports publics régionaux.

ANNEXES

Annexe 1



Carole DELGA
Ancienne ministre
Présidente

ARRIVÉE

2016

CESER

Montpellier, le 20 juin 2016

Monsieur Jean-Louis CHAUZY
Président
CESER Languedoc Roussillon
Midi Pyrénées

NOS REF : CD/PF/CL – 25/02/16

OBJET : Etats généraux du Rail et de l'Intermodalité – Saisine du CESER

Monsieur Le Président,

La politique régionale des transports constitue l'une des priorités de mon mandat.

Par le passé, la question du Rail a pu faire « division » ; elle doit désormais faire « région » dans le cadre d'un service public renforcé qui garantisse à chacun de pouvoir mieux se déplacer sur l'ensemble du territoire Languedoc Roussillon Midi Pyrénées.

C'est la raison pour laquelle je me suis engagée, avec la majorité régionale, à ce que se tiennent, au cours du 1er semestre 2016, les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité.

Ce rendez-vous doit être l'occasion d'évoquer, avec le plus grand nombre de nos concitoyens, le développement des trains du quotidien, l'avenir de la grande vitesse, la meilleure prise en compte du fret ou encore l'ambition d'offrir des tarifs accessibles à tous.

Je souhaite que le CESER prenne toute sa part à cette large concertation qui a pour ambition de tracer une feuille de route de la politique régionale du Rail pour les vingt années à venir.

Conformément à l'article L. 4241-2 du Code Général des Collectivités Territoriales, j'ai donc l'honneur par le présent courrier de faire appel à votre assemblée, dans la richesse de sa diversité et dans sa représentation de la société civile, pour travailler sur ces enjeux et me rendre vos conclusions et vos propositions au plus tard le 30 juin prochain.

En vous remerciant par avance pour la contribution précieuse de votre assemblée, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma sincère considération.

Amicalement,

Carole DELGA

HÔTEL DE RÉGION
Toulouse

22, bd du Maréchal Juin - 31406 Toulouse cedex 9
Tél. 05 61 33 50 50 - www.regionlrmp.fr

Montpellier

201, av. de la Pompignane - 34064 Montpellier cedex 2
Tél. 04 67 22 80 00 - www.regionlrmp.fr



Avec Ecofolio
tous les papiers
se recyclent

Annexe 2

Bibliographie sélective des avis des CESER Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées consacrés à la mobilité et aux transports

CESER Languedoc-Roussillon

- Rapport d'autosaisine « Comment améliorer la mobilité quotidienne des habitants vers l'accès aux villes et agglomérations ? » - CESER Languedoc-Roussillon – 14 octobre 2015 ;
- Rapport d'autosaisine « Quel avenir pour la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan ? » - CESER Languedoc-Roussillon – 16 octobre 2013 ;
- Rapport d'autosaisine « Quelles perspectives pour les Trains d'Equilibre du Territoire « L'Aubrac » et « Le Cévenol » ? » - CESER Languedoc-Roussillon - 16 octobre 2013 ;
- Rapport d'autosaisine « Le fret en Languedoc-Roussillon » - CESER Languedoc-Roussillon – 30 janvier 2013 ;
- Avis sur le lancement du Train à un euro – CESER Languedoc-Roussillon – 23 juin 2011 ;
- Avis relatif à l'« élaboration du Schéma Régional des Transports et Communications » - CESR Languedoc-Roussillon – 16 décembre 2009 ;
- Avis sur l'« Accessibilité aux réseaux de télécommunications et de communications en Languedoc-Roussillon » - CESR Languedoc-Roussillon – 16 octobre 2007 ;
- Avis relatif au projet de convention TER 2007-2014 – CESR Languedoc-Roussillon – 19 décembre 2006 ;

CESER Midi-Pyrénées

- Avis « Transport et logistique : un défi pour Midi-Pyrénées » - CESER Midi-Pyrénées – 24 octobre 2013 ;
- Avis sur l'avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport – CESER Midi-Pyrénées – 26 novembre 2010 ;
- Avis des CESR Centre, Limousin et Midi-Pyrénées « Une nouvelle ambition pour la liaison ferroviaire Paris - Limoges – Toulouse » - CESR Midi-Pyrénées – 2 juillet 2010 ;
- Avis relatif au projet de Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de Midi-Pyrénées – CESR Midi-Pyrénées – 23 juin 2008 ;
- Avis sur le projet de convention Région-SNCF relative à l'exploitation du service public ferroviaire régional de transport de voyageurs 2008-2017 – CESR Midi-Pyrénées – 23 avril 2008 ;
- Suivi de l'avis relatif au projet de Plan Régional des Transports Collectifs de Voyageurs 2007-2013 : Observations sur le document de travail - « Plan Régional des Transports » - CESR Midi-Pyrénées – 29 janvier 2007 ;
- Avis relatif au projet de Plan Régional des Transports Collectifs de Voyageurs 2007-2013 – CESR Midi-Pyrénées – 23 octobre 2006.

Annexe 3

Code des transports | Legifrance

17/06/16 10:26



Chemin :

Code des transports

- ▶ PARTIE LEGISLATIVE
- ▶ PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES
- ▶ LIVRE IER : LE DROIT AU TRANSPORT
- ▶ TITRE IER : DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre Ier : Principes

Article L1111-1

Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Article L1111-2

La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Article L1111-3

Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers. Cette programmation permet, à partir des grands réseaux de transport, la desserte des territoires à faible densité démographique par au moins un service de transport remplissant une mission de service public.

Article L1111-4

Le droit au transport comprend le droit pour l'usager d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

Article L1111-5

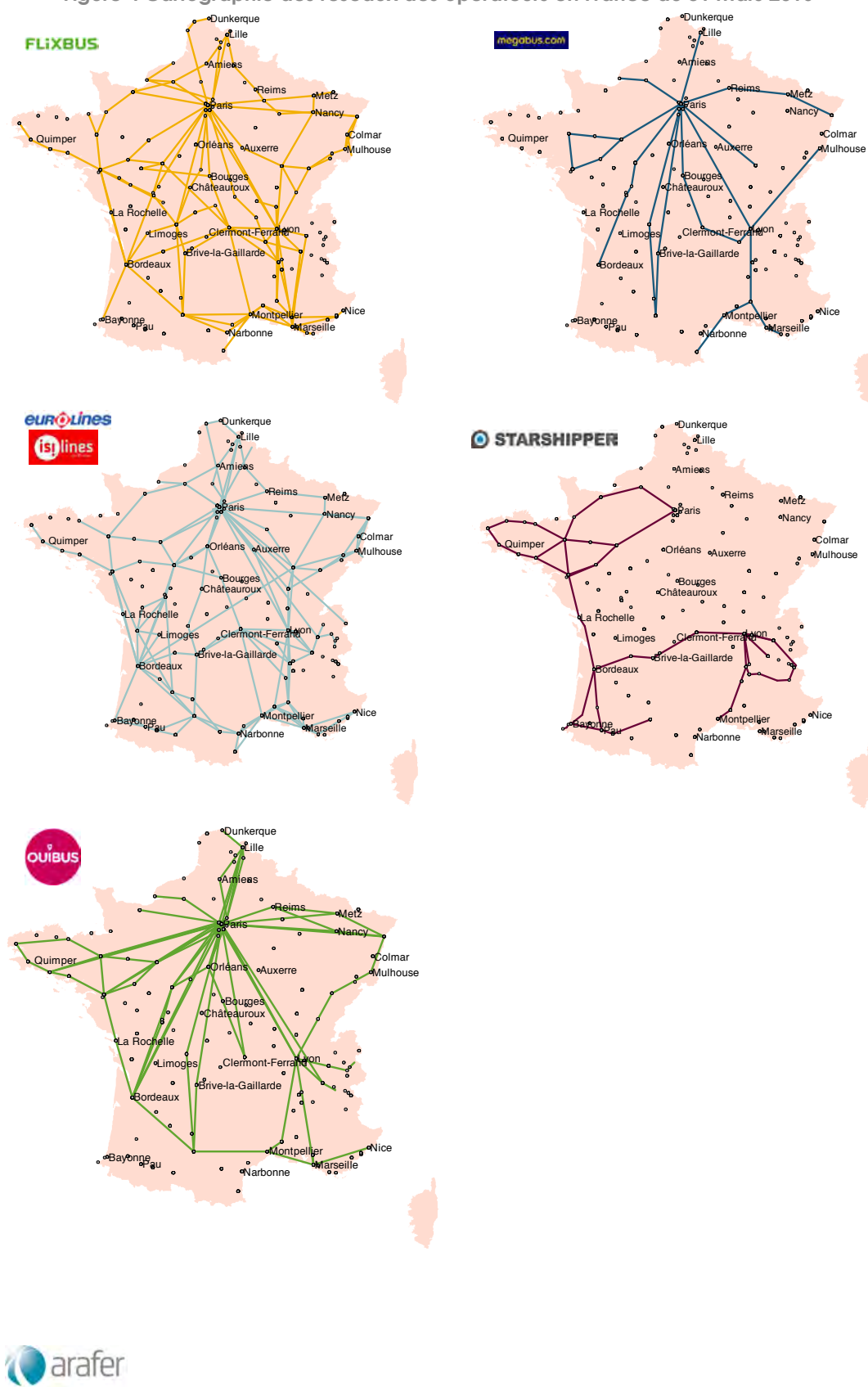
Des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs.

Article L1111-6

Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation.

Annexe 4

Figure 4 Cartographie des réseaux des opérateurs en France au 31 mars 2016



Annexe 5

Exemple 1

EcoSyst'M : dispositif de covoiturage de proximité, orienté économie solidaire et économie territoriale, soutenu par SnCF,

Exemple 2

RezoPouce : l'offre de covoiturage spontané,

Exemple 3

Karos : le pari de l'intelligence artificielle pour résoudre le problème du covoiturage domicile travail.

Exemple 1

EcoSyst'M : dispositif de covoiturage de proximité, orienté économie solidaire et économie territoriale, soutenu par Sncf,

COVOITURAGE DE PROXIMITE CITOYEN ET SOLIDAIRE EN ZONE DIFFUSE

Soutien au développement équilibré et durable des territoires peu desservis par les transports collectifs avec l'appui des commerces de proximité.



UNE AMBITION COLLECTIVE

Donner un rôle d'acteur du développement local aux citoyens, aux activités, avec les collectivités, pour contribuer à l'autonomie des territoires tout en dynamisant l'économie locale de proximité. et rompre avec l'isolement.

- + COVOITURAGE DE PROXIMITE POUR SOUTENIR LES ACTIVITES LOCALES PARTENAIRES ET ENGAGEES
- + ESPACES DE TRAVAIL PARTAGE POUR SOUTENIR L'ENTREPRENARIAT ET CONTRIBUER A LA CREATION DE NOUVELLES ACTIVITES.



DES OBJECTIFS PARTAGES

Des échanges directs, sécurisés, entre citoyens d'un même territoire, qui favorisent la vie sociale, l'entraide, le respect mutuel et l'urbanité.

- + DESENCLAVER LES TERRITOIRES LES MOINS BIEN DESSERVIS
- + LUTTER CONTRE L'ISOLEMENT ET FAVORISER LE CONTACT HUMAIN
- + FIXER LES POPULATIONS EN FIXANT LES ACTIVITES ECONOMIQUES
- + REDUIRE LES CONSOMMATIONS D'ENERGIE ET LES GAZ A EFFET DE SERRE
- + APPORTER AUX TERRITOIRES LA MAITRISE DE LA MOBILITE DE PROXIMITE
- + DEVELOPPER UNE DIVERSITE DE SERVICES POUR LA MOBILITE DE PROXIMITE



COVOITURAGE ECOSYST'M : COMMENT CA MARCHE ?

1 COVOITUREUR CONDUCTEUR

- L'Association EcoSyst'M remet un macaron aux conducteurs qui signent le Pacte de Covoiturage, présentent leur permis de conduire et indiquent les trajets les plus fréquents. La macaron EcoSyst'M est collé sur le pare-brise de la voiture du conducteur.
- L'Association met en relation les conducteurs et les passagers adhérents.
- Les trajets partagés sont rétribués par des fichets kilométriques.



4 BONS ENERGIE

- 1 Bon Energie a une valeur de 1 euro.
- Après avoir recueilli une valeur mi-nimale de 20 km en fichets kilométriques, le conducteur échange ses fichets contre des bons Energie auprès de l'Association.

Le taux de change est fixé à 5 cts/km. L'Association retient 1ct/km pour financer le fonctionnement d'EcoSyst'M (photocopies, téléphone, impression fichets, etc.).

2 COVOITUREUR PASSAGER

- Un carnet de fichets kilométriques aux passagers qui signent le Pacte de Covoiturage, présentent leur carte d'identité et indiquent les trajets qu'ils souhaitent réaliser en covoiturage.
- Le covoitureur passager verse une contribution de 3 ou 6 € contre un carnet de 50 ou 100 kms de fichets kilométriques. Ces fichets d'une valeur de 6 cts/km, sont remis aux conducteurs lors des parcours.
- L'Association met en relation les passagers avec des conducteurs effectuant des parcours similaires.
- L'angle des fichets doit être déchiré lorsqu'ils sont donné aux conducteurs, pour ne les utiliser qu'1 fois.

3 POINTS DE RENCONTRE

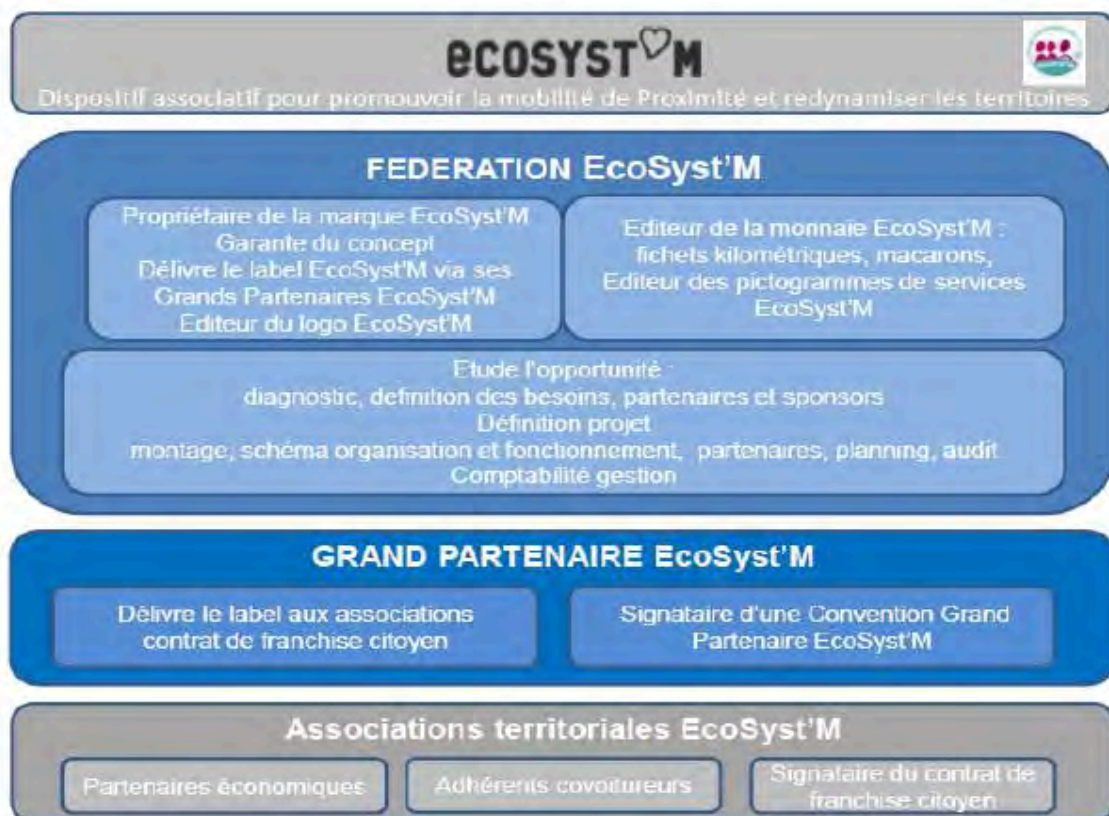
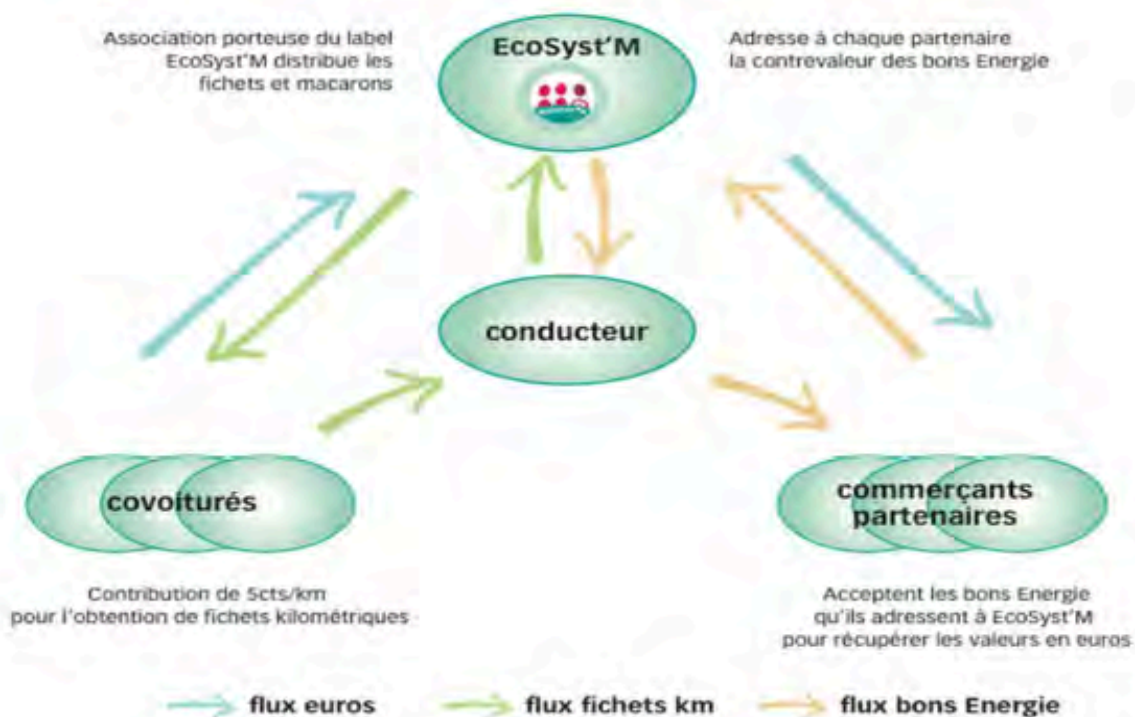
- Au domicile du conducteur ou du passager covoitureur.
- En tout point de rencontre décidé conjointement entre le passager et le conducteur.
- Chez un commerçant partenaire, signataire du Pacte de Partenariat de Proximité EcoSyst'M.

5 PARTENAIRES DE PROXIMITE

- Les commerçants et activités de proximité EcoSyst'M, sont identifiés par le macaron EcoSyst'M, apposé sur la devanture ou la vitrine de leur locaux.
- Des pictogrammes indiquent les services qu'ils rendent aux co-voitureurs.
- Les partenaires acceptent les Bons Energie pour différents achats.

DEMARCHE COLLABORATIVE POUR UNE ECONOMIE CIRCULAIRE

FICHETS KILOMETRIQUES ET BONS ENERGIE



ECOSYST'M RECOMPENSE



11/04/2014 - Grand Prix des Collectivités Responsables – TBS Toulouse

03/02/2016 - Trophée EcoActions - EcoMaires - Assemblée Nationale

30/06/2016 - 21 Solutions pour Demain – COMITE 21

Système de Mobilité Durable solidaire et citoyen pour les déplacements de proximité

CONTACTS



FEDERATION EcoSyst'M

www.ecosystm.fr

beatrice.vauday@ecosystm.fr



GRAND PARTENAIRE EcoSyst'M

SNCF MOBILITES Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées

emmanuelle.arnaud@sncf.fr

jean-marie.romero@sncf.fr

Exemple 2

RezoPouce : l'offre de covoiturage spontané,



Qui sommes-nous ?

Le dispositif REZO POUCE, initialement appelé Covoiturons sur le Pouce, a été lancé en octobre 2010 par **huit collectivités du Tarn-et-Garonne et une de Haute-Garonne**.

Après avoir été coordonnées pendant un an et demi par la mairie de Moissac, les collectivités participantes ont souhaité créer une structure juridique pour porter le dispositif : c'est ainsi qu'est née l'association Covoiturons sur le Pouce le 3 avril 2012. C'est une **association de collectivités locales** (communes et intercommunalités) de type "in house", c'est-à-dire que l'association est contrôlée par plusieurs collectivités publiques. Ce contrôle s'apparente à celui qu'elles exercent sur leurs propres services.

Chaque collectivité verse une cotisation en fonction de son nombre d'habitants.

Depuis 2015, le dispositif est porté, sur l'ensemble du territoire national par une Société Coopérative d'Intérêt Collectif.

Cette SCIC, agréée Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale, accompagne les territoires (hors Tarn et Garonne et Haute Garonne), qui souhaitent dupliquer Rezo Pouce.

Tout comme l'association, la SCIC vise à **développer et promouvoir REZO POUCE**, dispositif d'auto-stop organisé.

Rezo Pouce répond aux objectifs suivants :

- Favoriser la mobilité,
- Créer du lien social et de la solidarité,
- Participer au désenclavement en milieu rural,
- Proposer une solution au désengorgement routier
- Diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Rezo Pouce en quelques chiffres :

- 2 000 utilisateurs,
- 400 communes (qui ont déployé le dispositif ou sont en train de le déployer...)
- ... et autant de contacts.

Si Rezo Pouce est en plein essor, c'est aussi grâce à ses 9 **membres fondateurs** :

La commune de Beaumont de Lomagne (82), la commune de Castelnau d'Estrétefonds (31), la commune de Grisolles (82), la commune de Labastide-Saint-Pierre (82), la commune de Moissac (82), la commune de Montech (82), la commune de Saint-Nicolas-de-la-Grave (82), la commune de Valence d'Agen (82) et la communauté d'agglomération du Grand Montauban (82)

Rejoints en 2013 par les communes :

- de Nègrepelisse (82), de Bessières (31), de Durfort Lacapelette (82);

et les communautés des communes :

- de Save et Garonne (31), de Quercy Caussadais (82) et du Frontonnais (31).

Rezo Pouce, Qu'est-ce que c'est ?

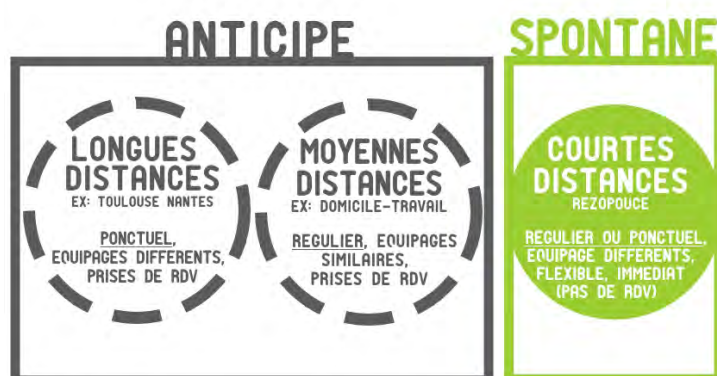
REZO POUCE est le premier réseau d'autostop organisé en France.

La différence avec le covoiturage anticipé ?

Avec REZO POUCE pas de prise de rendez-vous! C'est plus flexible: c'est quand je veux, où je veux.

Pour résumer : 2 formes de covoiturages pour 2 utilisations différentes !

- le covoiturage anticipé :
 - **pour des longues distances, covoiturage ponctuel**
(ex : faire un Toulouse-Nantes pour aller voir un ami ou de la famille).
 - **pour des distances moyennes (à partir de 20 kms environ), covoiturage régulier**
(ex : faire Montauban - Moissac quotidiennement pour aller travailler).
- l'autostop organisé = REZO POUCE (ou covoiturage spontané). **Le principe est de vous rendre à un "arrêt sur le Pouce" quand vous voulez (tout de suite si vous avez besoin de partir maintenant), sans avoir anticipé votre trajet.**



REZO POUCE, c'est la réponse à un manque : l'offre de covoiturage spontané.

Sur les plateformes de covoiturage, les trajets postés sont supérieurs à 20 kms. Or en France, 75% des trajets sont inférieurs à 10 kms.

Rezo Pouce propose donc de **mettre en relation conducteurs et passagers pour les petits trajets du quotidien** : REZO POUCE est utilisé la plupart du temps pour des trajets entre 2 et 20 kms.

Rezo Pouce permet de :

- compléter les moyens de transports existants
- créer du lien social
- structurer, organiser et sécuriser la pratique de l'autostop
- diminuer l'autosolisme.

Comment ça marche ?

Le dispositif est reconnaissable aux "arrêts sur le Pouce" répartis sur un territoire de plus de 300 000 habitants en Midi-Pyrénées.

Un passager se place sur un arrêt avec une "fiche destination". Un conducteur, muni du macaron REZO POUCE et qui va dans cette direction voit le passager, s'arrête et l'amène avec lui.

Qui peut utiliser REZO POUCE ?

Toute personne majeure et les jeunes de plus de 16 ans sur autorisation parentale. On peut être passager, conducteur ou bien les deux.

Dans quels cas utiliser REZO POUCE ?

REZO POUCE complète et se combine avec les transports existants. Ce dispositif favorise donc l'inter-modalité (utiliser plusieurs moyens de transports pour son trajet). Nous avons créé une fiche mobilité par commune adhérente qui récapitule tous les "arrêts sur le Pouce" de la ville, ainsi que tous les moyens de transport disponibles.

Voici des exemples d'utilisation de REZO POUCE avec les autres modes de transport:

Exemple 1 : J'habite à 5 kilomètres de la gare mais le parking de la gare est saturé tous les matins, et j'ai du mal à trouver une place... Je peux me rendre à la gare avec REZO POUCE. Plusieurs gares du nord toulousain sont desservies par REZO POUCE pour repartir le soir (Castelnau d'Estretfonds, Grisolles, Montauban, Valence d'Agen, Moissac).

Exemple 2 : Je recherche un trajet de covoiturage anticipé mais je ne trouve personne sur les plateformes en ligne. Je décide de pratiquer mon trajet en tant que passager avec REZO POUCE. Je vais ainsi trouver plusieurs personnes qui font le même trajet que moi, mais qui n'ont pas eu l'idée de d'inscrire leur trajet sur un site de covoiturage anticipé. Nous pourrions à l'avenir s'ils le souhaitent, nous donner rendez-vous. Je passe alors de REZO POUCE (autostop organisé) au covoiturage anticipé!

Exemple 3 : Pour mon trajet domicile-travail, j'ai trouvé des covoitureurs, mais tous s'arrêtent 5 kilomètres avant moi, dans la ville précédente. Je pense que je ne peux donc pas covoiturer avec eux. Mais avec REZO POUCE mon covoitureur peut me déposer à un arrêt me permettant de finir mon trajet et de me rendre sur mon lieu de travail. Je peux ainsi covoiturer régulièrement !

Pourquoi parle-t-on d'autostop organisé ?

On parle d'autostop organisé car ce dispositif est plus sécurisé que l'autostop traditionnel.

1. **Le passager fait du stop sur des arrêts identifiés (carte des arrêts) et plus sécurisés (implantation selon critères).**
2. **Le passager peut envoyer le numéro de la plaque d'immatriculation et le numéro d'arrêt sur un numéro gratuit qui nous permet de savoir où il a été pris en stop et par qui.**
3. **Pour utiliser le réseau, passagers et conducteurs s'inscrivent dans un lieu relais et reçoivent des éléments de reconnaissance dans leur kit mobilité : carte d'utilisateur avec photo, macaron pour les conducteurs, fiche destination pour les passagers.**

Exemple 3

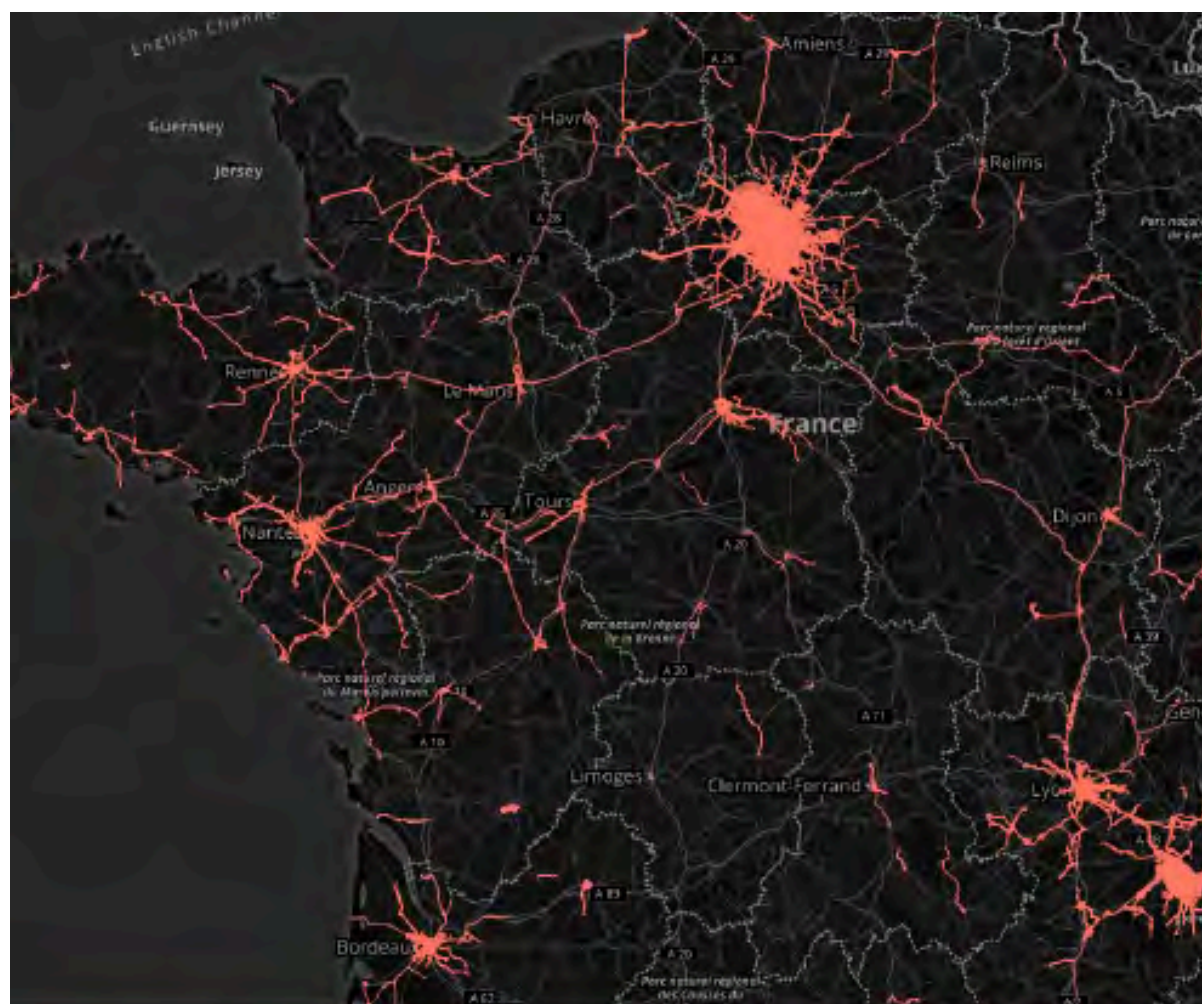
Karos : le pari de l'intelligence artificielle pour résoudre le problème du covoiturage domicile travail.

**VOUS PENSIEZ
TOUT SAVOIR SUR
LE COVOITURAGE ?**

Pourtant, les algorithmes et le big data sont en train de le bouleverser.



:karos
Dossier de presse 2016



Représentations des déplacements quotidiens réalisés par les personnes qui disposent de l'application Karos et qui sont potentiellement "connectables" pour effectuer des covoiturages domicile travail, en France (image ci-dessus), dans la région grenobloise (en bas à gauche) et en région parisienne (en bas à droite).



IL Y A COVOITURAGE ET COVOITURAGE

IL Y A LE COVOITURAGE SUR LES TRAJETS DE LONGUE DISTANCE, IRRÉGULIER, ÉPISODIQUE...

Pour partager les frais de son trajet en voiture de Paris à Bordeaux, il y a le covoiturage qu'on connaît bien, que l'on pratique de temps en temps par exemple sur Blablacar (trajets de plus de 300km en moyenne).

Un conducteur passe une annonce écrite en ligne et attend la sollicitation de potentiels passagers. Il décide de leur répondre et organise ainsi le remplissage de sa voiture. Cette pratique est entrée dans les mœurs et le nombre d'utilisateurs du covoiturage longue distance a explosé depuis quelques années.

... ET CELUI DE TOUS LES JOURS, RÉGULIER, POUR ALLER AU TRAVAIL

En revanche, dès que l'on veut partager les frais de sa voiture pour aller au travail tous les jours, sur des trajets plus courts (10 à 80 km en général), là ça devient plus compliqué.

Sur la base du même modèle d'annonces, il serait fastidieux de devoir s'organiser pour chaque trajet alors que le montant en jeu pour chacun de ces trajets est très faible (quelques euros). La seule solution est de créer un « équipage » de covoiturage, qui implique un lien de dépendance souvent rédhibitoire : « rendez-vous tous les jours avec Stéphane à 17h30 ici ». Et comment faire quand on a des horaires de travail variables ? Pas simple !

Les Français effectuent environ 177 millions de déplacements locaux chaque jour, dont 18% sont des trajets pour aller au travail. Le potentiel d'optimisation par le covoiturage courte distance est énorme.

On comprend pourquoi le covoiturage sur les trajets quotidiens n'émerge pas, malgré les multitudes d'initiatives locales lancées ces dernières années. Pourtant, le potentiel est énorme : rien qu'en Île de France, 15 millions de trajets sont réalisés en voiture chaque jour. Et dans la mesure où le conducteur est seul dans son véhicule dans 90% des cas, on estime à 40 millions le nombre de sièges libres sur ces trajets quotidiens.

Cette immense réserve de mobilité, si elle est correctement exploitée, permet de générer de véritables réseaux intelligents de mobilité partagée. C'est la mission de Karos.

KAROS: LE PARI DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE POUR RÉSOUDRE LE PROBLÈME DU COVOITURAGE DOMICILE TRAVAIL

La société Karos est née début 2014 du constat que les sites d'annonces de covoiturage sont inadaptés aux trajets de courte distance, en particulier parce qu'ils demandent à leurs utilisateurs trop d'efforts d'organisation pour une utilisation quotidienne.

COMMENT FONCTIONNE KAROS ?

1 - TÉLÉCHARGER L'APPLICATION SUR L'APP STORE OU SUR GOOGLE PLAY

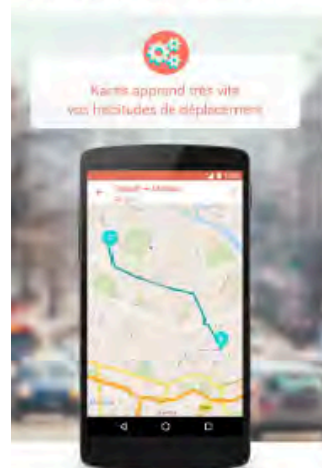


2 - S'INSCRIRE EN 1 MINUTE

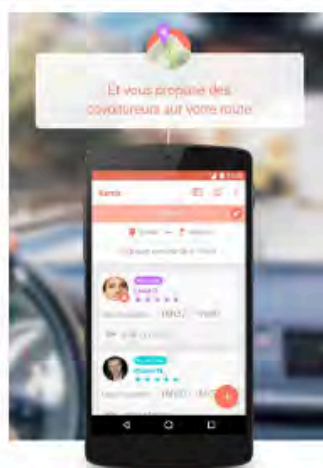
Inscrivez-vous et paramétrez votre compte en 1 minute, puis laissez Karos travailler... car l'application agit comme un véritable assistant intelligent de covoiturage. L'application organise pour vous automatiquement vos covoitages domicile-travail. Vous n'avez pas besoin d'annoncer tous les jours là où vous allez, ni de chercher vos covoitages.

3 - PROFITEZ DES OPPORTUNITÉS DE COVOITURAGE

Karos va apprendre vos besoins, anticiper vos trajets et vous proposer automatiquement des covoitages qui correspondent à votre chemin, à vos horaires. Il vous suffit de rouvrir l'application et de consulter les opportunités, puis de contacter en 2 clics le covoitreur proposé pour valider le covoiturage.



karos
La voiture sans la facture



karos
La voiture sans la facture

LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE EN FRANCE

Les Français effectuent environ **177 millions de déplacements locaux chaque jour** ouvré de la semaine, soit en moyenne 3,15 / personne. Environ **85 % des français se déplacent chaque jour**. La distance quotidienne parcourue / personne est de 25 kilomètres. Les déplacements liés au travail représentent **29 % des déplacements** de la vie quotidienne, parmi lesquels **18 % sont strictement des déplacements entre le domicile et le lieu habituel du travail**. Dans ce contexte, l'efficacité globale du système de transport apporte une contribution décisive à la compétitivité d'un territoire, tant sur le plan économique que social. La fluidité des déplacements domicile-travail est ainsi un facteur-clé d'attractivité d'une agglomération, d'un département ou d'une région.

LES FRANÇAIS VIVENT LA VOITURE COMME UN MAL NÉCESSAIRE

Pour faire ces trajets, **81% des français utilisent une voiture** (ils étaient 70% en 1980). **93% d'entre eux considèrent qu'ils n'ont tout simplement pas d'autre choix**. Or la voiture pollue, la voiture est chère, elle présente de nombreuses contraintes (temps passé à s'occuper de son entretien, à chercher une place de parking...).

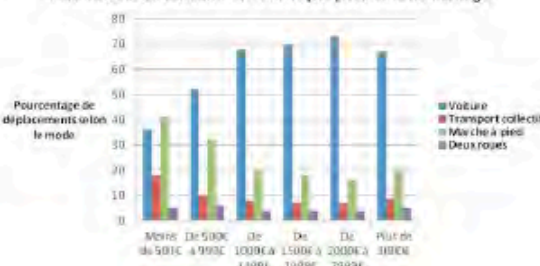
Le recours à la voiture est devenu vital dans un contexte d'étalement urbain croissant. Comme le décrit la conjonction de Zahavi, les déplacements de la vie quotidienne se font à budget-temps de transport (BTT) constant : « Le temps gagné à aller plus vite est en fait gagné pour aller plus loin ». Ainsi, entre 1990 et 2008 les émissions de CO2 auraient dû baisser de 13% grâce à l'amélioration des performances des moteurs, mais elles ont en réalité augmenté de 10% à cause de l'augmentation de la longueur des trajets (+20% sur les 20 dernières années).

LA VOITURE COUTE TRÈS CHER ET EST UTILISÉE EN SOLO

L'automobile représente en moyenne 13% du budget total des ménages, soit plus que la nourriture. **Chaque voiture coûte en moyenne plus de 5000€/an**. Les coûts des parkings et des contraventions ont nettement augmenté. Le budget d'entretien (40% du coût complet de la voiture) a explosé avec la sophistication croissante des véhicules (+36% depuis 2000).

Enfin, le conducteur supporte seul ce coût astronomique, dans un contexte où le **taux d'occupation moyen des véhicules est de 1,1 personne**.

Part modale en fonction du revenu par personne du ménage



LES AVANTAGES DE KAROS

ECONOMIES SUR LE BUDGET AUTO

Le covoiturage domicile travail, comme pour le covoiturage longue distance, a pour premier avantage le partage de frais. En covoiturant tous les jours (en tant que conducteur ou passager), chaque utilisateur covoitreur quotidien peut économiser jusqu'à 1500€ net d'impôts.

GESTION DE LA PARTICIPATION AUX FRAIS

Karos gère automatiquement le partage de frais entre passager et conducteur. Une voiture coûte en moyenne 0,20€ par kilomètre (carburant, entretien supplémentaire lié au trajet, km supplémentaires au compteur lié au trajet). Nous coupons la poire en deux ! Le passager doit 0,10€ par kilomètre (minimum 1,50€ par trajet) au conducteur. Karos fait tout le calcul automatiquement et transfère l'argent d'un smartphone à l'autre. Tous vos covoitages sont listés dans votre "Historique de trajets". Karos fait les plus et les moins et vous calcule votre solde.

PROPOSITIONS AUTOMATIQUES DE COVOITUREURS

Les algorithmes de prédiction des trajets permettent de dépasser la complexité d'une gestion quotidienne de ses trajets, et proposent des covoitages ou des trajets automatiquement. L'application propose également des itinéraires clé en main pour prendre son covoitreur et le déposer aux meilleurs endroits possibles.

UNE SIMPLICITÉ D'USAGE DÉCONCERTANTE

Ce qui est marquant avec cette application, c'est la simplicité d'usage. Après avoir créé un profil en moins d'une minute chrono, vous pouvez créer de nouveaux parcours très rapidement, les modifier jusqu'à la dernière minute. L'application effectue instantanément un nouveau calcul pour vous mettre en relation avec quelqu'un.

DE LA CONVIVIALITÉ, DU CONFORT ET MOINS DE STRESS

On dit souvent que les nouvelles technologies nous coupent des autres. Là, c'est l'inverse. Partager sa voiture pour un petit trajet au quotidien est l'occasion de créer du lien, faire de jolies rencontres. Finis les transports en commun bondés, profitez du confort d'une voiture. Moins de voitures sur les routes, c'est aussi une bonne chose pour fluidifier le trafic, générer moins de stress lié à la conduite.


```

103 def fit(self, X, y):
104     """Fit the model according to the given training data.
105
106     Parameters
107     -----
108     X : {array-like, sparse matrix}, shape = (n_samples, n_features)
109         Training vector, where n_samples is the number of samples and
110         n_features is the number of features.
111
112     y : array-like, shape = (n_samples)
113         Target vector relative to X
114
115     Returns
116     -----
117     self : object
118         Returns self.
119
120     # TODO Remove 12/12 support on 5.0
121     loss_1 = self.loss_lower()

```

UNE APPLICATION CONCRÈTE DU BIG DATA ET DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE AU SERVICE DE NOTRE VIE QUOTIDIENNE

On entend beaucoup parler de **Big Data** et d'**Intelligence Artificielle** sans trop comprendre ce que c'est. Voilà une application concrète de ces technologies nouvelles, au service de notre vie quotidienne !

Karos utilise ces technologies afin d'**automatiser la mise en relation** entre covoitureurs et éliminer les freins d'organisation du covoiturage courte distance. **Comment une application mobile peut-elle nous aider à ce point toute seule ?** C'est justement toute la spécificité de Karos : les algorithmes permettent à l'application « d'apprendre » (c'est ce que l'on appelle la *machine learning*) les habitudes de déplacement de ses utilisateurs pour mieux comprendre leurs besoins. On peut dire que Karos est une "Smart App" optimisée pour les "Smart Phones".

La notion d'intelligence artificielle, c'est le "**raisonnement**" que les ingénieurs ont programmé pour construire l'application. Nous, humains, quand nous raisonnons, nous nous posons des questions. Seulement, dans des situations comme le covoiturage au quotidien, s'il fallait poser des questions à tous ses voisins, pour savoir s'ils partent à la même heure et s'ils vont au même endroit que nous, ce serait impossible. Même en passant une annonce manuelle pour le matin et pour le soir. Trop peu de personnes auraient le courage et le temps d'effectuer une action aussi fastidieuse. C'est pour cela que l'**application « interroge » tout le monde en temps réel** et nous donne la **réponse instantanément**.

On parle alors de **big data**, car le fait d'analyser le réseau de potentiels covoiturage en permanence génère énormément de données, qu'il faut traiter en quelques millisecondes.

KAROS ET LES DONNÉES UTILISATEURS

Conscient des enjeux de confidentialité liés aux données fournies par les utilisateurs aux sociétés privées, Karos s'engage fermement à ne pas les revendre. Les données sont exclusivement collectées afin de générer des opportunités de covoiturage entre utilisateurs. Par ailleurs, l'accès à ces données en interne répond à un protocole sécurisé extrêmement rigoureux. Seules des données agrégées et anonymisées peuvent être fournies par Karos à ses partenaires, entreprises et collectivités locales, pour qu'elles mesurent la performance de leur initiative de covoiturage.

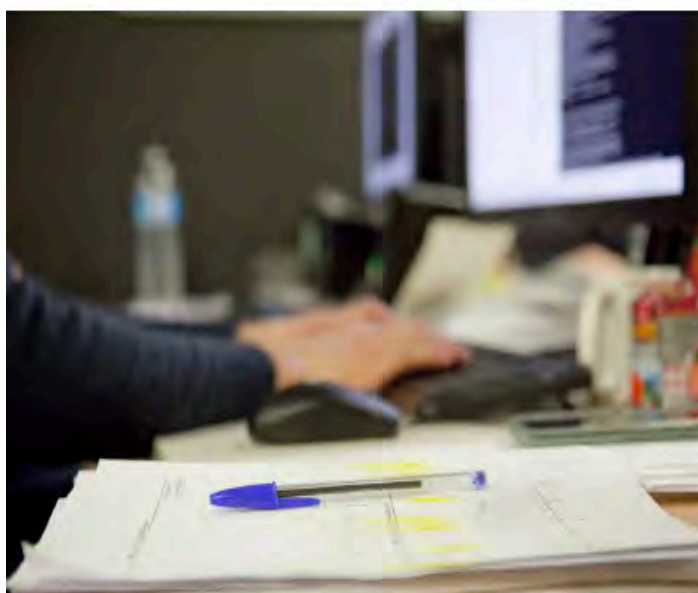
8 PRIX DÉCERNÉS EN 2015



Écosystème de la French Tech

Reconnue comme une société très innovante dans le domaine de la mobilité, Karos a été récompensée à 8 reprises en 2015 en France et à l'étranger, avec divers prix d'innovation décernés par la filière automobile, le Ministère de la Recherche, BPI France, des consortiums d'innovation européens... Karos était en outre start-up ambassadrice de la French Tech à la COP21.

Karos est hébergé chez Agoranol, un incubateur public du Ministère de la recherche, qui a pour mission de faciliter la création d'entreprises innovantes liées à la recherche publique.



Reconnue pour son innovation de pointe au service du développement durable, Karos est lauréate du 17ème Concours national d'aide à la création d'entreprises innovantes (I-Lab) organisé chaque année par le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche et BPI France.

En tant que « Grand Prix », les pouvoirs publics font de Karos un des cinq projets les plus prometteurs pour l'économie française, capables de relever l'un des grands défis sociétaux de notre siècle.



DERRIÈRE KAROS DEUX FONDATEURS ...

TRISTAN CROISSET / tristan@karos.fr

Diplômé de l'Epita en Sciences Cognitives et Informatique Avancée, il a travaillé dans les équipes scientifiques de Google puis Systran sur des technologies de réseaux de neurones profonds ainsi que d'apprentissage automatique appliquées à la reconnaissance d'écriture et la traduction automatique de texte. En parallèle de ses études, il est le fondateur technique d'un des principaux sites d'actualités technologiques, dont il réalise tout le développement : pcinpact.com

Il rejoint Criteo en 2010, société dans laquelle il intègre puis dirige une équipe pour développer de nouveaux services innovants, grâce à l'exploitation de données massives («big data») et d'algorithmes d'apprentissage («machine learning»). En 2014, il fonde Karos avec Olivier Binet avec l'ambition de révolutionner la mobilité quotidienne grâce à des technologies prédictives.

OLIVIER BINET / olivier@karos.fr

Diplômé d'HEC en 2003, majeure Entrepreneurs, Olivier a travaillé une dizaine d'années en tant qu'investisseur en capital à Londres et à Paris, au sein des équipes de Private Equity de Lehman Brothers, Astorg Partners et Bridgepoint.

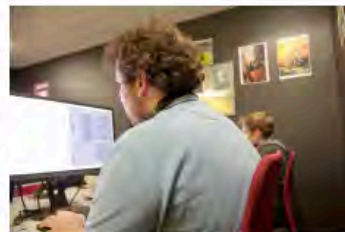
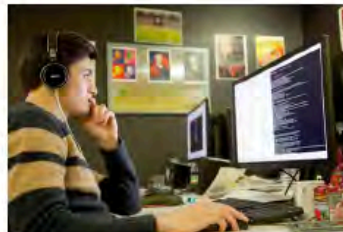
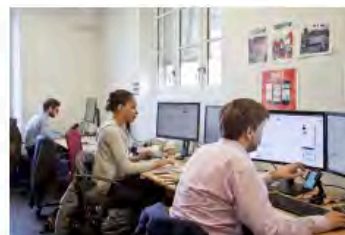
Durant ces années, il a accumulé une très solide expérience en accompagnant des équipes de direction dans la définition et l'exécution de leurs stratégies de croissance, dans de nombreux pays européens.

En 2014, il se lance dans l'entrepreneuriat en fondant Karos avec Tristan Croiset afin d'adapter le covoiturage aux contraintes et enjeux des trajets de courtes distances.



... UNE ÉQUIPE D'UNE DIZAINE DE COLLABORATEURS

Tristan Croiset et Olivier Binet se sont entourés de collaborateurs expérimentés aux profils complémentaires. Au niveau technique, avec des développeurs Android et iOS ainsi que des data scientists. Mais aussi au niveau du marketing, de la communication et du business développement.



... SOUTENUE PAR DES EXPERTS DE HAUT NIVEAU

Karos bénéficie du soutien d'investisseurs et conseils de très haut niveau, comme Franck Le Ouay (co-fondateur de Criteo), Florian Douetteau (co-fondateur de Dataiku) et Charles Egly (co-fondateur de Prêt d'Union).

KAROS

Agoranov, 96 Bis boulevard Raspail 75006 PARIS / +33 (0)1 84 19 17 70
www.karos.fr / @Karos_fr / Karos.fr

Karos propose aujourd'hui près de 10.000 trajets quotidiens. La société a réalisé une première levée de fonds de 500.000€ début 2015. Karos est soutenu par de nombreux partenaires institutionnels et scientifiques :

bpifrance

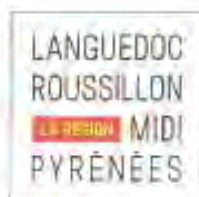


île de France

MAIRIE DE PARIS



Annexe 6 :



Toulouse, le 26 FEV. 2016

Monsieur Alain VIDALIES

Secrétaire d'Etat auprès de la ministre
de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer
chargée des relations Internationales sur le
climat, chargé des Transports, de la Mer
et de la Pêche
MINISTRE DE L'ECOLOGIE
DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE
Hôtel de Roquetaure
246 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Monsieur le Ministre..

Alain

A la suite du rapport de la Commission présidée par Monsieur Philippe DURON, vous avez présenté vendredi 19 février dernier un point d'étape sur la feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire (TET).

La Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées partage votre affirmation que les Trains d'Equilibre du Territoire sont une composante essentielle de la desserte de nombreux territoires et qu'il est nécessaire d'engager une nouvelle dynamique pour ces trains.. reposant sur le droit à la mobilité, la solidarité nationale et l'aménagement du territoire.

Plus que pour toute autre Région, les trains Intercités présentent des enjeux particuliers pour Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, dont de nombreux pans du très vaste territoire régional demeurent particulièrement excentrés par rapport à Paris et aux grands centres économiques européens.

Notre Région est aujourd'hui le parent pauvre de la grande vitesse, en attendant le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) et la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP).

Toulouse demeure en effet la seule capitale régionale située à plus de cinq heures de train de Paris. Même après la réalisation des lignes à grande vitesse, d'abord Tours - Bordeaux et le Contournement Nîmes - Montpellier, puis Bordeaux - Toulouse / Dax et ensuite Montpellier - Perpignan, plusieurs territoires de la Région demeureront à cinq heures ou plus de train de la capitale (Ariège, Aveyron, Lozère, Hautes-Pyrénées et Pyrénées-Orientales).

La maintien des trains de nuit constitue par conséquent un enjeu primordial pour notre Région, ce que la Commission Duron avait su relever sans pour autant préconiser un traitement équitable de tous les territoires.

HÔTEL DE RÉGION

Toulouse

22 bd du Maréchal Juin - 31006 TOULOUSE CEDEX 9
05 61 33 87 50 - www.regionlmp.fr

Montpellier

291, av de la Compagnie - 34000 Montpellier cedex 1
05 34 67 22 80 - www.regionlmp.fr



Déjà affectée par la suppression annoncée du train de nuit Cerbère – Strasbourg / Luxembourg, la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées ne saurait accepter dans ce contexte, un désengagement supplémentaire de l'Etat sur la majorité des Trains d'Equilibre du Territoire circulant la nuit, alors que, faut-il le rappeler, c'est l'essence même des TET de pallier ces déséquilibres territoriaux et ce, d'autant plus qu'aucun développement d'offre Intercités diurne ne s'est encore concrétisé sur notre territoire.

Si la Région est satisfaite de voir les lignes Paris – Rodez et Paris – Toulouse – Latour-de-Carol préservées, même si la circulation effective de ces trains en 2017 doit être confirmée, le maintien de dessertes nocturnes vers la Bigorre et le Roussillon apparaît lui aussi indispensable, à tout le moins à certaines périodes. Leur abandon constituerait un coup porté à la desserte de la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, ces services ayant une véritable utilité sociale. Leur devenir concerne la mobilité et la vie de nos concitoyens habitant dans ces territoires.

Dans ce contexte et face à la nécessité absolue de conserver une desserte par trains de nuit de l'ensemble des territoires précités, je souhaite vous présenter une alternative permettant de réaliser une économie très importante sur les charges inhérentes aux trains de nuit, sans pour autant sacrifier aucune des dessertes actuelles.

Je vous propose ainsi de maintenir le service Intercités de nuit "L'Occitan" (Paris – Toulouse / Rodez) et un prolongement vers Latour-de-Carol avec des horaires adaptés et d'y ajouter deux branches permettant de conserver l'offre nocturne actuelle : Toulouse – Cerbère et Toulouse – Lourdes – Hendaye, les week-ends et vacances scolaires.

Il s'agit d'une rationalisation significative des moyens engagés pour assurer l'offre Intercités de nuit actuelle. Comme le met en évidence le schéma annexé à ce courrier, plusieurs circulations sont assurées la nuit entre Paris et Toulouse pour le service 2016 (deux allers-retours par nuit en semaine et trois les week-ends et vacances scolaires).

La proposition que je vous soumetts consiste à mutualiser les moyens engagés pour l'ensemble des branches Latour-de-Carol, Cerbère, Hendaye et Rodez, en ne faisant circuler qu'un seul aller-retour nocturne sur le tronc commun Paris – Toulouse.

Par comparaison avec l'annonce et les recommandations du rapport Duron de ne retenir que les circulations Paris – Rodez / Latour de Carol et conduisant à réduire de plus de 60 % tant l'offre Intercités de nuit reliant Paris à notre Région que la contribution au déficit de ces trains, le scénario ainsi proposé constitue une alternative responsable et efficiente.

Il permettrait en effet de réduire la contribution au déficit de plus de 40 % (conduite, accompagnement, parcours kilométriques des locomotives, péages, etc.), mais maintiendrait une offre quasiment identique moyennant une capacité d'emport ajustée, gage d'un taux de remplissage des trains de nuit amélioré.

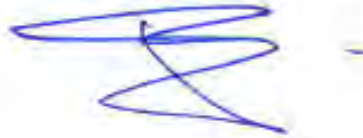
Dans ce contexte, je vous saurais gré d'étudier rapidement cette solution globale, afin que le service public ferroviaire garantisse à chacun de pouvoir mieux vivre et se déplacer sur l'ensemble du territoire.

Enfin, le délai nécessaire pour conduire sereinement les réflexions et études approfondies, préalable indispensable à un maintien des trains de nuit, ne paraît pas compatible avec le délai de mise en œuvre au 1^{er} juillet 2016 que vous avez annoncé.

Dans ces conditions, je vous demande de surseoir à cette date et d'accorder un délai supplémentaire permettant une sauvegarde effective des trains de nuit, essentiels au désenclavement de notre Région.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de mes salutations distinguées.

Bien à vous
Je compte sur
votre implication.



Carole DELGA

Dessertes de nuit – Situation Hiver 2016



Dessertes de nuit – Situation envisagée

Solution rapport Duron

L'Occitan
avec ajout d'une branche Latour



Proposition alternative Région

Un train Paris-Toulouse avec 4 branches
(dont 2 supplémentaires à la solution rapport Duron)



EXPLICATIONS DE VOTE

EXPLICATIONS DE VOTE

2^{ème} COLLEGE

M. Xavier PETRACHI pour le Groupe C.G.T.
M. Joachim DENDIEVEL pour le Groupe CFDT
M. Christian TERRANCLE pour le Groupe SOLIDAIRES
M. José GOMEZ pour le Groupe U.N.S.A.

3^{ème} COLLEGE

M. François CAZES pour le Groupe ASSOCIATIONS
Mme Odile MAURIN pour le Groupe « Santé-Cohésion Sociale »

Suffrages exprimés : 192

Pour : 192

La Contribution a été adoptée à l'unanimité

Intervention de Monsieur Xavier PETRACHI

au nom du groupe CGT

Monsieur le Représentant du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers, chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

La CGT tient à rappeler le contexte social que traverse le pays.

La CGT n'est pas une organisation de terroristes, comme d'aucuns le laisse entendre. Elle condamne avec fermeté et sans ambiguïté les actes de vandalisme.

Dans cette instance jusqu'au gouvernement, la CGT porte les exigences des salariés et formule des propositions alternatives. Avec nous, 6 autres organisations syndicales et 75% des français restent opposés à la loi travail et demandent le retrait de celle-ci.

Le gouvernement ne doit pas rester sourd et suspendre au plus tôt le débat parlementaire.

La CGT partage l'avis du CESER : le transport collectif est un enjeu majeur pour la région car il contribue à la fois à l'aménagement du territoire, à la cohésion sociale et au développement économique.

Le choix du mode transport doit se faire en respectant les impératifs de la transition écologique et énergétique.

Afin d'assurer le droit au transport pour tous, répondre aux besoins des usagers, aménager le territoire, la CGT considère que l'outil indispensable est le service public car celui-ci **répond à une** triple obligation :

- l'égalité tarifaire et territoriale des usagers,
- l'adaptation qualitative et quantitative constante aux besoins,
- la continuité du service.

La région aura à construire les bases d'une nouvelle stratégie articulée autour de cinq axes majeurs :

- **Le développement de l'offre de transport** : La CGT alerte la Région sur les intentions de la SNCF et de l'Etat de supprimer les circulations des TET (Train d'Equilibre du Territoire) et trains de nuit avec l'espoir que les régions reprennent à leur compte les services abandonnés. Dans le même esprit, la libéralisation des cars Macron ne peut égaler ni le confort ni la sécurité assurés par le train.

- ***L'aménagement du réseau ferroviaire*** : La nouvelle région hérite d'un réseau ferré de qualité inégale sauvé en parti par le plan rail de l'ex-région Midi-Pyrénées et par la détermination des salariés de la SNCF lors de la grève de 1995. La CGT tient à affirmer ici la nécessité de rénover et de moderniser le réseau classique existant mais aussi de réouvrir à la circulation certaines lignes de façon à mailler convenablement notre région. Nous n'oublions pas de réaffirmer la nécessaire construction des lignes LGV Bordeaux Toulouse /Montpellier Perpignan et d'accélérer le projet dit du chaînon manquant Toulouse Narbonne.
- ***L'intermodalité*** : La CGT milite depuis longtemps pour que les régions deviennent de véritables Autorités Organisatrices des Transports. Il est grand temps que l'accessibilité intégrale ne soit plus une option comme c'est trop souvent encore le cas.
- ***Les services aux usagers*** : L'avis du CESER propose d'en développer la qualité, ce que partage la CGT. Cela passera par une convention stricte sur les exigences de l'AOT vis à vis de l'opérateur ferroviaire. Les débats lors des états généraux sur ce sujet sont sans appel : les usagers ne supportent plus les défaillances de la SNCF.
- ***Une adaptation des tarifications régionales*** :

Pour la CGT, celles-ci devraient être définies par les considérations suivantes :

- ✓ Tenir compte des revenus de chacun mais aussi s'adresser aux étudiants, demandeur d'emplois, retraités titulaires de faibles pensions,
- ✓ Etre claires et facilement compréhensibles,
- ✓ Etre attractives.

Une politique d'unification tarifaire sur la région est une nécessité.

Au regard de tous ces éléments, la CGT réaffirme son attachement à la démarche des Etats Généraux, qui associe les citoyens au maintien et au développement des services publics, seuls garants de l'égal accès des usagers sur le territoire.

La CGT votera cet avis.

Intervention de Monsieur Joachim DENDIEVEL

au nom du groupe CFDT

Monsieur le Représentant du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers, chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

Je vous livre à grands traits les propositions et revendications de la CFDT aux Etats généraux du rail et de l'intermodalité en 5 points :

1) LES TRAINS AU QUOTIDIEN : SUJET PRIORITAIRE POUR LA CFDT.

Au niveau de l'impulsion politique de la nouvelle région comme au niveau des arbitrages budgétaires immédiats, la CFDT considère qu'il faut accorder la priorité aux trains au quotidien, pour un service de qualité. Cela suppose notamment :

- Des fréquences et des temps de trajets adaptés aux besoins de mobilité des usagers
- Une présence d'agents de la SNCF dans les trains et les gares.
- Une qualité du matériel en termes de confort et de mise en conformité.
- Une accessibilité des trains pour tous les publics notamment pour les personnes en situation de Handicap.
- Une desserte de toutes les gares tout en différenciant les trains qui s'arrêtent à chaque gare des autres trains.

2) PROMOUVOIR LA GRANDE VITESSE.

Pour la CFDT, il faut promouvoir la grande vitesse car elle constitue un enjeu important d'aménagement du territoire pour la construction d'un territoire d'avenir, ancré aux dynamiques françaises et européennes.

Toulouse et Montpellier doivent être mieux reliées entre elles et la grande vitesse doit permettre de les relier avec Bordeaux, Marseille et Lyon dans une logique de connexion des métropoles du sud de la France. C'est pourquoi la CFDT est favorable aux projets de Lignes nouvelles suivantes permettant la circulation à grande vitesse : Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan-Barcelone, Toulouse-Narbonne.

La CFDT est favorable aux lignes mixtes qui peuvent faire circuler le fret (et les voyageurs) car il faut prévoir un large report du fret de la route au rail notamment pour les transits internationaux terrestres : c'est le cas en particulier sur l'axe méditerranéen. Il faut penser la Grande vitesse en complémentarité avec les autres modes de transport (notamment aérien).

Enfin, sur ce sujet, la CFDT soulève les questions du financement des LGV et des priorités à étager dans le temps : des modalités de financement novatrices doivent être trouvées étant donné les enjeux.

3) FAIRE REGION

La région comporte deux réseaux ferrés : l'un organisé en étoile autour de Toulouse (8 lignes), l'autre en croissant sur le littoral Méditerranéen. L'enjeu est d'articuler ces deux réseaux. Certes, la question de la liaison Toulouse-Montpellier devient essentielle mais elle n'est pas la seule.

Dans l'immédiat, la région doit organiser un véritable service de trains régionaux entre grandes villes de la région pour proposer une alternative à l'autoroute. Cette question est complexe.

Elle suppose notamment des complémentarités TGV/intercités/TER mais également la mise en valeur des axes ferroviaires nationaux qui traversent la région : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Clermont Ferrand-Béziers, Toulouse-Tarbes-Pau-Bayonne, Clermont Ferrand-Nîmes-Marseille.

Enfin, pour une mise en valeur de la région, la CFDT soutient la sauvegarde ou la restauration des lignes à fort potentiel touristique : train jaune, Montréjeau-Luchon, Tarbes-Bagnères-de-Bigorre.

4) UNE TARIFICATION REPENSEE POUR TOUTE LA REGION

La CFDT soulève, sur ce sujet, 5 priorités :

- la tarification doit être pensée pour la grande région : il faut rapidement cesser d'avoir deux modèles de tarification.
- la tarification doit intégrer une dimension sociale : des tarifs pensés notamment pour les chômeurs, les précaires, les jeunes.
- les formules d'abonnement doivent être claires et diversifiées.
- certaines formules d'abonnement doivent pouvoir combiner train+transport urbains dans les grandes villes.
- La tarification par tronçon (par zone) est à privilégier.
- L'ensemble des titres de transport doivent pouvoir se prendre sous forme de e-billet.
- Les billets TER doivent pouvoir se prendre sans contrainte de réservation à heure fixe.

5) DES GARES ATTRACTIVES ET HUMAINES

Le modèle de gare que propose la CFDT est le suivant :

- des gares qui développent l'inter modalité (notamment avec les transports doux),
- des gares attractives, agréables à vivre,
- des gares accessibles pour tous,
- des gares qui innovent en développant des services, des gares lieu de vie et de rencontre,
- des gares humaines avec une présence des agents.

La CFDT s'exprime également contre la création de nouvelles gares TGV extérieures aux villes, sans correspondance avec les TER ou autres lignes de trains classiques existantes.

En cohérence, elle reprend les critiques contre la gare de la Mogère (Montpellier Sud de France) qui n'est pas reliée au réseau TER, se trouve à plus de 40 min du centre-ville et est située en zone inondable.

Un grand nombre de ces propositions se retrouvent dans la contribution du CESER aux Etats Généraux du rail et de l'intermodalité.

C'est pourquoi la CFDT soutient cette contribution de qualité.

Je vous remercie.

Intervention de Monsieur Christian TERRANCE

au nom du groupe SOLIDAIRES

Monsieur le Représentant du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers, chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

Sincèrement le projet de contribution qui nous est présenté donne peu à redire au fond tant il aborde à peu près tous les sujets. Le problème c'est qu'il est comme «suspendu» dans un temps qui ne serait que local et monochrome.

La réalité est bien plus globale, diverse, cynique et violente.

- plus de trois mois de lutte à ce jour contre une loi travail scélérate ;
- des années de combat des intermittents et précaires pour voir pérenniser et étendre leur mode d'indemnisation ;
- des grèves et actions quasi quotidiennes dans l'un ou l'autre des trois versants de la Fonction Publique
- enfin des semaines de conflit de nos camarades de la SNCF pour sauver, au travers de leur convention collective, l'avenir du Rail dans notre pays.

Ce que révèlent ces luttes, c'est un combat contre une même logique qui tend à faire exploser toutes les « barrières de sécurité collectives » qui fondent la société Française pour la livrer à l'individualisme et la concurrence, si possible en détruisant les instruments publics de contrôle (Concurrence Consommation et Répression des Fraudes hier, Douanes et Finances Publiques aujourd'hui et demain Inspection et Médecine du Travail).

Et dans cette destruction programmée par les instances européennes, les mêmes acteurs complices : les gouvernements successifs et les lobbies d'une grande partie du patronat. Tout ce beau monde épaulé par un clan qui se dit réformiste.

C'est cela la réalité dans laquelle se situe l'évolution du monde du transport et plus largement la société. Celle des violences sociales et territoriales, sans parler des violences policières qu'il convient d'ajouter, Monsieur le Président, à la liste de celles que vous venez d'évoquer.

Cela fait le lien avec le projet de contribution sur lequel si *Solidaires* est à peu près d'accord avec le texte du CESER, il n'en demeure pas moins lucide et combatif sur ces réalités.

Parce que ce sont bien les lobbies, instances européennes et complices qui étaient à la manoeuvre pour l'ouverture à la concurrence du fret, première victime de cette politique qui va jusqu'à conduire la SNCF à s'automutuer.

Ce sont bien les mêmes qui entendent contraindre à poursuivre avec les voyageurs en 2020 pour les lignes commerciales nationales (Grande Vitesse essentiellement) puis, sans doute en 2024, avec celles dites « de service public ».

Ce sont les mêmes qui poussent à l'adoption de leurs modèles, la Grande Vitesse d'un côté, l'autocar et les camions de l'autre, là encore au nom du sacro-saint principe de la concurrence.

On a vu ce que ça donnait dans tous les pays européens qui se sont lancés dans cette aventure.

Dans ce monde là, pour ne prendre que cet exemple, quel est l'avenir de la ligne Montrejeau-Luchon ? Le dimanche 26 juin la coordination « Comminges/ Barousse/ Train Montrejeau-Luchon » appelle à une randonnée revendicative pour la sauvegarde de cette ligne. Parce que, comme *Solidaires* le soutient et le défend, les populations pensent qu'elles ont tout autant le droit de vivre et se déplacer dans et hors de leurs territoires que celles et ceux qui veulent travailler à Paris et vivre à Marseille, Lille ou Bordeaux.

Alors oui, il faut bien plus que des « Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité » et bien plus qu'une contribution du CESER pour faire vivre cette réalité. Il faut se battre contre l'idéologie destructrice du vivre ensemble et des services publics qui le permettent.

Solidaires est et sera résolument engagé dans cette lutte.

Intervention de Monsieur José GOMEZ

au nom du groupe U.N.S.A.

Monsieur le Représentant du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers, chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

Tout d'abord, notre organisation syndicale, l' UNSA, se félicite de la démarche engagée par la présidente de Région Carole DELGA : action ambitieuse et courageuse pour donner la possibilité au plus grand nombre de s'exprimer sur l'offre de transport et sur les orientations souhaitables du Schéma Régional de l'Intermodalité que la Région a la responsabilité d'élaborer.

Mais il faudra raison garder. Il y aura ce que les intervenants veulent et il y aura ce qui peut être fait dans un cadre contraint.

Il faudra prioriser !!

Les résultats des États Généraux du Rail viendront alimenter les négociations avec la SNCF pour le renouvellement de la convention TER, convention que l'UNSA souhaite équilibrée entre les parties concernées pour offrir les meilleures garanties aux utilisateurs mais également au personnel de la SNCF qui ne doit pas être une variable d'ajustement au motif que les régions sont sous contrainte, notamment gel dotation des AO.

Avant de poursuivre, je voudrais ici saluer l'implication des Femmes et des Hommes de la SNCF qui œuvrent au quotidien malgré les critiques parfois fondées mais trop souvent injustes, injustifiées et fruit d'un message médiatique à charge. Respect pour eux.

L'initiative de la région, impulse une dynamique de service public pour répondre aux besoins de mobilité, de solidarité, d'aménagement du territoire et de développement économique dans notre région.

Avec une population en constante augmentation, concentrée dans les principaux pôles urbains, ceux de l'arc méditerranéen et ceux de l'aire d'influence toulousaine, nous assistons à une multiplication des déplacements, déplacements de proximité, intra et périurbains.

Certains axes routiers et ferroviaires sont ainsi saturés ou proche de la saturation.

Pour notre organisation syndicale construire autour du ferroviaire une politique intermodale est une priorité pour répondre aux besoins de déplacement.

Le ferroviaire n'est pas un mode de transport obsolète, il répond aux besoins de la nation en présentant toutes les garanties en matière de sécurité, de service, d'efficacité, de qualité, de coût et surtout de préservation de l'environnement.

Louis ARMAND, grand résistant et dirigeant historique de la SNCF écrivait :

« S'il parvient à survivre au XXème siècle, le chemin de fer sera le mode de transport du XXIème siècle. »

Nous y sommes !

L'offre de services de transport se doit d'assurer une couverture territoriale de proximité en levant certaines contraintes et en développant l'intermodalité.

Pour l'UNSA une nécessité s'impose, développer la transversale sud, Bordeaux Toulouse Montpellier car c'est un axe de transport majeur de la nouvelle région.

Cela doit interroger sur les financements des TET, pour lesquels, une motion de maintien des financements nationaux ne suffira pas. Les financements des TET ne doivent plus être prélevés sur le ferroviaire mais sur le levier de la fiscalité des carburants. Le TGV a assez payé pour les TET !

Concernant les lignes ferroviaires grande vitesse, pour l'UNSA, la priorité est à la construction du chaînon manquant Montpellier Perpignan et la ligne grande vitesse Bordeaux Toulouse Narbonne.

Il manque un barreau à l'échelle, construisons le !

Nous construirons l'échelle de Bordeaux à Narbonne, bien évidemment !!

En l'état actuel, l'UNSA considère que la construction des deux gares TGV, Manduel et la Mauguère doivent se réaliser rapidement.

S'agissant des **TER**, alors que le quatrième paquet ferroviaire confirme, au niveau européen, la volonté de construire un marché unique du ferroviaire, la pression pour imposer l'ouverture à la concurrence de l'ensemble du transport voyageur reste élevée.

Pour l'UNSA, la seule régulation par le marché est incompatible avec les spécificités du ferroviaire.

Le **TER** est un atout pour le développement Régional. Il assure la continuité du lien social sur le territoire.

Les régions doivent trouver des marges de manœuvre grâce à des ressources affectées et stables. Son développement passe par une amélioration de l'accessibilité aux gares, création de pôles multi modaux et de parkings, une fréquence adaptée et une tarification fruit d'une politique tarifaire ambitieuse privilégiant les abonnements.

Il nous faut également faire preuve de vigilance sur le transport interurbain par autocar libéralisé qui peut menacer l'équilibre économique de certaines lignes régionales, mais aussi, de par son mode de développement qui fait porter le risque sur les petites entreprises sous- traitantes des grands groupes.

Il y aura inévitablement dans un ou deux ans un mouvement de concentration et des entreprises de transport de la région seront alors en danger.

Concernant le **Fret**, les résultats catastrophiques de l'ouverture à la concurrence démontrent la nécessité d'agir autrement.

Après la COP 21, des mesures énergiques en faveur de mode respectueux s'imposent, identifier les flux français et européens, adapter le réseau, autoroute ferroviaire comme celle au départ du Boulou, tel est l'enjeu.

Rééquilibrer la concurrence entre routier et ferroviaire en augmentant par la fiscalité le coût routier. La taxe carbone était la réponse, nous n'avons pu que déplorer son abandon.

Concernant les infrastructures, l'UNSA se félicite des engagements du gouvernement suite à son action ces dernières semaines : Plan de performance, dette, des sujets qui auront inévitablement un impact sur la politique régionale.

Lors de l'évaluation des actifs de SNCF Réseau, pour l'arrête des comptes 2015, il a été acte que les ressources, tant financières qu'humaines et technologiques, sont affectées en priorité sur le Réseau structurant, le renouvellement des lignes 7 à 9 n'est plus assuré, sauf si les régions prennent la responsabilité de le financer.

C'est un grand danger pour les lignes capillaires régionales TER et Fret.

Toutes les initiatives sont bienvenues pour obtenir de l'état une reprise partielle de la dette de SNCF Réseau.

10 MM€ sont considérés comme dette d'état, au sens des critères du traité de Maastricht.

Or cette dette d'état est toujours dans les comptes de SNCF Réseau, elle coûte 350M€ par an d'intérêts heureusement que les taux sont bas !!

350M€ c'est la moitié du coût du plan rail Midi Pyrénées

Il faut donner à SNCF Réseau une visibilité sur ses ressources à long terme pour qu'il ait la possibilité de planifier ses investissements à 5 et 10 ans. Ce serait un gain énorme pour l'efficacité et le coût des travaux de régénération du Réseau notre région a besoin.

Comme vous pouvez le constater il s'agit de miser sur le développement des transports collectifs régionaux par la construction d'un partenariat entre AO, Opérateurs, utilisateurs, partenariat équilibré et conscient de la nécessité d'optimiser les ressources.

En conclusion, nous voudrions souligner ce que le rapport précise, l'importance des moyens humains dans la qualité du service. La région ne doit pas tomber dans les travers de l'IDF ou la prépondérance du digital a complètement automatisé la distribution et où les trains ne sont plus accompagnés.

La déshumanisation des gares et des trains a dégradé la qualité du service et la sûreté.

Pour l'UNSA, nous devons veiller à trouver des équilibres harmonieux pour éviter que la variable d'ajustement soit l'humain.

Pour l'UNSA, l'employabilité est un vecteur de réussite de la contractualisation

Merci pour votre attention.

Intervention de Madame Odile MAURIN

au nom du groupe « SANTE, COHESION SOCIALE »

Monsieur le Représentant du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers, chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

J'interviens aujourd'hui sur le projet d'avis concernant les États généraux du rail et de l'intermodalité pour porter la parole du groupe « Santé – cohésion sociale » du 3^{ème} collège du CESER. Groupe composé des représentants des associations et organisations représentant les personnes âgées, handicapées, celles fragilisées par la précarité, la pauvreté, et les organisations intervenant auprès de ces personnes et dans le champ de la santé et de la cohésion sociale.

Nous tenons au préalable à saluer la démarche participative lancée par la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, sur cet enjeu des transports, de la mobilité, et de l'intermodalité, questions essentielles qui intéressent tous les habitants de notre grande région.

Avec plusieurs constats :

- les évolutions démographique prévisibles sur les métropoles de la région, et plus largement sur l'ensemble des territoires, et l'enjeu du vieillissement de la population,
- le contexte économique régional avec la part importante des personnes en situation de pauvreté,
- la quasi saturation, d'une part de la voie autoroutière qui longe la côte avec la surcharge en matière de transit des poids lourds, et d'autre part des réseaux d'accès aux métropoles, qui renvoient à l'intérêt de l'acculturation aux transports en commun et au nécessaire développement du ferroutage,
- des voies de communication centrées sur les métropoles. Des déplacements transversaux plus difficiles notamment en transport en commun.

Acculturation qui une fois passée la période des transports scolaires, nécessite de mettre en place une tarification attractive pour les étudiants ou jeunes travailleurs de façon à ce que l'utilisation des transports en commun devienne un réflexe naturel.

A partir d'une évaluation des besoins quantitatifs et qualitatifs, il faudra développer un meilleur maillage du territoire avec des moyens diversifiés, et des dessertes transversales afin de limiter le passage obligé par les métropoles. Tout en accélérant la réalisation des LGV entre Montpellier-Perpignan et Montpellier- Toulouse.

Nous insisterons sur l'importance de l'intermodalité d'où l'intérêt du chef de filât régional pour une nécessaire coordination des réponses sur les différents territoires en fonction des différentes compétences.

Il faut faciliter pour le voyageur l'accès à des informations sur toutes les hypothèses facilitantes de son déplacement ; par le biais du numérique, en veillant à son accessibilité, mais aussi sans oublier la fracture numérique, et l'importance d'une réponse et d'une présence humaine.

L'intermodalité doit aussi prendre en compte les besoins et offre de covoiturage local sans se substituer à l'offre de transports collectifs qui doit irriguer l'ensemble du territoire sous peine d'accentuer la désertification d'une partie de ce territoire.

En termes de cohésion sociale, une attention particulière doit être portée sur des transports en commun diversifiés et accessibles comme éléments facilitateurs d'une meilleure insertion socio-économique.

Le groupe Santé cohésion sociale ne peut non plus taire l'impact de l'offre et des conditions de transport sur le choix du lieu de résidence, sur les conditions de vie scolaire, universitaire, d'accès et de vie au travail, et sur l'accès aux soins. Renforcé par l'impact environnemental des choix faits en matière de transports, et leur impact sanitaire.

A noter que les retards récurrents que l'on peut avoir sur certains transports ne doivent pas relever de la fatalité mais être clairement identifiés pour pouvoir être explicités et trouver des solutions. La continuité du service public doit aussi être assurée par la prévention des conflits sociaux, et dans tous les cas, l'information des usagers doit être de qualité. Ce n'est que dans la transparence que l'on peut trouver des solutions, sous peine de dissuader d'utiliser les transports collectifs.

La question de la tarification est aussi un enjeu afin de permettre l'accès de tous aux déplacements y compris aux plus démunis. Tarification sociale qui ne doit pas être uniquement catégorielle, mais bien basée sur les niveaux de revenus réels des individus.

Enfin, il faudra bien, au nom de l'équité, apporter des réponses aux besoins de transport des personnes à mobilité réduite, et plus particulièrement des personnes en situation de handicap, et des personnes âgées en perte d'autonomie, mais aussi des personnes en situation de précarité ou pauvreté sans moyens autonomes de transports.

Si la priorité est bien de mettre en accessibilité l'ensemble des réseaux de transports collectifs, ferroviaires et routiers dans des délais accélérés à 2021 et non 2024, comme la région s'y est engagée, cela ne peut suffire.

Sachant que l'obligation d'accessibilité remonte à 1975, qu'en 2005, l'échéance était fixée à 2015, et que ces délais n'ont pas été respectés malgré 40 ans passés.

Sachant que La loi d'août 2015 ratifiant l'ordonnance accessibilité de 2014 ainsi que les textes réglementaires afférents, n'obligent malheureusement plus à rendre accessible l'ensemble des points d'arrêt d'un réseau de transport, créant une rupture dans la continuité de la chaîne de déplacement.

Sachant aussi que malgré l'engagement régional, une bonne partie du réseau, et notamment dans les zones avec peu de densité de population, restera encore inaccessible pour longtemps, notamment pour les personnes à mobilité réduite (personnes en fauteuil roulant, âgées, les personnes déficientes visuelles, et celles qui ont besoin d'accompagnement).

Alors que les mesures de substitution prévues par la loi ne concerneront que les points d'arrêt des réseaux ferrés et routiers reconnus prioritaires et qui n'auront pas été rendus accessibles, et que ces mesures de substitution, même appliquées conformément aux textes, ce qui n'est absolument pas le cas actuellement, ne répondent pas vraiment aux besoins des personnes concernées.

À cela s'ajoute le fait que, même dans l'hypothèse d'un réseau qui serait devenu 100 % accessible, il restera, pour certaines personnes, notamment les plus lourdement handicapées, le besoin de transports adaptés en porte-à-porte.

C'est pour toutes ces raisons que le CESER et le groupe Santé cohésion sociale plaide pour l'intégration systématique d'une réflexion concernant les déplacements des personnes à mobilité réduite dans la politique de transport de la région et l'organisation d'un réseau régional de transport TPMR, transport de personnes à mobilité réduite, à partir des éléments existants ou en complémentarité, de façon à permettre aux personnes à mobilité réduite de continuer à vivre en tout point du territoire sans être forcées à l'isolement. La nécessité de transport adapté pour certains ne devant pas faire obstacle et remplacer une approche inclusive, non ségrégative.

La mise en place d'une société inclusive relève d'un investissement global de la nation. En outre, ce qui fait la singularité de certains ne peut les priver du droit de jouir de l'ensemble des biens sociaux car ces biens sociaux ne sont la prérogative de personne. Aussi, ce principe s'applique-t-il également à la mise en accessibilité de la France pour les personnes en situation de handicap, et plus généralement pour tous les PMR : ces dernières ne doivent pas être exclues de la société par quelques biais que ce soit.

En conclusion, nous comptons sur l'exécutif régional pour faire de Languedoc Roussillon Midi Pyrénées une région exemplaire de la liberté d'aller et venir pour tous, y compris pour les personnes à mobilité réduite et les personnes précaires et isolées.

Le groupe « santé – cohésion sociale », ne doutant de la volonté de permettre à tous nos concitoyens y compris les plus fragiles et les moins mobiles de bénéficier pleinement de ce droit fondamental d'aller et venir, **votera cet avis.**

Intervention de Monsieur François CAZES

au nom du groupe ASSOCIATIONS

Monsieur le Représentant du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers, chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

J'interviens ici au titre du groupe association qui regroupe les : Consommateurs, Familles, Parents d'élèves, Sport, Jeunesse, Culture, Éducation populaire, Environnement, conseil du cheval, coordination occitane, Chasse, Économie sociale et solidaire

Le groupe association salut l'intérêt que le conseil régional porte à la concertation populaire : les états généraux sur le rail et intermodalité en sont une parfaite illustration.

La mobilité est un enjeu essentiel et le CESER dans son avis en a fait la démonstration.

Notre territoire régional, chacun le sait, est vaste il est donc essentiel que l'on puisse s'y mouvoir aisément à des tarifs raisonnables et accessibles pour tous. Les transports sont un facteur d'égalité et de cohésion sociale c'est aussi une composante majeure dans l'équilibre et le développement des territoires.

Où que nous soyons dans la région, au fin fond de l'Aveyron ou dans la périphérie toulousaine ou montpelliéraine chaque citoyen doit pouvoir se cultiver, faire du sport, aller à l'école au travail à l'université ou se faire soigner avec la même facilité d'accès.

Les associations jouent un rôle prépondérant de relai par la mise en place de dispositifs qui vont aider aux déplacements pour par exemple se rendre à des manifestations culturelles dans une grande ville et c'est surtout dans le milieu rural que l'on retrouve ces initiatives sociales et collectives.

Tout le monde s'accorde sur le constat, et c'est pour cette raison qu'il est indispensable de ne pas négliger tout ce qui nous permet de tendre à ce résultat :

- le transport à la demande pour soulager les plus fragiles.
- la mise en place de moyens spécifiques pour satisfaire les plus jeunes qui ont quelques fois des difficultés pour rejoindre les périphéries après 20h.
- l'aide au développement du covoiturage avec la mise en place de lieux dédiés ou le soutien aux associations qui organisent ce type de déplacement à condition toutefois que les deniers publics contribuent à l'intérêt général et que le développement de ce type de transport ne justifie pas la suppression de tel ou tel équipements.

Il est essentiel, déjà de conserver l'existant je pense aux trains de nuit, aux lignes TER par exemple.

Là aussi l'implication de la région est primordiale pour infléchir des décisions nationales.

Il est nécessaire et indispensable de veiller à ce que les grandes agglomérations soient reliées entre elles par des transports collectifs mais aussi les villes départementales aux métropoles et les campagnes au centre bourg.

Les grands travaux sont nécessaires et vont permettre à notre région d'être plus rapidement accessible à partir des grandes métropoles voisines mais ils vont également permettre à nos concitoyens de quitter le territoire sans avoir la possibilité de faire étape dans les villes moyennes qui seront traversées.

Ces investissements ne doivent pas compromettre ou repousser les aménagements nécessaires au maintien des services de transport sur les parties de territoire moins peuplées.

Le groupe association votera cette contribution et remercie son rapporteur Michel BAYLAC, nous tenons également à remercier Jean Guy MAZZIA et Stéphanie GOGNEAU pour leur travail.

Je vous remercie

INTERVENTION DE MONSIEUR STEPHANE BERARD
PRESIDENT DE LA COMMISSION TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES
DU CONSEIL REGIONAL LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRENEES

**INTERVENTION DE MONSIEUR STEPHANE BERARD,
PRESIDENT DE LA COMMISSION TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES
DU CONSEIL REGIONAL LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRENEES**

M. le Président du CESER, cher Jean-Louis,
Mesdames et Messieurs les Présidentes et Présidents,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,
Mesdames et Messieurs,

Je suis très honoré de représenter aujourd'hui la Présidente de Région Carole DELGA devant votre assemblée, réunie pour évoquer un sujet qui nous tient particulièrement à cœur ; cette réflexion sur l'avenir des transports dans notre nouvelle région, engagement pris, je vous le rappelle, par la Présidente Carole DELGA pendant la campagne électorale et qui voit sa concrétisation dans une concertation inédite avec nos concitoyens, lancée le 21 avril à Capdenac-Gare dans l'Aveyron et qui s'achèvera, M. le Président, le 9 juillet et non le 7 comme il a été évoqué précédemment.

Les États généraux du rail et de l'intermodalité Mesdames Messieurs, ce sont 36 réunions publiques organisées dans les préfectures et sous-préfectures des 13 départements de la région. Ces réunions s'accompagnent d'une large consultation citoyenne, questionnaire papier et site internet. Ces États généraux permettent aux habitants du territoire, usagers du train ou non, salariés, cheminots, élus, responsables d'entreprises ou lycéens, d'exprimer leurs attentes en matière de transport de voyageurs, de marchandises, d'intermodalité, mais aussi d'accessibilité PMR (Personnes à Mobilité Réduite).

L'objectif voulu par l'Exécutif régional est d'être à l'écoute, au plus près des modes de vie et des besoins avant que l'Assemblée régionale n'engage des priorités ferroviaires et intermodales pour les années et décennies à venir.

Ainsi, les conclusions de ces États généraux du Rail et de l'Intermodalité alimenteront les réflexions engagées dans le cadre de la négociation avec la nouvelle convention d'exploitation des trains régionaux entre la Région et la SNCF.

À la veille du transfert des autocars départementaux à la Région, la question de l'intermodalité revêt un enjeu important lors de ces États généraux et elle figure parmi

les priorités de la Région. À ce jour, 28 réunions se sont déroulées, comptant en moyenne 90 personnes et environ 25 contributions orales. Plusieurs milliers de questionnaires ont d'ores et déjà été récoltés.

Vous avez, M. le Président du CESER, été sollicité par la Présidente Carole DELGA pour participer à cette consultation et venir par votre contribution enrichir celle de nos concitoyens. Permettez-moi, au nom du Conseil régional, de vous en remercier et de saluer la qualité du travail accompli et des réflexions que nous venons d'échanger.

S'agissant en premier lieu du diagnostic que vous avez posé, nous le partageons bien évidemment tant les besoins des transports et communications nous paraissent comme la problématique centrale de l'aménagement du territoire équilibré entre zones urbaines et zones rurales.

Face à un territoire dont la croissance démographique est remarquable, nous pensons que les besoins de transports iront également croissants et que la mobilité constitue un enjeu majeur d'aménagement, de cohésion sociale et de développement économique pour notre région.

En conclusion, je dirai de vos propositions, développer l'offre de service et le transport, aménager le réseau ferroviaire, amplifier l'intermodalité, développer la qualité de service et enfin adapter la tarification régionale, que si nous pouvons les mener à bien, il s'agit là d'un scénario idéal qui s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de progrès et tous nos efforts tendront vers ces objectifs.

Mais vous l'avez souligné, des difficultés ou plutôt des défis restent à relever. Le premier d'ordre technique réside dans notre capacité à résorber la disparité du réseau. Le deuxième est notre capacité à réussir les transferts de compétence liés à la loi NOTRe en assurant notre nouveau rôle d'autorité organisatrice des transports interurbains et scolaires.

Le dernier, et non le moindre, tient à notre capacité à financer les investissements nécessaires au développement de l'offre du transport public pour une offre bien évidemment plus que satisfaisante.

N'allez pas croire que ces obstacles soient de nature à nous décourager. Les États généraux du Rail et de l'Intermodalité sont justement l'expression de nos volontés, et je veux que vous en soyez intimement convaincus au terme de ces échanges, de mener,

comme vous l'avez appelé de vos vœux, une politique résolue et ambitieuse de développement des transports publics et régionaux.

Merci pour votre invitation et je vous remercie de votre attention.

PRESSE

Publié le 17/06/2016 à 18:05

Etats généraux du rail : le CESER demande une stratégie régionale

Transports



Etats généraux du rail : le CESER demande une stratégie régionale

Lundi 20 juin 2016, Jean-Louis Chauzy, président du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER) de Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, présidera l'assemblée plénière du CESER au Conseil régional (site de Toulouse) .

Cette séance examinera la contribution du CESER aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité en réponse à la saisine de la présidente de Région Carole Delga. En effet, le 29 février dernier, la présidente a sollicité le CESER, dans la richesse de sa diversité et dans la représentation de la société civile, pour qu'il prenne toute sa part à cette large concertation qui a pour ambition de tracer une feuille de route de la politique régionale du rail pour les vingt ans à venir. C'est à cette invitation que le rapport présenté au vote de l'assemblée du CESER par le rapporteur Michel Baylac entend répondre .

Pour élaborer cette contribution, le CESER a pu s'appuyer sur ses avis antérieurs enrichis par des échanges avec le Conseil Régional, la SNCF, des transporteurs routiers de voyageurs, des cheminots, des associations d'usagers des transports. La mobilité constitue un défi majeur dans la grande Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées !

RÉDACTION PREMIUM

Territoire Le Ceser et le rail

Réuni ce lundi en assemblée plénière à Toulouse, le Conseil économique, social et environnemental régional, présidé par Jean-Louis Chauzy, se prononcera sur la politique régionale du rail pour les vingt ans à venir, dans le cadre des états généraux du rail, organisés jusqu'au 7 juillet.

INTERVENTION DE MONSIEUR CLAUDE DUPUY
PRESIDENT DE LA SECTION PROSPECTIVE
DU CESER LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRENEES

**INTERVENTION DE MONSIEUR CLAUDE DUPUY,
CONSEILLER ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL
LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRENEES,
PRESIDENT DE LA SECTION PROSPECTIVE**

Monsieur le Représentant du Conseil Régional,
Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers, chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

J'interviens au nom de la section prospective, sur l'actualité de la région : Quel nom pour la nouvelle région?

Je voudrai donc rappeler les éléments les plus importants qui se trouvent dans la réponse faite au Préfet de Région, Mr Pascal Mailhos qui nous avait demandé de rechercher les différents critères qui pouvaient déterminer le choix du nom de la région.

Nous avons dit en conclusion:

«Le CESER considère que **le nom de la région devra garantir un équilibre entre les termes renvoyant à chacune des deux anciennes régions** Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, tout en assurant la représentativité géographique et historique la plus globale et la plus partagée, ainsi que la meilleure visibilité internationale.»

Une appellation reprenant les différents espaces géographiques du massif central au massif des Pyrénées au littoral méditerranéen, de la vallée du Rhône au bassin de la Garonne, est bien sur impossible !

Par contre le critère historique a du sens:

La Province du Languedoc a existé du 14^{ème} siècle à la fin du 18^{ème} siècle de 1444 à 1790 avec le Parlement de Toulouse, d'une cour souveraine de justice, d'une cour des comptes des Aides et des Finances et s'étendait sur le territoire des deux généralités de Toulouse et de Montpellier, sous l'autorité de l'Intendant du Languedoc.

De part les limites de la nouvelle région, de ses deux Métropoles, le Languedoc historique constitue la base institutionnelle la plus proche de l'organisation de la nouvelle Région.

Par contre l'Occitanie n'a jamais été un état. Même si le mot «Occitania» figurait sur les médailles et jetons de présence, frappées par les Etats du Languedoc.

L'usage de l'occitan ou langue d'OC était parlée dans toute la partie sud de la France : de la Gascogne à la Provence, et au pays Nissart et jusqu'au Limousin et à l'Auvergne...

Nous disions donc:

«Que le choix du nom «d'Occitanie» par notre seule région pourrait être ressenti comme une confiscation par les autres territoires qui se reconnaissent de son aire d'influence»

Le critère de notoriété est lui aussi important : Il se fonde aujourd'hui sur ses secteurs économiques les plus en pointe : l'industrie aéronautique et spatiale, la santé, la pharmacologie, l'oenologie, le tourisme et bien d'autres. Travaillent également dans notre région des scientifiques de réputation mondiale. Dans de nombreux laboratoires comme au LASS la présence de chercheurs de renommée internationale impose de communiquer en anglais !

Cette notoriété est aussi portée par un prix Nobel d'économie en résidence à Toulouse, par la société Airbus premier avionneur mondial qui vient d'installer son siège social à Toulouse.

Consultés sur le nom de la région, les dirigeants de la société Airbus nous disent que tout en restant géographique et historique, le nom de la région doit être identifiable depuis l'étranger et situer la société par rapport à Paris. Ils considèrent, je cite **« que le terme de Languedoc porte à la fois notre histoire, recoupe une large partie de notre territoire et complète de ce fait le terme identifiable à l'international de «Pyrénées» connues non seulement en Europe mais aussi en Chine ou au Japon .**

Il est à regretter que la consultation du Conseil Régional n'ait pas été précédée par un travail de fond, d'explications à destination des 5,8 millions d'habitants de la région. Notre travail aurait pu en être les préambules ...

Que savent de cette région les 50 000 nouveaux habitants qui viennent chaque année de Champagne, du Nord, de la Bretagne, etc...?

D'où ce vote si minoritaire (200 000 votants, soit 5% de la population dont 2% ont choisi «Occitanie») qui le discrédite et annonce des polémiques durables !

Le Préfet a eu la sagesse de nous consulter sur les différents critères de choix !

Les recommandations formulées par la Section prospective ont été approuvées à l'unanimité des votes exprimés par les conseillers, membres du bureau du CESER LRMP le 14 mars 2016 à Montpellier.

Lors d'une enquête menée en septembre 2015 par des quotidiens régionaux, il apparaît que 76% des français sont fiers de la région où ils sont nés.

L'enquête révèle ensuite que c'est l'histoire, la culture, les valeurs, les sites géographiques, les figures historiques, la lumière, la faune, la flore, la gastronomie ...qui fondent le socle identitaire régional.

L'appellation institutionnelle, apparaissant comme une forme de reconnaissance républicaine de l'identité régionale !! Ce n'est pas rien!