

OCCITANIE

LA RÉGION

Pyrénées  
Méditerranée



# LE RAIL ET L'INTERMODALITÉ DANS VOTRE RÉGION

## 10 CHANTIERS POUR DEMAIN



2002–2030  
ÉTAT DES LIEUX — CONCERTATION — PERSPECTIVES

LAREGION.FR

# SOMMAIRE

— | —

## Émergence et succès de la régionalisation ferroviaire

*pages 5 à 15*

— 2 —

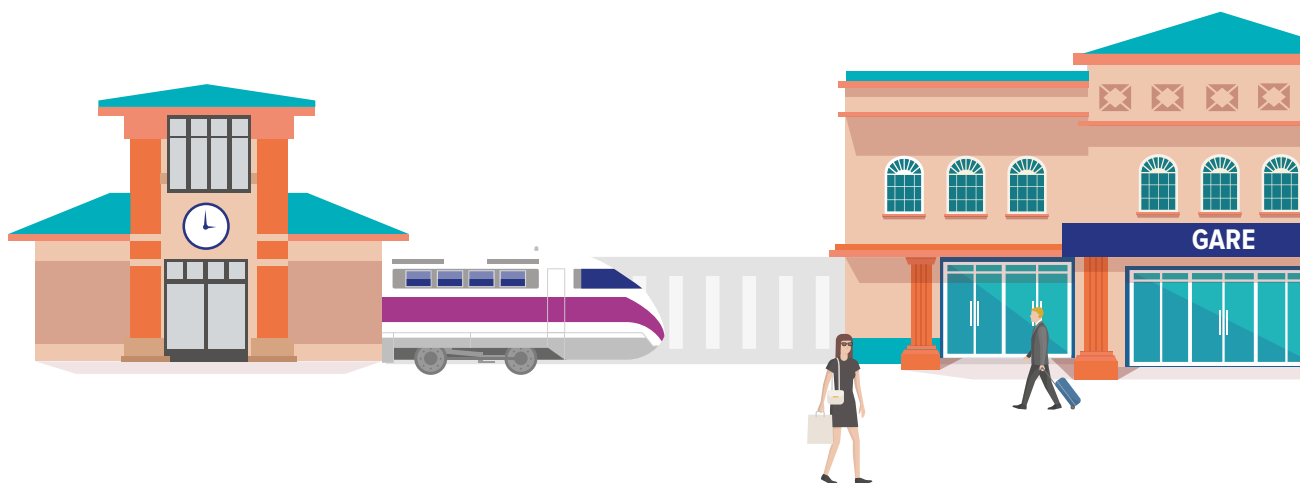
## Une concertation qui fait région

*pages 16 à 45*

— 3 —

## Vers un Service Public Régional des Transports

*pages 46*



# ÉDITO

CAROLE DELGA

Ancienne ministre  
Présidente de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée



© : D.Maugendre

## Rail et intermodalité : des investissements d'avenir

Les États généraux sont des moments clés de notre vie politique : l'occasion donnée à chacun de faire entendre sa voix, de faire des propositions concrètes pour guider notre destin commun. Les États généraux du rail et de l'intermodalité (EGRIM) ont porté cette ambition très haut, avec de nombreux canaux d'expression et de débat, conformément à l'engagement que j'ai pris en matière de démocratie participative.

Ce rendez-vous a été riche et intense ; en quantité et en qualité, vos contributions ont montré toute l'ambition que vous portez pour le train et plus généralement les transports, parce qu'ils sont aujourd'hui une condition sine qua non du développement et de la cohésion territoriale d'Occitanie/Pyrénées-Méditerranée. Au nom de l'Assemblée régionale, je vous remercie d'avoir ainsi éclairé le chemin pour une nouvelle politique de mobilité.

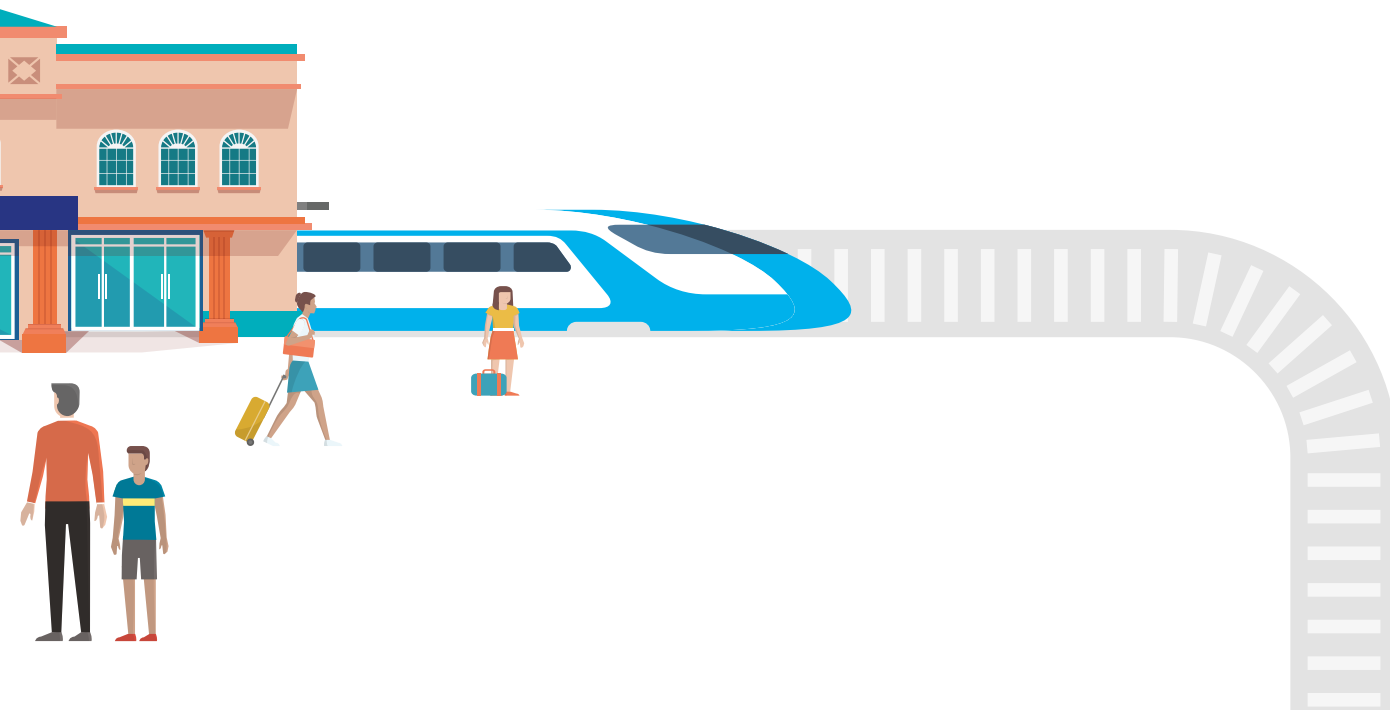
Ce document a pour objectif de rendre compte de la réflexion engagée avec vous ces derniers mois. D'abord en rappelant les acquis à partir desquels nous construirons demain, c'est-à-dire les efforts réalisés depuis 2002 et la régionalisation des transports ferroviaires.

Ensuite en vous proposant une synthèse des échanges tenus lors des États généraux, dont la lecture sera utilement complétée par la consultation en ligne des comptes rendus et contributions écrites.

Enfin, la majorité régionale a décidé de s'engager dans dix chantiers sur quinze ans, qui sont présentés dans la dernière partie de ce document. À l'heure où de nombreuses Régions révisent leurs ambitions à la baisse sur le transport ferroviaire, nous choisissons au contraire de nous mobiliser pour le moderniser au service des déplacements quotidiens. Parce que nous considérons le rail et l'intermodalité qui doit lui être associée, comme des investissements d'avenir pour nos territoires et leurs habitants.

À l'écoute de votre ambition citoyenne, je suis convaincue que c'est toute notre région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, accompagnée par l'ensemble des acteurs publics, qui s'engagera dans cette voie, celle d'une mobilité toujours plus juste, durable et performante.

Bonne lecture.






2002

2010

2015





# 2002–2015

## ÉMERGENCE ET SUCCÈS DE LA RÉGIONALISATION FERROVIAIRE

© : Emmanuel Grimault

2020

2030

5

### UN PEU D'HISTOIRE

**page 6**

Chiffres clés - p. 7

### L'USAGER AU CŒUR DU DISPOSITIF

**page 8**

56 000 voyageurs transportés chaque jour - p. 8

Une gamme de tarifs diversifiée - p. 8

Du matériel pour le confort et la sécurité  
des usagers - p. 9

La complémentarité avec les modes doux - p. 9

L'accès aux gares facilité - p. 9

### MODERNISATION DU RÉSEAU ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**page 10**

Des infrastructures de proximité  
modernisées - p. 10

Des services ferroviaires mis à disposition  
dans les ports - p. 10

Une maintenance locale privilégiée - p. 10

La grande vitesse et la place  
d'Occitanie/Pyrénées-Méditerranée  
en Europe - p. 10

Des gares équipées et modernisées - p. 11

Une contribution à la sécurité  
routière et ferroviaire - p. 11

### EN 2016 :

### PAS DE TEMPS MORT

### DANS L'ACTION RÉGIONALE

**page 13**

Le CPER 2015-2020 - p. 13

Le « Plan Marshall »,  
investir pour l'emploi - p. 13

# UN PEU D'HISTOIRE...

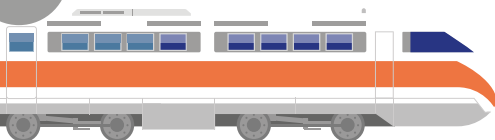
La Région devient, en 1982, une collectivité territoriale dotée d'une personnalité juridique et possède un pouvoir de décision. En parallèle à la décentralisation de l'État, la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982 modernise le statut de la SNCF qui devient un établissement public industriel et commercial (EPIC). Elle donne également une compétence à la Région en matière de transports régionaux de voyageurs, en complément de celle attribuée aux Départements. La Région se devait de répondre aux besoins de déplacements des populations locales, considérant ces dessertes régionales comme d'intérêt général.

Avec la loi SRU du 13 décembre 2000, et après une phase d'expérimentation dans 6 Régions, la Région devient l'Autorité Organisatrice des Transports ferroviaires (AOT) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002.

Depuis, les politiques en faveur des transports ferroviaires et routiers, menées notamment par les Présidents Georges Frêche, Christian Bourquin, Damien Alary et Martin Malvy, ont permis de faire du transport une compétence emblématique de la Région.

**Le nombre de voyageurs de TER a progressé de 60 % (56 000 voyageurs journaliers), 44 pôles d'échanges ont été créés et près de 600 km de lignes ferroviaires ont été renouvelés.**

6



## LES COMPÉTENCES DES RÉGIONS

Les Régions sont autorités organisatrices des transports régionaux. À ce titre, elles ont la pleine responsabilité de l'organisation des Transports Express Régionaux (TER). Elles définissent le service mis en œuvre par les exploitants (SNCF, autocaristes, etc.). Les autres trains ne sont pas de la responsabilité de la Région.

La définition du service des Trains d'Équilibre du Territoire (TET) est à la charge de l'État, qui en confie la mise en œuvre à la SNCF. La SNCF définit et organise les TGV.

La coexistence des différentes activités ferroviaires sur un même réseau national impose une convergence sur les moyens mis en œuvre pour assurer la continuité et la complémentarité de toutes les circulations.

L'entretien du réseau ferroviaire dépend du gestionnaire du réseau : SNCF Réseau. Dans la pratique, un grand nombre de Régions, dont Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, est intervenu pour cofinancer des opérations de modernisation du réseau ferroviaire nécessaires à l'exercice de sa compétence et au maintien ou au développement des trains TER.

Dans le cadre de la loi NOTRe du 7 août 2015, les Régions se voient aujourd'hui confier la compétence d'organisation des services de transports routiers en dehors des métropoles et des agglomérations, du transport scolaire et des transports à la demande.



# LES CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT RÉGIONAL



plus vaste région  
de l'Hexagone avec  
près de 6 millions  
d'habitants

+60%

DE VOYAGEURS DE TER  
par rapport à 2002

4,7  
MILLIARDS €

investis depuis  
15 ans

20 & 43  
lignes TER  
ferroviaires  
lignes  
d'autocars



2 453 KM

de voies ferrées  
destinées au trafic  
voyageurs

434 KM

de voies ferrées Fret

274

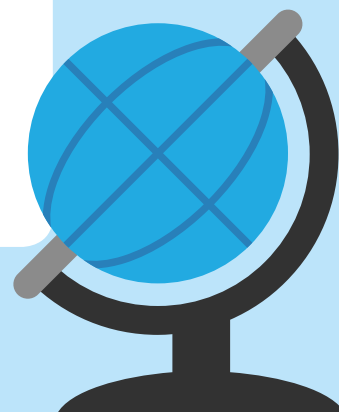
points d'arrêt

1 MILLIARD

de km parcourus en train  
chaque année par les  
voyageurs

soit  
25 000

fois le tour de  
la Terre



# L'USAGER AU CŒUR DU DISPOSITIF

## 56 000 VOYAGEURS TRANSPORTÉS CHAQUE JOUR

La première activité de la Région est son rôle d'Autorité Organisatrice de Transports (AOT). Dans le cadre de l'organisation régionalisée des TER, elle définit l'offre de service qu'elle souhaite (dessertes, qualité de service, tarification, etc.) ; la SNCF doit assurer la réalisation de cette offre. Le coût annuel des conventions TER des deux ex-périmètres financées par la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée est de 266 M€ pour plus de 20 millions de voyages financés. Elles seront revues et ne feront plus qu'une en juin 2017.

Le réseau routier régional est constitué de 43 lignes régulières d'autocars qui complètent l'offre de transports du réseau ferré.

## UNE GAMME DE TARIFS DIVERSIFIÉE

Les gammes tarifaires régionales proposent des titres à la fois pour les semi-fréquents (déplacements privés/loisirs, des élèves internes, des publics en réinsertion, etc.) et les voyageurs très fréquents (abonnements libre circulation) : gammes « Pack Illimité » et « Via ». Des tarifications intermodales (KARTATOO et Pastel +) sont également proposées par les deux ex-Régions. Enfin, le Billet Unitaire est un tarif historique de la SNCF mais ont été mis en place des tarifs unitaires pour attirer de nouveaux voyageurs vers le train. Ainsi, le train à 1€ en ex-Languedoc-Roussillon génère un million de voyages par an pendant que le tarif Tikémouv sur 110 trains TER de l'ex-Région Midi-Pyrénées engendre 260 000 voyages.

➔ 56 000  
voyageurs quotidiens  
sur 543 trains







## DU MATÉRIEL POUR LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DES USAGERS

La Région dispose d'un parc de matériel roulant de qualité pour accompagner l'évolution du trafic et proposer aux voyageurs des conditions de voyage optimales. Elle le modernise et le renouvelle.

Depuis 2002, 128 nouvelles rames sont en circulation : 83 AGC, 17 X73500, 2 Z150, 26 Régiolis (voir p.12).

En termes d'investissements dans le matériel roulant depuis 2002, le montant global atteint 652 M€.

## LA COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES MODES DOUX

La Région contribue à cet enjeu, tant au niveau de la politique véloroutes-voies vertes que par des actions en faveur de l'intermodalité TER et vélos.

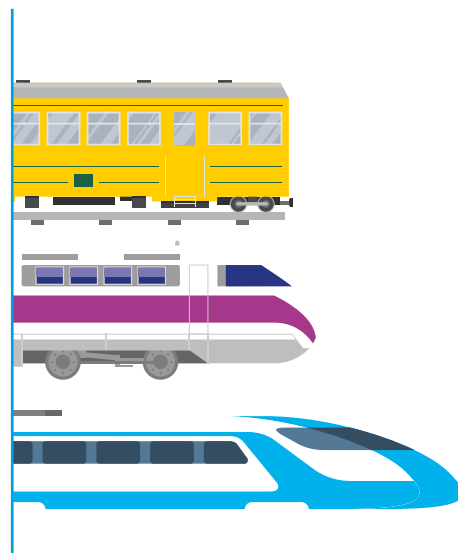
Son action a consisté à déployer en gare des équipements pour favoriser l'usage et la sécurisation des vélos. Une expérimentation a été menée sur un axe ferroviaire (Toulouse - Mazamet) afin de déployer et renforcer les équipements et en tester de nouveaux.

La vélos gare de Toulouse-Matabiau, qui a ouvert ses portes en juin 2013, offre près de 700 places de stationnement sécurisées.

## L'ACCÈS AUX GARES FACILITÉ

Face au succès de la fréquentation des TER, la question du stationnement aux abords des gares est devenue préoccupante. La Région a décidé de mener une politique volontariste en soutenant les projets d'aménagement qui ont l'objectif de développer l'intermodalité avec les transports collectifs et les modes doux. Entre 2010 et 2015, la participation de la Région à l'ensemble des projets s'est élevée à près de 6,5 M€ correspondant à 37 dossiers accompagnés.

652 M€  
pour le  
matériel roulant



2030

# MODERNISATION DU RÉSEAU ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

## DES INFRASTRUCTURES DE PROXIMITÉ MODERNISÉES

Au total près de 460 M€ de crédits régionaux sur les 10 dernières années ont été injectés sur tout le territoire pour des opérations de rénovation du réseau ou d'infrastructures. Sur l'ancien périmètre Languedoc-Roussillon, des investissements ont notamment été apportés sur les lignes Perpignan-Villefranche, Mende-La Bastide ou encore Alès-Langogne.

Le Plan Rail, sur l'ancien périmètre Midi-Pyrénées, a été, de 2007 à 2013, le plus grand chantier TER de France pour le sauvetage et l'amélioration du réseau : 500 km de voies modernisées, en moyenne 400 personnes par chantier, 983 000 tonnes de ballast, 723 000 traverses béton, 808 kilomètres de rails posés, etc.

## DES SERVICES FERROVIAIRES MIS À DISPOSITION DANS LES PORTS

Défendant l'idée de favoriser le déploiement de services fret auprès des acteurs économiques, la Région fait le choix de prendre en main les infrastructures ferroviaires présentes sur ses ports régionaux, à Sète et à Port-La-Nouvelle. Elle a déjà investi dans l'acquisition et la régénération de lignes pour près de 5,5 M€.

## UNE MAINTENANCE LOCALE PRIVILÉGIÉE

La Région a financé intégralement la création, à Toulouse, de l'Établissement régional de maintenance des TER pour un montant total de 54 M€. Ce technicentre, construit au cœur de la ville, assure, sur ses 2 500 m<sup>2</sup>, l'entretien et la maintenance des rames TER Régiolis et Régio2N.

Par ailleurs, le centre de maintenance régional de Nîmes, mis en service en 2008, réalise la maintenance des 15 rames Z2 et des 46 Automoteurs de Grande Capacité (AGC). Il a coûté 14,2 M€ financés à 70 % par l'ex-Région Languedoc-Roussillon et à 30 % par la SNCF.

La Région s'appuie également sur les ateliers de Béziers et de Villefranche-de-Conflent.

## LA GRANDE VITESSE ET LA PLACE D'OCCITANIE/PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE EN EUROPE

Les lignes à grande vitesse constituent des outils de mobilité et de développement économique majeurs pour les territoires. C'est l'enjeu du Contournement Nîmes/Montpellier, ligne mixte fret/voyageurs, qui sera mis en service en décembre 2017 (397 M€ investis par la Région) et des deux grands projets à venir que sont la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et la ligne Bordeaux-Toulouse.

Ces nouvelles lignes ont également vocation à désaturer les lignes existantes pour permettre de renforcer l'offre de train régional.



## DES GARES ÉQUIPÉES ET MODERNISÉES

130 gares régionales ont déjà bénéficié de travaux de modernisation, parmi lesquelles Pamiers, Baraqueville, Saverdun, Gaillac, Carmaux, Capdenac, Le Vernet, Vergèze, Le Grau-du-Roi, Lunel, Mende, Saint-Chély-d'Apcher, Vauvert, Castelnaudary, Bédarieux, Prades ou encore Font-Romeu, etc. La Région a ainsi investi 16 M€ pour la réalisation de ces travaux.

Elle a également déjà financé l'aménagement de la gare Toulouse-Matabiau pour plus de 50 M€ : le bloc quart Nord-Est, le quai 6, la réorganisation des circulations en gare. La gare Montpellier Saint-Roch a, quant à elle, été modernisée en 2014 grâce au concours de la Région à hauteur de 32 M€. La gare de Perpignan a également été entièrement refaite.

## UNE CONTRIBUTION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET FERROVIAIRE

La Région soutient le plan de suppression des passages à niveaux prioritaires mis en place par l'État et piloté par SNCF Réseau.

Elle intervient à hauteur de 15 % des financements en appui des collectivités locales dans les projets d'aménagement de ces passages à niveaux (PN).

Des projets ont déjà pu aboutir (PN 312 à Gourdon) et sont en cours sur les sites présentant le plus d'enjeu (PN 19 de Muret, PN 189 bis de Toulouse, PN 411 à Salses, etc.).



© : Saada Romain

## INVENTAIRE DU NOUVEAU MATÉRIEL ROULANT



- X73500*
- 38 rames en service • 1<sup>ère</sup> rame livrée en 2000
  - Capacité : 82 places • Vitesse max : 140 km/h • Constructeur : Alstom



- AGC*
- 83 rames en service • 1<sup>ère</sup> rame livrée en 2004 • Capacité : 153 à 218 places
  - Vitesse max : 160 km/h • Constructeur : Bombardier



- Train Jaune*
- 2 rames en service • 1<sup>ère</sup> rame livrée en 2006 • Capacité : 86 places
  - Vitesse max : 80km/h (ligne : 55km/h) • Constructeur : Stadler Rail



- Régiolis*
- 33 rames climatisées commandées (24 livrées à ce jour) • 1<sup>ère</sup> rame livrée en 2014
  - Capacité : 204 places assises • Vitesse max : 160 km/h • Constructeur : Alstom



- Regio2N*
- 18 rames climatisées commandées • 1<sup>ère</sup> rame livrée en 2017
  - Capacité : 343 places assises • Vitesse max : 160 km/h • Constructeur : Bombardier

# EN 2016 : PAS DE TEMPS MORT DANS L'ACTION RÉGIONALE

## LE CPER 2015-2020, OSSATURE DE L'INTERVENTION SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE RÉGIONAL

Le volet Mobilité du Contrat de Plan État Région 2015-2020 (CPER) est un des outils privilégiés pour la mise en œuvre de programmes d'investissements opérationnels en partenariat avec l'État et les acteurs locaux et institutionnels.

Au global, les deux CPER Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées permettent, via leur volet Mobilité, d'inscrire un programme de près de 616 M€ sur les opérations ferroviaires, dont près de 212 M€ apportés par la Région.

De nombreuses opérations sont programmées, identifiant des partenariats avec les collectivités locales : par exemple, le Train Jaune a d'ores et déjà bénéficié d'un financement pour la réalisation de travaux d'urgence sur l'infrastructure et le matériel roulant historique.

Du fait de la fusion des deux anciennes Régions, ces programmes sont en cours de révision et un avenant reprenant des modifications sera proposé au vote du Conseil régional.

## LE « PLAN MARSHALL », INVESTIR POUR L'EMPLOI

La présidente de la Région Carole Delga a souhaité engager un « Plan Marshall » pour l'emploi à destination des entreprises du bâtiment et des travaux publics.

Dans ce cadre, elle a proposé à l'Assemblée régionale d'inscrire 880 M€ de nouveaux projets au budget régional, pour l'année 2016. Exemples : équipement des gares (équipements vélos, renforcement de l'éclairage et déploiement d'équipements d'affichage dynamique), Plan Gares (Saint-Sulpice et Portet), travaux pour le Train Jaune, Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Baillargues, etc.



**2016 a aussi été l'année de la  
concertation et des États généraux  
du rail et de l'intermodalité.**

# PANORAMA DE L'ACTION RÉGIONALE

## MODES DE TRANSPORTS DOUX

Accent mis sur l'intermodalité

Un plan véloroutes voies vertes

Usage fréquent

## GARES DE PROXIMITÉ

130  
gares  
régionales  
modernisées

70%  
du prix du billet  
pris en charge  
par la Région

## MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES

43  
lignes de bus  
régulières

Des services ferroviaires  
dans les ports

434 KM  
de fret

Aménagement et  
sécurisation des  
passages à niveau

600 KM  
de voies  
modernisées

# POUR LES TRANSPORTS DEPUIS 2002

## TARIFS POUR TOUS



Tarifcation intermodale



Tarifcation occasionnelle



## MAINTENANCE LOCALE DES TER

64 M€

investis pour la création des Établissements Régionaux de Maintenance



## CONFORT ET SÉCURITÉ

153

rames commandées

652 M€

d'investissement en matériel roulant

+60%

de voyageurs

2002 : 13,1 millions  
2014 : 20,8 millions



800 KM

de rails posés



400

personnes par chantier en moyenne

## GRANDS PROJETS POUR LE TGV

2017

Contournement Nîmes / Montpellier

PROJET

Ligne Bordeaux / Toulouse (DUP)

PROJET

Ligne Montpellier / Perpignan

Le TGV, de l'Occitanie / Pyrénées-Méditerranée vers l'Europe...

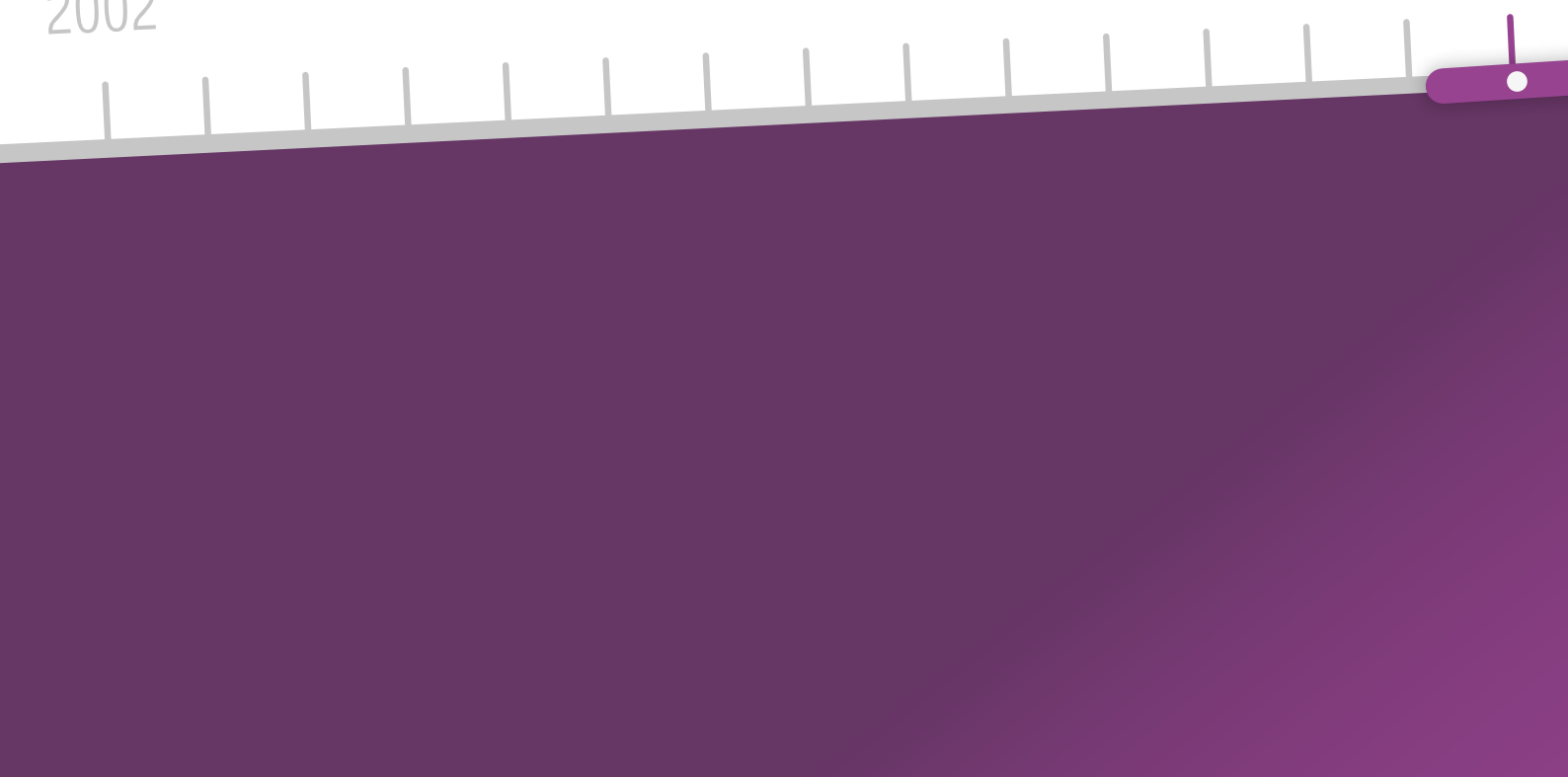
**AU TOTAL, LA RÉGION A INVESTI PRÈS DE 4,7 MILLIARDS D'EUROS DANS LE FERROVIAIRE EN 15 ANS**



2002

2010

2016





# LES ÉTATS GÉNÉRAUX DU RAIL ET DE L'INTERMODALITÉ (EGRIM)

## 2016

## UNE CONCERTATION QUI FAIT RÉGION

© : Philippe Grollier

17

2020

2030

### **UNE CONCERTATION LARGE ET POPULAIRE** **page 18**

Une écoute nouvelle en termes  
de mobilité régionale - p. 18

Un déroulement en trois phases - p. 19

Des attentes et des propositions nombreuses,  
diversifiées mais concordantes - p. 21

### **DES VISIONS AMBITIEUSES POUR LA MOBILITÉ**

**page 22**

Étendre et intensifier l'offre de transport ferroviaire - p. 23

Maintenir et renforcer les liens entre les territoires - p. 31

Simplifier et faciliter l'usage - p. 36

# UNE CONCERTATION LARGE ET POPULAIRE

## UNE ÉCOUTE NOUVELLE EN TERMES DE MOBILITÉ RÉGIONALE

Ces États généraux du rail et de l'intermodalité (EGRIM) sont un engagement fort qu'avait pris la majorité régionale en décembre 2015. Ils ont été organisés dès le premier semestre 2016. Pour la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, il est indispensable d'écouter avant de décider d'une nouvelle politique : écouter très largement les concitoyens, les élus locaux, les syndicats de cheminots, les associations d'usagers, les partenaires financeurs, l'État, la SNCF. Tous les habitants ont pu s'exprimer sur les enjeux multiples de la mobilité (sociaux, économiques et environnementaux) et leurs attentes dans le cadre des nombreux projets à poursuivre ou à construire : développement des TER, arrivée de la grande vitesse, maillage des différents réseaux de transport, devenir des trains d'équilibre du territoire, prise en compte de l'intermodalité, etc.

Cette large concertation territoriale, inscrite dans la proximité, a permis à chacun de s'emparer de ce sujet autour des chantiers prioritaires en matière de rail et d'intermodalité.

## Un dispositif porté et animé par les élus régionaux

Carole Delga, présidente de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, a confié la préparation et l'animation de ces EGRIM à un Comité de pilotage, présidé par Jean-Luc GIBELIN, vice-président délégué aux transports, et composé des conseillers régionaux suivants :

Stéphane Bérard, conseiller régional, président de la Commission Transports et infrastructures,

Christian Dupraz, conseiller régional délégué aux EGRIM,

Monique Bultel-Herment, conseillère régionale, membre du Bureau de l'Assemblée,

Vincent Garel, conseiller régional délégué aux transports.

L'ensemble des 93 élus de la majorité régionale a été mobilisé sur le terrain.

Les attentes exprimées au cours de cette concertation vont permettre à l'Assemblée régionale de définir les grandes orientations d'un Schéma régional des transports publics garantissant l'attractivité et l'équilibre du territoire de la région.

Ces orientations conduiront à l'élaboration d'une planification des ambitions régionales pour les 15 ans qui viennent.



## UNE CONCERTATION EN CONFORMITÉ AVEC LES TEXTES JURIDIQUES

La concertation des EGRIM s'est inscrite dans la mise en œuvre des droits des citoyens à participer à l'élaboration des décisions publiques, conformément aux textes suivants :

**l'article 7 de la Charte de l'environnement :** « Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

**l'article L131-1 du Code des relations entre le public et l'administration :** « Lorsque l'administration décide (...) d'associer le public à la conception d'une réforme ou à l'élaboration d'un projet ou d'un acte, elle rend publiques les modalités de cette procédure, met à disposition des personnes concernées les informations utiles, leur assure un délai raisonnable pour y participer et veille à ce que les résultats ou les suites envisagées soient, au moment approprié, rendus publics. »

## UN DÉROULEMENT EN TROIS PHASES

### 1. Consultation des citoyens

D'avril à juillet, la concertation des EGRIM a utilisé plusieurs canaux d'information et d'échanges accessibles au grand public, afin de mobiliser toute la population régionale :

- des réunions publiques organisées sur l'ensemble du territoire régional,
- une information dans chaque gare, et sur les sites Internet,
- une enquête auprès du public par le biais d'un questionnaire,
- la saisine du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER),
- la mise à disposition d'un espace sur le site Internet pour le dépôt de contributions libres.

Ces différents outils ont été disponibles durant 80 jours, du 21 avril au 9 juillet. Au total, **37 réunions publiques** ont été organisées, dans chaque préfecture et sous-préfecture de la région, principalement dans les lycées, dans les sites des hôtels de Région à Montpellier et à Toulouse, et dans des lieux mis à disposition par les municipalités.

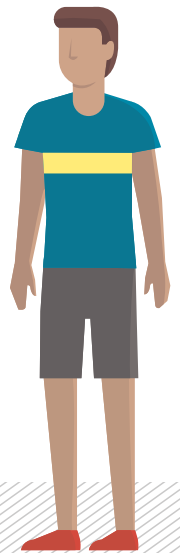
### 2. Une phase d'analyse et de confrontation des expressions recueillies

De juillet à octobre, l'ensemble des contributions recueillies au cours de la concertation ont été analysées et synthétisées : il s'agit des questionnaires, des contributions reçues, des expressions recueillies lors des réunions et des conclusions du CESER. Le présent document est le fruit de cette phase de travail.

### 3. Une restitution à la fin de l'automne 2016

La restitution réalisée en décembre 2016 des EGRIM a permis à la Région de définir ses priorités et un cadre d'action, afin de fixer un cap pour la politique régionale du rail et de l'intermodalité en Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

Les attentes exprimées et hiérarchisées pourront aussi trouver leur place dans la négociation pour le renouvellement de la convention d'exploitation TER Région/SNCF qui doit prendre effet au cours de l'année 2017.



## Les réunions publiques





© : Jeremie Martin

## 👉 Les chiffres clés des EGRIM

### LES RÉUNIONS PUBLIQUES

37

réunions publiques  
dans les 13 départements  
de la région

3 100 participants en salle

### LE QUESTIONNAIRE

13 798

individus ont répondu au  
questionnaire :

6 595 par Internet

4 145 par un questionnaire papier  
obtenu sur site

3 058 réponses au questionnaire papier  
inséré dans le magazine de la Région

### LES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

286

contributions écrites par courrier  
ou via le site Internet :

185 à titre individuel  
(citoyens, usagers, etc.)

101 portées par des organisations, telles  
que des collectivités territoriales (20),  
des syndicats (14), des associations  
d'usagers et/ou de protection de  
l'environnement (46), ou encore des  
acteurs économiques (8)

### LA SAISINE DU CESER

Les **213** membres du CESER ont produit un rapport  
voté à l'unanimité de ses membres



1

La plus grande concertation régionale  
sur le rail et l'intermodalité  
organisée en France

## DES ATTENTES ET DES PROPOSITIONS NOMBREUSES, DIVERSIFIÉES MAIS CONCORDANTES

Les conclusions de la consultation s'appuient sur l'analyse des quatre documents suivants : la synthèse de l'enquête par questionnaire, la contribution du CESER, la synthèse des 37 réunions publiques et la synthèse des contributions écrites.

La diversité des publics touchés, au travers des dispositifs mis en place pour ces EGRIM, permet d'obtenir une vision d'ensemble des attentes exprimées sur les 13 départements de la région.

La large diffusion du **questionnaire** a été un facteur décisif pour toucher usagers et grand public. Ce questionnaire a été disponible par différents canaux : dans les trains et autocars régionaux, dans les commerces et relais de distribution, aux abords des gares ou sur Internet, dans le journal de la Région diffusé à 2 millions d'exemplaires.

Les **réunions publiques** ont été un vecteur d'expression très large, laissant la parole à tous les territoires et à leurs acteurs, et permettant l'expression du grand public, y compris dans les territoires les plus ruraux. **La liberté de ton a été un des grands atouts de ces réunions.**

Les **contributions**, nombreuses, ont permis le recueil précis des attentes des acteurs de la société civile et de tous ceux souhaitant exprimer un avis aiguisé, teinté de propositions techniques précises, sur leur vision de la mobilité régionale.

L'avis du CESER, force de proposition, véhicule les attentes exprimées également par les milieux socio-économiques et projette une ambition pour les transports de demain.

Sur de nombreux points, les visions et les attentes des participants sont concordantes : elles partagent d'abord une très grande ambition pour les transports en commun et les trains en Occitanie/Pyrénées-Méditerranée. Mais elles n'évident pas la question des moyens : connaissant les limites budgétaires, certains participants ne se contentent pas d'une « liste de souhaits », mais proposent de hiérarchiser ces souhaits, et de trouver des moyens économes et efficaces pour satisfaire les besoins de la collectivité. La synthèse qui suit n'est en aucun cas exhaustive de toutes ces propositions, mais elle cherche avant tout à décrire la vision commune qui s'est dessinée lors des EGRIM, sans passer sous silence les controverses qui sont apparues.

## RETROUVEZ L'ENSEMBLE DES DOCUMENTS PRODUITS PAR LES EGRIM

Rendez-vous sur le site Internet [www.laregion.fr](http://www.laregion.fr)



La synthèse des  
37 réunions publiques

La synthèse des  
contributions



Les contributions écrites  
et numériques

L'avis du CESER

Les résultats complets  
de l'étude TNS Sofres



# DES VISIONS AMBITIEUSES POUR LA MOBILITÉ

À l'issue des EGRIM, il apparaît qu'une immense majorité des participants attend beaucoup des transports collectifs en région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

La complémentarité entre les modes de transport, l'intermodalité, est présentée comme un levier essentiel de la mobilité régionale, au cœur de laquelle les participants ont placé le train comme le mode structurant du réseau de transports régional.

On peut regrouper l'ensemble de ces attentes sous trois ambitions complémentaires :

- améliorer le niveau et la qualité de l'offre ferroviaire pour favoriser le report modal des voitures sur le rail ;
- faire territoire, maintenir et renforcer les liens entre tous les territoires de la Région ;
- simplifier et faciliter l'usage du train en articulation avec l'ensemble des transports en commun à partir de l'expérience et des attentes des usagers.



LA FRÉQUENCE DES TER  
une priorité pour

55%

des voyageurs  
*Enquête Sofres*





© : Philippe Grollier

## ÉTENDRE ET INTENSIFIER L'OFFRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les attentes exprimées par les citoyens, usagers et acteurs de la région mettent l'accent sur l'amélioration de la qualité de service du transport ferroviaire. La plupart des acteurs sont convaincus que cette amélioration de la qualité de service passe par une augmentation de l'offre ferroviaire, qui permettrait de capter de nouveaux usagers.

### 1. Augmenter la fréquence, la desserte et l'amplitude horaire

**L'augmentation de la fréquence et du nombre de services** des trains régionaux (TER) est une demande prégnante dans les contributions, le rapport du CESER et les réunions publiques. Elle est confirmée par les résultats du questionnaire où 55 % des personnes ayant au moins pris une fois un train TER considèrent la fréquence des trains comme **la première priorité d'amélioration**. Sur ce sujet, le CESER propose la spécialisation des services en fonction des échelles de déplacement (dessertes locales, intervilles, périurbaines et régionales).

Par ailleurs, il ressort des réunions publiques une forte demande concernant l'adaptation des horaires à la desserte domicile-travail (selon le questionnaire, 41 % des personnes ayant au moins pris une fois le TER l'utilisent pour des raisons professionnelles ou études).

Certaines propositions ont pu être avancées dans les documents comme :

- une fréquence de trains adaptée en fonction de l'échelle de déplacement concernée,
- une amplitude horaire élargie permettant un retour le soir après 19h,
- la modernisation des gares ou la création de haltes qui pourraient attirer de nouveaux usagers, en particulier dans les zones périurbaines.





## 2. Améliorer la performance du transport ferroviaire

La **punctualité** des trains régionaux constitue l'une des principales revendications d'amélioration du service.

Les résultats du questionnaire montrent que 45 % des personnes ayant déjà pris une fois le TER souhaitent une meilleure régularité des TER. Lors des réunions, l'exploitant a d'ailleurs souvent été mis en cause pour expliquer les retards (matériel indisponible, absence d'un agent), sans méconnaître cependant certains facteurs indépendants de la volonté de l'exploitant.

**L'amélioration des temps de parcours** est une réclamation que l'on retrouve dans les contributions écrites et les réunions. Ces demandes concernent surtout les agglomérations les plus éloignées des métropoles (Mende, Rodez, etc.), le Train Jaune et la liaison entre les deux métropoles. Sur ces liaisons, les usagers attendent que la modernisation des infrastructures permette d'accélérer les trains. Certaines interventions ou contributions ciblent précisément des portions de voies qui pourraient voir leur vitesse augmenter. Parmi les personnes interrogées par questionnaire qui n'utilisent pas le train, la première raison de non-utilisation est que les temps de trajet sont trop longs (31 %).

Concernant les cars de substitution, leur utilisation est fortement décriée par les usagers, particulièrement en milieu rural ou en montagne. Ces remplacements, intempestifs ou planifiés dans le cadre de travaux sur les voies ferrées, sont mal perçus par les usagers qui n'observent pas la même qualité de service qu'en train (moins de sécurité, moins fiable, trajet plus long).



**1<sup>ère</sup> raison de non-utilisation du train :**  
**TEMPS DE TRAJET TROP LONG**  
 pour  
**31%**  
 des sondés  
*Enquête Sofres*

© : Eric Medous





“ LES SERVICES DE SUBSTITUTION NE RÉPONDENT PAS AUX BESOINS ET N’OFFRENT PAS UN SERVICE AUSSI RAPIDE QUE LE TRAIN (ENTRE 1H30 ET 2H POUR SE RENDRE À TOULOUSE DEPUIS PAMIERS EN DESSERVANT TOUTES LES GARES). UN CAR DIRECT, QUI NE DESSERVIRAIT PAS LES GARES INTERMÉDIAIRES, SERAIT PRÉFÉRABLE POUR RÉDUIRE LE TEMPS DE PARCOURS. ”

Un usager

© : Lydie Lecarpentier

### 3. Préserver et améliorer le réseau existant

Concernant le réseau ferré régional, les inquiétudes sont fortes sur la pérennité des infrastructures. Ainsi, les premières demandes sont en faveur d'un **renouvellement des lignes** à vocation régionale afin d'éviter leur fermeture. Dans le questionnaire, 84 % des personnes interrogées considèrent comme importante la modernisation des lignes locales.

Il s'agit à la fois de moderniser les lignes de desserte régionale comme le Train Jaune, Rodez-Sévérac, Nîmes-Le-Grau-du-Roi ; et des lignes structurantes comme POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), Nîmes-Clermont, Béziers-Clermont ou Toulouse-Bayonne.

D'autres propositions portent sur **l'accroissement de la capacité du réseau** ferré autour de l'agglomération toulousaine (doublement de voie sur les lignes en voie unique vers Albi, Auch et Pamiers) et le long du littoral (création d'une ligne nouvelle). Elles s'inscrivent évidemment en lien avec l'attente sur l'augmentation du nombre de trains.

Plusieurs lignes ont été mentionnées comme les plus urgentes à « sauver », du fait de l'état actuel des infrastructures.



#### Demande de remise à niveau des lignes circulées voyageurs

Lignes du H lozérien (Béziers → Neussargues, ligne des Causses ; Le Monastier → La Bastide, ligne des Cévennes)

Train Jaune (Latour-de-Carol → Villefranche-Vernet-les-Bains)

Montréjeau → Luchon

Carcassonne → Limoux → Quillan

Rodez → Sévérac-le-Château → Millau

Brive → Aurillac

### 4. Rouvrir des lignes

La demande de **réouverture de lignes** fermées aux voyageurs se retrouve dans tous les supports de concertation (9 % des suggestions libres dans le questionnaire proposent une réouverture). Les lignes concernées sont :

- des lignes circulées uniquement par le fret : Auch – Agen, la Rive droite du Rhône, etc. ;
- des lignes dont la circulation est suspendue : Alès – Bessèges et Montréjeau – Luchon, etc. ;
- des lignes fermées depuis plus longtemps : Cahors – Capdenac, Montpellier – Faugères, Tarbes – Bagnères, etc.

Ces demandes de réouvertures de lignes aux voyageurs sont à distinguer aujourd'hui à travers plusieurs catégories (cf : carte, page suivante).

## Les demandes de réouvertures de lignes

- Demandes de réouverture aux voyageurs des lignes circulées en fret sur au moins 10 kilomètres
- Demandes de réouverture aux voyageurs TER de lignes suspendues depuis moins de 5 ans
- Demandes de réouverture aux voyageurs TER de lignes non circulées emprises foncières maîtrisées
- Demandes de réouverture aux voyageurs TER de lignes non circulées emprises foncières non maîtrisées
- Demandes de réouverture aux voyageurs de lignes non circulées en mode tram-train





*Le cumul des demandes de réouvertures de lignes atteint un total de 1 151 kilomètres.*

“ CONSTRUIRE UNE LGV, C’EST INVESTIR SUR UN SIÈCLE. IL FAUT PENSER L’AMÉNAGEMENT DE MANIÈRE PLUS GLOBALE, INTERCONNECTER NOTRE RÉGION AVEC LES AUTRES EN FRANCE ET AU-DELÀ DES FRONTIÈRES. SI ON NE LE FAIT PAS, ON HYPOTHÈQUERA NOTRE AVENIR. ”

Un élu local

## 5. Développer la grande vitesse, connecter les gares

### Les lignes nouvelles

La consultation citoyenne fait apparaître des résultats plus contrastés sur cette thématique. Les résultats du questionnaire indiquent que 67 % des personnes interrogées jugent important de développer des lignes LGV et elles sont respectivement 77 % et 72 % favorables aux projets Montpellier-Perpignan-Barcelone et Bordeaux-Toulouse et 76 % à l’augmentation de la vitesse sur la liaison Toulouse-Narbonne. De manière générale, on note une opinion positive sur les services qu’apportent les lignes à grande vitesse. Les réunions publiques et le rapport du CESER mettent en avant l’intégration de la région dans le réseau structurant à grande vitesse national et européen, participant ainsi à l’attractivité et au dynamisme du territoire. Au risque, si ce n’était pas le cas, de ne plus être compétitif face à des métropoles du grand Sud connectées comme Marseille ou Bordeaux.

Le report des usagers de l’avion (mode de transport perçu comme ayant la plus forte empreinte carbone) sur le TGV et le besoin d’être relié rapidement à la capitale sont également évoqués.

Cependant, certaines critiques ont été émises au cours des réunions publiques et dans les contributions : elles portent sur l’impact écologique des lignes nouvelles, sur leur montage financier – le partenariat public-privé étant considéré comme un échec pour la LGV Tours-Bordeaux, le CESER propose le recours à un emprunt sur plus de 40 ans comme pour le métro du Grand Paris – ou encore le manque d’engagement de la SNCF concernant les dessertes.

Mais la critique la plus partagée sur la grande vitesse est son poids sur l’investissement public : pour de nombreux acteurs, son coût important fait peser une contrainte budgétaire forte sur les finances de la Région.

Certains ont spécifié que le financement de ces projets devrait être exclusivement porté par l’État, comme à l’époque des premières LGV, ce qui dégagerait de nouvelles capacités financières pour la Région en faveur des trains du quotidien.

**67%** DES PERSONNES INTERROGÉES JUGENT IMPORTANT DE DÉVELOPPER LES LIGNES LGV  
*Enquête Sofres*

**51%** DES SONDÉS NE JUGENT PAS IMPORTANT LA CRÉATION DE GARES NOUVELLES HORS DES CENTRES-VILLES  
*Enquête Sofres*

“ QUEL EST L'INTÉRÊT D'AVOIR 4 GARES NOUVELLES SUR 150 KILOMÈTRES, SACHANT QUE CELA REPRÉSENTE UN COÛT NON NÉGLIGEABLE POUR LA RÉGION ET LE CONTRIBUABLE ? ”

*Un membre d'une association*

## Les gares nouvelles

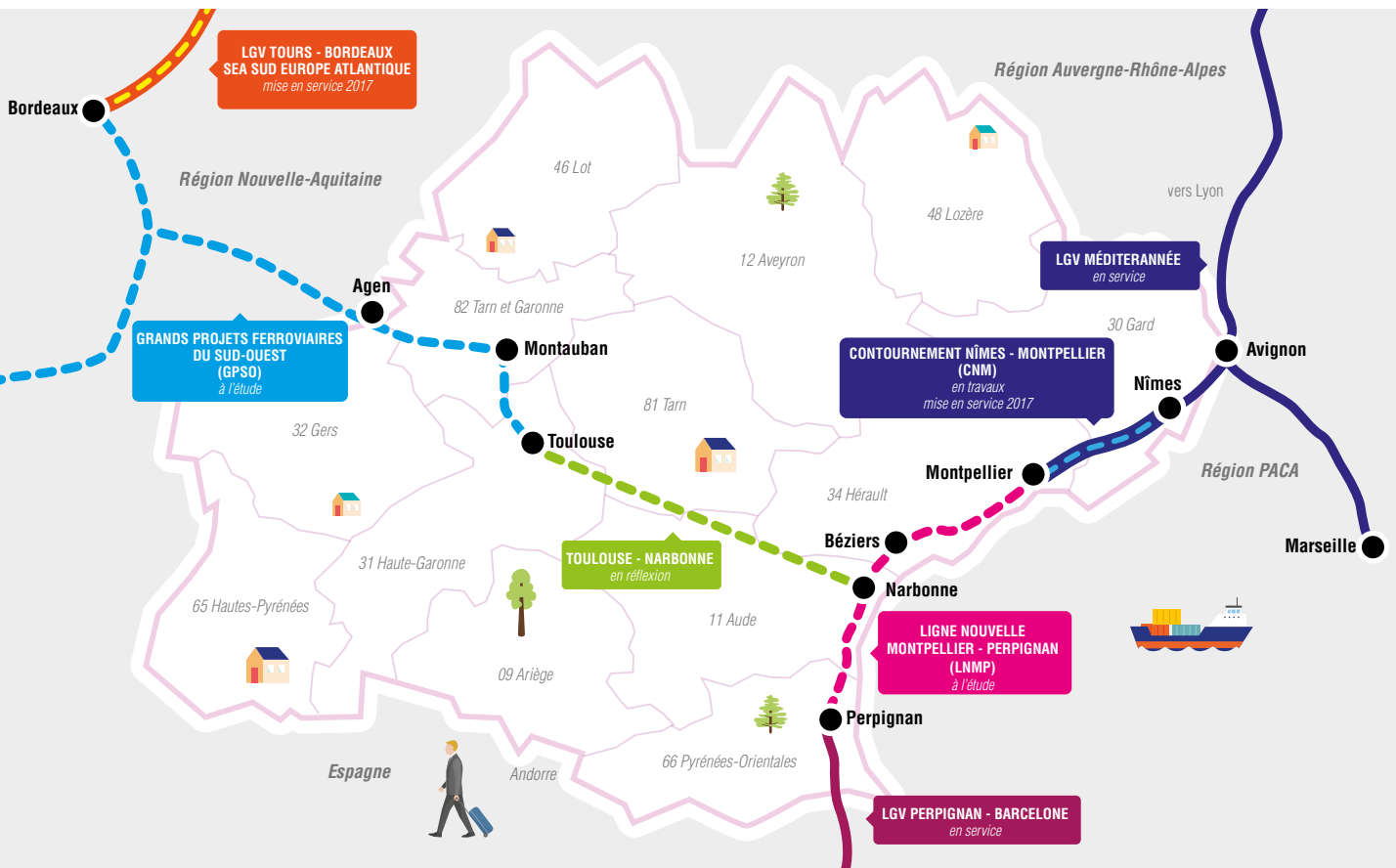
© : Jeremie Martin

Les avis sur les gares nouvelles sont encore plus partagés. Dans le questionnaire, 51 % des citoyens interrogés ne jugent pas important de créer des gares nouvelles en dehors des centres-villes sur les LGV alors que 42 % jugent important de les créer. De même, certains acteurs économiques ou territoriaux favorables à la grande vitesse sont plus critiques sur la nécessité de créer des gares nouvelles à l'extérieur des villes desservies. Les réunions publiques permettent de préciser les points de vue : la plupart des usagers et des associations militent sur

les questions de transport souligne le manque d'intermodalité et exige une connexion au réseau classique et aux réseaux de transports urbains. Ce point s'illustre par une opinion plutôt favorable à la gare de Bressols (à proximité de Montauban), prévue pour être connectée au réseau classique, et par une opinion clairement défavorable à la gare Montpellier La Mogère qui, à sa mise en service, ne sera pas en correspondance directe avec les TER et sera accessible essentiellement en voiture, ou par un trajet long en tramway si celui-ci est réalisé.

## Les projets de grande vitesse

29



2030

## 6. Faire le pari du fret ferroviaire

Le développement du fret ferroviaire est un thème revenu fréquemment dans les documents. Le questionnaire confirme ce souci, puisque 82 % des citoyens jugent important de favoriser le transport ferroviaire de marchandises.

Par ailleurs, 89 % sont d'accord avec le fait que le train peut concurrencer le camion sur la moyenne et longue distance.

Réduire la circulation des camions est une préoccupation très prégnante, notamment le long du littoral où l'autoroute A9 est saturée. Plus largement, cette question du report des marchandises sur le rail concerne l'ensemble de la région puisque le trafic routier et notamment celui des camions, est générateur de coûts pour la collectivité (dégradation des routes), de conséquences sur l'environnement (pollution) et pour la société (implication dans des accidents, problèmes sanitaires).

**Il est également perçu comme un outil de développement économique et de désenclavement des territoires, essentiellement les plus ruraux (utilisation par des carriers et l'exploitation forestière par exemple).**

Quatre attentes principales émergent de la consultation au sujet du fret, plebiscitées à l'occasion des EGRIM :

- la demande de mixité fret/voyageurs sur les lignes à grande vitesse (notamment LNMP pour réduire la circulation des camions sur l'A9) et sur les lignes classiques (particulièrement les lignes secondaires pour lesquelles la mixité peut être un élément de rentabilité) ;
- un travail fin de repérage et de démarchage des entreprises situées sur des petites lignes et qui pourraient contribuer à justifier leur réouverture / modernisation (ex : Aubrac) ;
- le développement de plateformes multimodales notamment sur le littoral au niveau des ports de Sète ou de Port-la-Nouvelle ou encore la reconversion de la base travaux de Générac ;
- une réflexion à mener pour des prix de péages ferroviaires abordables pour les chargeurs et la mise en place d'une écotaxe pour les camions.

FAVORISER LE TRANSPORT  
FERROVIAIRE  
important pour

82%

des citoyens  
*Enquête Soires*

“ LA FRANCE S'ÉTAIT ENGAGÉE CONFORMÉMENT À LA LOI GRENELLE À TRANSPORTER À MINIMA 25 % DES MARCHANDISES PAR LE RAIL. EN 2010, LE FRET FERROVIAIRE REPRÉSENTAIT 14 % DU TRAFIC DE MARCHANDISES, IL EST AUJOURD'HUI À 10 %.

*Un membre d'une association* ”

## MAINTENIR ET RENFORCER LES LIENS ENTRE LES TERRITOIRES

Le réseau ferroviaire est perçu comme bien plus qu'une infrastructure. Pour les territoires les plus difficiles d'accès, c'est le signe qu'ils appartiennent à la région, qu'ils bénéficient du service public, qu'ils ne sont pas abandonnés. Les acteurs et les citoyens estiment que leur lien avec Paris et les métropoles régionales doit être maintenu et amélioré.

### 1. Maintenir les TET

La volonté d'un **maintien des trains d'équilibre du territoire** (Intercités de jour et de nuit) est un souhait commun exprimé dans tous les canaux de la concertation.

Le maintien des TET implique, selon de nombreux intervenants, qu'ils soient **conservés sous compétence nationale, l'État devant assumer sa part d'aménagement et d'égalité des territoires**. Certains intervenants soulignent leur crainte de les voir transférés aux Régions, puisqu'ils seraient une lourde charge supplémentaire, notamment au niveau de l'entretien de l'infrastructure. Le doute sur la continuité des cheminements sur de longs trajets nationaux et donc globalement l'accessibilité de la région vers l'extérieur, transparait également.

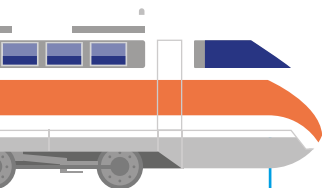
Les trains de nuit devraient, quant à eux, être maintenus pour 65 % des usagers des trains et autocars régionaux, alors que 30 % ne se prononcent pas et seulement 5 % estiment qu'ils ne devraient pas être maintenus. Sur les territoires les plus distants du réseau ferroviaire national de jour, le train de nuit est souvent présenté comme un produit très attractif, malgré les défauts identifiés sur son confort ou sa qualité. De la même manière, leur usage, très intéressant pour les loisirs et le tourisme, est évoqué dans les contributions.

“ UNE LIGNE QUI PERD DE L'ARGENT  
MAIS QUI OFFRE UN SERVICE  
IMPORTANT AUX PERSONNES QUI  
L'UTILISENT DOIT ÊTRE MAINTENUE ”

*Un usager*

“ LE TRAIN DE NUIT, C’EST PARIS  
À UNE HEURE DE PERPIGNAN :  
UNE DEMI-HEURE POUR  
S’ENDORMIR, UNE DEMI-HEURE  
POUR SE RÉVEILLER ! ”

*Un représentant d'un collectif*



## LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE, C'EST QUOI ?

Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) sont des trains conventionnés directement par l'État avec la SNCF depuis décembre 2010. Ces trains sont exploités par la SNCF sous la marque commerciale Intercités, anciennement Corail Intercités et regroupent les anciennes appellations « Corail », « Téoz », « Lunéa ».

En Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, les TET sont les suivants :

- Paris / Orléans / Limoges / Toulouse (dit POLT),
- Bordeaux / Toulouse / Montpellier / Marseille (dit Transversale Sud),
- Nîmes / Clermont-Ferrand (dit Le Cévenol),
- Béziers / Clermont-Ferrand (dit L'Aubrac),
- Toulouse / Bayonne,
- trains de nuit.

Ces trains ont une vocation d'aménagement du territoire et répondent aux besoins d'une clientèle à moyenne et longue distance. Ils constituent une offre de transport intermédiaire entre les trains régionaux et les trains TGV.

La convention liant l'État et la SNCF est en cours de renouvellement. Ces trains font aujourd'hui face à de très lourds besoins d'investissement dans le matériel roulant et sont confrontés à un modèle économique nettement déficitaire.

Pour redimensionner l'intervention de l'État en la matière, Alain Vidalies, Secrétaire d'État aux transports, a confié une mission d'analyse et de proposition d'évolution des TET à une commission parlementaire « Avenir des trains d'équilibre du territoire ». Depuis la remise de ce rapport en mai 2015, l'État prépare la mise en œuvre des préconisations. Des annonces devraient être faites en fin d'année 2016.

## 2. Maintenir les trains comme colonne vertébrale du territoire

Les participants aux EGRIM ont exprimé de nombreuses doléances au sujet des doublons existants entre lignes d'autocars départementaux et régionaux ou entre lignes d'autocars et lignes ferroviaires. Le transfert de compétences à venir (cf. ci-contre) est perçu comme une opportunité pour un développement rationnel du réseau. Selon les citoyens, le rail constitue l'armature du réseau régional des transports sur lequel se rabattent les autres modes routiers notamment les autocars et transports à la demande. De nombreux participants suggèrent qu'à l'occasion du transfert des compétences à la Région en matière de transport scolaire, les trains pourraient être également privilégiés pour ce type de service. Le développement de lignes d'autocar et de transports à la demande est particulièrement attendu en milieu rural pour pallier l'absence du mode ferroviaire. Les dessertes routières doivent être créées uniquement lorsque la desserte ferroviaire est inexistante.



### CI-DESSOUS DES EXEMPLES DE DEMANDES :

#### De lignes d'autocars en complémentarité au rail

Ax-Les-Thermes - Toulouse  
Beaumont-de-Lomagne - Toulouse  
Boussens - Saint-Girons - Foix  
Condom - Toulouse  
Florac - Mende  
Lodève - Montpellier  
Mas-d'Azil - Toulouse  
Pamiers - Toulouse  
Nîmes - Le Grau-du-Roi  
Mende - Ste Enimie - Ispagnac - Florac  
Rodez - Montpellier  
Toulouse - Clermont-Ferrand  
etc.

#### De rétablissement d'arrêts supprimés

La Boudie, Combettes,  
La Vitarelle sur la ligne Decazeville - Villefranche  
etc.







## LOI NOTRe

La loi NOTRe du 07 août 2015 renforce la compétence régionale en matière de transport et fait de la Région un acteur incontournable de la mobilité.

Le transfert de la compétence transport des Départements vers la Région est prévu par la loi en deux étapes.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Région aura comme nouvelle mission :

- > la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des infrastructures de transports non urbains de personnes et de marchandises ferrés ou guidés d'intérêt local exploitées par le Département à des fins de transport, ainsi que l'ensemble des biens afférents qui sont transférés à la Région ;
- > la construction, l'aménagement et l'exploitation de gares publiques routières de voyageurs relevant du Département ;
- > l'organisation des transports routiers interurbains et des transports à la demande.

Le 1<sup>er</sup> septembre 2017, la compétence en matière de transport routier sera renforcée par l'organisation des transports scolaires.



“ IL FAUT REVALORISER LE TRAIN COMME UN VECTEUR D'ÉVASION ET DE RENCONTRE : UN TRANSPORT « EN COMMUN ». ”  
Un usager

© : Laurent Boutonnet

### 3. Maintenir les services ferroviaires en faveur du tourisme

De nombreux acteurs évoquent les activités de loisir et de tourisme pour valoriser le maintien ou le développement de services ferroviaires sur les petites lignes de la région.

Ils jugent que le train peut être en lui-même un produit touristique, mais souhaiteraient que cette dimension dépasse chaque ligne prise séparément, pour que le train touristique devienne un produit voire une marque identifiant la région comme destination touristique. Ce développement ne doit cependant pas venir concurrencer les services existants en les remplaçant : ainsi l'avenir du Train Jaune est envisagé d'abord comme un train de desserte locale important pour les habitants.



© : Antoine Darnaud

#### LE TRAIN JAUNE, QU'EN EST-IL ?

**La ligne ferroviaire du Train Jaune dessert depuis 1910, sur un parcours de 63 kilomètres, 22 gares entre Villefranche-de-Conflent et Latour-de-Carol.**

**Son exploitation fait l'objet d'une Convention régionale TER avec la SNCF pour sa contribution au désenclavement des territoires, et ce, à hauteur de 7 M€ annuels de contribution.**

**La Région a récemment financé :**

- en 2015, la réalisation de la phase 1 des travaux d'urgence sur la partie Font-Romeu – Latour-de-Carol à hauteur de 1,4 M€ sur un total de 4 M€,
- en 2016 la phase 2 de ces travaux pour un montant de 4 M€ sur un total de 6,5 M€,
- en 2016, la mise en sécurité du matériel roulant historique pour un montant de 1,6 M€ et la réalisation d'opérations importantes de maintenance à hauteur de 3 M€ financés à 100 % par la Région.

**Les enjeux de la sécurité et de la mise aux normes de ce service a exigé depuis plus de dix ans un engagement financier de la Région pour un montant de 10,5 M€ sur 20 M€ de travaux (financements autres : SNCF, État, Conseil départemental, Parc naturel régional).**

## 4. Faire territoire

### Construire la région

Selon les participants, la construction de la région s'appuie sur une double échelle :

- d'une part, il faut **ouvrir la région vers l'extérieur** : en maintenant à la fois les TET de jour comme de nuit existants, en développant les lignes nouvelles (GPSO, LNMP) et en améliorant les correspondances transfrontalières à Port-Bou et Latour-de-Carol ;
- d'autre part, il faut **renforcer les liaisons entre les deux ex-régions** : en densifiant l'offre entre Toulouse et Montpellier et plus largement entre Bordeaux et Marseille, en améliorant les relations Toulouse-Perpignan et en créant une desserte Toulouse-Nîmes par Brive, Rodez et Mende. D'autres liaisons par autocar ont été proposées comme Rodez-Montpellier, Mazamet-Montpellier.

### Des offres adaptées aux territoires et aux usages

Pour les territoires ruraux où le besoin de désenclavement est important, il est attendu une amélioration de l'offre de mobilité notamment par autocar, en transport à la demande ou covoiturage lorsque la desserte ferroviaire est hors de portée. Il s'agit ici d'organiser un rabattement, sur le réseau ferroviaire structurant, s'appuyant sur une intermodalité efficace.

Conscients que les déplacements domicile-travail et domicile-études génèrent de la congestion aux abords des agglomérations, les citoyens attendent une augmentation de l'offre : par la mise en place d'un cadencement à 15'/30' autour de la métropole toulousaine et sur le littoral, ainsi qu'une augmentation de l'amplitude notamment le soir. Par ailleurs, il est souhaité que le développement de ces déplacements s'appuie sur la réalisation de pôles d'échanges multimodaux pour faciliter l'accès aux trains avec des modes actifs (marche/vélo) ou collectifs (bus/tram).



© : Dominique Viet

2030



© : Frederic Lancelot

## SIMPLIFIER ET FACILITER L'USAGE

Outre la performance évoquée précédemment, les usagers attendent que l'usage du train et des transports en commun soit profondément modernisé, au service de la facilité et de la simplicité. Ils demandent à ce que les services soient définis à partir d'une analyse plus fine des besoins des usagers, et souvent décrivent ce qui leur semble être des aberrations en matière d'horaires inadaptes ou de correspondances impossibles. La logique qui sous-tend ces propositions est également que la complexité et la difficulté d'utilisation sont aujourd'hui des freins à l'usage plus régulier du train.

### → IDÉE

#### une déclaration des droits du voyageur

*Une participante imagine dans sa contribution les droits minimums d'un voyageur en gare : « le voyageur doit être respecté : il doit pouvoir attendre son véhicule (train ou car) dans une gare, à l'abri des intempéries. Il doit disposer, dans cette gare, de toilettes gratuites, d'un affichage des véhicules en partance, d'une indication des retards, d'une distribution des billets. Il doit pouvoir y rencontrer un agent SNCF. »*

#### 1. Répondre aux besoins en termes d'horaires et de correspondances

La suppression des doublons entre les autocars et les trains évoquée précédemment est à mettre en relation avec la demande de **rabattement des transports publics sur les gares**. Le réseau ferré est considéré par les citoyens comme le réseau structurant des transports régionaux. Les autocars doivent donc être mis en complémentarité des trains en adaptant les horaires et les points de correspondance. L'ensemble des modes est concerné par cette recherche de complémentarité notamment les modes actifs (le vélo et la marche à pied), le covoiturage et les réseaux urbains (métro, tram, bus).

“ IL FAUDRAIT MIEUX COORDONNER LES OFFRES ET UTILISER LES BUS POUR PERMETTRE UN RABATTEMENT VERS LES GARES. ”

*Un ancien cheminot*

**L'amélioration des correspondances** est une préoccupation importante qui ressort de la consultation. L'organisation des correspondances entre les trains et autocars est la deuxième priorité d'amélioration, elle est mise en avant par 43 % des usagers des autocars régionaux ayant répondu au questionnaire. Les correspondances doivent également être améliorées entre les TER et les trains nationaux (TGV, Intercités) et certains points de correspondances ont été particulièrement cités lors des réunions et dans les contributions : Latour-de-Carol (entre les trains TER, le Train Jaune et les trains espagnols), Cerbère (entre trains français et espagnols), Rodez... Les horaires doivent être adaptés de manière à laisser aux usagers un temps de correspondance suffisant.

## 2. Encourager la mobilité à vélo

De manière générale, il est demandé d'appuyer le **développement de modes alternatifs à la voiture** sachant que le véhicule individuel est utilisé par 63 % des personnes utilisant les cars régionaux et les trains pour accéder à la gare. Les réunions publiques font ressortir une demande pour la mise en place de parking vélos sécurisés dans les gares (questionnaire : 59 % des sondés se déclarent intéressés par cet équipement) alors qu'il se dégage des contributions une très forte majorité en faveur du transport du vélo à bord des trains. D'autres requêtes émanent de la concertation, comme le besoin d'assurer la continuité cyclable depuis et vers les gares, l'installation de rampes à vélo/valise dans les escaliers des gares et surtout la création d'équipements vélos sécurisés pour résoudre les problèmes de vandalisme. De manière générale, cela témoigne d'une forte attente sur l'usage du vélo en complémentarité avec le train.

### → IDÉE

#### vers une région cyclable

*De nombreuses associations se sont exprimées pour demander de faciliter le transport des vélos par le train, mais certaines insistent plus fortement sur la nécessité d'inscrire les pistes cyclables au départ des gares, et à travers les villes. Cela est fait dans une partie des grandes villes, mais de nombreuses villes moyennes et petites n'ont pas encore réalisé ces aménagements. Plusieurs propositions visent donc à ce que la Région joue un rôle plus actif sur ce sujet intermodal : en travaillant à la réalisation d'un Schéma régional des voies cyclables à partir des gares (urbaines et interurbaines), et en accompagnant les collectivités, pour qu'elles garantissent aux cyclistes des parcours à vélo sur tous les itinéraires à partir des gares et la présence de parkings à vélo sécurisés et suffisamment grands dans chaque gare.*



“ LA FORCE DU TRAIN, C'EST D'ALLER D'UN CŒUR DE VILLE À UN CŒUR DE VILLE. LE TRAIN EST FORTEMENT COMPLÉMENTAIRE AVEC L'UTILISATION DU VÉLO AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE. ”

Un élu local



## UN PEM, C'EST QUOI ?

Un Pôle d'Échanges Multimodal regroupe sur le site d'une gare ou d'une halte ferroviaire plusieurs modes de transport (transports routiers de voyageurs, voitures particulières, deux roues motorisés, vélos, piétons).

Il organise la coordination des offres de transports collectifs, autour d'une desserte ferroviaire répondant aux besoins des usagers et met à leur disposition les équipements nécessaires : accessibilité optimum pour les personnes en situation de handicap, capacité de stationnement, information dynamique en temps réel, confort d'attente, accueil sécurisé des deux roues, borne de recharge électrique etc.

Les conditions indispensables à sa réussite sont un pilotage local du projet, un besoin clairement identifié, une volonté partagée par tous les partenaires, un projet étudié et partagé par tous, et un montage financier équilibré.



## 3. Développer les pôles d'échanges multimodaux

Pour répondre au rabattement sur les gares et à l'amélioration des correspondances, les personnes ayant participé à la consultation proposent **le développement de points de contact mieux organisés et notamment des haltes ou des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)**. 84 % des personnes interrogées jugent important de faciliter le passage d'un mode à un autre dans les gares. Des demandes particulières d'aménagement des PEM ont été reçues, notamment lors des réunions, pour Albi, Béziers, Carcassonne, Mende, Tarbes et Villefranche-de-Rouergue. De plus, certains avantages sont mis en avant pour le développement de PEM comme la mise en accessibilité de la gare et de son environnement (seulement 47 % des personnes utilisant les trains et les autocars sont satisfaits de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite). De nombreuses gares ont été citées pour leur manque d'accessibilité dont Castelsarrasin, Frontignan, Narbonne et Toulouse-Matabiau.

LE PASSAGE D'UN MODE À L'AUTRE  
DANS LES GARES  
à faciliter pour

84%

des sondés  
Enquête Sofres





## → IDÉE

### les gares, des lieux de vie

Plusieurs contributions remarquent que les gares restent finalement consacrées au train, et imaginent d'autres usages : « Quel gâchis de sous-utiliser les gares comme point d'entrée d'une ville ou d'un territoire (...) Il faudrait inciter par des loyers modérés, des commerces, des agences de voyage réceptives à s'installer dans des gares de villes secondaires, ou des gares annexes ». Les bâtiments gares deviendraient alors des espaces urbains, avec commerces de bouche et services publics ; ils permettraient de créer une centralité urbaine, profitant des personnes se déplaçant, mais attirant aussi une fréquentation pour les autres services qui s'y trouveraient. Si la gare est ainsi offerte et fondue dans la ville, la fréquentation des trains profiterait sans doute de cette fusion.

## 4. Assurer une présence humaine

La question de la **présence humaine et de son maintien a pris une place importante dans les EGRIM**. Le questionnaire confirme cette volonté des citoyens puisque 31 % des personnes ayant utilisé au moins une fois un train (TER, Intercités, TGV) ou un autocar régional considèrent la présence d'agents en gare comme une priorité dans l'amélioration du service. Parmi ce même échantillon, 83 % des personnes interrogées estiment utile la présence d'un agent en gare ou dans les trains. Plusieurs arguments ont été avancés au cours des réunions pour défendre cette présence. Elle permet de maintenir les guichets ouverts et ainsi de fournir à la fois des informations aux voyageurs et de vendre des billets. Par ailleurs, les agents peuvent être polyvalents en gérant la circulation ferroviaire, en assurant la sécurité des voyageurs et en proposant une assistance aux personnes à mobilité réduite (PMR) pour monter à bord des trains, entre autres. L'enjeu de la vente de titres ferroviaires a également été exprimé sur des lignes d'autocars organisées en rabattement vers le ferroviaire (St Giron par exemple).

“ LES QUESTIONS DE LA PRÉSENCE HUMAINE ET DE L'AMÉNAGEMENT DES GARES SONT ESSENTIELLES POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE ”

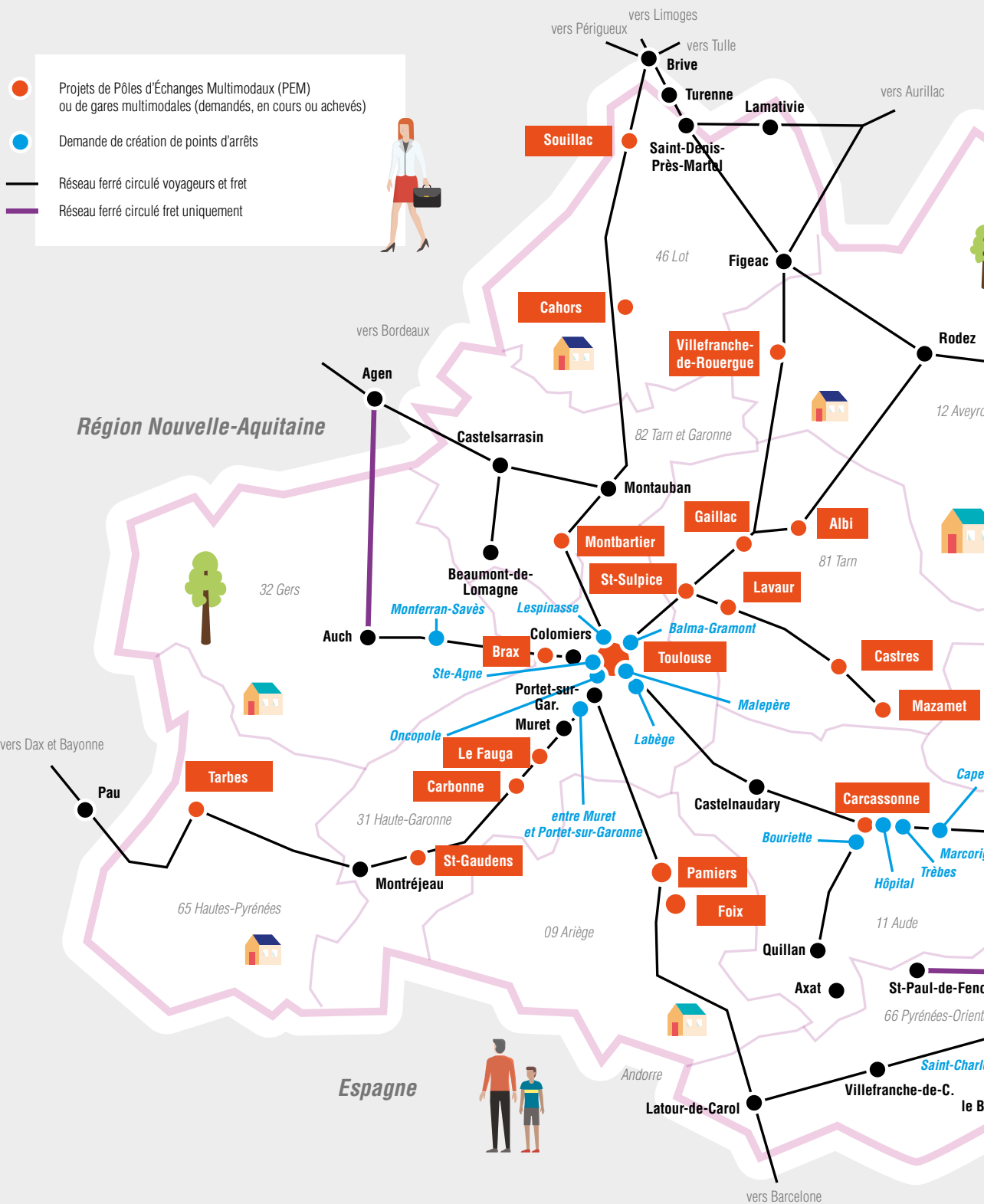
Une présidente d'association

© : Laurent Boutonnet

La ponctualité du service et le maintien d'une présence humaine en gare sont des éléments qui doivent trouver une traduction à travers **la convention d'exploitation du TER**. Dans les réunions publiques et le rapport du CESER apparaissent ainsi des propositions concernant un système de bonus-malus incitatif envers l'exploitant (ferroviaire ou autocariste). Selon le CESER, il s'agit de mettre en œuvre une démarche qualité afin d'améliorer la fiabilité des services, l'information, la sécurité, le confort ou encore d'adapter les équipements aux PMR.

Des propositions complémentaires concernant l'information des voyageurs ont été évoquées lors des réunions publiques. Les participants recherchent une information plus lisible, l'installation de panneaux d'affichage dynamique dans les haltes sans présence humaine ou encore une meilleure information en cas de situation perturbée.

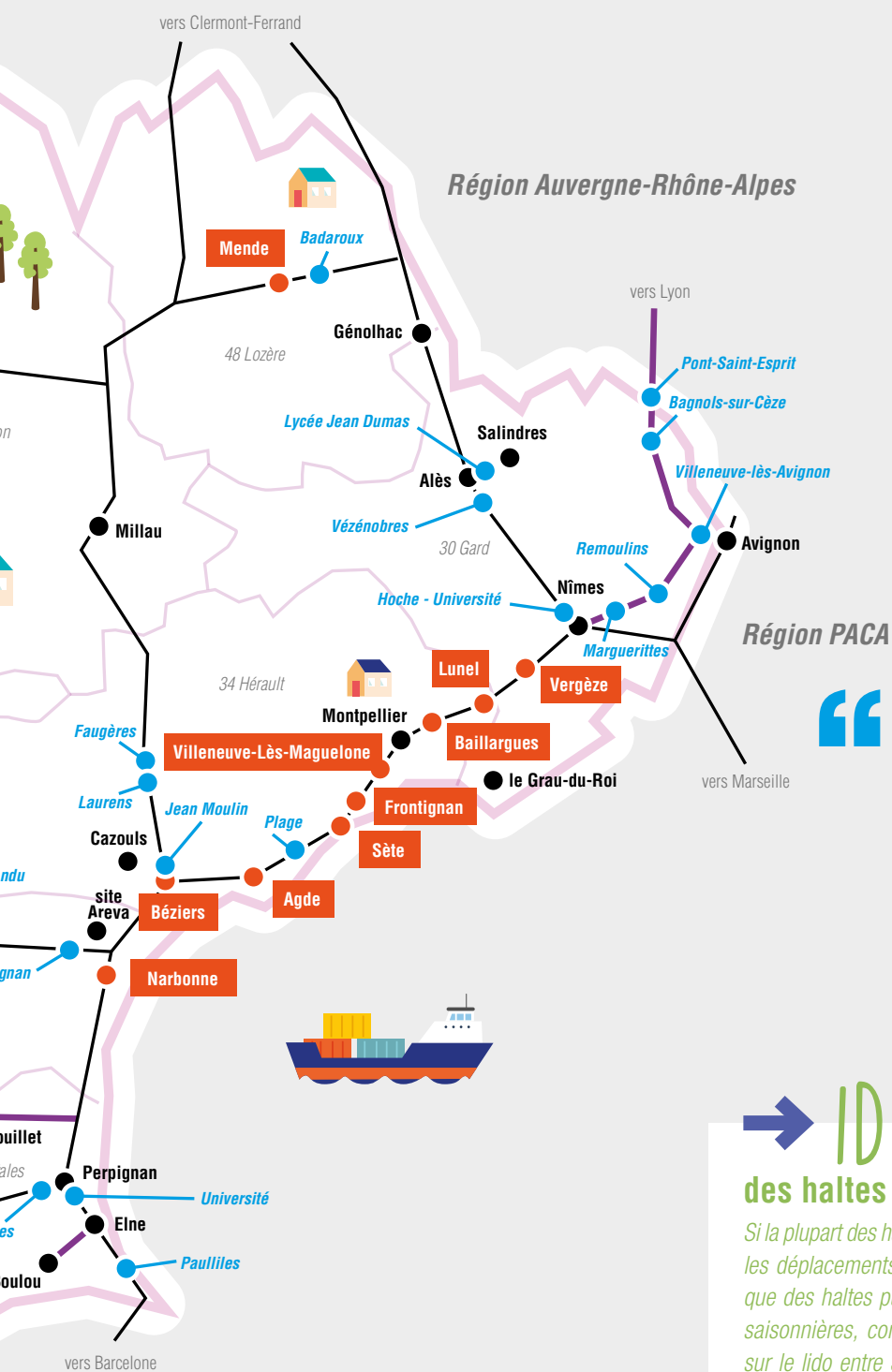
## Les demandes de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et de points d'arrêts



40





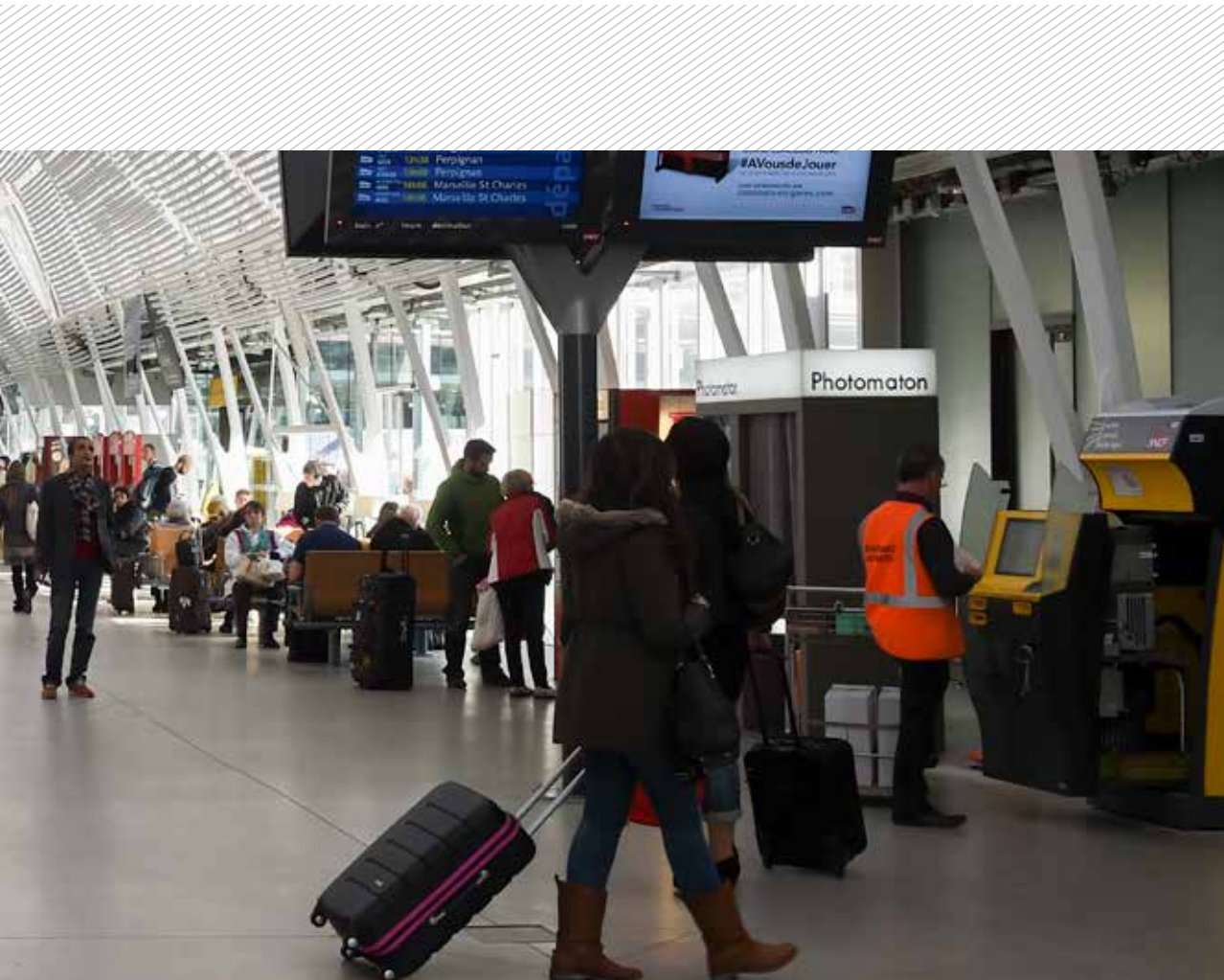


“ CHAQUE GARE EST UN SITE DE PROJETS QUI DOIT ÊTRE PILOTÉ AFIN DE RABATTRE LE PLUS DE VOYAGEURS POSSIBLE SUR LE TRAIN ”  
*Un usager*

➔ **IDÉE**  
**des haltes « plages »**

*Si la plupart des haltes demandées concernent avant tout les déplacements domicile-travail, un citoyen propose que des haltes puissent être créées pour des activités saisonnières, comme par exemple l'accès à la plage sur le lido entre Sète et Agde, sur la ligne Narbonne-Montpellier.*





© : Laurent Boutonnet

## 5. Simplifier la tarification régionale

La concertation met en avant le besoin d'une meilleure **lisibilité de la gamme tarifaire**. Le questionnaire rapporte un taux de satisfaction à conforter concernant les prix des TER : 52 % des usagers des TER (réguliers ou ponctuels) ne sont pas satisfaits du prix des trajets, la satisfaction est meilleure concernant les autocars régionaux mais le prix constitue également une des priorités d'amélioration du service. Certaines propositions ont été faites lors des réunions pour simplifier la gamme tarifaire telles que l'harmonisation entre les modes à l'échelle de la région, l'harmonisation entre les différents canaux de distribution (qui ont parfois des tarifs différents) ou encore la mise en place d'un tarif forfaitaire unique.

Enfin, les contributions mettent en exergue le besoin de retrouver un train concurrentiel vis à vis des autres modes de transport. Pour le CESER, cela passe par la mise en place d'une « **tarification incitative**, différenciée selon les lignes, la qualité de l'offre et les horaires pour les déplacements plus occasionnels. » Il ressort des contributions et des réunions publiques, l'idée de mettre en place des tarifs bas pour les plus petites lignes et pour les trains les moins performants.

# 52%

DES USAGERS DES TER (RÉGULIERS OU PONCTUELS)  
NE SONT PAS SATISFAITS DU PRIX DU TRAJET

Enquête Sofres

## UN TARIF OCCASIONNEL : LE TRAIN À 1€

Cette mesure mise en place par l'ex-Région Languedoc-Roussillon visait à :

- favoriser le pouvoir d'achat des habitants,
- augmenter la fréquentation des lignes du réseau régional.

Cette expérimentation concerne une ligne dans chacun des 5 départements de l'ancienne région.

- > 2011 : la ligne Nîmes – Le Grau-du-Roi dans le Gard et la ligne Perpignan – Villefranche dans les Pyrénées-Orientales,
- > 2012 : la ligne Carcassonne – Limoux – Quillan dans l'Aude, la ligne La Bastide – Mende – Marvejols en Lozère et la ligne Béziers – Ceilhes dans l'Hérault.

Confortée par la hausse de la fréquentation (multipliée par 3) sur les 5 premières lignes du Train à 1€, la mesure a été généralisée en janvier 2015 à l'ensemble du réseau régional, en prenant en compte les contraintes de capacités et financières (contingentées à 450 000 billets par an).

Selon une enquête effectuée par BVA auprès des utilisateurs du billet à 1€ contingenté :

- 78% des usagers n'auraient pas pris le TER sans le billet à 1€,
  - 65% des voyageurs n'auraient pas effectué leur voyage sans le billet à 1€,
  - 87% des usagers voyagent plus souvent en TER grâce au billet à 1€.
- > En 2015 : 1 million de voyageurs a profité d'un billet à 1€ pour leur trajet.

### LA CARTE UNIQUE DE TRANSPORTS EN COMMUN une mise en place nécessaire pour

# 85%

des voyageurs  
*Enquête Sofres*

## 6. Permettre l'interconnexion des réseaux

Cette simplification passe également par la mise en place d'un **titre de transport unique**, c'est une demande récurrente. Le questionnaire témoigne de cette forte demande : 85% des personnes ayant déjà pris au moins une fois un train ou un autocar régional jugent utile la mise en place d'une carte unique pour l'utilisation de tous les transports en commun (train, autocar, tram, métro, bus). Lors des réunions publiques, il a été fait référence de nombreuses fois au « Pass Navigo » qui permet d'emprunter tous les modes de transport en Île-de-France. Il s'agit pour le CESER d'avoir l'ambition d'un « titre unique interopérable, accessible depuis tous les canaux de distribution. ». Les titres de transport doivent être accessibles en tout point du réseau : 84% des usagers des trains et cars pensent qu'il est utile d'avoir un distributeur automatique de billets de train dans toutes les gares de la région.



### réfléchir à une tarification incitative

À travers une contribution, une association propose d'adapter les tarifs en fonction du territoire concerné et des usages :

- sur les lignes rurales peu fréquentées, mettre en place un tarif très bas qui encourage les habitants à reprendre l'habitude du train,
- sur les autres lignes, proposer un tarif simple et compréhensible, proportionnel à la distance, et nettement inférieur au tarif de référence kilométrique SNCF (favoriser le train pour tous),
- créer des abonnements disponibles pour tous et faciles d'accès, avec des tarifs sociaux pour les personnes en difficulté.



QUAND J'ÉTAIS PLUS JEUNE, ON PRENAIT LE TRAIN CAR ON N'AVAIT PAS LES MOYENS D'AVOIR UNE VOITURE, ALORS QU'AUJOURD'HUI, ON PREND LA VOITURE PARCE QU'ON N'A PAS LES MOYENS DE PRENDRE LE TRAIN. *Un représentant syndical*



*Les États généraux du rail et de l'intermodalité ont permis de recueillir une grande diversité de visions concernant la mobilité régionale. La richesse des informations recueillies a nécessité un important travail d'analyse et de synthèse. Cette synthèse a permis à la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée d'élaborer une feuille de route pour les transports régionaux en tenant compte à la fois des attentes citoyennes et des capacités techniques et budgétaires dont elle dispose.*



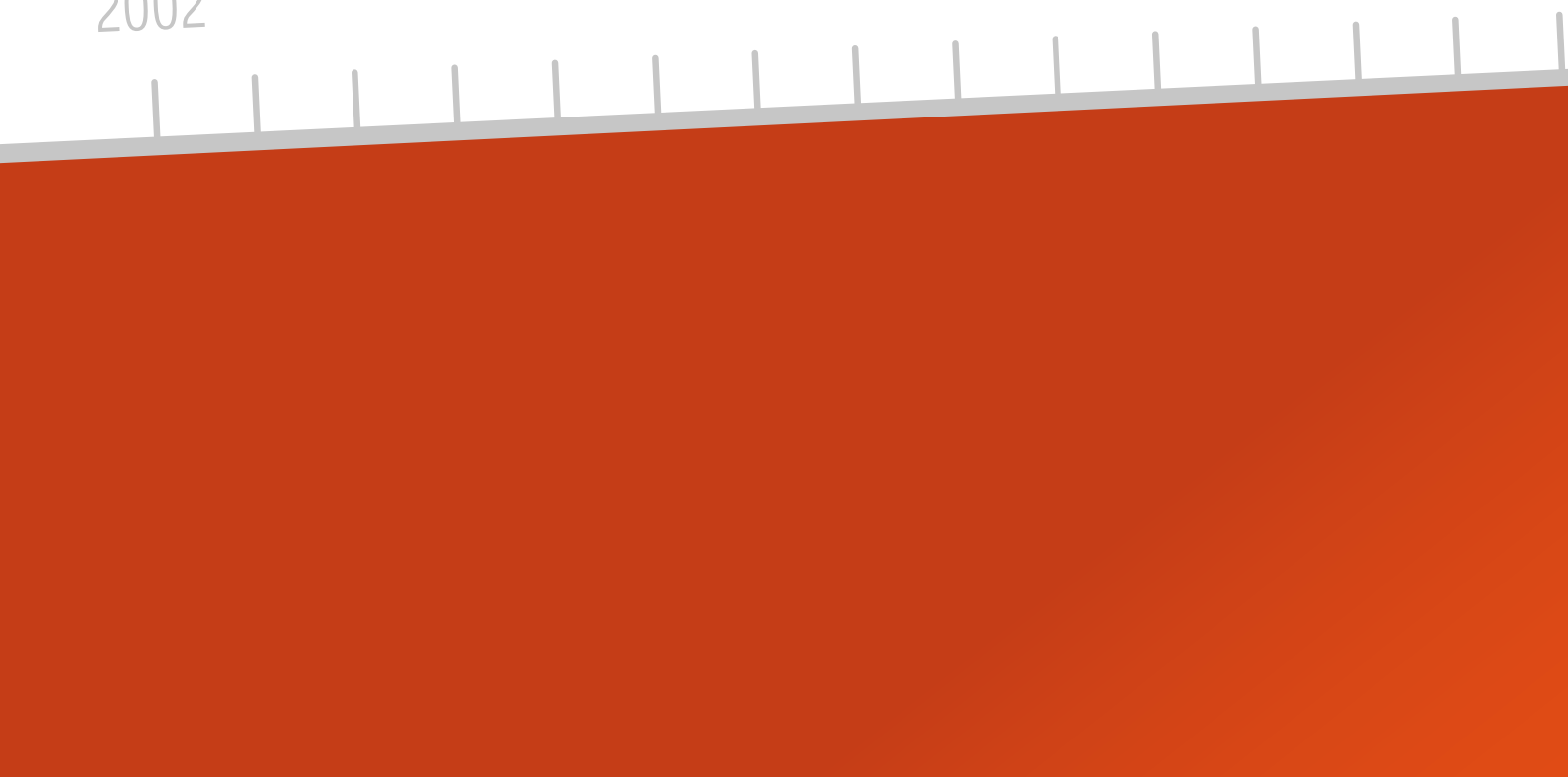
© : Gregory Guivarch

2030



2002

2010



# VERS UN SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DES TRANSPORTS

VALEURS — AMBITIONS — CHANTIERS

47

© : Emmanuel Grimault

2017

2030

**VERS UN SERVICE PUBLIC RÉGIONAL  
DES TRANSPORTS**

**page 48**

**6 AMBITIONS**

**page 52**

**NOS VALEURS + NOS AMBITIONS  
= 10 CHANTIERS**

**page 50**

**10 + 1 CHANTIERS**

**page 54**



# VERS UN SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DES TRANSPORTS

Au travers des États généraux du rail et de l'intermodalité (EGRIM), la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée a donné l'opportunité à chacun d'exprimer les multiples besoins en termes de mobilité. C'est à partir de cette expression large et ambitieuse que les élus régionaux ont construit la feuille de route, qui est présentée dans cette partie, pour une politique du rail et de l'intermodalité. Elle est fondée sur :

## PARTIE 1

*Des valeurs fortes : la liberté d'aller et venir, la protection de l'environnement, l'égalité et la cohésion des territoires et la démocratie participative.*

## PARTIE 2

*Des ambitions : amener les usagers vers les transports en commun, préserver le réseau ferroviaire, arrimer le territoire régional au réseau à grande vitesse, construire une mobilité qui préserve l'environnement, garantir la mobilité dans les territoires ruraux, généraliser la co-construction des projets, dont découlent :*

## PARTIE 3

*Des chantiers : l'amélioration du service TER, l'harmonisation de la tarification et le billet intermodal, la sauvegarde des lignes ferroviaires et l'adaptation de l'offre TER, la mise en accessibilité des services ferroviaires et routiers, l'arrimage de la région à la Grande Vitesse, l'intégration et le redéploiement des services autocars/TAD, la multiplication des PEM, l'avenir des TET,*

*la relance du fret ferroviaire et la poursuite de la concertation et des relations partenariales, plus un chantier transversal qui est celui de l'innovation.*

*Les valeurs sont intangibles, les ambitions sont clairement affichées ; les chantiers ne sont pas figés et leurs contenus seront amenés à évoluer au fil du temps, des besoins, des études, des technologies, etc.*

Cette politique régionale propose une vision à 15 ans. Elle trouvera sa traduction dans le processus d'élaboration de deux Schémas préparés par la Région : le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internalisation (SRDEII).

Ces schémas majeurs et prescriptifs constituent une véritable opportunité d'intégrer la vision du transport régional partagée par tous.

OCCITANIE  
PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

1ère

Région en matière  
de service et d'investissements  
dans les transports  
(hors Île-de-France)





© : Eric Medous

## LE SRADDET ET LE SRDEII, C'EST QUOI ?

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est un document de planification de l'action régionale en matière d'aménagement et de développement du territoire. Il déclinera différents plans d'intervention, notamment en matière de mise en œuvre des projets d'infrastructures en lien avec les compétences régionales. Le SRADDET devient un schéma prescriptif et normatif vis-à-vis des documents d'urbanisme et de planification locaux. Cela renforce l'enjeu de cohérence nécessaire, notamment sur le lien entre urbanisme et transports.

La loi NOTRe de 2015 prévoit que les Régions adoptent dans l'année qui suit le renouvellement des Conseils régionaux un Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII). Ce schéma définit les orientations en matière d'aides aux entreprises, de soutien à l'internationalisation et d'aides à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises ainsi que les orientations relatives à l'attractivité du territoire régional.

## FINANCEMENTS

LES AMBITIONS DE LA RÉGION POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS S'INSCRIVENT DANS UN CADRE FINANCIER CONTRAINT TENANT COMPTE DE LA PARTICIPATION DES COLLECTIVITÉS AU REDRESSEMENT DES FINANCES PUBLIQUES DE LA FRANCE.

CELA N'EMPÊCHERA PAS LA MAJORITÉ RÉGIONALE DE FAIRE DES CHOIX POLITIQUES FORTS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ, DÉPASSANT LE CHAMP MÊME DE SA COMPÉTENCE.

PRÈS DE 1,5 MILLIARDS D'EUROS DE CRÉDITS RÉGIONAUX SERONT ENGAGÉS D'ICI LA FIN DU MANDAT POUR UN MEILLEUR FONCTIONNEMENT DES TRAINS ET AUTOCARS RÉGIONAUX. S'AGISSANT DE LA SECTION D'INVESTISSEMENTS, CE SERA PRÈS D'1 MILLIARD D'EUROS QUI DEVRAIT ÊTRE MOBILISÉ. APRÈS L'ILE-DE-FRANCE, AUCUNE RÉGION FRANÇAISE N'INVESTIRA AUTANT QU'OCCITANIE/PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE DANS LE RAIL ET L'INTERMODALITÉ.

CET EFFORT RÉGIONAL NE SAURA TROUVER SA PLEINE EFFICACITÉ SANS UNE ACTION PARTAGÉE AVEC LES AUTRES AUTORITÉS ORGANISATRICES ET PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ (ÉTAT, CONSEILS DÉPARTEMENTAUX, EPCI, SNCF, ETC.) POUR LA MISE EN ŒUVRE DE VÉRITABLES PROJETS DE TERRITOIRES.

# NOS VALEURS + NOS AM



## LA LIBERTÉ D'ALLER ET VENIR

La possibilité de se déplacer est une liberté républicaine fondamentale. Et c'est à la collectivité de garantir cette liberté dans les meilleures conditions pour les personnes. Les acteurs publics, État et collectivités territoriales, doivent donc s'engager de manière forte dans une politique de service et d'infrastructure, qui permette à tous de circuler le plus facilement possible sur des réseaux fiables.

# DES VA

*À l'écoute des propositions  
s'engage dans une politique  
inspirée par des*

50



## L'ÉGALITÉ ET LA COHÉSION DES TERRITOIRES

La région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée est vaste et contrastée. Elle inclut des territoires de montagne et de moyenne montagne, des territoires ruraux parfois difficiles d'accès. Elle possède également deux grandes métropoles et de nombreuses agglomérations.

Elle est enfin profondément tournée vers l'extérieur à la croisée des échanges atlantiques et méditerranéens. La mobilité entre ses territoires et vers l'extérieur est une condition de sa cohésion, afin que tous les habitants profitent équitablement de son développement.



# BITIONS = 10 CHANTIERS



## LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

Les citoyens font un constat simple et sans appel : la route est le mode de déplacement le plus dangereux et le plus polluant, et les coûts liés à ces impacts (insécurité routière, surmortalité liée à la pollution atmosphérique, réchauffement climatique) sont très élevés pour notre société. La transition écologique et énergétique passe par une politique volontariste de report modal.

# LEURS

*émanant des EGRIM, la Région ambitieuse pour la mobilité valeurs fortes.*



## LA DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE

Les citoyens et les organisations ont répondu à l'appel de la Région pour participer aux EGRIM. Loin de se désintéresser de la chose publique, de nombreux citoyens veulent peser sur les décisions qui les concernent. La Région s'est engagée à rechercher les moyens les plus efficaces pour que leur participation, très souvent pertinente, permette de construire la politique publique régionale.



# DES AMBITIONS

## AMBITION 1

### AMENER LES USAGERS VERS LES TRANSPORTS EN COMMUN

L'augmentation par la Région de l'offre (du nombre de TER) a été un succès, tout comme la création de certaines haltes périurbaines. Pourtant, certains usagers se découragent des dysfonctionnements du service ferroviaire, des correspondances impossibles, ou des incertitudes sur la régularité. La Région s'engage donc dans une action pour rendre le train et les transports en commun plus performants et attractifs que les modes de transport individuels. Pour porter ses fruits, cette action s'inscrit dans toutes les dimensions du voyage : l'adaptation des horaires aux besoins, l'interconnexion avec les transports urbains, la fréquence des trains et autocars, la création de nouveaux arrêts, l'augmentation de la vitesse ou encore un tarif attractif sur tous les trains et autocars.

## AMBITION 2

### PRÉSERVER LE RÉSEAU FERROVIAIRE

La Région est convaincue que le réseau ferroviaire est un capital inestimable pour le développement et la cohésion du territoire. En Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, le train doit garder un rôle structurant, de colonne vertébrale du territoire. Le réseau ferroviaire a déjà fait l'objet d'un plan de sauvetage important sur l'ancien périmètre Midi-Pyrénées, d'autres lignes sont aujourd'hui en danger. Les travaux seront lourds et coûteux ; ils seront longs, et leur horizon dépasse, pour certains, le terme des 15 ans de la feuille de route. Mais il faut s'y engager, quitte à étaler les investissements, pour qu'ils réussissent à long terme.

## AMBITION 3

### ARRIMER LE TERRITOIRE RÉGIONAL AU RÉSEAU À GRANDE VITESSE

La Région est engagée aux côtés des acteurs du territoire pour que ses habitants puissent accéder à la grande vitesse, notamment vers Paris. C'est une ambition majeure pour l'aménagement territorial, l'emploi et le dynamisme d'Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

Les Lignes à Grande Vitesse doivent permettre de faire circuler plus de TER, de rapprocher les métropoles et les agglomérations et de pleinement irriguer les territoires à travers des gares utiles aux populations donc connectées. Les transports régionaux seront mis au service de cette irrigation, pour que ces investissements bénéficient à l'amélioration des déplacements du quotidien.

## AMBITION 4

# CONSTRUIRE UNE MOBILITÉ QUI PRÉSERVE L'ENVIRONNEMENT



La Région s'engage résolument dans la réduction de la part du transport routier.

Pour le transport des personnes, elle cherchera systématiquement les synergies entre les transports régionaux et les transports urbains.

Pour les marchandises, elle exigera que les infrastructures nouvelles et rénovées permettent d'augmenter les circulations des trains de marchandises et que les entreprises régionales puissent accéder à un service de fret ferroviaire performant.

## AMBITION 5

# GARANTIR LA MOBILITÉ DANS LES TERRITOIRES RURAUX

Pour les territoires ruraux les plus éloignés des grandes villes, la mobilité est une question de survie (enjeu démographique) et pour l'ensemble de la région, une question de cohésion sociale et territoriale. Il est apparu, lors des EGRIM, la nécessité de maintenir, autant que faire se peut, le train sur ces territoires.

Pour aboutir, cette ambition, portée par la Région, devra être partagée et soutenue par l'ensemble des acteurs publics dans le cadre de véritables projets de territoire.

L'autocar jouera un rôle essentiel quand le train ne permet pas la liaison, et pour développer de nouveaux services. La Région cherchera à éviter la concurrence entre ces deux modes de transport, qui seront complémentaires autant pour les transports scolaires que pour les transports interurbains (en dehors des métropoles et des agglomérations).

53

## AMBITION 6

# GÉNÉRALISER LA CO-CONSTRUCTION DES PROJETS



Les questions de transport et d'aménagement du territoire sont au cœur des préoccupations des habitants de la région et au cœur des politiques régionales. Elles obligent les acteurs et les citoyens à débattre et traiter de questions complexes, et sur ce point les EGRIM ont permis de constater un niveau élevé de compétences techniques parmi les intervenants et contributeurs.

La Région considère tous ces acteurs comme des partenaires à part entière dans l'élaboration des projets. Elle s'engage donc à poursuivre et approfondir les échanges engagés avec tous les partenaires dans leur diversité de points de vue, y compris les membres du grand public en tant qu'usagers, habitants, contribuables, et finalement citoyens d'Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

– 1 –  
L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE DU TER

– 2 –  
L'HARMONISATION DE LA TARIFICATION  
ET LE BILLET INTERMODAL

– 3 –  
LA SAUVEGARDE DES LIGNES FERROVIAIRES  
ET L'ADAPTATION DE L'OFFRE TER

– 4 –  
LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES SERVICES  
FERROVIAIRES ET ROUTIERS

– 5 –  
L'ARRIMAGE DE LA RÉGION À LA GRANDE VITESSE

– 6 –  
L'INTÉGRATION ET LE REDÉPLOIEMENT DES SERVICES AUTOCARS/TAD  
DANS UNE LOGIQUE INTERMODALE

– 7 –  
LA MULTIPLICATION DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM)

– 8 –  
L'AVENIR DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

– 9 –  
LA RELANCE DU FRET FERROVIAIRE

– 10 –  
LA POURSUITE DE LA CONCERTATION  
ET LES RELATIONS PARTENARIALES

# 10+1 CHANTIERS

## LE 11<sup>E</sup> CHANTIER ? L'INNOVATION

**La Région investit pour faire de l'innovation un axe transversal de la politique régionale des transports :**

### **Innovation technologique et d'usage**

pour un meilleur service offert aux usagers (convention TER, nouveaux usages dans les gares, nouvelles tarifications, etc.),

### **Innovation financière publique**

pour des investissements exceptionnels (ex : étude GPSO), en lien avec la Caisse des Dépôts et Consignation et Bercy (ingénierie financière et comptable),

### **Innovation sociale et/ou environnementale**

(voir ci-après) en réponse à des besoins mal-satisfaits,

### **Innovation démocratique**

pour une meilleure implication de la population dans la construction des politiques publiques (concertation).

## UN EXEMPLE

### **Le projet de démonstrateur TER Hybride**

L'objectif du démonstrateur est une réduction de la consommation d'énergie de 10 à 15 % par rapport à un TER Régiolis standard.

En mode diesel, si les économies attendues se confirmaient, la circulation de trains hybrides permettrait de réduire la consommation de carburants d'origine fossile et de réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre. Le dispositif hybride pourrait également « booster » les performances du matériel TER actuel. En mode électrique, les gains de consommation pourraient s'avérer tout aussi intéressants.

La Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée va participer financièrement à ce démonstrateur expérimenté par la SNCF et le constructeur Alstom.

# #1

## L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE DU TER

### ➤ OBJECTIFS DU CHANTIER

- Atteindre un taux de ponctualité supérieur à la moyenne nationale (aujourd'hui de 91 %).
- Améliorer les correspondances autocars/TER régionaux.
- Développer les services en gare et à bord des trains.

### 📍 ORIENTATIONS

Tout en respectant une offre adaptée aux besoins, la Région s'engage, avec ses partenaires, à améliorer la robustesse de l'offre ferroviaire et routière permettant plus de ponctualité et de fiabilité, au bénéfice des usagers.

### 📅 CALENDRIER

**1<sup>er</sup> semestre 2017** : négociation Région/SNCF du renouvellement de la convention d'exploitation TER.

**À partir de mi-2017 jusqu'à 2025** : mise en œuvre de la nouvelle convention.

**À partir de 2017** : négociation du renouvellement des conventions autocars et mise en œuvre.



## UNE PONCTUALITÉ ET UNE FIABILITÉ RENFORCÉES



2017

2025





## ★ ÉTUDES / RÉALISATIONS

© : Laurent Boutonnet

### Qualité de service

Pour assurer un service de qualité, la Région, en tant qu'Autorité organisatrice de transports, **va augmenter le niveau d'exigence** de qualité auprès de l'exploitant.

Elle s'engage à mettre en place un système de pilotage plus performant avec un dispositif de suivi, plus transparent, qui reflète au plus près le vécu de l'utilisateur.

Un système incitatif par le renforcement des pénalités sera mis en place dès l'an prochain pour obliger les exploitants (ferroviaires et routiers) à s'inscrire dans un cercle vertueux d'amélioration des performances.

Dans le cas des perturbations dites prévisibles de types travaux ou grèves, un « plan de transport adapté » performant doit être proposé pour assurer **un service de substitution efficace**.

### Niveau de service

Il s'agit d'abord de renforcer **le confort d'attente**, dans les bâtiments et sur les quais. Il est envisagé d'offrir l'accès des bâtiments aux voyageurs dès l'arrivée des premiers trains dans les gares périurbaines.

Dans les trains et les autocars, le confort passe par **le nombre de places proposé, la propreté, les conditions d'accueil, le contrôle et la sécurité des voyageurs**.

Pour une meilleure lisibilité de l'information voyageurs, un effort important sera porté sur la délivrance d'une information en temps réel, en situation normale et perturbée, facilitant les correspondances et la multimodalité.

L'accompagnement des usagers tout au long de leur parcours sera mis en valeur, en faisant preuve **d'innovation sur les modes d'accompagnement du service**.

## ➤ INNOVATIONS

- **Mettre en service les TER Régio2N** plus performants et plus innovants pour l'utilisateur.
- Développer des outils propres à la Région permettant de suivre la ponctualité et la fiabilité des TER sur l'ensemble du territoire.
- Intégrer des **langues régionales** – le catalan et l'occitan – dans l'information voyageurs.
- Élaborer une déclaration des **droits des voyageurs**.
- Expérimenter sur une rame AGC du parc TER des solutions innovantes, notamment en matière de **connexion Wi-Fi et de sécurité intelligente**.

# #2

## L'HARMONISATION DE LA TARIFICATION ET LE BILLET INTERMODAL

### ➤ OBJECTIF DU CHANTIER

Rendre le TER plus attractif en proposant un tarif accessible à tous, et plus largement les transports en commun par une simplification du billet.

### ORIENTATIONS

L'idée est de mettre en place une gamme régionale plus simple, aux prix plus lisibles, plus facile à vendre, mieux positionnée par rapport aux autres activités ferroviaires (TGV et TET), et plus compétitive face à la concurrence de la voiture individuelle, mais aussi du covoiturage et des autocars longue distance.

### CALENDRIER

**À partir de septembre 2017 :**  
unification de la gamme tarifaire.

**D'ici 2020 :**  
création d'un titre de transport intermodal pour le territoire.



### UNE GAMME TARIFAIRE SIMPLIFIÉE



2017

2020

2030



© : Laurent Boutonnet

## ★ ÉTUDES / RÉALISATIONS

### Tarification

La Région va mettre en place une **seule gamme tarifaire unifiée** sur le nouveau réseau Occitanie/ Pyrénées-Méditerranée, dans le cadre d'une logique d'équité territoriale.

Ces tarifs s'adapteront à tous les voyageurs :

- **fréquents** (abonnés, scolaires, étudiants...),
- **occasionnels** (tourisme, culture...),
- **sociaux** (jeunes, demandeurs d'emploi...).

### Billettique

Simplifier le billet repose sur la simplification des niveaux tarifaires, mais également sur la simplification du nombre de titres existants. Pour ce faire, la Région **va travailler à un titre de transport intermodal pour l'ensemble des usagers du territoire, en s'appuyant sur des dispositifs existants.**

Une démarche de convergence vers plus d'interopérabilité entre les systèmes billettiques des différents réseaux de transports (régionaux, départementaux, urbains) va s'engager.

**L'objectif est de faciliter la vie du voyageur pour l'ensemble de ses déplacements dans la région.**

## ➤ INNOVATIONS

- Viser la création d'un **titre unique** permettant l'utilisation de plusieurs réseaux (TER, autocars, métro, tram...).
- Faciliter la vente en mobilité, ainsi que le titre de transport dématérialisé.
- Développer la mutualisation et la publication des données transport sur des canaux à forte visibilité pour le public.

# #3

## LA SAUVEGARDE DES LIGNES FERROVIAIRES ET L'ADAPTATION DE L'OFFRE TER

### ➤ OBJECTIFS DU CHANTIER

- Maintenir le service public ferroviaire sur les lignes à l'infrastructure fragilisée.
- Adapter les dessertes ferroviaires régionales aux besoins de mobilité des usagers.

### 📍 ORIENTATIONS

L'offre TER doit proposer des solutions adaptées aux besoins :

- du quotidien autour des agglomérations,
- en milieu rural,
- entre les grandes agglomérations.

Les infrastructures doivent être adaptées et confortées pour répondre à ces besoins.

### 📅 CALENDRIER

**À partir de 2017** : engager des crédits exceptionnels pour la mise en œuvre des études de sauvegarde ou de faisabilité de réouverture des lignes.

**À partir de 2018** : adapter l'offre sur les petites lignes et renforcer l'offre autour de Nîmes/Montpellier avec la mise en service de Contournement Nîmes Montpellier (CNM).

**À partir de 2025** : renforcer l'offre autour de Toulouse avec la mise en service du Grand projet ferroviaire du Sud Ouest (GPSO).



## DES INVESTISSEMENTS ENGAGÉS



2017 2018

2025

2030

### La sauvegarde des lignes régionales

De nombreuses lignes souffrent d'une infrastructure vieillissante et dégradée. La pérennisation des lignes fragilisées implique des investissements conséquents pour les remettre à niveau.

Ces mises à niveau doivent s'accompagner d'un projet de service car c'est par un niveau d'offre suffisamment important qu'une ligne est utile au territoire et justifie les investissements consentis. Un niveau de service de 6 allers/retours par jour semble être un objectif soutenable pour rendre le service de transport attractif pour les usagers.

#### **La Région est prête à s'engager sur une nouvelle offre d'exploitation de lignes en difficulté ou aujourd'hui fermées.**

Cet engagement ne peut s'inscrire que dans le cadre de véritables projets de territoire et doit s'accompagner d'investissements partagés entre l'État, les collectivités locales et SNCF Réseau sur les infrastructures.

Les lignes prioritaires aujourd'hui identifiées sont les suivantes :

- Le Train Jaune
- Alès-Bessèges
- Carcassonne-Quillan
- Rodez-Sévérac
- Montréjeau-Luchon
- La Rive droite du Rhône

D'autres projets présentés lors des EGRIM seront soumis à études tels que la desserte de l'étoile ferroviaire de Paulhan ou de l'étoile ferroviaire de Sévérac.

### L'adaptation de l'offre TER

L'offre TER doit être adaptée pour répondre aux besoins de déplacement tant en zone périurbaine de grandes agglomérations, qu'en zone rurale ou entre les grandes agglomérations régionales.

L'action de la Région porte ainsi sur l'identification des besoins de déplacement et une réponse par une offre adaptée dans une logique d'une meilleure utilisation des moyens : choix des horaires, des fréquences, des correspondances entre train (TER, TGV, TET) ou entre mode (autocar, réseau urbain) et l'adaptation du matériel roulant au nombre d'usagers à transporter.

Dans le cadre de l'administration d'un nouveau territoire, la politique d'offre proposée par la Région va veiller à :

- **désenclaver les territoires ruraux,**
- **désaturer les territoires périurbains.**

Elle a également comme priorité **l'amélioration des relations ferroviaires entre métropoles et agglomérations, notamment les liaisons entre Toulouse/Montpellier/Nîmes et Toulouse/Perpignan.**

## ➤ INNOVATIONS

Mettre en valeur le potentiel touristique de la région et inciter les touristes à utiliser les transports collectifs.

Exemples :

- **adapter** davantage les transports **aux besoins estivaux,**
- **renforcer l'offre** sur le littoral l'été et créer **des arrêts éphémères.**

# #4

## LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES SERVICES FERROVIAIRES ET ROUTIERS

### ➤ OBJECTIF DU CHANTIER

Rendre accessible le plus grand nombre de gares et de points d'arrêt conformément à l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP).

### 📍 ORIENTATIONS

Par la mise en accessibilité des arrêts ferroviaires et routiers de transports en commun, la Région confirme son engagement en faveur de l'autonomie des personnes à mobilité réduite et de leur intégration dans la société.

### 📅 CALENDRIER

**2016 - 2021\*** : travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires et routiers, identifiés dans l'Ad'AP.

**Dès 2017** : réalisation et travaux dans les gares d'Albi Ville, de Rodez, de Saint-Sulpice-sur-Tarn, de Colomiers/Lycée International.

\*à l'exception de 5 gares



## UNE AUTONOMIE ASSURÉE



2016

2024

2030



© : Laurent Boutonnet

## ★ ÉTUDES / RÉALISATIONS

L'Ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, définit des critères de priorité dans la mise en accessibilité des services de transports en commun.

La Région s'est engagée, dans le cadre des Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP), à mettre en accessibilité de façon prioritaire :

- **33 points d'arrêt ferroviaires,**
- **100 points d'arrêt routiers**  
(voir carte ci-après).

### LES PMR

#### Personne à Mobilité Réduite (PMR)

Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants ».



## ➤ INNOVATIONS

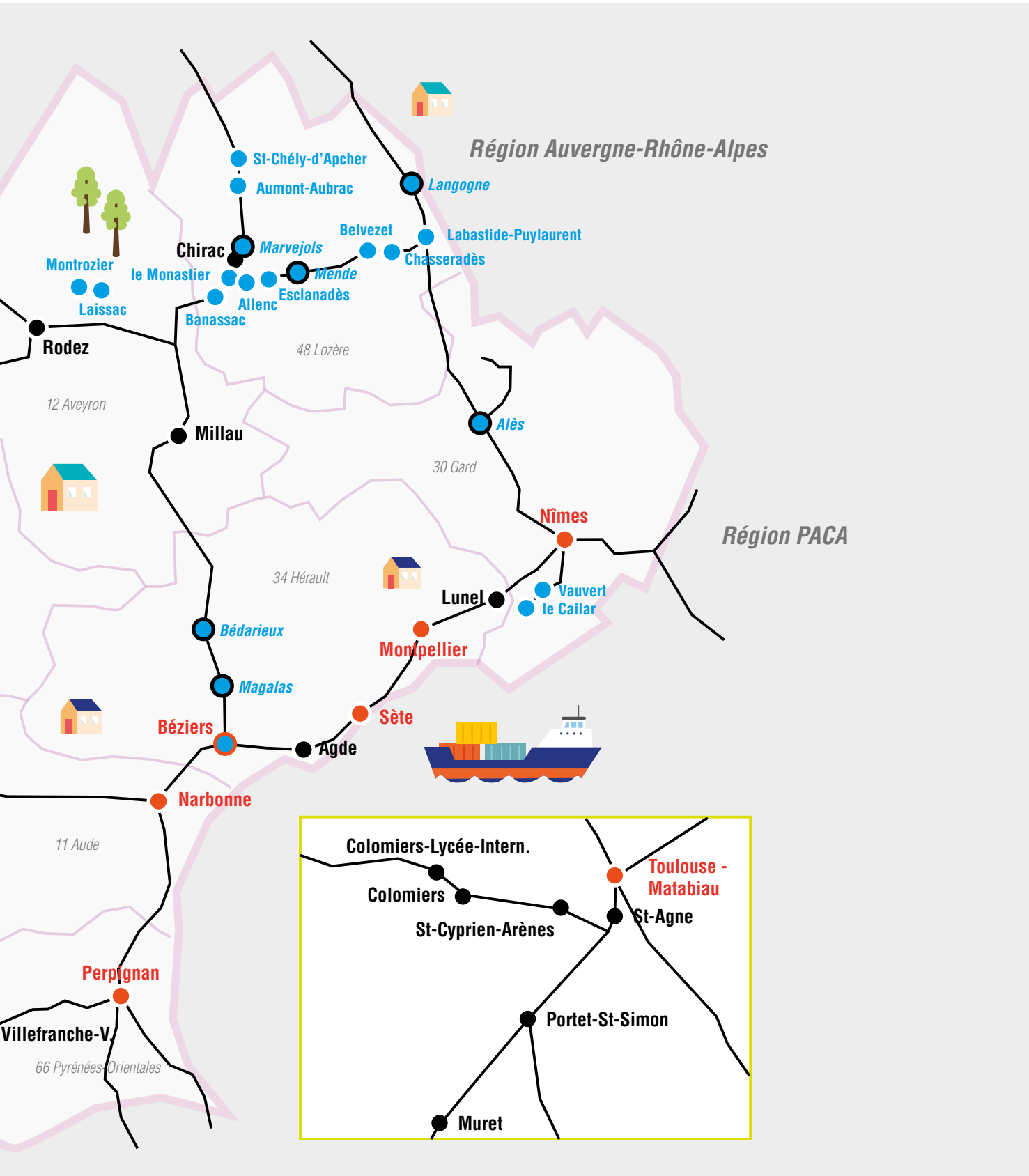
- Mettre en place des **mesures de substitution** concernant les gares qui ne seraient pas rendues accessibles.
- Travailler à la **formation des personnels** pouvant offrir un service d'accompagnement.

## Les Points d'Accessibilité Prioritaires Ferroviaires et Routiers

- Point prioritaire ferroviaire
- Point prioritaire routier (où la région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée est chef de file)
- Point prioritaire fer et routier
- Gare SD-Ad'AP national
- Gare SD-Ad'AP national avec point prioritaire routier







# #5

## L'ARRIMAGE DE LA RÉGION À LA GRANDE VITESSE

### ➤ OBJECTIF DU CHANTIER

Renforcer les relations avec les autres métropoles, régionales et européennes et ainsi soutenir l'attractivité et le développement économique régional.

### 📍 ORIENTATIONS

Parallèlement à la réduction des temps de parcours entre la capitale, les métropoles régionales et européennes, il s'agit pour la Région de dégager des sillons sur les lignes ferroviaires classiques pour permettre un renforcement de l'offre TER, notamment autour de l'agglomération toulousaine et sur l'artère littorale.

### 📅 CALENDRIER

**2018** : mise en service du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM).

**2024** : mise en service de la ligne LGV Bordeaux-Toulouse.

**2025/2030** : mise en service du premier tronçon de la ligne Montpellier-Perpignan.



UNE RÉGION  
INTERCONNECTÉE

2017

2018

2024

2025

2030



© : Laurent Boutonnet

## ★ ÉTUDES / RÉALISATIONS

### Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)

La Région demande l'inscription de la LNMP comme projet d'intérêt général (PIG). Tout en s'engageant sur la totalité de la ligne, elle se positionne pour un phasage Montpellier-Béziers, ce qui permettra d'accélérer les procédures et de désaturer la ligne actuelle sur sa partie la plus circulée, avant la réalisation de la partie Béziers-Perpignan.

La question de la mixité fret-voyageurs sera réinterrogée. Cette réflexion est associée à la création d'un véritable doublet de lignes permettant de donner davantage de robustesse au système de transport sur l'axe languedocien et, ainsi, constituer une véritable alternative au mode routier.

Sur ces deux projets, la Région attend une implication forte de l'État à la hauteur des enjeux pour les territoires excentrés et s'engage à développer une offre nouvelle de trains régionaux à partir des gares TGV.

### Grand Projet ferroviaire Sud-Ouest (GPSO)

La Région soutient le GPSO (LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax-Espagne) qui représente un enjeu stratégique pour le grand Sud-Ouest en plaçant Toulouse, Montauban, Tarbes et les territoires périphériques dans le maillage national et international des LGV.

Elle attend les conclusions de la mission sur le financement GPSO désignée par le Secrétaire d'État aux Transports le 12 juillet 2016.

Ce projet doit créer l'amorce d'une liaison transversale « Grand Sud » qui reliera le réseau à grande vitesse de la façade atlantique à celui de la Méditerranée.

La Région relancera sans attendre les études d'une liaison plus rapide entre Toulouse et Narbonne.

### Gares nouvelles

**Chef de file de l'intermodalité**, la Région soutiendra, à l'avenir, les projets de gares nouvelles seulement s'ils sont utiles à la population, interconnectés quai à quai avec le réseau classique et desservis par les réseaux urbains.

## ➤ INNOVATION

Mettre en œuvre des **montages financiers innovants pour les LGV** : il s'agit de définir les modalités d'un financement permettant d'éviter un recours au partenariat public-privé (type LGV SEA) et de maintenir un niveau d'investissement important sur les trains du quotidien.

# #6

## L'INTÉGRATION ET LE REDÉPLOIEMENT DES SERVICES AUTOCARS/TAD DANS UNE LOGIQUE INTERMODALE

### ➤ OBJECTIF DU CHANTIER

Repenser les relations entre réseau ferré et réseau routier et effacer les relations de concurrence qui peuvent exister actuellement.

### 📍 ORIENTATIONS

Par souci d'efficacité, la Région recherche une mise en œuvre progressive de la prise de compétence transports interurbains, c'est-à-dire en dehors des métropoles et des agglomérations, transports scolaires et à la demande définie par la loi NOTRe. Ainsi, une première phase transitoire verra la mise en place d'une délégation de gestion aux Départements concernant les lignes interurbaines. À moyen terme, il s'agira de rationaliser le réseau par l'adaptation de l'offre aux besoins en concertation avec les acteurs des transports et les citoyens.

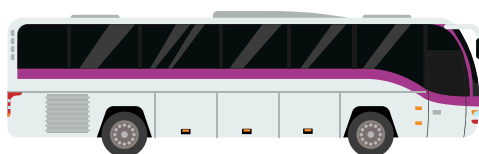
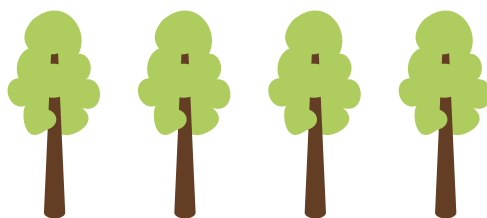
### 📅 CALENDRIER

**2017** : délégation de gestion aux Départements.

**À partir de 2018** : mise en œuvre de la compétence en concertation avec les Départements.



## UN RÉSEAU DE TRANSPORT HARMONISÉ





© : Jean-Noël Herranz

## ★ ÉTUDES / RÉALISATIONS

La Région travaille dès à présent à la mise en cohérence des ex-réseaux départementaux et du réseau régional par :

- la **suppression des doublons avec les offres ferroviaires et routières** existantes afin de réduire les coûts de fonctionnement,
- l'harmonisation de la tarification des réseaux interurbains ainsi que des subventions pour les transports scolaires.

Elle définira un **nouveau schéma régional de transport routier** s'appuyant sur :

- la hiérarchisation des réseaux : mise en place du rabattement des dessertes routières sur le réseau armature ferroviaire,
- la complémentarité des réseaux : utilisation de dessertes routières comme relais sur des liaisons ferroviaires inexistantes, inadaptées ou momentanément impossibles (travaux) ; proposition d'une meilleure desserte du territoire avec un complément attractif sur certaines tranches horaires ; mise en correspondance des horaires avec les trains.

### LE TAD, C'EST QUOI ?

Le service de Transport à la demande (TAD) forme un véritable système de transport public, original et adapté à la desserte des zones rurales. Il s'est imposé comme l'une des meilleures solutions pour desservir les territoires à faible densité de population qui ne sont pas desservis par des lignes régulières de transport public. Il nécessite une réservation préalable qui déclenche le service.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Région devient autorité organisatrice des services de transport à la demande en lieu et place des Départements.

## ➤ INNOVATIONS

- Offrir un service de **transport à la demande** (TAD) associé à la mise en place d'une **centrale de réservation unique**.
- Créer un **service évolutif** en fonction de la fréquentation (en basculant un TAD en ligne régulière ou inversement).

# #7

## LA MULTIPLICATION DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM)

### ➤ OBJECTIF DU CHANTIER

Réduire l'utilisation du véhicule individuel par le report des usagers sur des modes de transport alternatifs en mettant en œuvre des actions en faveur de l'intermodalité.

### 📍 ORIENTATIONS

Pour faciliter le rabattement des usagers sur les transports collectifs, la Région encourage le développement de pôles d'échanges multimodaux sur l'ensemble du territoire, même les plus petits projets en milieu rural.



### 📅 CALENDRIER

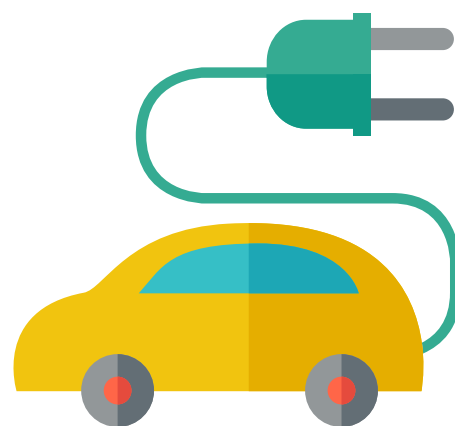
**En cours et à venir :** création et amélioration de pôles d'échanges multimodaux.

44 projets ont déjà été recensés.

**Dès 2017-2018 :** lancement des projets de PEM de Lunel, Sète, Carcassonne, Tarbes, Albi, etc.



L'ÉCOMOBILITÉ  
ACCESSIBLE  
À TOUS





COVOITURAGE



BUS



TRAIN



VÉLO

## ★ ÉTUDES / RÉALISATIONS

Définie comme le chef de file de l'intermodalité par la loi NOTRe, la Région va mener une politique d'encouragement et d'accompagnement à la création de PEM sur l'ensemble du territoire.

Elle compte améliorer l'intermodalité par :

- la **transformation** des gares les plus importantes et de haltes stratégiques en **pôles d'échanges multimodaux** ;
- la **coordination des différentes offres de transport** sur un même site (réseau urbain, cars, modes doux, transport à la demande, covoiturage,...), en veillant à adapter les temps d'attente pour les correspondances qui sont parfois trop longs ou trop courts, notamment entre les TER, les Trains Grandes Lignes et les autocars. Un réseau maillé d'itinéraires cyclables et des aménagements en faveur des piétons doivent faciliter l'accès aux PEM ;
- la mise en place d'un **dispositif de financement PEM à disposition des collectivités et adapté à la taille des projets** : il s'agit d'accompagner à la fois les projets les plus importants et les projets plus modestes en milieu rural.

Tenant compte des besoins identifiés par le Schéma Véloroutes et Voies Vertes (SR3V), la Région :

- demandera dans le cadre des contrats territoriaux Région/Départements, une **contrepartie au financement régional des routes afin de créer des pistes cyclables attenantes** aux routes,
- **développera les équipements cyclables en gare** : création de parkings sécurisés, de services pour vélos,
- mènera une **réflexion sur l'usage combiné vélo/train/autocar** en étudiant l'impact des vélos dans les trains en heure creuse/de pointe.

La mise en place de critères environnementaux s'inscrit dans une démarche plus globale en faveur d'une « Région à énergie positive ».



## ➤ INNOVATION

Intégrer des **critères d'écomobilité** (stationnement vélo, emplacements réservés au covoiturage, bornes de recharges électriques pour voitures et pour vélos...) et d'écoconstruction (éclairage LED, végétalisation...) pour les PEM dans les dispositifs financiers de la Région.

# #8

## L'AVENIR DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

### ➤ OBJECTIFS DU CHANTIER

- Défendre le maintien des liaisons TET qui traversent la région dans le sens où elles s'insèrent dans une logique d'aménagement du territoire.
- Coordonner les offres TER et TET pour rendre un meilleur service aux usagers.

### 📍 ORIENTATIONS

#### TET de jour :

La Région demande à l'État le maintien d'un maximum de liaisons TET en Occitanie/Pyrénées-Méditerranée et une intervention financière sur le matériel et l'infrastructure.

#### TET de nuit :

La Région propose et appuie une nouvelle organisation économe en coût mais utile au territoire, tout en maintenant des services essentiels au désenclavement des territoires.

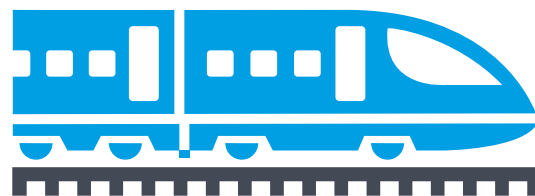
### 📅 CALENDRIER

**Fin 2016** : décisions de l'État sur le nouveau périmètre des TET.

**Dès 2017** : coordination des offres TER au vu des nouvelles offres TET.



## UNE ÉGALITÉ DES TERRITOIRES DÉFENDUE







© : Emmanuel Grimault

## ★ ÉTUDES / RÉALISATIONS

Les négociations entre l'État et la Région ont conduit au maintien des lignes TET Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), Toulouse-Hendaye et Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille et à **des projets de redynamisation de ces liaisons.**

Il en va de même pour les trains de nuit Paris-Toulouse-Latour-de-Carol et Paris-Rodez. Le maintien par l'État des liaisons avec Hendaye et Cerbère est en cours de discussion.

**L'exploitation du TET Nîmes-Clermont-Ferrand (Cévenol) sera reprise par la Région** avec pour objectif l'amélioration du service et le rétablissement d'une liaison vers Paris et vers Marseille. Il reviendra à l'État d'assurer la pérennité des infrastructures de la ligne.

Alors que le transfert sur route était imminent, **la Région a obtenu le maintien de la liaison Béziers-Clermont-Ferrand (Aubrac) dans le cadre d'une expérimentation** de deux ans et en contrepartie d'une prise en charge par la Région de la moitié du déficit d'exploitation. Au terme de cette période, l'État devra faire connaître ses intentions sur le maintien du service et la régénération indispensable de la ligne.

Pour chacune des lignes TET (Aubrac, Cévenol, Bordeaux/Marseille, POLT, Toulouse-Hendaye, TET de nuit), une coordination des offres TET/TER doit être assurée : pas de concurrence entre services publics de transport, amélioration des correspondances, travail sur les tarifications, etc.

## ➤ INNOVATION

Mettre en œuvre un « **Pacte pour les Intercités en Occitanie/Pyrénées-Méditerranée** », c'est-à-dire un protocole par lequel l'État, la Région et la SNCF matérialisent leurs engagements respectifs.

# #9

## LA RELANCE DU FRET FERROVIAIRE

### ➤ OBJECTIF DU CHANTIER

Répondre aux objectifs environnementaux de la Cop 21 et **désaturer le trafic routier** par le report du transport de marchandises sur voie ferrée, moyen de rentabilité des lignes à faible trafic.

### 📍 ORIENTATIONS

Le fret ferroviaire est un outil d'attractivité et de développement économique des territoires. La mise en place d'actions emblématiques en faveur de ce mode de transport de marchandises permet d'inciter le report modal de la route vers le fer en cohérence avec la stratégie de l'État pour la relance du fret.

### 📅 CALENDRIER

**Dès 2017** : implication dans les comités de suivi du plan de relance du fret ferroviaire.

**À partir de 2019** : mise en œuvre du SRADDET, dont fera partie le nouveau dispositif régional de soutien à la création d'embranchements pour les chargeurs.

**2020-2025** : réalisations d'études et investissements.



UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ



2017

2019 2020

2025

2030



© : Région Occitanie/PM

## ★ ÉTUDES / RÉALISATIONS

La réduction du nombre de poids-lourds sur les routes est nécessaire pour répondre à un triple objectif : diminution de la pollution, maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et amélioration de la sécurité routière.

Ainsi **la Région travaille à mettre en synergie** les infrastructures régionales de transports (ports, voies ferrées, canaux, plateformes multimodales...) et les pôles d'activités économiques et logistiques générateurs de trafics (Parcs régionaux, zones d'activités,...). Elle s'appuie notamment sur ses structures portuaires (Sète, Port-la-Nouvelle) pour le **développement de dessertes ferroviaires de marchandises**.

Elle gèrera, à partir de 2017, la ligne régionale Colombiers – Cazouls-lès-Béziers et étudiera la **régénération ou la réouverture de certaines lignes existantes** (Auch-Agen, Tarbes-Mont-de-Marsan) pour pérenniser le trafic de fret existant. Parallèlement, elle **soutiendra l'obtention de sillons** fiables vers Paris et l'Europe.

Elle continuera à apporter son concours aux plates-formes multimodales comme Eurocentre à Toulouse, Saint-Charles à Perpignan, Laudun-l'Ardoise, etc.

## ➤ INNOVATIONS

- Mettre en place un dispositif de soutien aux chargeurs pour la **création d'embranchements** pour leurs entreprises.
- Soutenir la mise en place d'une écotaxe poids lourds pour le transit international.
- Sélectionner un **opérateur ferroviaire public régional** pour compenser le déficit d'offre sur le plan national, adapter le fret aux besoins locaux.

# #10

## LA POURSUITE DE LA CONCERTATION ET LES RELATIONS PARTENARIALES

### ➤ OBJECTIF DU CHANTIER

Mettre en place et mener des politiques publiques concertées avec l'ensemble des acteurs de la région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, en particulier avec les usagers actuels ou potentiels.

### 📍 ORIENTATIONS

Les dispositifs de concertation sont les outils nécessaires à la mise en place d'une démocratie participative. Ils font partie des ambitions de la nouvelle majorité régionale d'inscrire et d'écouter le citoyen dans la construction de la politique régionale de transport. Les relations partenariales sont, quant à elles, nécessaires à une synergie de l'offre de transports publics sur le territoire régional.

### 📅 CALENDRIER

#### Dès 2017 :

- lancement des premiers échanges partenariaux avec les AO de transports, suivis d'un lancement des concertations usagers ;
- 1<sup>ères</sup> réunions des comités départementaux et du GART régional.



## UNE POLITIQUE DE TRANSPORTS PARTAGÉE





© : Laurent Boutonnet

## ★ ÉTUDES / RÉALISATIONS

Suite au succès rencontré par les EGRIM, la Région s'engage à poursuivre les débats avec les citoyens et les acteurs des transports.

Elle propose la création dès 2017 :

- **de Comités départementaux** de transport intégrant la dimension intermodale. Ce découpage territorial permet de relancer le débat autour des différents modes de transport et de s'attacher à répondre aux problématiques de mobilité en fonction des différents secteurs dans lesquels elles s'expriment (notamment sur certains territoires ruraux se définissant eux-mêmes comme des « déserts ferroviaires »). Ils pourront coordonner **les comités de ligne** déjà prévus dans le cadre de la convention d'exploitation Région/SNCF, plus axés sur le ferroviaire ;

- **d'un Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART) régional**, réunissant les Autorités Organisatrices de la région et permettant une meilleure cohérence et complémentarité des réseaux de transport. Ce dispositif permettrait d'impulser la création d'une centrale d'information multimodale, de mutualiser les données entre autorités et de faciliter la mise en place progressive d'une tarification et d'une billettique unique.

Enfin, la Région compte s'appuyer sur des **relations partenariales fortes** pour construire les projets de territoire et imaginer des solutions de financement nouvelles. Le concours de tous (État, collectivités, SNCF) sera la condition sine qua non pour un développement ambitieux des services de transport collectif en Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

## ➤ INNOVATIONS

- Mutualiser des données transports via **le nouveau GART régional**.
- Créer un grand forum de la mobilité à partir des premiers participants aux EGRIM.

# REMERCIEMENTS



Les États généraux du rail et de l'intermodalité ont été riches et intenses ; en quantité et en qualité, vos contributions ont montré toute l'ambition que vous portez pour le train et plus généralement les transports. Au nom de l'Assemblée régionale, je vous remercie d'avoir participé à cette concertation. Elle n'est que le début d'un dialogue ouvert, constant et constructif avec l'ensemble des acteurs de la mobilité de la région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée.



**CAROLE DELGA**

Ancienne ministre  
Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée



# NOTES

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



OCCITANIE  
**LA RÉGION**  
Pyrénées  
Méditerranée

Ce document est consultable sur [laregion.fr](http://laregion.fr)

Hôtel de Région Toulouse  
22 boulevard Maréchal Juin - 31406 Toulouse cedex 9 - Tél : 05 61 33 50 50

Hôtel de Région Montpellier  
201 avenue de la Pompignane - 34064 Montpellier cedex 2 - Tél : 04 67 22 88 00