

Comment la Région Occitanie pilote et construit l'harmonisation tarifaire dans le domaine des transports collectifs à l'heure du transfert des compétences des Départements vers les Régions?



Thomas HEUVELINE

Sous la direction de **Jean-Pierre WOLFF**, Professeur des Universités à l'Université de Toulouse II – Jean Jaurès

Avec la collaboration d'**Isabelle ROUMEGOUX**, Responsable du service « Tarification - Billettique – Services »

Direction des Infrastructures, des Transports et des Mobilités du Conseil Régional Occitanie

Remerciements

À Jean-Pierre Wolff, professeur des universités et responsable du parcours « TransMob » de l'Université Toulouse-II-Jean Jaurès, pour la qualité de ses enseignements, ses précieux conseils, ses encouragements et sa proximité tout au long de mes deux années de master.

Je tiens à remercier Christophe Bazzo, Directeur des Infrastructures, des Transports et des Mobilités du Conseil Régional Occitanie, pour sa confiance et l'opportunité qu'il m'a offerte à travers ce stage, illustrant une nouvelle fois son engagement en faveur du Master « Transports et Mobilités » de l'Université Toulouse-II-Jean Jaurès.

À Isabelle Roumegoux, chef de service Tarification Billettique et Services, ma maître jedi. Pour sa confiance bienveillante, son implication consciencieuse tout au long de cette période de stage, son humour, son partage et son soutien infaillible.

À Patrick Auzende, chargé de mission suivi des contrats et TAD, mon collègue de bureau qui m'a soutenu et a partagé son expérience, m'a apporté une aide précieuse et un soutien généreux et constant durant ces six mois.

À l'ensemble des membres de la Direction des Infrastructures, des Transports et des Mobilités, pour leurs conseils, leurs qualités humaines, leurs connaissances, leur disponibilité et l'expérience qu'ils m'ont apportée tout au long de ce stage.

À Jonathan Goetz et Robin Puchaczewski, eux aussi stagiaires, tous deux mes amis et camarades du Master « TransMob » de l'Université Toulouse-II-Jean Jaurès, pour leur aide et leur soutien.

A Marion, Anne et Vincent ainsi qu'à ma famille et mes proches, pour leurs encouragements, leurs soutiens et leurs conseils.

SOMMAIRE

Partie 1 : Occitanie, construction d'une entité politique et analyse de son espace géographique

- 1.1. L'Occitanie et les transports, le maillage de grands ensembles géographiques et d'axes structurants**
- 1.2. Une Région marquée par la diversité et les contrastes**
- 1.3. Les éléments de cohésion et les atouts communs de l'espace régional**
- 1.4. La Région, autorité organisatrice des transports régionaux**

Partie 2 : La tarification, vecteur incontournable de l'élaboration d'un service public régional

- 2.1. Etat des lieux et acteurs de la tarification et du service ferroviaire et routier**
- 2.2. Intermodalité et reconquête des usagers, quelles stratégies ?**
- 2.3. Articuler les dessertes, la qualité de service et la tarification au service des usagers**

Partie 3 : Vers une tarification harmonisée en Occitanie

- 3.1. Les EGRIM, une concertation citoyenne et des chantiers pour l'avenir**
- 3.2. Elaborer un modèle tarifaire harmonisé**
- 3.3. Vers une gamme harmonisée et un titre intermodal : les pistes de réflexion**

Introduction

La Région Occitanie connaît un moment important dans sa construction et son organisation, d'une part en tant que nouveau territoire et, d'autre part, grâce au rôle déterminant que l'Etat lui confère dans ses missions de collectivité territoriale. Depuis la fusion de Midi-Pyrénées et de Languedoc-Roussillon, la nouvelle Région s'étend sur 72 000 km², ce qui en fait la deuxième plus vaste de France métropolitaine, et compte près de 6 millions d'habitants au 1^{er} Janvier 2016 (8,7 % de la population française) répartis dans 13 départements. Des grandes vallées des Pyrénées aux plaines méditerranéennes, l'Occitanie est le fruit d'une diversité d'espaces, de paysages et de cultures. A l'échelle européenne, la Région fait la jonction physique du corridor méditerranéen et prend le rôle de porte d'entrée vers la péninsule ibérique.

La pierre angulaire de la construction de cette identité territoriale et l'assise institutionnelle de la collectivité sur ces espaces, est la loi portant Nouvelle Organisation des Territoires de la République qui a transféré depuis 2017 à la Région, les compétences départementales en matière de transports routiers interurbains. Ce troisième volet de la réforme des territoires vient donc renforcer la fonction régionale et sa place comme cheffe de file de la mobilité et des transports à une échelle considérablement élargie. Les travaux de concertation engagés par les élus régionaux, avec l'appui des services, ont permis de fixer un cap en matière de politique des transports au travers des Etats Généraux du Rail et de l'InterModalité (EGRIM) et d'engager 10 chantiers de grande ampleur.

Ce mémoire traite le cas de l'un de ces chantiers, l'harmonisation de la tarification et le billet intermodal. Ce chantier traduit la volonté, qui résulte des besoins exprimés par les usagers des transports collectifs lors de la concertation, de rendre les transports en commun plus attractifs en proposant un tarif accessible à tous, en simplifiant la gamme tarifaire et en facilitant l'acte d'achat du billet.

En amont de l'engagement politique que constitue ce chantier, il convient de cartographier les politiques tarifaires dans toute leur diversité afin d'appréhender les enjeux techniques et financiers de leur harmonisation à l'échelle régionale.

Nous traiterons dans une première partie des fondamentaux géographiques de cet espace régional et du rôle déterminant des réseaux de transports collectifs dans le processus de cohésion et de complémentarité des territoires en Occitanie. Dans une seconde partie, nous analyserons, grâce à un état des lieux le plus exhaustif possible, l'importance de la tarification dans les transports publics et le rôle des acteurs en présence. La tarification, composante incontournable du transport collectif, participe à l'élaboration d'un service public régional de qualité pour les usagers. C'est ainsi que nous indiquerons, dans une troisième partie quelles étapes sont indispensables à la mise en œuvre opérationnelle de l'harmonisation tarifaire régionale et nous pourrons ainsi établir le calendrier de réalisation de ce chantier.

Partie 1

Occitanie, construction d'une
entité politique et analyse de
son espace géographique

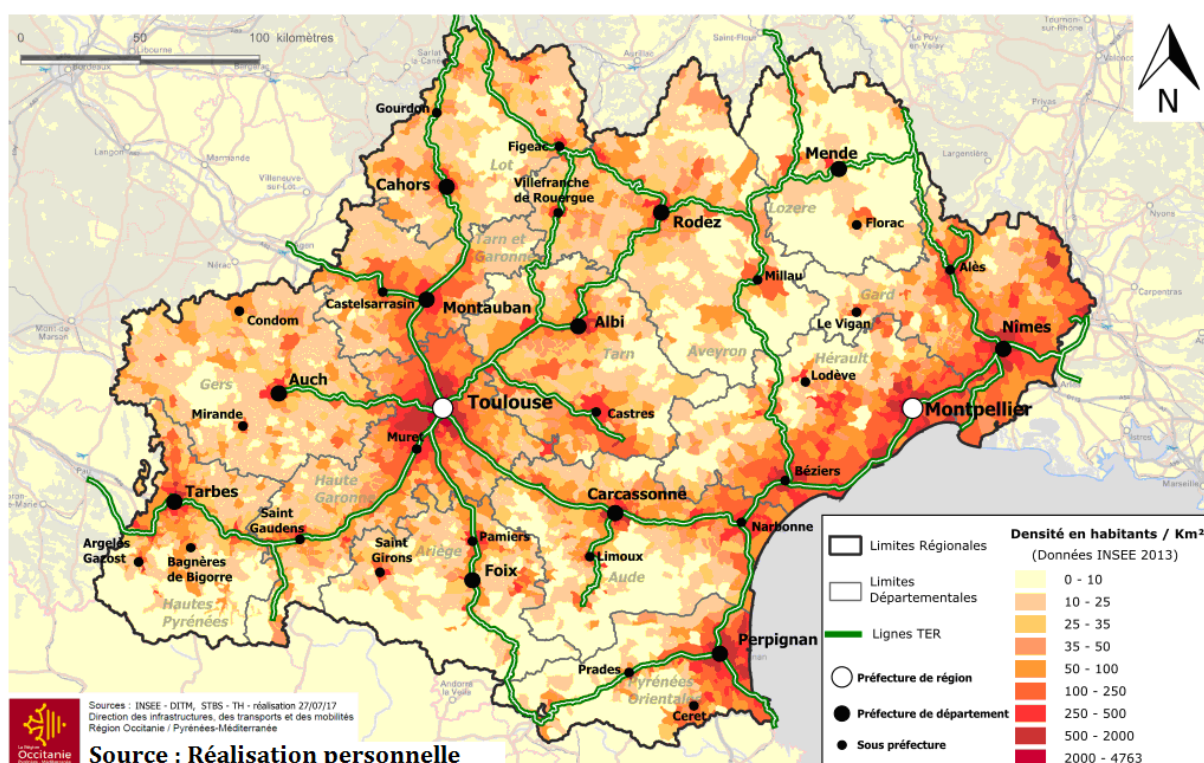
« L'espace est en position d'antériorité
par rapport au territoire. En s'appropriant
concrètement ou abstraitement un espace,
l'acteur « territorialise » l'espace. »

Claude Raffestin, 1980

1.1 L'Occitanie et les transports, le maillage de grands ensembles géographiques et d'axes structurants

L'observation du développement des axes de transport dans l'espace et à travers l'histoire, permet au géographe de mieux appréhender les dynamiques des territoires et d'imaginer ses évolutions dans le temps. L'analyse des transports et des usages qui en sont faits paraît donc incontournable dans la lecture de ces mutations. Le transport, et plus largement la mobilité, est l'expression par les habitants d'un territoire de la nécessité ou de la volonté de se déplacer physiquement pour de multiples raisons. Si l'on considère l'usage du terme de "mobilité" en géographie, on a affaire à un double sens : celui de processus avéré et celui de potentiel, qui est ce qui autorise le mouvement réalisé, c'est-à-dire le déplacement (Bonerandi Emmanuelle, Géoconfluence, 2004). Ces mouvements effectifs peuvent être fréquents (trajet domicile – travail), occasionnels voire épisodiques. La Région Occitanie, nouvelle collectivité créée par la fusion des deux Régions depuis Janvier 2016, présente largement la diversité de ces pratiques et de ces moyens de mobilités sur l'ensemble de son territoire. Des flux très importants qui gravitent en périphérie des métropoles régionales, aux dynamiques résiduelles de ses espaces ruraux, l'Occitanie est le témoignage de réalités multiples.

Figure n°1 : Densité de population et réseau ferroviaire régional en Occitanie



Cette carte sur les densités de population et les lignes ferroviaires à l'échelle régionale nous donne un premier aperçu de la répartition des habitants sur le territoire. Nous constatons une corrélation entre répartition de la population dans l'espace et la situation des axes de transport ferroviaire accueillant le TER qui tissent cet espace.

Dans cette première partie, nous allons voir comment la Région Occitanie a l'opportunité de conforter son nouveau périmètre et son rayonnement par les transports publics. Au-delà de cet élément majeur de cohésion des territoires, nous noterons la diversité des espaces et les autres éléments de synergie qui participent à la construction de l'identité régionale et à la recherche de son unité. Nous initierons ces ébauches dans un contexte de redéfinition des compétences légales établies par la loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) promulguée le 7 Août 2015 et appliquée au 1^{er} Janvier 2016. Cette grande réforme territoriale qui signe « l'acte III de la décentralisation » marque une profonde réorganisation politique et institutionnelle du pays. Nous reviendrons sur l'attribution de ces nouveaux pouvoirs et compétences qui permettent à la Région de s'affirmer en tant que nouvel acteur de la révolution territoriale. Enfin, nous ferons un focus sur la gestion financière des Régions, les moyens dont elles disposent et la fiscalité qui leur est propre. Ces éléments sont indispensables pour comprendre comment se construit une politique des transports et la tarification associée.

1.1.1 De la régionalisation aux transferts de compétences, le rôle de la Région en terme de transport de voyageurs

Cette partie décrit le cheminement des Régions vers une entité politique à part entière à travers la décentralisation amorcée il y a plus de trente-cinq ans. « La Région comme niveau de gestion politique, administrative et économique, comme territoire de proximité, à la fois géré et aménagé, et comme territoire de référence des identités et des appartenances vécues, devient un enjeu géopolitique important qui est l'objet de grands débats » (Laurent Carroué, 2017) . Les dates clés de ce processus et les étapes principales seront axées autour des compétences du périmètre régional. Le transport ferroviaire régional sera le fil conducteur de notre réflexion et illustrera le chemin législatif parcouru par cette collectivité jusqu'à la Loi NOTRe.

Nous n'aborderons pas, volontairement, la « genèse » des régions administratives françaises aujourd'hui abondamment étudiée. Abordée de manière séparée ou commune, beaucoup d'ouvrages sont dédiées à l'origine de l'échelon « intermédiaire » entre les échelles nationale et départementales (Adoumie, 2013 ; Boyer, 2009 ; Giblin, 2005 ; Miossec 2008 ; Piercy 2014). Leur nombre, leur taille, leur répartition, leurs compétences, leur identité ou leur compétitivité sont autant de caractéristiques qui ont fait l'objet de nombreux débats de la part des géographes.

Acte 1 de la décentralisation : la régionalisation, l'aboutissement de la décentralisation administrative (Mai 1981/ Mars 1983)

La décentralisation fut au premier rang des préoccupations du Gouvernement de Pierre Mauroy, Premier ministre et du ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation, Gaston Defferre. L'article 72 de la Constitution liste les collectivités territoriales existantes (communes, départements, territoires d'outre-mer, collectivités à statut particulier) et précise que « toute autre catégorie de collectivité territoriale est créée par la loi ». Les lois de décentralisation participent à la création d'un nouvel échelon de collectivité locale : la Région.

Votée à l'Assemblée Nationale dès le mois d'août 1981, la loi promulguée en mars 1982 a pour titre « **loi relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions** ». Au terme d'une période de transition, jusqu'à l'élection au suffrage universel direct des conseils régionaux, en 1986, la Région devient une collectivité locale de plein exercice. Elle se dote d'un Conseil régional élu au suffrage universel direct et d'un président de Région comme chef de l'exécutif régional. L'article 1 de la loi dispose que « les communes, les départements et les régions s'administrent librement par des conseils élus » et prévoit que « des lois détermineront la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État, ainsi que la répartition des ressources publiques résultant de nouvelles règles de la fiscalité locale et de transferts de crédits de l'État aux collectivités locales, l'organisation des régions, les garanties statutaires accordées aux personnels des collectivités locales, le mode d'élection et le statut des élus, ainsi que les modalités de la coopération entre communes, départements et régions, et le développement de la participation des citoyens à la vie locale. »

La tutelle administrative et financière de l'État sur les actions des collectivités territoriales est supprimée au profit d'un contrôle de légalité *a posteriori*, exercé par les préfets et les tribunaux administratifs. En ce qui concerne le contrôle financier, la loi du 10 juillet 1982 charge les Chambres régionales des comptes, nouvelle catégorie de juridiction, du jugement des comptes administratifs, du contrôle des actes budgétaires et de l'examen de la gestion des collectivités et des établissements publics locaux.

La loi LOTI : une clarification des relations entre « autorités organisatrices » et opérateurs

Dans la continuité de l'acte 1 de décentralisation, la loi d'orientation des transports intérieurs, du 30 décembre 1982, **encourage la décentralisation des transports et introduit la notion d'autorité organisatrice**. Une distinction entre le rôle d'organisation et d'exploitant apparaît pour la première fois. **Les autorités organisatrices déterminent la consistance des services, leurs conditions de fonctionnement et de financement, et fixent ou approuvent les tarifs**. Une grande marge de manœuvre est laissée aux collectivités quant aux modalités d'application concrètes.

Par ailleurs, les lois du 7 janvier et du 22 juillet 1983 définissent les compétences des collectivités en termes d'organisation des transports. **Les transports ferroviaires relevant de la compétence régionale et pouvant être conventionnés sur la base de leur inscription au plan régional des transports, ils deviennent des transports d'intérêt régional**. La Région finance et organise ses transports ferroviaires régionaux dont la responsabilité opérationnelle est confiée à la SNCF dans le cadre d'une convention d'exploitation du service public régional de transport de voyageurs. La première Région à conclure une convention avec la SNCF dans le nouveau cadre de la LOTI est le Nord-Pas-de-Calais, mais il s'agit d'un cas spécifique vu que c'est déjà la deuxième convention globale pour cette région. Les Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées signent, quant à elles, des conventions en octobre 1984 et janvier 1985.

Deux autres grands domaines d'intervention sont concernés par ces transferts de compétences, la formation et le développement économique – l'aménagement du territoire.

La loi du 13 décembre 2000, des Régions qui deviennent autorités organisatrices des transports régionaux et la naissance du « TER »

Depuis janvier 2002, à la suite de l'application de la loi du 13 décembre 2000, les Régions sont devenues les autorités organisatrices des transports régionaux. De 1997 à 2002, Lionel Jospin confie le ministère des Transports à un ancien cheminot, Jean-Claude Gayssot (PC). Peu favorable, dans un premier temps, à la régionalisation, ce dernier se laisse finalement convaincre de l'intérêt de relancer les transports collectifs en impliquant les Régions, sans porter atteinte aux finances de la SNCF et en stabilisant la contribution de l'Etat.

Avec la loi dite « Solidarité et Renouvellement Urbains » (SRU) de 2000, le dispositif expérimental est généralisé à compter du 1^{er} Janvier 2002. Cet événement fait suite à la décentralisation des transports régionaux à l'échelle de leurs territoires et, communément désignés par le sigle commercial « TER » (Transport Express Régional) de la SNCF. Les Régions ont dès lors des compétences dans la définition du contenu du service public de transport régional de voyageurs (dessertes, tarification, qualité de service, information) et en assurent également son financement. Les dessertes régionales proposées relèvent donc, soit d'une exploitation ferroviaire, soit d'une exploitation routière. **Les Régions ont contractualisé avec la SNCF, par le biais de conventions d'exploitation**, en déléguant à cette dernière l'exploitation de leurs transports ferroviaires régionaux. Les Régions investissent pour acquérir des nouveaux trains aux couleurs de la collectivité (logo ou livrée), modernes, confortables et accessibles. Par ailleurs, à travers les Contrats de plan Etat-Régions (CPER), elles **financent de nombreux projets de modernisation du réseau**.

Figure 2 : Trains Express Régionaux en Midi-Pyrénées et en Languedoc-Roussillon



Les modalités d'accord entre les Régions et la SNCF sont différentes pour chaque Région et les conventionnements se font à un rythme inégal.

En Languedoc-Roussillon, la période 1992-2004 est marquée par une faiblesse des dépenses régionales dans le domaine ferroviaire. Les relations entre le conseil régional et la SNCF se dégradent considérablement notamment à la suite d'un conflit financier, l'exécutif régional étant alors peu convaincu de ce transfert expérimental. « On se voyait un peu sur un fond de méfiance, [...] Ils nous soupçonnaient de vouloir les gruger. [...] Il y avait un esprit de méfiance », explique un cadre de la Région SNCF de Montpellier lors d'un entretien en mai 2007. La Région sera l'avant dernière collectivité française à signer la nouvelle convention. 2004 et l'arrivée d'un nouveau président, Georges Frèche, marquent la rupture. En quelques années le budget consacré au ferroviaire a doublé (+90% entre 2004 et 2005). Les relations entre la Région et les acteurs ferroviaires s'améliorent nettement et les répercussions de ce partenariat sont importantes. L'acquisition de matériel roulant, le développement des dessertes et le lancement d'une tarification multimodale TER-transports urbains par zones (Kartatoo) illustrent l'introduction de la SNCF et RFF dans l'action régionale.

En ce qui concerne l'ancienne Région Midi-Pyrénées, les investissements ont été plus précoces dans les transports collectifs. En effet, le premier Schéma Régional des Transports de 1981 a amorcé la création de nouvelles haltes ferroviaires et la modernisation de l'infrastructure, notamment dans la région toulousaine. Plus tard, en 1991, une convention « infrastructures » est signée afin d'améliorer le temps de parcours des trajets régionaux. Toutefois, un désaccord financier entre la Région et la SNCF entre 1995 et 1997 entraîne la suspension de leur relation conventionnelle. Cela constitue une période marquante pour la Région qui ne participera pas à l'expérimentation. Ces tensions ont des conséquences néfastes sur l'offre et le trafic TER. Un bras de fer oppose les deux entités, auquel la Région répond par l'élaboration de trois schémas de transports en l'espace de dix ans ce qui lui permet de disposer d'arguments face à l'exploitant. Ce climat tendu s'illustre notamment par la nomination de membres du Parti Communiste et représentant CGT (et CGT-cheminots locale) au sein de la direction « transports » à la Région pour dénoncer les choix de la SNCF en termes d'investissements nationaux. Malgré la situation, Martin Malvy, alors Président de Région, ancien co-Président de la commission des infrastructures et des transports de

nouveauté dont il est encore difficile d'évaluer toutes les conséquences. » B. Revelli, 2015

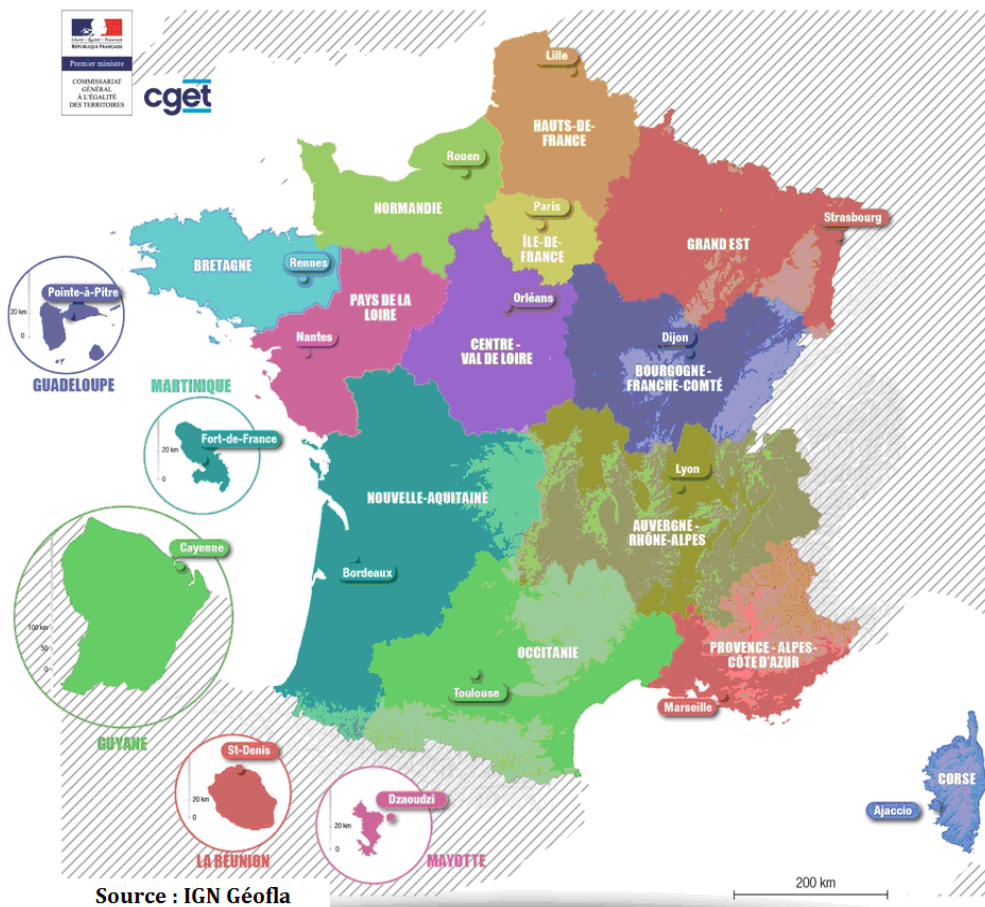
La loi relative à la délimitation des Régions

La loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales, et remaniant le calendrier électoral modifie les limites régionales de l'Hexagone. Les arguments officiels consistant à vouloir « doter les Régions françaises d'une taille critique qui leur permette d'exercer à la bonne échelle les compétences stratégiques qui leur sont attribuées et de rivaliser avec les collectivités comparables en Europe » peuvent être relativisés. Si cette référence européenne est permanente depuis les années 2000 dans les argumentaires politiques (rapports Warsmann, Belot, Balladur, Krattinger, Attali) préconisant une réduction plus ou moins drastique des collectivités territoriales, elle ne correspond en effet à aucune réalité tant les modèles européens d'organisation territoriale sont divers et plongent leurs racines dans l'histoire longue des constructions sociales et politiques (Laurent Carroué, 2017).

L'émergence du pouvoir régional se heurte cependant à une résistance des communes et des départements qui voient leurs responsabilités, prérogatives et compétences menacées. Les intenses débats engendrés par les transformations générées par les lois MAPTAM et NOTRe de 2014 et 2015 statuent ou tentent de statuer logiquement sur le bon équilibre à trouver entre les trois grands niveaux territoriaux de l'action publique. La proposition définitive des nouvelles entités territoriales a été adoptée par l'Assemblée Nationale le 25 novembre 2014 (277 pour, 253 contre et 33 abstentions).

C'est ainsi que 13 nouvelles collectivités naissent de la fusion des 22 anciennes Régions. Finalement, six unités administratives métropolitaine demeurent, Bretagne, Pays-de-la-Loire, Île-de-France, Centre-Val-de-Loire, Provence-Alpes-Côte-D'azur et Corse. Sept nouvelles Régions sont créées par fusion de Régions existantes : les Hauts-de-France (Nord-Pas-de-Calais, Picardie), la Normandie (Basse-Normandie, Haute-Normandie), le Grand-Est (Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne), la Bourgogne-Franche-Comté (Bourgogne, Franche-Comté), Auvergne-Rhône-Alpes (Auvergne, Rhône-Alpes), la Nouvelle-Aquitaine (Poitou-Charentes, Limousin, Aquitaine) et l'Occitanie (Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon).

Figure 4 : La nouvelle carte régionale



1.1.2 La loi NOTRE : Acte III de la décentralisation

Le 7 août 2015 la loi portant sur la **Nouvelle Organisation Territoriale de la République** est promulguée, l'Etat confie de nouvelles compétences aux Régions et redéfinit les compétences attribuées à chaque collectivité territoriale.

Il s'agit du troisième volet de la réforme des territoires, voulue par le Président de la République, après la loi de MATPAM et la loi relative à la délimitation des régions. Cette loi joue un rôle central dans la définition des objectifs en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace. Un grand volet est consacré à l'intermodalité et au développement des transports, en particulier les transports TER et interurbains, les voiries régionales ainsi que la gestion de certaines infrastructures comme les ports maritimes de commerce et de pêche ou les aéroports civils d'intérêt régional.

La gouvernance en matière de transport et de voirie a donc incontestablement constitué l'un des sujets les plus sensibles dans l'élaboration de la loi NOTRe. Plusieurs transferts de compétence ont tout d'abord été opérés entre les départements et les régions. Depuis le 1^{er} janvier 2017, les Régions sont compétentes en lieu et place des Départements s'agissant des services routiers non urbains, réguliers ou à la demande, des transports scolaires (à l'exception toutefois des services de transport des élèves en situation de handicap vers les établissements scolaires, qui demeurent à la charge du Département), de la desserte des îles françaises ou encore de la construction, l'aménagement et l'exploitation des gares publiques routières de voyageurs relevant du Département.

Figure 5 : Répartition des compétences transports entre Collectivités territoriales avant la loi NOTRe

	Transports en commun	Tarification, Intermodalité	Voirie	Stationnement	Management de la mobilité	Promotion des modes actifs	Transport et livraison de marchandises	Sécurité routière
Communes (communes non-AOTU)			Maîtrise d'ouvrage de la voirie locale ; police de la conservation ; Police la circulation sur l'ensemble du réseau voirie	Ediction de normes dans les PLU ; aménagement sur voirie, récupération d'une partie du produit des amendes	Ecomobilité des scolaires	Aménagement de pistes cyclables ; nouveaux services à la mobilité (type VLS)	Police de stationnement sur voirie et police de la circulation (arrêtés municipaux) ; Article 12 des PLU (aires de livraisons privées) ; Espaces logistiques urbains (type CDU)	Police de circulation, prévention routière en lien avec les services de police et de gendarmerie
Agglomération (AOTU communautaires ou syndicales)	Transports collectifs urbains, organisation de services réguliers et à la demande	Tarification – réseaux urbains Centrales de mobilité (conseil et information multimodale) ; Coopération intermodale et tarifaire	Voirie d'intérêt communautaire ; Voirie communautaire (pour les communautés urbaines seulement)	Pôles d'échanges d'intérêt communautaire ; Parcs de stationnement hors voirie pour les communautés urbaines seulement	Incitation à la mise en place de Plans de déplacements d'entreprise (PDE) ; Ecomobilité des scolaires ; Financement du transport à la demande, autopartage	Schémas directeurs cyclables ; Aménagement de pistes cyclables communautaires ou d'intérêt communautaire nouveaux services à la mobilité (type VLS)	Harmonisation des horaires ; article 12 des PLU (aires de livraisons privées), si PLU communautaire ; Zones logistiques, portuaires et aéroportuaires d'intérêt communautaire, marchés d'intérêt nationaux (communautés urbaines) et autres espaces logistiques urbains (type CDU)	Volet sécurité routière du PDU (action de prévention)
Département (conseils généraux)	TC interurbain Transport scolaire conventionné	Tarification – réseaux départementaux Coopération intermodale et tarifaire	Voirie départementale		Ecomobilité des scolaires Financement du transport à la demande en milieu périurbain et rural (y compris conventions taxis)	Aménagement de Véloroutes et Voies Vertes	Zones logistiques, portuaires et aéroportuaires départementales ; Ports et aéroports décentralisés	Prévention routière
Région (conseils régionaux)	Organisation du Transport ferroviaire régional (TER) Elaboration des schémas régionaux des infrastructures de transports (SRIT)	Tarification – réseaux TER Coopération intermodale et tarifaire			Incitation à la mise en place de PDE en liaison avec l'AOTU	Financement de parcs vélo en gare TER ; Financement de l'aménagement de Véloroutes et Voies Vertes	Ports et aéroports décentralisés ; Volet fret du SRIT ; Financement d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)	
Autres (Etat et opérateurs de transport principalement)	SNCF et autres opérateurs interrégionaux	SNCF et autres opérateurs privés périurbains et interurbains	Directions des routes, DDT sur les axes relevant encore de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat, Préfecture de Police (Département de Paris)	Services de l'Etat (régime pénal de l'infraction aux règles de stationnement) ; Sociétés d'Economie mixte pour le compte des communes et des AOTU (parcs hors voirie)	Centrales de mobilités, associations locales, CCI, entreprises, administrations, dans le cadre de Plans de déplacements d'Administration (obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants).	Associations locales, opérateurs privés	Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) et Réseau ferré de France (attribution de sillons) Aéroports non décentralisés, Grands ports maritimes (hors réseau ferré national pour le fret) et autres OFP	Services de l'Etat compétents

Source : Mémoire Aurélie Verzeznassi

Intervention forte

Intervention croissante

Au demeurant, la loi a procédé à une définition des services de transport urbain et au changement de la notion de périmètre de transports urbains qui figurait à l'article L. 1231-2 du Code des transports. La notion de ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité apparaît. La loi prévoit en outre que les lignes ferroviaires d'intérêt local, gérées par les départements à des fins de transports, (de personnes ou de marchandises), seront transférées aux Régions dans les 18 mois suivant la promulgation de la loi.

Figure 6 : Nouvelles compétences des collectivités issues de la Loi NOTRE



Source : site internet de RDF

De plus, lors de la **plateforme d'engagements réciproques Etat-Régions du 27 juin 2016**, les Régions ont acquis de nouveaux leviers de pilotage pour conduire leurs politiques de mobilité en matière de transport ferroviaire notamment, et **deviennent ainsi des autorités organisatrices de transport de plein exercice**.

1.1.3 Finances publiques et budget régional : Fonctionnement

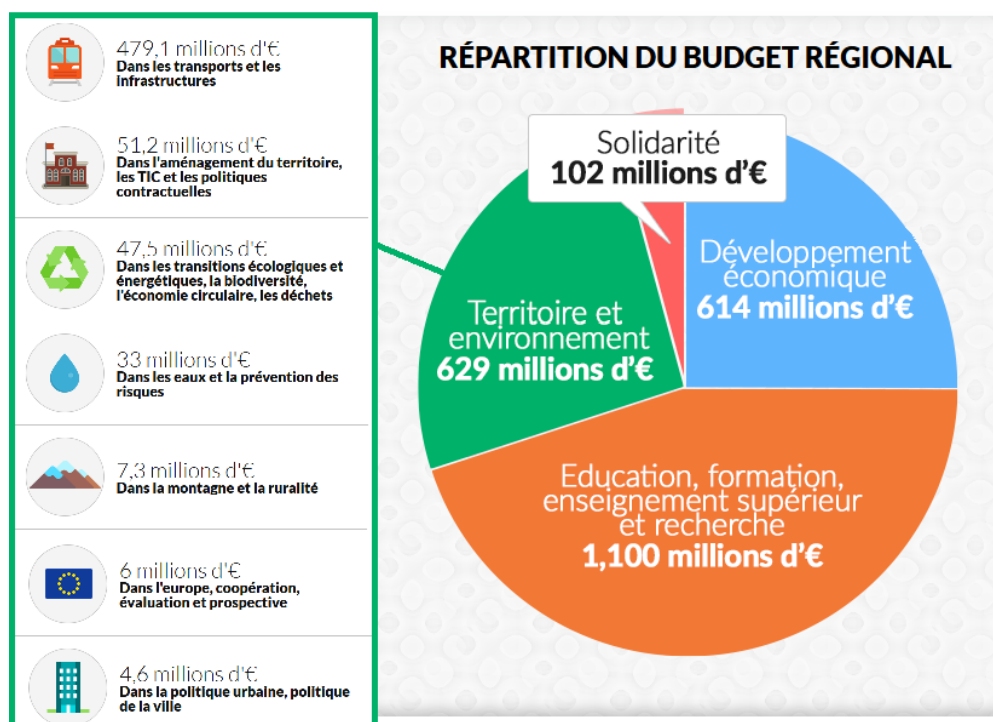
Figure 7 : L'emploi et les budgets des collectivités territoriales

	Emplois (milliers)	%	Recettes (milliards €)	%	Dépenses (milliards €)	%
Communes/ Intercommunalités	1 435,7	76,5	135,3	59	131,4	58
Départements	361,8	19,2	68,4	30	69,7	60
Régions	81,2	4,3	24,6	11	26,4	11
Total	1 878,7	100	228,3	100	227,5	100

Source : INSEE et ministère de l'Intérieur, 2016.

Les Régions représentent aujourd'hui 4% des emplois et 11% des recettes fiscales des collectivités territoriales du pays. Elles ne disposent que d'une faible autonomie fiscale et sont fortement dépendantes des dotations de l'Etat (41%) et 42,5 % de leur fiscalité propre est non modulable par la loi. La fiscalité dite modulable, pour laquelle la Région peut jouir de façon autonome, représente 15% des recettes totales (cartes grises, petite partie de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques). La collectivité régionale dispose de moyens financiers, administratifs et humains inadaptés dans la mise en œuvre des stratégies dont elle a la charge.

Figure 8 : Le budget 2016 de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée



Source : laregion.fr (Budget)

Ce schéma montre la répartition des investissements régionaux par grands secteurs. A près de 2,9 milliards d'euros, le budget 2016 de la Région est en augmentation de plus de 20% par rapport à 2015, car les Régions sont désormais autorité de gestion de la majorité des fonds européens. Mais à y regarder de plus près, les ressources régionales sont en diminution d'environ 2%. Le budget consacré aux transports et aux infrastructures représente 16,5% des investissements (tous secteurs confondus), il se place en deuxième position après la formation professionnelle et l'apprentissage (18,3%).

Le CVAE et les Régions

Lors du 11^e Congrès de RDF, le 26 juin 2016 à Rouen, la ministre de la Décentralisation, Marylise Lebranchu, annonce l'octroi en 2017 aux Régions de 50% des recettes de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), contre 25% jusque-là. Cela représentera une ressource supplémentaire estimée à 3,9 milliards d'euros pour l'ensemble du territoire (RDF, 2017).

Pour la Région Occitanie, la commission d'évaluation des charges et ressources transférées chiffre à 267 millions d'euros le transfert à la région de la compétence transports (interurbains en janvier, scolaires en septembre) des départements en 2017. Il sera financé par 25 points de CVAE (284 millions), soit le produit CVAE pour la région porté à 568 millions en 2017. Près de 300 postes devraient être transférés au titre de ces nouvelles compétences au 1^{er} janvier 2018.

Dans le cadre d'une étude sur la construction de l'identité régionale par le transport public à la suite des lois et des relations entre les acteurs que nous venons d'observer, il paraît indispensable de se pencher sur le fait régional. Pour ce faire, il convient de se focaliser sur le périmètre régional en y appréciant ces nuances territoriales, ensuite nous aborderons ses facteurs d'unité.

1.2 Une Région marquée par la diversité et les contrastes

La démarche entreprise dans cette partie introduit la notion d'identité régionale. Les milieux physiques, les héritages historiques et culturels, les spécialisations économiques sectorielles ou fonctionnelles, les organisations de la trame et de la hiérarchie des systèmes urbains qui renforcent l'identité régionale ou qui participent à son morcellement.

« Les limites (arbitraires ou non) de la carte augmentent cette impression d'identité. Le commentaire savant du géographe ne fait souvent que la renforcer » (Di Méo, 2001). John P. Agnew (1994) évoque également le « piège territorial » dans lequel peut tomber la géographie, qui n'offre habituellement pas de réponse nette à la question de l'identité territoriale. Nous nous appuierons donc sur une approche multiscalaire emboîtant et articulant les différentes échelles, afin de faire transparaître les spécificités de la construction régionale et de ses particularités territoriales.

Comme pour les 12 autres Régions françaises, l'Occitanie s'inscrit dans la continuité de la construction régionale amorcée par le programme de 1956. L'Etat utilise les limites départementales afin de procéder à des regroupements et constituer de nouveaux ensembles régionaux. Ainsi, les anciennes Régions Midi – Pyrénées et Languedoc - Roussillon voient elles, leur destin commun tracé par l'Etat, une fusion réunissant 13 départements (le plus grand nombre de départements par Région) sur un territoire de 72 724km², le deuxième en superficie après la Nouvelle-Aquitaine, c'est-à-dire un territoire plus grand que l'Irlande (70 273km²) ou la Belgique (30 528 km²). On compare ainsi l'Occitanie au Benelux.

Ces nouvelles limites administratives ont eu pour effet direct d'adosser deux Régions plutôt que de les entrelacer. Ces deux grands réseaux d'aires urbaines témoignent cependant de liens territoriaux forts. Ces principaux réseaux, constitués autour de Toulouse et Montpellier restent largement indépendants l'un de l'autre. Avant de s'intéresser aux mobilités, nous examinerons grâce à des cartes, les spécificités de cette nouvelle grande Région. Nous interrogerons les territoires et tenterons de les classer afin d'en faciliter la lecture.

1.2.1 L'Occitanie et la multiplicité de ses paysages

Cette partie a pour ambition d'établir un diagnostic territorial visant à présenter les particularités physiques et paysagères de l'Occitanie. Le relief et la géomorphologie étant des facteurs explicatifs importants dans l'aménagement du territoire. En effet, selon les degrés des contraintes physiques et des risques naturels, l'implantation des activités et des hommes reste conditionnée. Il est important de préciser que la notion de paysage, sous cet aspect, se rapproche aussi des sciences naturelles, soit l'étude de la dimension spatiale des écosystèmes effectués par les biogéographes, constituée en une véritable analyse de "l'écologie paysagère".

Les transports n'échappent pas à cette réalité. Les traces anciennes de voies de communications (voies romaines, Canal du Midi...) et les installations de nouvelles infrastructures sont déterminées en fonction des formes, des volumes saillants ou par les creux des massifs. On rappellera d'ailleurs que « les lieux sont inégalement propices aux transports et les modes de transports diversement adaptés. Il faut refuser à la fois l'inacceptable déterminisme naturel et la négation stupide de toute détermination biophysique, les enjeux sont fondamentalement économiques » (Bavoux, 2005).

Figure 9 : La géomorphologie de l'espace d'Occitanie

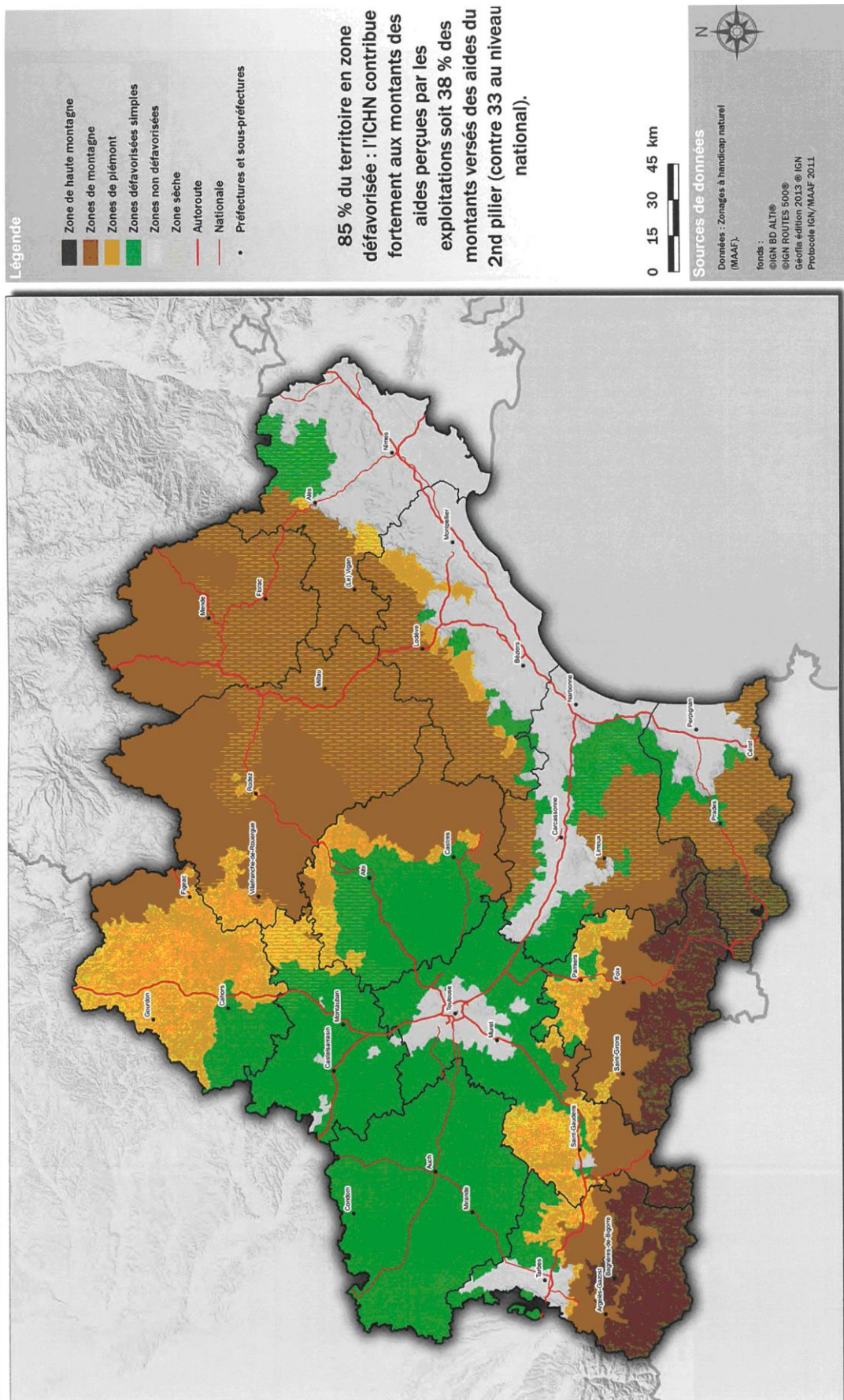


Source : DREAL Occitanie, 2013

Occitanie

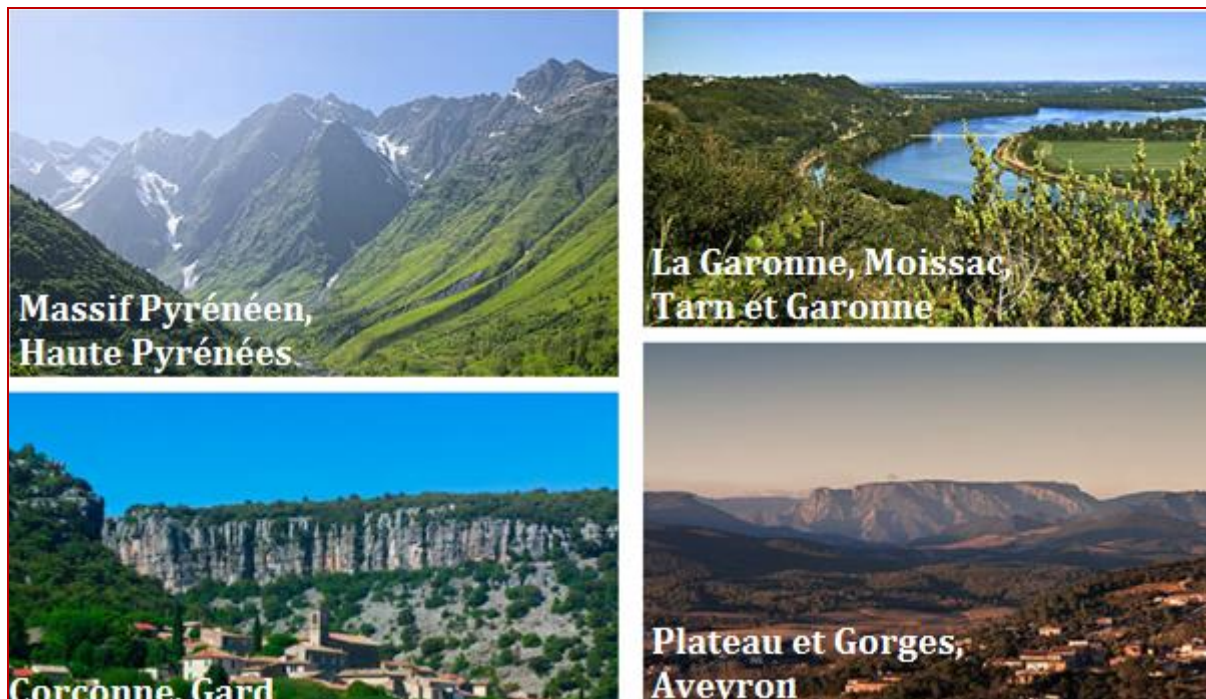
Enjeu environnemental Zonages à handicap naturel

Figure 10



« Les préoccupations relatives à l'influence de l'environnement naturel sur l'homme et les sociétés sont sans doute aussi anciennes que l'humanité pensante elle-même » (Scheibling 1998).

Figure 11 : Variété des structures géomorphologiques régionales



Source : Gettyimages

Nous constatons rapidement, sur ces cartes et illustrations, que la Région est loin d'être une structure géologique plate et constante. D'un département à l'autre, les réalités physiques parfois s'opposent, mais nous ne pouvons les prendre en considération séparément. Les systèmes montagneux, de gorges ou de plaines conduisent les territoires à fonctionner comme un tout. L'exemple des réseaux hydrographiques illustre bien cette interdépendance entre l'amont et l'aval. Les cas d'inondations nous rappellent notamment que l'imperméabilité induite par l'artificialisation des sols doit conduire à une résilience globale des espaces et donc par conséquent des gouvernances. Les systèmes géologiques non, de plus, pas de frontières, les limites régionales demeurant des périmètres administratifs et de fait totalement anthropiques. L'Homme utilisant souvent les frontières naturelles pour déterminer ces limites (rivières, lignes de crêtes...).

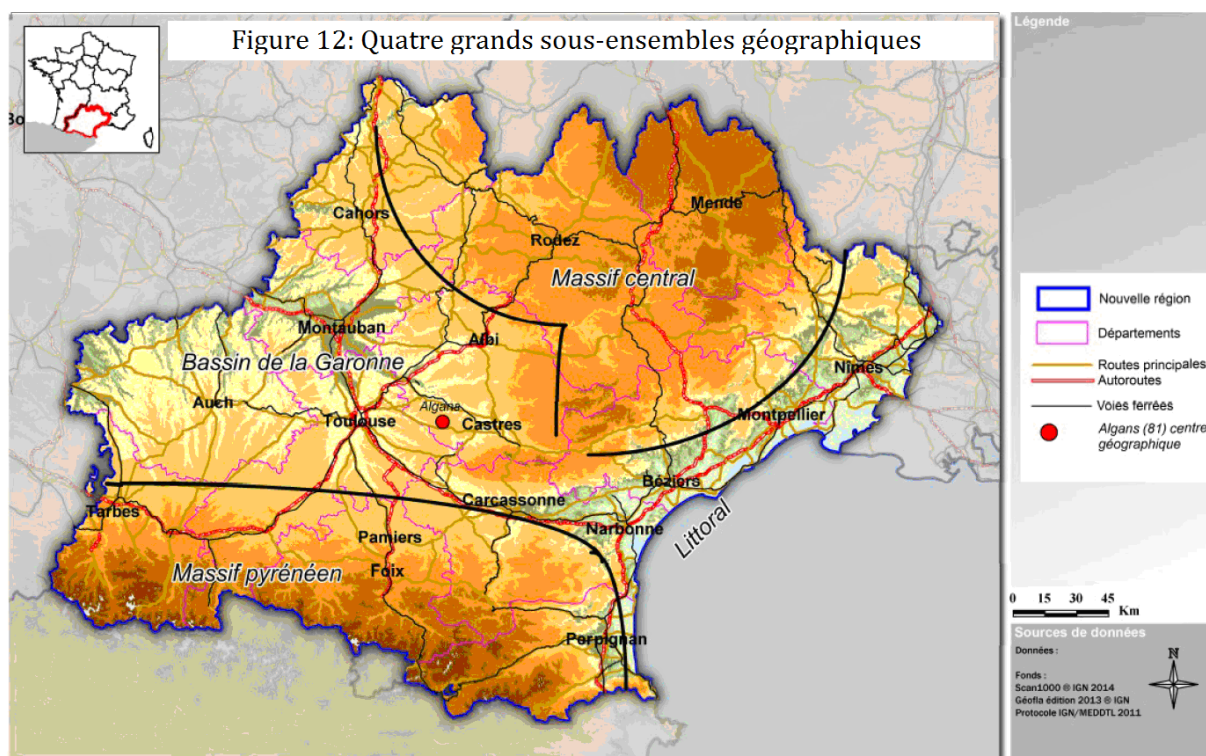
Le réseau routier nous montre un certain déterminisme physique imposé par cette géomorphologie régionale. Les axes majeurs sont majoritairement situés dans les vallées, sur les plaines fluviales et littorales. « Depuis toujours en effet, l'Homme a été

confronté à la réalité matérielle du monde pour y trouver les moyens de sa subsistance. Cette confrontation n'est sans doute pas étrangère au sens privilégié nature - homme précocement et durablement établi dans la réflexion sur la relation de l'homme à son environnement naturel » (Pinchemel 1988). Nous le verrons plus loin mais le développement urbain/économique de l'époque contemporaine est donc, lui aussi, naturellement plus concentré le long de ces voies de communications. Il en va là aussi d'une interdépendance alliant la connexion des territoires les uns aux autres, cela n'étant bien évidemment pas le seul critère des dynamismes d'un territoire.

Les particularités physiques et paysagères de la Région sont nombreuses et prennent bon nombre de formes. Pour en apprécier l'analyse, il est nécessaire d'élargir l'échelon d'observation. L'étude des sous-ensembles dans le détail est laborieuse et ne présente pas un grand intérêt dans la réflexion menée. Une vision macro du territoire permet cependant de dégager des ensembles géographiques qui se distinguent et apportent une vision globalisante des spécificités physiques des territoires.

1.2.2 Un découpage en quatre grands espaces

L'ensemble régional peut être divisé en quatre grands sous-ensembles géographiques.



Cette interprétation consiste en premier lieu à distinguer les deux ensembles montagneux, au Nord, le Massif Central et au Sud, les Pyrénées. La chaîne pyrénéenne a de puissants versants de piémont, on y trouve des villes qui assurent des fonctions importantes en tête de vallées comme Lourdes, Tarbes, Saint Giron, Foix, Saint Gaudens ou Bagnères de Bigorre. La partie centrale du massif, à haute altitude, est le domaine du tourisme hivernal. Le Massif central est constitué de plateaux, de vallées encaissées et de hauts sommets. Des villes y assurent des fonctions de centralité comme Rodez, Cahors, Mende ou Millau (Taulelle F., 2017).

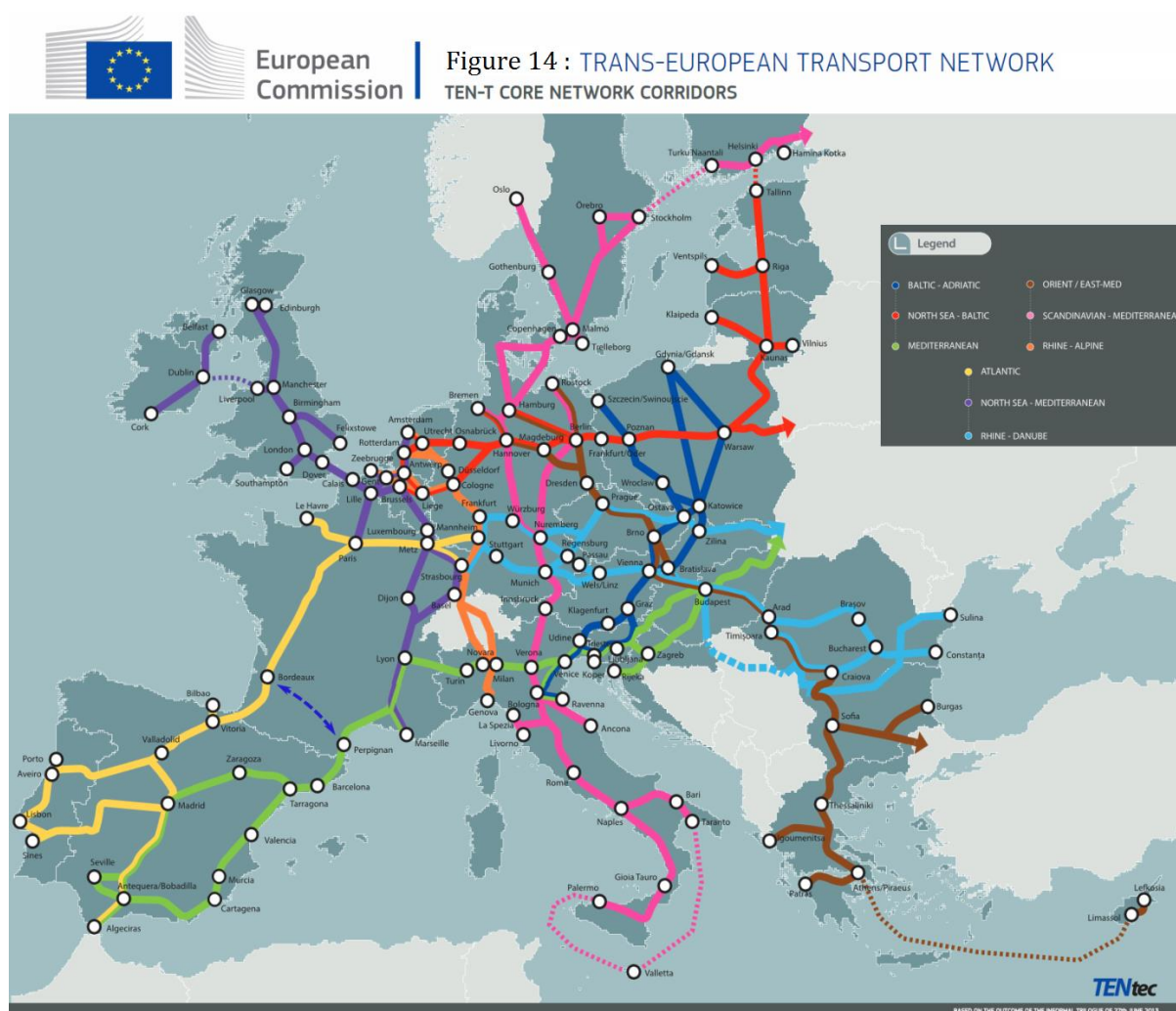
Un troisième espace qui peut s'apparenter à une zone « tampon » entre ces deux massifs est constitué majoritairement par la plaine du Lauragais et le bassin de la Garonne, les paysages y sont composés de faibles altitudes et d'espaces peu vallonnés. Cette étendue est considérée comme un couloir où le passage et la circulation sont importants car depuis l'antiquité elle constitue un axe de circulation privilégié entre le domaine méditerranéen vers l'Aquitaine jusqu'à l'océan Atlantique. On y retrouve la plupart des infrastructures de transports permettant d'accéder d'un bassin à l'autre. La Via Aquitania, les Canaux du Midi et de Garonne, la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète et l'autoroute A61 traversent cette plaine.

Figure 13 : Canal des deux Mers



Source : Voies Navigables de France, 2008

Considérée comme un véritable couloir régional de l'organisation routière, elle fait notamment la jonction entre les deux métropoles de Montpellier et Toulouse. A l'échelle européenne, ce passage constitue un axe de développement stratégique pouvant faire le lien entre les corridors des réseaux de transports atlantique et méditerranéen. Le projet phare qui illustre ces ambitions est sans hésiter la ligne GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest) qui doit permettre d'assurer une desserte ferroviaire rapide et fréquente des bassins de vie, d'emploi et d'activité de la vallée de la Garonne. Il constitue un enjeu majeur dans la dynamique et les possibilités de mobilités des voyageurs d'Occitanie. Nous reviendrons sur ce projet d'intérêt majeur qui nourrit largement les débats actuels quant à son importance.



Source : Commission Européenne, 2013

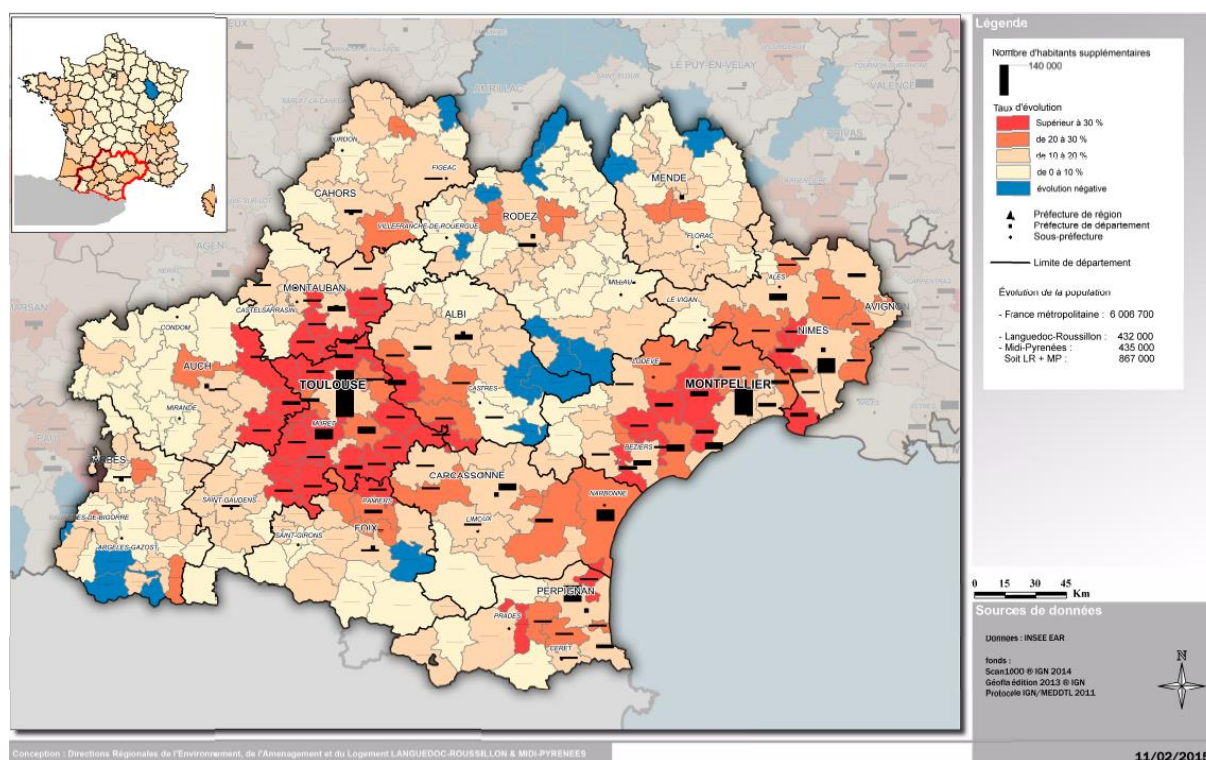
Enfin, le quatrième espace forme une bande littorale allant du grand delta rhodanien, au Nord jusqu'à la frontière espagnole (Col du Perthus). Faisant partie intégrante du corridor méditerranéen, il s'agit d'un espace très urbanisé, composé d'un maillon de

grandes villes et de villes moyennes (Perpignan, Narbonne, Béziers, Sète) et de la métropole montpelliéraine. Ce couloir de circulation n'est pas interrompu par des ruptures physiques majeures, cela en fait un fort axe de passage Est-Ouest assurant des continuités dans les échanges. Un axe qui connaît d'ailleurs des saturations de son trafic ferroviaire, une situation qui peut être expliquée en partie par l'attractivité des villes le long de ce corridor mais aussi par la situation de « réseau » qu'elles entretiennent.

Au-delà des aspects géomorphologiques de l'Occitanie et de ses territoires, nous nous intéresserons aux dynamiques présentes dans ces espaces. Qu'elles soient démographiques ou économiques, l'illustration de ces évolutions nous permet de mieux saisir la situation géographique des réseaux de transports collectifs et leur rôle dans le processus de cohésion et de complémentarité des territoires en Occitanie.

1.2.3 Espaces et sociétés, des dynamiques territoriales fragmentées

Figure 15 : Evolution de la population de 1999 à 2011 par EPCI en Occitanie



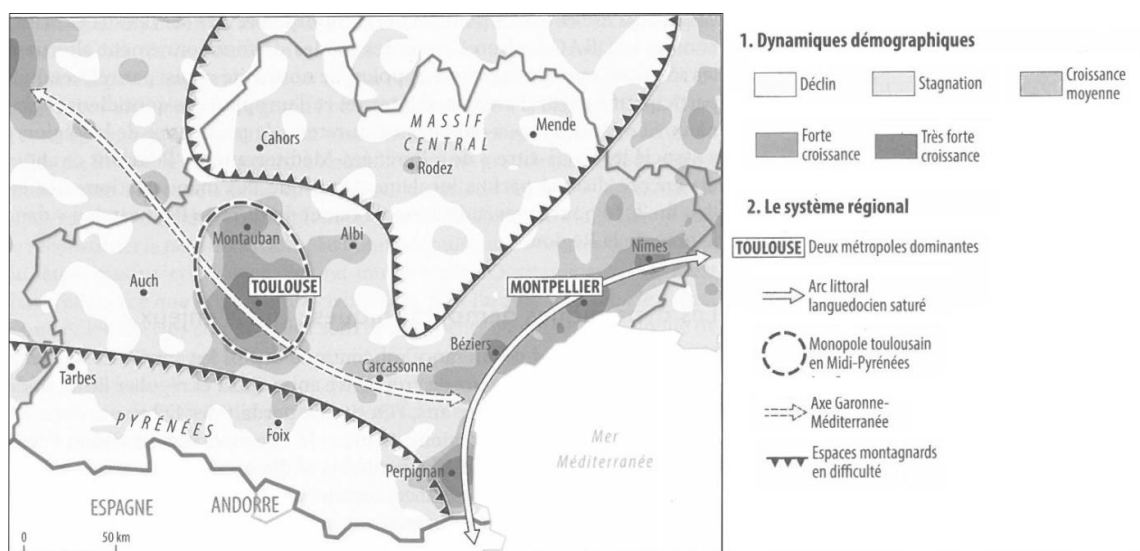
Source : DREAL 2015

Cette première carte de l'évolution de la population par EPCI à l'échelle régionale marque clairement les différences profondes des dynamiques démographiques en présence. Des zones métropolitaines très attractives, des espaces ruraux en perdition ainsi que des centralités diffuses dessinent l'espace régional.

De manière générale la Région connaît une forte attractivité, la balance migratoire excédentaire (+30 400 habitants en 2012) témoigne d'un territoire accueillant et dynamique avec pour conséquence un fort renouvellement de sa population. En effet en une seule année, près de 4% des habitants d'Occitanie ont changé. Selon l'INSEE, jusqu'à 20% de la population pourrait se renouveler d'ici 5 ans.

L'accroissement de la population régionale peut s'expliquer, en partie, par le phénomène d'héliotropisme. Le sud de la France attire en continue depuis les années 1990, ces nouveaux habitants sont séduits par un ensoleillement plus important. La présence de la mer et de la montagne peuvent aussi expliquer cette forte attirance pour la Région Occitanie. Ainsi, de nombreux nouveaux retraités choisissent de venir s'y installer. Par ailleurs les métropoles régionales constituent deux pôles universitaires majeurs dont le pouvoir d'attraction de nouveaux étudiants se ressent à l'échelle nationale voire internationale. La Région est d'ailleurs la plus attractive de France pour les jeunes de 18 à 24 ans. Les deux villes ont de plus des arguments économiques qui contribuent à leur croissance démographique, Toulouse étant portée par le secteur aéronautique et Montpellier par le secteur de la santé. Par ailleurs la croissance démographique régionale pourrait représenter le quart de la croissance démographique française d'ici 10 à 15 ans (INSEE, 2017). Une situation surprenante lorsque l'on sait que 50 ans plus tôt l'Occitanie perdait des habitants au détriment des Régions voisines.

Figure 16 : schéma des dynamiques démographiques en Occitanie



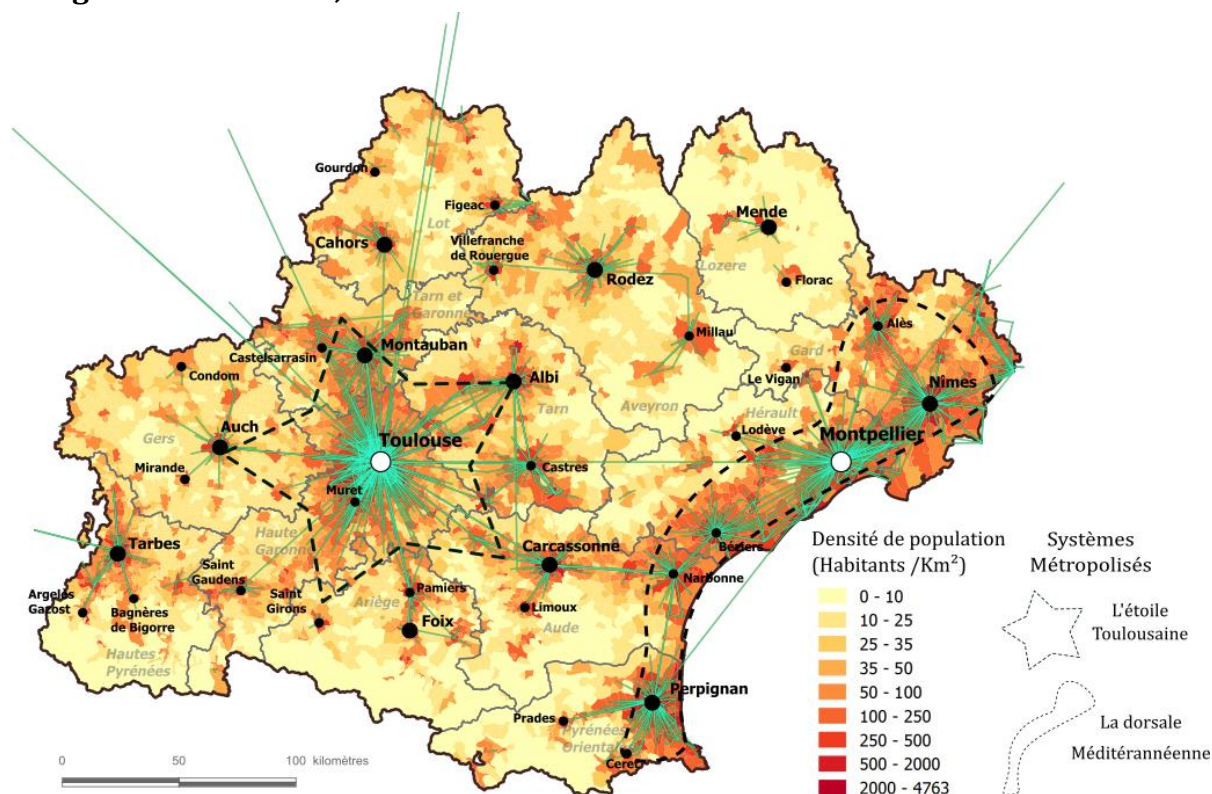
Source : La France des 13 Régions / Occitanie

Cette carte permet d'avoir une vision simplifiée des flux principaux et usages qui dessinent des ensembles territoriaux de la Région. Nous verrons que quel que soit le flux

observé, la structuration des réseaux territoriaux est assez logiquement marquée par l’empreinte des anciennes régions. Nous remarquons trois différents processus de systèmes territoriaux présents dans les territoires infrarégionaux en Occitanie.

Les territoires « métropolisés »

Figure 17 : Densités, flux domicile-travail et armatures urbaines en Occitanie



Source : réalisation personnelle

Le premier de ces mécanismes est l’attraction des individus pour les métropoles et ses atouts, autrement dit, la métropolisation. Cependant ce phénomène ne se réduit pas à sa dimension démographique. *« Il doit son ampleur et son originalité à la concentration spatiale des fonctions stratégiques du nouveau système productif : appareils de commandement et de contrôle ; foyers de l’innovation ; accessibilités aux réseaux de communication virtuels ou physiques ; attractivité et poids culturels »* (Géoconfluences, 2013). A l’échelle nationale, deux périodes sont à considérer, de 1962 à 1968, la croissance s’est opérée dans les grandes villes, les villes moyennes et sur le littoral. De 1982 à 1990, ce sont les banlieues qui ont connu de larges progressions. Un phénomène qui s’est donc corrélé au développement de l’espace périurbain.

La carte des « Densités, flux domicile-travail et armatures urbaines » nous montre que Toulouse, Montpellier et leurs périphéries constituent les deux espaces les plus

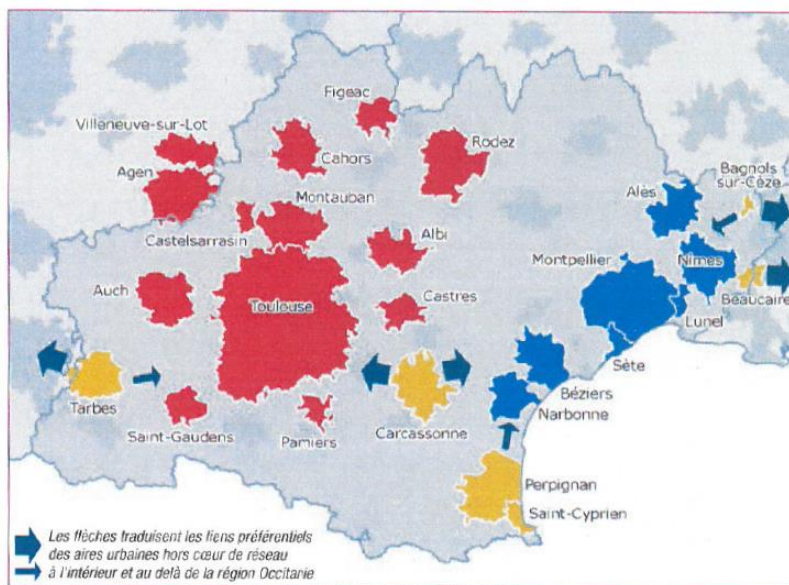
convoités, on peut alors parler de « deux cœurs de réseaux ». Attirantes et séduisantes, les deux métropoles ont vu leurs emprises agglomérées s'étaler depuis des décennies. Cette périurbanisation prend une forme différente pour chacune d'elles.

Figure 18 : Les cœurs de réseaux de Toulouse et de Montpellier

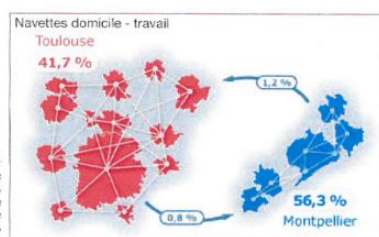
Composition des deux cœurs de réseaux de Toulouse et Montpellier

Aire urbaine (AU)	Population 2013
Cœur de réseau toulousain (13 AU)	2 023 121
Toulouse	1 291 517
Agen	112 801
Montauban	107 436
Albi	98 240
Rodez	85 181
Castres	67 593
Villeneuve-sur-Lot	56 607
Cahors	44 255
Auch	41 576
Pamiers	35 054
Saint-Gaudens	30 129
Castelsarrasin	27 139
Figeac	25 593
Cœur de réseau montpelliérain (7 AU)	1 359 593
Montpellier	579 401
Nîmes	264 647
Béziers	168 960
Alès	114 137
Narbonne	91 825
Sète	91 508
Lunel	49 115
Hors cœur de réseau (6 AU)	632 205
Saint-Cyprien	52 300
Bagnols-sur-Cèze	22 252
Beaucaire	29 977
Perpignan	313 861
Tarbes	115 497
Carcassonne	98 318

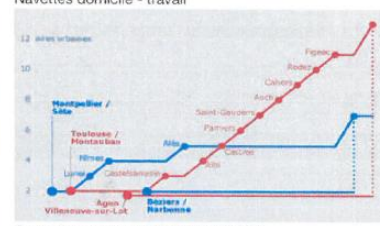
Source : Insee, recensement de la population 2013



Source : Insee



Navettes domicile - travail



Source : Insee, recensement de la population 2011

Source : Dossier INSEE Occitanie, 2017

L'aire urbaine de Toulouse a gagnée en moyenne de 18 000 à 20 000 habitants par an entre 1990 et 2009. Elle compte aujourd'hui 1,3 millions d'habitants, ce qui en fait la 4^{ème} ville de France. La croissance urbaine s'est répartie assez également entre la commune-centre, sa banlieue et la couronne périurbaine. La périurbanisation entraînée par la métropolisation prend une forme d'étoile qui suit les grands axes (autoroutiers, ferroviaires). Comme nous le remarquons sur cette carte des navettes domicile-travail, un nombre important de flux s'effectuent entre Toulouse, sa banlieue proche mais aussi avec des villes de taille moyenne que l'on peut qualifier de villes « satellites » (à une heure de Toulouse) par leur attraction vers la métropole (Auch, Montauban, Albi, Castres, Pamiers, St Gaudens).

La métropole de Montpellier connaît un développement différent de celui de Toulouse. Située à proximité du littoral méditerranéen, le développement urbain de l'agglomération s'est d'abord appuyé sur les principales villes littorales, telles que Nîmes, Béziers, Narbonne. Formant un cordon régulier de pôles d'urbanisation, la métropole s'appuie sur un développement urbain situé à une quinzaine de kilomètres du trait de côte. L'urbanisation du couloir littoral, en dorsale, a été renforcée par les activités et aménagements touristiques des années 1960 (stations balnéaires). Par ailleurs la structuration longitudinale des principales infrastructures de communication, dont le réseau ferroviaire et autoroutier, a joué un rôle sur l'extension de l'aire urbaine de Montpellier parallèlement à l'émergence de son rôle économique.

Un réseau de villes moyennes

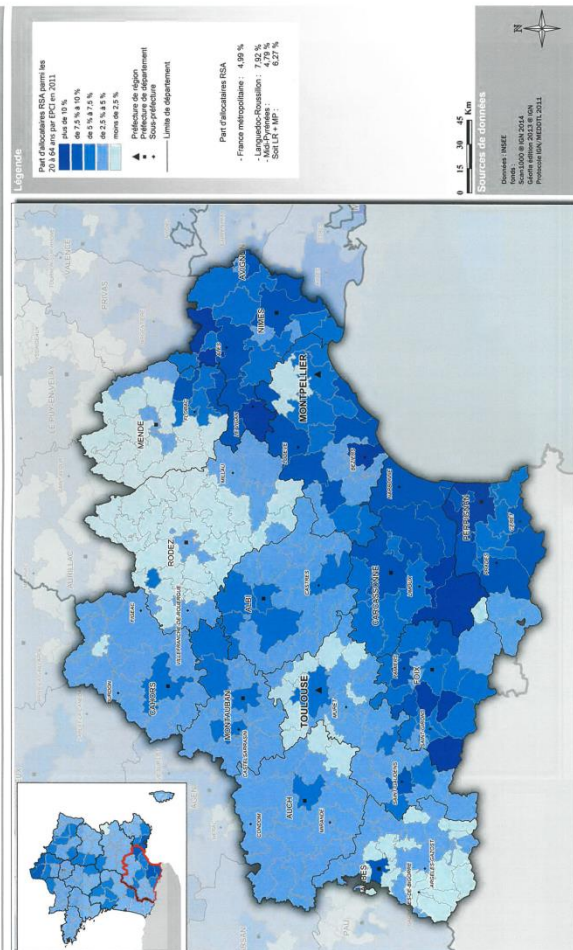
En Occitanie, les villes moyennes connaissent des processus que l'on peut assimiler à ceux remarqués à l'échelle nationale. Des équipements quotidiens qui quittent la ville ou partent en périphérie dans les grandes zones commerciales du fait d'une perte de vitesse de l'attractivité des centres. Des programmes de mise en valeur du patrimoine historique ayant tendance à négliger l'attractivité pour les jeunes familles dans les centres qui se « muséifient ». Ces contraintes qui peuvent devenir trop forte en empêchant l'adaptation des logements aux nouvelles populations désireuses de s'installer en centre-ville. Malgré ces difficultés cet échelon de ville résiste tout de même à l'attractivité dégagee par les métropoles régionales et dans certains cas elles servent de villes « relais » entre l'espace rural et la grande couronne agglomérée. C'est le cas des villes comme Auch, Montauban, Albi, Castres, St Gaudens et Pamiers pour la métropole toulousaine et d'Alès, Nîmes, Sète, Béziers et Narbonne pour Montpellier. Typiquement, ces villes ont pris peu à peu des rôles de « ville dortoir » pour une partie des actifs qui s'y installent, cependant les emplois et les services se sont maintenus et les travailleurs effectuant les navettes quotidiennes contribuent à l'économie locale. Ces villes font donc, à la fois partie de « l'espace métropolisé » mais gardent une autonomie importante. « L'idée est de trouver une certaine complémentarité pour tenter de résoudre en commun une série de défis sans opposer systématiquement les métropoles « prédatrices » et les villes moyennes victimes de cette attractivité » Francois Taulelle. Cela passe notamment par les spécialisations économiques, universitaires ou encore culturelles qui maintiennent un dynamisme pour ces villes. D'autres cas de figures sont

constatés sur le territoire régional. Des villes moyennes situées dans les espaces ruraux, (en pieds de massif, sur les plateaux, dans les vallées ou sur le littoral) qui ne dépendent pas, ou très peu, de l'attractivité engrangée par les métropoles. Ces villes sont localisées dans des espaces peu denses qui regroupent des services et des emplois leur permettant de maintenir un seuil de population stable voire une croissance démographique positive. Ces cas de figure se retrouvent pour les villes de Perpignan, Mende, Rodez, Cahors, Tarbes, Foix ou encore Millau. Cependant la situation de ces villes moyennes sont différentes les unes des autres et les territoires proches peuvent connaître des situations plus délicates.

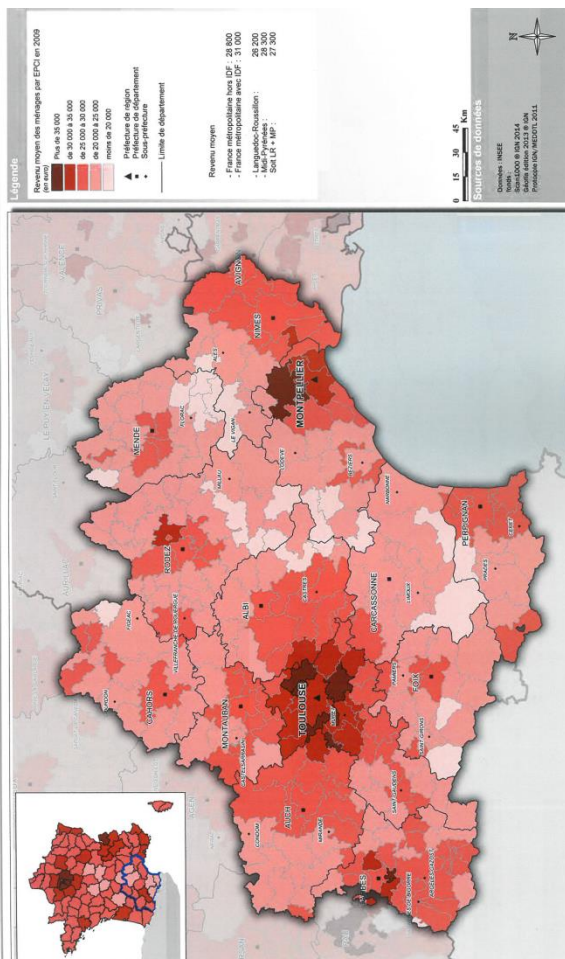
L'arrière-pays rural en difficulté

Malgré l'attractivité que produit l'Occitanie par une très belle image de marque, de nombreux territoires sont en difficulté. La Région atteint 16,7% de taux de pauvreté quand la moyenne nationale oscille à 14,3%. Les territoires en crise depuis la reconversion des sites d'extractions houillères dans les vallées de la Cèze et de l'Auzonnet témoignent de ces réalités. La situation est similaire dans le centre du Tarn autour de Graulhet. La crise des années 1970-1980 a fait disparaître de nombreux emplois dans des secteurs où les besoins en main-d'œuvre étaient très importants. La sidérurgie, le charbon ou encore le textile animaient l'activité économique de ces territoires qui voient aujourd'hui se succéder des plans de reconversion de l'Etat mais qui continuent malgré tout à se dévitaliser. Les sites industriels sont toujours présents et marquent les paysages d'une époque révolue. Les vallées des Pyrénées ou des Cévennes connaissent une autre situation car elles sont frappées par un exode rural important. Ce phénomène est compensé marginalement par le développement des résidences secondaires mais cela n'est pas suffisant pour créer une véritable économie présentielle. L'arrière-pays méditerranéen connaît aussi des difficultés notables, en effet les territoires situés derrière la « dorsale métropolitaine » connaissent de forts taux de chômage (15% en moyenne). L'attractivité de ce couloir de développement renforce le déséquilibre entre l'offre et la demande de logement et a pu jouer un rôle d'exclusion des populations notamment lié à la hausse du prix du foncier le long du littoral et dans l'arrière-pays immédiat. Des populations qui se retrouvent relocalisées loin des centres urbains et donc des zones d'emplois.

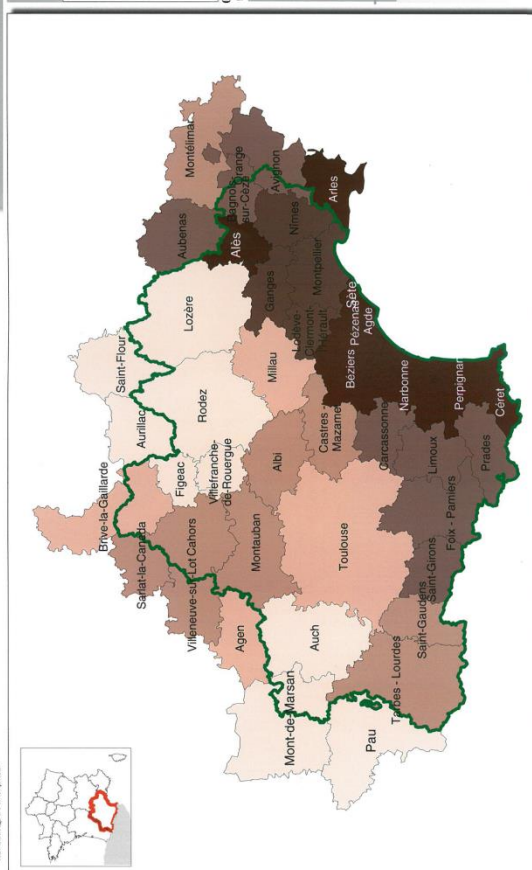
Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Part d'allocation RSA parmi les 20 à 64 ans
par EPCI en 2011

Revenu moyen des ménages par EPCI en 2009



Occitanie



**ZONES D'EMPLOI : taux de chômage localisés
au 3ème trimestre 2014**

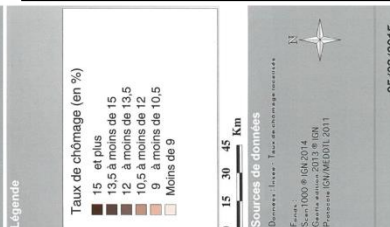


Figure 21 : Carte de la part d'allocataires du RSA parmi les 20 à 64 ans par EPCI en 2011

Figure n° 20 : Carte du taux de chômage par zone d'emploi au 3eme trimestre de 2014

Figure n° 19 : Carte du revenu moyen des ménages par EPCI

Le taux de chômage, la part d'allocataires du RSA ainsi que le revenu moyen par ménage sont de bons indicateurs pour illustrer les fragilités sociales et les disparités régionales. Des métropoles et leurs territoires péri-urbains compétitifs qui concentrent des emplois productifs, des revenus moyens plus importants et où la part d'allocataires du RSA se situe entre 7,5% et 10% (plus faible dans le péri-urbain). Un réseau de villes moyennes à nuancer avec des situations globalement plus favorables au Nord et à l'Ouest (Mende, Rodez, Auch, Tarbes) de la Région et plus difficiles au Sud et à l'Est (Perpignan, Narbonne, Carcassonne, Foix, Alès). Cette dichotomie est aussi visible en ce qui concerne les arrière-pays. Les départements de la Lozère, de l'Aveyron et du Gers connaissent des taux de chômage faibles, des revenus moyens médians et une faible part d'allocataires du RSA alors que la situation de l'arrière-pays des Pyrénées Orientales, de l'Aude et d'une partie de l'Hérault est préoccupante.

Le dynamisme démographique, les flux et les fractures sociales de la Région sont étroitement liés au dynamisme économique et de fait à leurs connexions aux réseaux de transports (infrastructures routières, ferroviaires). Nous avons vu que le territoire est fragmenté de différentes manières. Nous allons maintenant aborder les éléments de cohésion des territoires et leurs atouts, dans un premier temps nous allons parcourir les spécialisations économiques régionales.

1.3 Les éléments de cohésion et les atouts communs de l'espace régional

1.3.1 Des économies spécifiques en mutation

Les structures économiques en Occitanie sont très différentes selon leur localité. Nous avons vu qu'il existe une industrie ancienne qui fragilise aujourd'hui certains bassins d'emplois, des hauts lieux de l'innovation qui se concentrent dans les deux métropoles, une activité agricole très variée et dynamique et enfin une économie du tourisme qui permet à la Région d'être une destination majeure en France et en Europe.

L'industrie régionale est marquée par une forte spécialisation des secteurs et a des impacts directs dans l'organisation et l'aménagement du territoire. Nous allons voir par un tour d'horizon des industries dominantes que leurs situations géographiques jouent un rôle déterminant dans la localisation des infrastructures de transport et vice versa.

L'aéronautique, l'espace et les systèmes embarqués : 1^{er} Région de France en recherche et développement avec près de 30 000 chercheurs dans ces domaines, l'activité représente 3,8% du PIB régional. C'est en ex-Midi Pyrénées que l'on retrouve la plus forte concentration de salariés dans ces secteurs d'activités avec plus de 80 000 emplois (dont 85% dans l'aéronautique). En effet les entreprises Airbus (siège social à Blagnac), ATR et Daher Socata mobilisent un nombre très important de sous-traitants dans la Région.

Figure 22 : Les sites d'Airbus Space (Toulouse) et les ateliers d'assemblage (Blagnac)



Source : Google Images

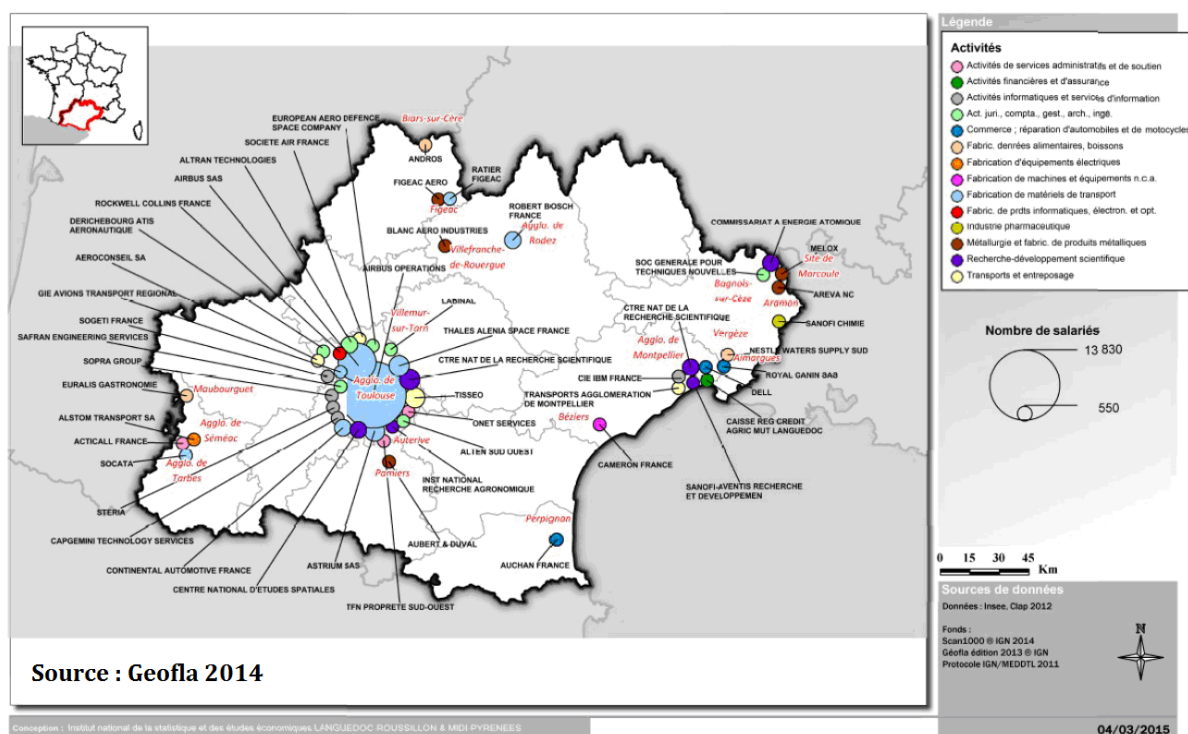
Le secteur spatial y est aussi fortement représenté avec une concentration de la moitié des effectifs nationaux. Le pôle toulousain représente la plus grande concentration d'embauches dans ces secteurs mais des villes comme Figeac, Montauban, Pamiers ou Gimont localisent aussi des sites de productions ou de recherche et développement.

L'industrie agro-alimentaire embauche 30 000 salariés dans ce secteur lié directement à la production agricole régionale et ses caractéristiques (viandes, fromages, conserverie). Les technologies de l'information et de la communication (46 000 emplois), la filière de la santé (20 000 emplois), des biotechnologies (7 000 emplois), des médicaments, l'oncologie, de l'alimentation santé, du dispositif médical sont représentées par un maillage important de petites et moyennes entreprises. Cette concentration permet à la Région d'accueillir deux pôles de compétitivité en matière de recherche clinique et d'innovation, Cancer bio santé et Eurobiomed. Les activités de recherches se trouvant à l'Oncopole de Toulouse et à l'Institut régional du cancer Val d'Aurelle de Montpellier.

Ce sont seulement trois filières qui concentrent les deux tiers des emplois industriels régionaux, l'aéronautique-espace, les TIC et l'industrie agro-alimentaire. Cette carte (figure n°23) nous montre la répartition des employeurs sur le territoire. Nous remarquons que le tissu de grandes entreprises est très polarisé sur Toulouse. Le

groupe Airbus est une véritable locomotive pour toute une série d'activités avec de nombreux sous-traitants dans le domaine de l'aérien mais aussi des grandes entreprises spécialisées dans l'informatique et les services d'information ou l'activité juridique et comptable. Le profil des principaux employeurs est bien différent à Montpellier et, apparait peu complémentaire, en dehors du domaine de la « recherche-développement scientifique ».

Figure 23 : Les 50 principaux employeurs du secteur marchand en 2012 en Occitanie



La politique des pôles de compétitivité fait de la Région une vitrine des technologies françaises et lui permet un rayonnement international. Un pôle est classé comme « mondial » (Aerospace Valley) et deux autres à « vocation mondiale » (Pôle eau, Pôle Mer Méditerranée). Les autres pôles sont dédiés à l'énergie et l'environnement, les biotechnologies, la santé, l'agriculture, l'optique photonique, la microtechnique mécanique et les matériaux. Ces labels « pôles de compétitivité » côtoient donc des anciens bassins industriels en reconversion (Alès, Tarbes, Decazeville) qui restent tout de même importants en Occitanie. A l'échelle des départements, les poches d'emplois qui dominent sont de fait, la Haute Garonne (623 000 postes) et l'Hérault (423 000 postes). Comme nous le montre le tableau suivant les deux tiers de la croissance économique régionale de ces quinze dernières années ont ainsi été captés par les deux métropoles.

**Figure 24 : La très forte polarisation des créations d'emplois
(emploi total par bassin d'emplois)**

	1998	%	2013	%	Différence	en %	Part dans la croissance régionale
Toulouse	487 564	27,39	656 593	30,47	+ 169 029	34,67	45,10
Montpellier	212 534	11,94	285 451	13,25	+ 72 917	34,31	19,46
Nîmes	115 146	6,47	133 550	6,20	+ 18 404	15,98	4,91
Perpignan	95 900	5,39	122 745	5,70	+ 26 845	27,99	7,16
Montauban	69 681	3,91	82 562	3,83	+ 12 881	18,49	3,44
Béziers	63 813	3,59	72 657	3,37	+ 8 844	13,86	2,36
Narbonne	38 375	2,16	51 468	2,39	+ 13 093	34,12	3,49
Alès	37 248	2,09	42 636	1,98	+ 5 388	14,47	1,44
Sète	23 247	1,31	30 179	1,40	+ 6 932	29,82	1,85

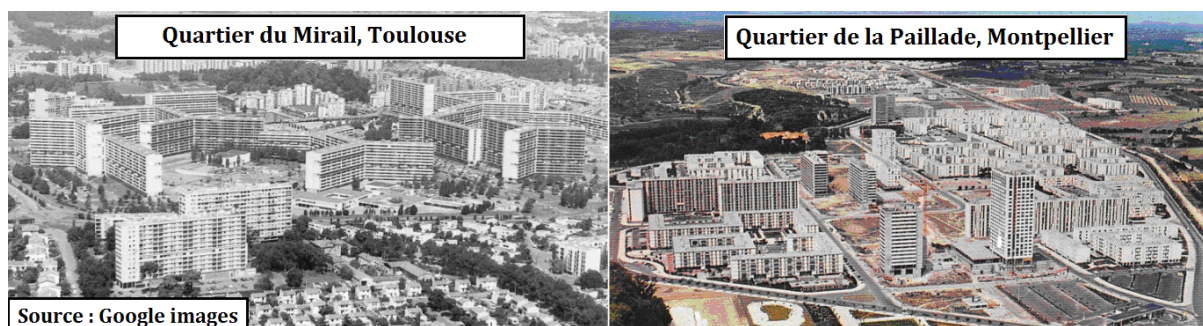
Source : La France des 13 Régions, 2017

1.3.2 Les défis communs des deux métropoles

Les villes de Toulouse et de Montpellier sont les deux entités les plus attractives de la Région. Ces deux métropoles font face aujourd'hui à des défis qui les rapprochent, en effet elles connaissent des situations similaires pouvant être perçues comme des problématiques communes. Toute deux confrontées au processus classique de métropolisation, elles partagent des défis urbains comme la recherche de partenariat vis-à-vis des espaces ruraux, le renouveau de leur centre, l'optimisation des transports en commun ou encore la gestion de l'étalement urbain.

D'abord, les croissances démographiques rapides que les deux villes ont connues les ont amenées à repenser leurs organisations. L'arrivée de nouvelles populations dans les années 1960-1970 a entraîné la construction de grands ensembles périphériques. Classés comme ZUP les quartiers ex-nihilo du Mirail à Toulouse et de la Paillade à Montpellier ont alors vu arriver une population de cadres moyens et d'employés.

Figure 25



Le développement du modèle pavillonnaire en lotissements dans l'espace péri-urbain de ceux deux villes a peu à peu entraîné les habitants de ces quartiers à déménager vers les maisons individuelles « clés en main ». Des populations précaires et fragilisées sont ensuite venues occuper ces grands ensembles, devenus moins attractifs. Des tentatives de reconnections de ces quartiers « en difficultés » sont alors entreprises par les municipalités. A Toulouse, l'arrivée du métro A (Est-Ouest) en 1993 a raccordé le quartier du Mirail avec le centre-ville. La ligne B (Nord-Sud) du métro sera achevée en 2003. A Montpellier, le quartier de la Paillade a vu l'arrivée de nombreux équipements publics et une ligne de tramway afin de le désenclaver du reste de la ville.

Ensuite les deux villes ont toutes les deux connu un réel engouement pour le modèle des pavillons de banlieues. Impulsées par les pouvoirs publics et les promoteurs privés, les communes périphériques ont connu de fortes croissances démographiques et ont vu leur surface agglomérée s'étendre largement. Parallèlement à ce développement, les périphéries se sont équipées de vastes zones commerciales pensées pour la voiture incluant tous types de services (grandes surfaces, cinémas, restaurants, bowling, parking...). L'usage de l'automobile s'est considérablement accru à partir de cette période induisant des congestions sur les axes utilisés par les actifs faisant la navette quotidienne. Les stigmates de cette époque sont toujours très présents et les deux métropoles tentent d'éroder ces congestions par l'intégration de nouveaux transports en commun. Montpellier a opté pour un maillage entre le centre-ville et la périphérie par un réseau de Tramway et de Bus et Toulouse combine plusieurs modes de transports en commun (Métro, Tramway, Bus) et intègre aujourd'hui des lignes de bus « Linéos » dites structurantes. La ville a aussi choisi une solution originale pour faire une jonction au Sud (traversé de la Garonne) avec un téléphérique urbain et travaille aujourd'hui sur la construction d'une troisième ligne de métro ayant pour objectif de mieux connecter les bassins d'emplois importants.

Enfin, Toulouse et Montpellier sont aujourd'hui à la reconquête de leurs centres villes, cela passe notamment par une requalification du patrimoine, la création de nouvelles centralités, la mise en valeur des espaces ou encore la rénovation des espaces publics. Côté Montpellier, l'intervention de l'urbaniste R.Bofill dès les années 1980 a impulsé l'émergence d'une ville nouvelle près du centre ancien, Antigone. Le quartier s'est bien

intégré avec la ville et de nombreux logements, commerces et équipements publics y sont installées. L'urbaniste catalan, J. Busquets repense le centre-ville de Toulouse et les circulations depuis 2012, la volonté principale étant de focaliser les interventions sur les espaces publics en s'inspirant du modèle espagnol. Les travaux menés dans ces deux villes leur permettent peu à peu de retrouver une certaine fluidité dans des centres qui étaient saturés, à cela s'ajoute un travail de requalification de l'espace qui induit une place croissante pour les mobilités actives. Ces travaux en faveur des piétons et des cycles permettent notamment de valoriser leur patrimoine et de développer leurs potentiels touristiques. Les deux métropoles régionales, toutes deux très urbanisées, partagent des problématiques communes. Même si l'on peut les différencier sous d'autres angles, ces éléments de cohésion participent aussi à l'unité régionale. L'espace rural régional et ses dynamiques participent aussi au « faire Région ».

1.3.3 L'Occitanie, une grande Région agricole

La diversité et la qualité sont les deux mots qui décrivent le mieux l'activité agricole et agro-alimentaire sur le territoire. En plus de mettre en valeur le terroir régional, le secteur représente 7% des emplois (soit 164 000 postes) pour 9% de participation au PIB régional. Il existe une large disparité de types d'exploitations et de modèles économiques mais le secteur est tout de même menacé par la précarité. Grâce à la carte support si dessous nous allons parcourir le territoire afin d'avoir une lecture de l'activité agricole à l'échelle de la Région. D'abord, deux types de production sont à distinguer, la production végétale et animale.

Figure 26: Paysages agricoles d'Occitanie



Source : Direction Régionale de l'Agriculture

La production végétale :

Elle réalise 65% de la valeur ajoutée agricole régionale sur plus de 2 000 000 d'hectares de cultures et notamment par quatre grandes spécialités dominantes. La plus largement répandue est la culture céréalières (40,5%), viennent ensuite les cultures fourragères (30,3%), les oléagineux et protéagineux (15,8%) et les vignes (13,4%).

Figure 27 : Les milieux agricoles et atouts touristiques régionaux en Occitanie



Source : La France des 13 Régions

Les grandes cultures occupent largement les zones de plaines et les coteaux qui se situent en grande partie sur la plaine du Lauragais et le bassin de la Garonne. Le maraîchage et l'horticulture se démarque très bien malgré la concurrence Espagnole. La Région a vu largement progresser le développement des productions en circuits courts ces dernières années et il est maintenant fréquent d'observer des productions en périphérie des villes.

La recherche de production de qualité s'observe par l'émergence progressive de nombreux labels à travers la Région. La tradition viticole est d'ailleurs un des vecteurs de qualité et d'un savoir-faire omniprésent depuis plus de deux cents ans dans tous les départements. Certaines zones notamment littorales se sont peu à peu transformées en « mer de vignes » et représentent aujourd'hui une grande partie des surfaces agricoles, les exemples les plus frappants sont l'Hérault (32%), l'Aude (25%) et le Gard (21%). L'Occitanie se place ainsi en première position à l'échelle nationale par la surface que les vignes occupent sur son territoire. Le secteur a bien évolué, les productions de masse de vin de mauvaise qualité s'amenuisent pour laisser place à des pratiques et un meilleur respect de l'environnement offrant ainsi une montée en gamme des vins locaux (appellations IGP, AOC et AB).

Enfin les productions fruitières sont très importantes, certains départements sont spécialisés dans la pomme, la poire, le kiwi, le raisin de table, la prune (Tarn et Garonne), les fruits à noyaux (Gard et Pyrénées Orientales) et la noix (Lot).

Figure 31 : Exemples d'élevages en Occitanie



Source : Direction Régionale de l'Agriculture

La production animale :

Les élevages de bovins pour la viande ou pour le lait se situent respectivement en zone de montagne (Lozère, Aveyron, Tarn et dans les piémonts pyrénéens) et dans les piémonts du Massif Central et pyrénéen. La population bovine a connu une grave crise notamment par la réforme des quotas laitiers, fragilisant le secteur à hauteur de -25% des cheptels en quinze ans. La production d'ovins pour la viande et le lait reste le secteur le plus dynamique, le Lot, le Tarn, l'Aveyron et la Lozère produisent le tiers du volume national. 75% du volume de lait d'ovins français sont produits en Occitanie avec comme épiscentre le bassin de production de l'AOP Roquefort situé dans les Causses. Les élevages de porcins sont axés sur la qualité (85% est très localisée) en s'appuyant sur un cahier des charges strict. Le département du Gers est quant à lui spécialisé dans la production liée aux canards. Dans l'ensemble, la production animale évolue au fur et à mesure des crises du secteur, les leçons que les éleveurs tirent de ces conjonctures les poussent à produire autrement. La Région est d'ailleurs reconnue en France pour ces mutations, le développement du bio, des circuits courts avec des progressions intéressantes. La valorisation des labels, la recherche de qualité et le développement des programmes de développement rural (cofinancés par L'Union Européenne via les programmes Leader) permettent à la filière de se solidifier de manière durable.

L'agriculture régionale fait véritablement partie des richesses patrimoniales qui la composent. Cette activité primaire est un des éléments d'unité de l'Occitanie lui permettant de se mobiliser autour d'enjeux communs. C'est par cette notion de patrimoine et d'héritage que nous allons aborder à présent une autre économie très porteuse pour la Région, le tourisme.

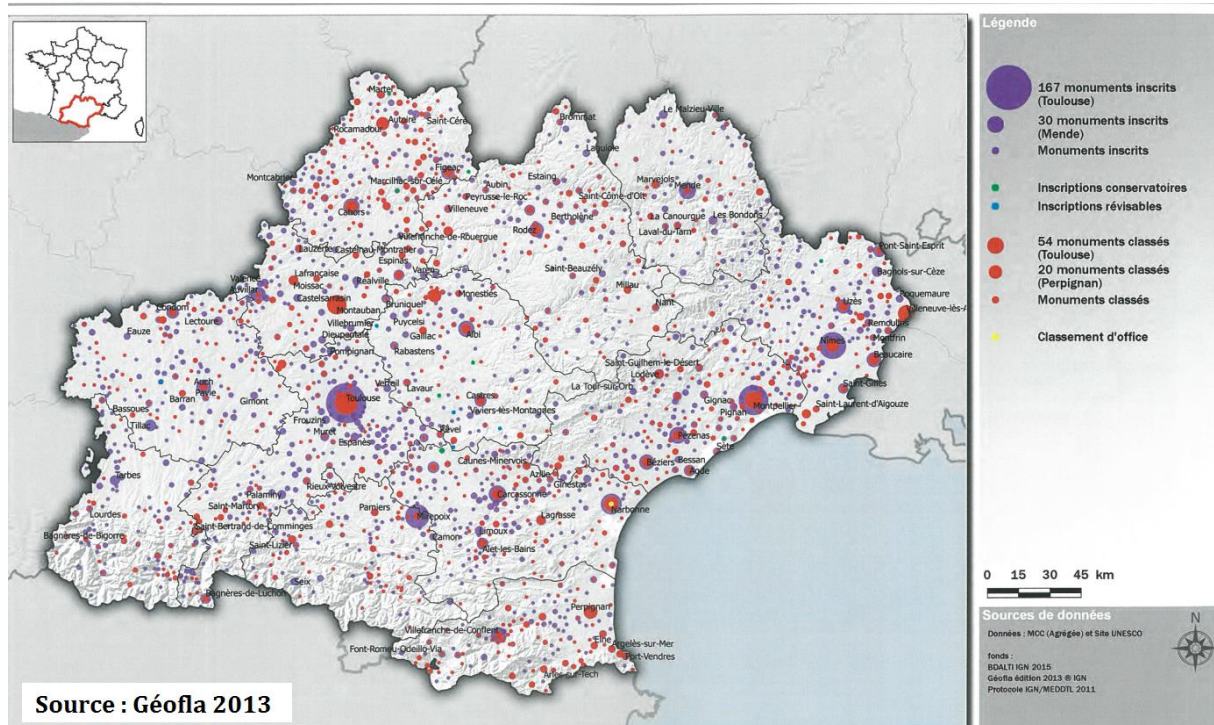
1.3.4 L'attractivité touristique



A l'image de ces illustrations qui correspondent aux dix sites les plus visités de la Région, l'Occitanie est un territoire attractif et dynamique. Fort de son patrimoine historique et naturel, la polarité touristique que la Région engendre est, sans hésiter, un de ces plus gros atouts d'unité dans la conduite d'une gouvernance globale équilibrée et durable. 4^{ème} Région la plus visitée de France, elle attire des millions de touristes du monde entier chaque année et pas seulement durant les périodes estivales. A l'échelle nationale, l'Occitanie est au 1^{re} rang pour l'hôtellerie en plein air (pour la capacité et la fréquentation) avec 1 326 campings dont 159 700 emplacements (65% des touristes étrangers préfèrent le camping), 1^{ère} aussi pour les stations thermales (en établissements : 166 000 curistes environ). Elle se hisse en 4^{ème} position en nombre de chambres d'hôtel avec 65 700 chambres pour 2037 hôtels (3,8 millions de touristes étrangers dont 2,1 millions à Lourdes) et en emplois touristiques avec 87 500 emplois.

Les nombreuses constructions et architectures de moult époques, les sites naturels et archéologiques, le climat, le terroir et les larges offres d'activités (à la mer comme à la montagne) sont autant d'atouts qui permettent à la Région de tirer son épingle du jeu.

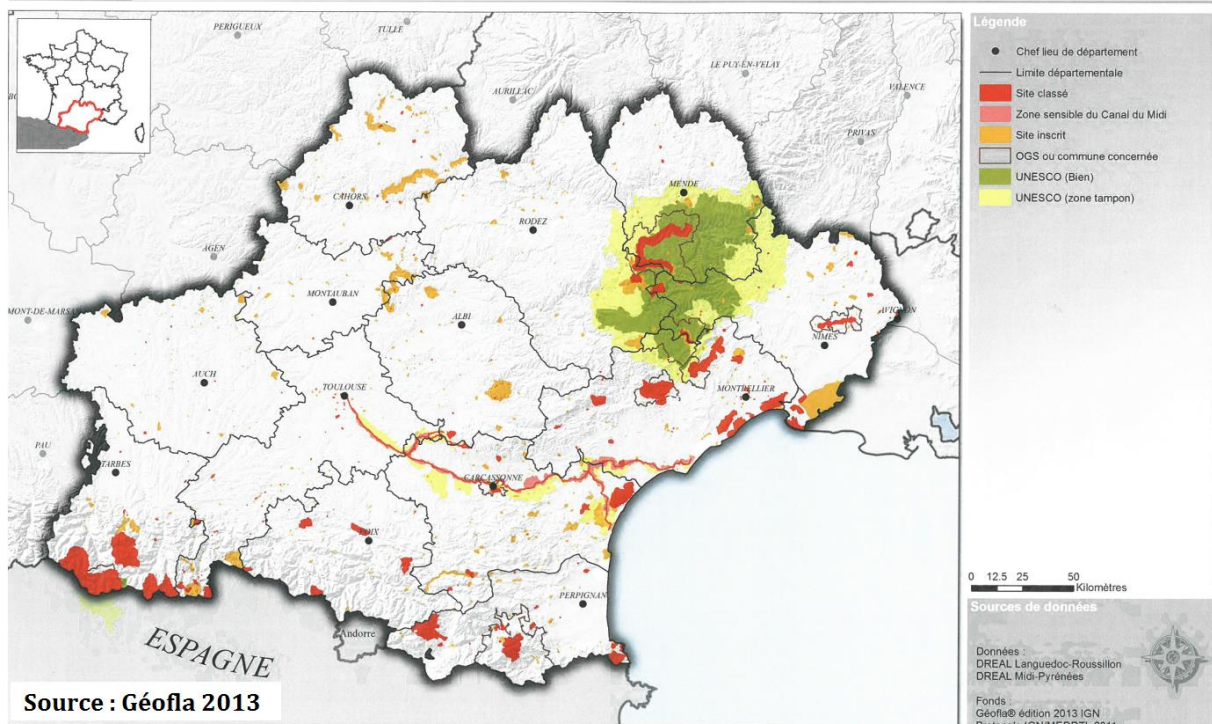
Figure 33 : Carte des monuments inscrits et classés



Cette première carte montre la répartition des monuments historiques inscrits et classés sur le périmètre régional. Nous constatons qu'il y en a un nombre important sur sa totalité. Les villes restent des endroits privilégiés pour leur concentration (Toulouse, Montpellier, Nîmes, Carcassonne...) mais les espaces ruraux disposent aussi d'un maillage important de ces monuments ou entités. Cette répartition n'attire pas les voyageurs de façon homogène mais les espaces les moins couverts par ces biens nationaux disposent d'autres arguments qui attirent une autre forme de tourisme.

Les deux chaînes de montagnes (Massif-Central, Pyrénées) et leurs parcs naturels ou la nature est préservée sont des lieux privilégiés pour les passionnés de randonnées et de découvertes. Les Pyrénées disposent aussi d'un nombre importants de domaines skiables qui attirent des touristes durant les périodes hivernales. Le littoral méditerranéen est sans doute l'espace le plus attractif de la Région. A l'image de la saturation de la ligne ferroviaire Perpignan-Montpellier en période estival et de l'A9, les villes balnéaires sont très fréquentées durant toute la période d'été.

Figure 34 : Carte des sites et paysages patrimoines d'exception



Cette carte des sites et paysages classés illustre que les enjeux liés au tourisme sont interdépartementaux. Le Canal du Midi ou le parc des Cévennes sont à cheval sur plusieurs départements et sur les deux anciennes Régions. Ces endroits emblématiques permettent, en plus de contribuer à l'économie du tourisme, de créer l'unité régionale par des enjeux de préservation et de dynamisme local.

Le tourisme est un réel pilier de l'économie régionale, ce n'est pas un hasard s'il est aujourd'hui au cœur des ambitions de la Région. À l'occasion de l'inauguration du Comité régional du tourisme (CRT) d'Occitanie, la présidente de la Région Carole Delga a notamment réaffirmé son engagement pour le développement de l'attractivité régionale. Né de la fusion des anciens Comités Régionaux du Tourisme des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, le CRT Occitanie s'offre une nouvelle jeunesse à travers des missions repensées, des budgets revalorisés et des ambitions claires.

Il va de soi que ces volontés doivent être en adéquation avec des transports bien répartis et de qualité. Les capitales de Région et les villes disposant d'un aéroport pouvant servir de « Hub » pour l'accueil des touristes. Il faut cependant penser le Territoire comme un tout et faciliter les déplacements de ces voyageurs grâce au transport public régional, par le train comme par le car, au-delà des villes. La question de l'intermodalité et de la

connexion entre les modes de transports publics interurbains et urbains soulève aussi l'importance d'une cohabitation entre les réseaux cohérente et pertinente pour tous les usagers.

Ces questions liées au transport de voyageurs nous interrogent sur la problématique du maillage régional. Nous avons vu que des éléments de contexte montrent un clivage de certains territoires de par leur situation économique ou social mais que des éléments de cohésion vont dans le sens de l'unité régionale. Nous allons voir comment les pouvoirs publics peuvent intervenir dans la construction de cette identité commune par l'accès aux mobilités et notamment par l'efficacité des réseaux de transports publics. Nous étudierons dans cette partie quelles sont les pratiques en terme de mobilité sur le territoire régional et quel rôle structurant porte la Région à travers ses compétences.

1.4 La Région, autorité organisatrice des transports régionaux

Nous avons vu précédemment que la Région est aujourd'hui l'autorité organisatrice de transport de référence sur l'ensemble du périmètre régional en ce qui concerne les transports interurbains, comme pour la compétence TER. Les réseaux départementaux (cars départementaux, transport scolaire, transport à la demande) sont à présent sous la responsabilité de la Région, le Réseau Routier Régional devient donc un seul et même réseau de cars régionaux et départementaux unifié. Les enjeux qui découlent de cette organisation changent donc de façon très importante, les anciens réseaux départementaux communicants de manière plus ou moins efficaces.

Cette réorganisation est une réelle chance pour l'Occitanie de créer une plus grande cohérence entre les réseaux afin de répondre aux attentes des usagers. Proposer un service public attractif pour les habitants et les visiteurs extrarégionaux est l'occasion de pérenniser et d'adapter l'offre de transport à l'heure où la voiture individuelle devient de plus en plus contraignante (saturation des réseaux routiers, dommages environnementaux, coûts). Une offre de transport adaptée permet de désenclaver les zones les plus reculées et en difficulté, autrement dit le nouveau périmètre régional de transport est surtout l'occasion d'affirmer le droit et le besoin à la mobilité comme un vecteur d'égalité sociale entre les territoires. Dans cette partie, nous allons rappeler et

préciser des notions et des modèles d'organisations afin de préparer la suite de la lecture de ce mémoire. D'abord nous aborderons la notion de service public et droit des usagers dans les transports, les compétences transports de la Région en tant qu'AOT et ses relations avec les autres acteurs du transport. Enfin nous verrons quelles orientations et stratégies la collectivité doit mettre en place au vue de la nouvelle législation pour mener à bien ses missions de service public.

1.4.1 Service public de transport et compétences régionales

Le service public dans les transports

Pour rappel le service public est une activité exercée directement par l'autorité publique (Etat, collectivité territoriale ou locale) ou sous son contrôle. Dans le domaine des transports, la collectivité peut faire appel à un ou plusieurs délégataires. La Délégation de Service Public permet à l'autorité organisatrice des transports de confier la mission de service public (définie par le biais d'une convention qui décrit l'offre à mettre en œuvre) à une structure publique (EPIC, SPL, Régie public...) ou à une entreprise privée. Dans ce dernier cas, la mission de service public peut prendre diverses formes : concession, licence, franchise, cahier des charges, fixation de tarifs, contrôle des investissements...

La notion de service public définit que certaines activités sociales, considérées comme essentielles et stratégiques, doivent être gérées selon des critères spécifiques pour permettre un accès à tous. Ce service doit contribuer à la solidarité et à la cohésion sociale, culturelle et économique de la société. Ces activités doivent se substituer à la logique du marché et à la recherche du profit. Les trois grands principes auxquels sont soumises les missions de service public sont la mutabilité (capacité d'adaptation aux conditions et aux besoins), l'égalité (dans l'accès au service et dans les tarifs) et la continuité.

La notion de droit au transport et les deux types de transports publics routiers

La LOTI permet d'apporter un complément à la notion de service public, l'utilisation de l'expression de droit du transport permet de considérer le transport comme une prérogative reconnue à l'individu. « La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité

et de prix, ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ».

Il est important de distinguer dans ce cadre que la LOTI définit aussi les deux types de transports présents sur le territoire.

D'abord, les transports publics urbains sont assurés par les communes ou les groupements de communes. Ils sont effectués dans le périmètre de transport urbain (PTU) étendu sur une ou plusieurs communes ou les limites territoriales d'un établissement public. Une fois le PTU créé, la compétence des collectivités s'exerce sur l'ensemble des services de transports mis en œuvre à l'intérieur du territoire concerné, leur champ d'action s'inscrit dans le cadre du Plan de déplacements urbain (PDU), obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les transports publics non urbains de personnes correspondent aux services qui ne sont pas effectués intégralement à l'intérieur d'un PTU. Ces transports sont dorénavant gérés par les Régions. Avant la redéfinition des compétences qu'a amenée la loi NOTRE, les départements confiaient une partie de leurs tâches à des organisateurs secondaires (AO2). Ces organisateurs secondaires peuvent être : des communes, groupements de communes ou syndicats mixtes, des établissements d'enseignements, des associations de parents d'élèves, des associations familiales... La Région devient donc l'interlocuteur direct de ces organisateurs, le Département reste cependant présent, ayant la charge du support technique. Les services ferroviaires sont de la compétence soit de l'Etat, soit des régions pour les services régionaux conventionnés par les collectivités, l'Etat étant l'organisateur des services réguliers routiers non urbains d'intérêt national.

1.4.2 La Région, coordinatrice de l'offre de transport

En sa qualité d'Autorité Organisatrice de Transport, la Région assure le financement des services régionaux de voyageurs. Le code des transports lui confie, à ce titre le contenu du service public de transport régional, notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information des usagers.

La Région ne peut cependant pas se soustraire de partenariats avec les autres AOT si elle décide de modifier les services de transports régionaux. L'article L.2121-5 du code des transports l'oblige à soumettre pour avis aux départements et communes concernées

toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire ou d'un point d'arrêt par un service régional de transport.

Organisation et exploitation des transports régionaux

La Région a pour rôle d'énoncer le contenu du service quelle désire mettre en place, les conditions de son fonctionnement et les conditions de son financement. La collectivité choisit, dans la mesure du possible, son exploitant et la forme de l'exploitation. Elle a le choix d'exécuter elle-même le service en régie à condition de le constituer sous la forme d'un « service public industriel et commercial » (SPIC) qui impose une comptabilité séparée de la régie de transport par rapport au budget général de l'AO.

Si la Région choisit un exploitant, elle peut le confier à l'entreprise qu'elle désire. L'AO passe alors une convention qui doit contenir deux caractéristiques obligatoires. Une durée déterminée, qui ne doit pas être dérisoire ou excessive. La convention ne peut pas non plus être cessible, même à titre gracieux. La loi fixe un contenu précis des conventions à établir incluant la consistance générale du service, les modalités d'exécution du service, les modalités de financement du service. Ce dernier point contient l'explication de la forme du contrat financier conclu entre la Région et l'exploitant. Le contrat peut prendre différentes formes :

- Contrat « aux risques et périls » dans lequel l'exploitant assume la totalité des charges et encaisse la totalité des recettes.
- Contrat « forfaitaire », l'AO paie un service négocié par le contrat à un prix négocié à l'avance, l'exploitant reverse la totalité des recettes commerciales à l'AO.
- Contrat « à garantie de recettes », dans lequel l'exploitant, après avoir payé toutes les charges et encaissé les recettes, reçoit le montant de la différence restante en cas de déficit d'exploitation.
- Contrat « de gérance », l'exploitant est un gérant de l'AO, il lui refacture les charges et lui reverse les recettes

Deux types de contrats administratifs : la DSP ou le Marché Public

Les délégations de service public (DSP) sont des contrats administratifs (appelés conventions) par lesquels une personne morale de droit public confie à une personne, publique – une autre administration publique – ou privée – qui peut être un particulier ou une entreprise –, la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité pour une durée limitée. Le bénéficiaire de la DSP peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service. Contrairement aux marchés, il n'est pas rémunéré par un prix versé par l'administration, mais par les recettes d'exploitation du service.

L'expression « délégation de service public » est apparue dans la loi « Sapin » du 29 janvier 1993. Elle regroupe plusieurs procédés qui existaient déjà auparavant et qui constituent aujourd'hui les différents types de DSP : la concession de travaux publics avec service public pour la construction d'un ouvrage (ex : autoroutes, ponts à péage), la concession de service public (non liée à la construction d'un ouvrage public), l'affermage (gestion de structures déjà disponibles) et la régie intéressée.

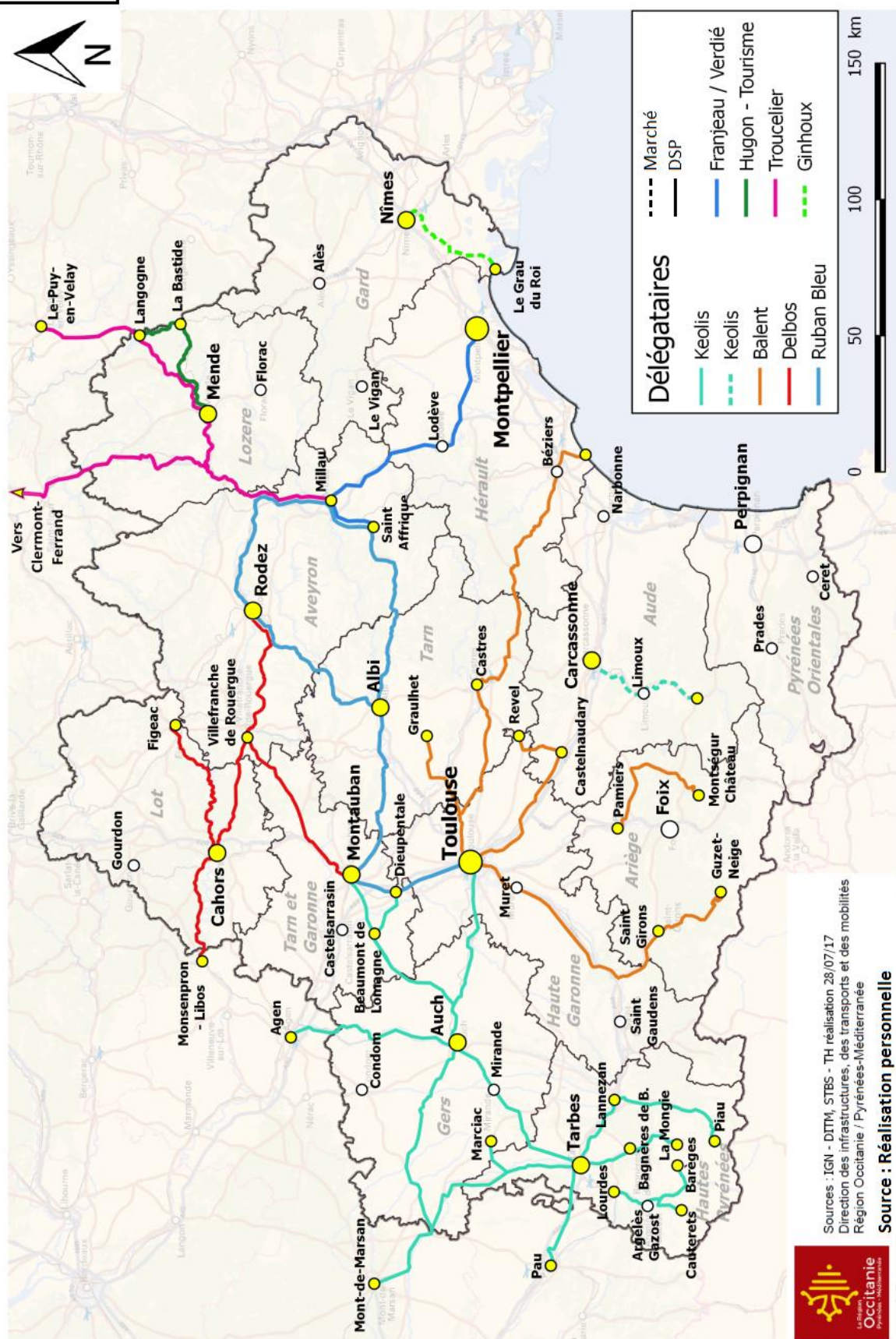
Les marchés publics permettent à l'administration de recourir à une personne publique ou privée pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, nécessaires à l'exécution d'un service public, en échange d'un prix qu'elle acquitte. Ce sont des contrats conclus par l'État et ses établissements publics administratifs (ceux à caractère industriel et commercial en sont exclus) ou les collectivités territoriales et les établissements publics locaux.

Il existe plusieurs types de marchés publics : les marchés de travaux publics pour la construction de bâtiments publics, les marchés de fourniture nécessaire au fonctionnement de l'administration (ex : papier, équipements divers), les marchés de services pour la réalisation de prestations (ex : nettoyage de locaux administratifs).

Ces dernières années, malgré leurs différences, les régimes juridiques des DSP et des marchés publics se sont rapprochés sous l'effet du droit communautaire qui exige le respect des principes de concurrence et de transparence.

Les services de transports routiers régionaux : Mode de gestion

Figure 35



Cette carte présente les deux types de contrats que la Région a passé avec des entreprises de transport sur le Réseau Routier Régional. La grande majorité de ces contrats sont des DSP, deux seulement sont sous forme de marchés publics. Nous voyons que les transports sont assurés en majorité par cinq entreprises toutes réparties sur un secteur spécifique. Cette division permet une organisation plus simple pour les transporteurs et notamment dans la gestion des dessertes et de leurs flottes de véhicules.

Nous allons maintenant voir quels acteurs financent et à qui profitent les services de transports publics.

Le financement et les bénéficiaires des services de transports : une multitude d'acteurs

L'organisation des transports de voyageurs en France relève de la responsabilité des pouvoirs publics : l'État, les régions, les départements et les communes ou leurs regroupements (communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes, syndicats d'agglomération nouvelle, syndicats de communes, syndicats mixtes).

Les acteurs de la mobilité sur les services de transports sont nombreux. Si l'on s'intéresse aux sources de financement des transports collectifs, on trouve en premier lieu l'Etat et les collectivités qui sont les principaux contributeurs notamment concernant les investissements dans les infrastructures mais aussi le fonctionnement en cas de déficit d'exploitation (compensation des pertes en fin d'exercice ou versement d'une subvention par trajet).

Les pouvoirs publics mettent aussi à contribution d'autres acteurs. Ces contributeurs sont en particulier ceux qui bénéficient directement ou indirectement du déploiement des transports :

- Les entreprises qui sont taxées en fonction de la masse salariale versée avec la taxe versement transport créée en 1971 (pour les employeurs de plus de 9 salariés), valable uniquement pour les entreprises situées à l'intérieur du ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité.
- Les usagers qui apportent les recettes de trafic par l'achat des titres de transport.

- L'apport financier d'autres collectivités par voie de subvention ou par apport direct
D'autres acteurs sont considérés comme bénéficiaires en tirant avantage de l'existence et du fonctionnement d'un système de transport collectif sans en être obligatoirement usagers :

- les employeurs, pour qui le système de transport collectif peut améliorer l'accès aux entreprises et élargir le marché du travail ;
- les promoteurs immobiliers pour qui le système de transport collectif peut valoriser les réalisations immobilières ;
- Les commerçants pour qui le système de transport collectif peut s'avérer un facteur d'apport de clientèle ;
- Les automobilistes qui bénéficient d'une circulation plus fluide du fait des investissements réalisés dans les transports

Enfin, les élus sont des acteurs essentiels, leurs choix politiques sont déterminants dans l'offre de transports, concernant les subventions pour les usagers, l'investissement sur des projets d'infrastructures, l'orientation et les choix menés pour le développement des réseaux.

1.4.3 Orientations et stratégies régionales, quel schéma suivre ?

Les textes européens, que ce soit des directives de la Commission européenne ou encore des « livres blancs » amènent dans les années qui suivent une transposition dans la loi nationale. Ces lois définissent des objectifs et des conditions de mise en œuvre d'une politique en s'appuyant sur la création de documents de planification. Ces documents doivent être pris en compte par l'AOT afin de rentrer en conformité avec la loi.

La Région a donc la responsabilité légale d'appliquer ces planifications auprès de ces partenaires. Il s'agit dans cette partie de présenter brièvement les documents de planification que la Région est tenue d'élaborer. Leurs diversités et leurs évolutions à travers les différentes réformes traduisent les changements importants qui ont été opérés, dans les secteurs pris en compte autour des transports et l'évolution des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT)

La loi n°83-8 du 7 janvier 1983 modifie le schéma régional de transport (SRT) en SRIT. Ce document de planification constitue le volet «Infrastructures & Transports» du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT). Il définit les grandes orientations de la politique globale des déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire régional pour tous les modes de transport routier, maritime, aérien, ferroviaire, fluvial.

Il constitue un document cadre pour les transports de voyageurs et de marchandises, le SRIT n'est pas un document opposable. Le diagnostic de la situation actuelle composant le SRIT vise à :

- constituer un socle commun de connaissances de l'ensemble des acteurs du transport de voyageurs et de marchandises
- renforcer l'accessibilité régionale des personnes et des biens dans une logique de développement durable
- d'assurer la cohérence entre diverses politiques territoriales
- assumer la concertation entre les différents acteurs et AOT

Initiées par les Régions, le document présente l'ensemble des contributions des acteurs des Transports (Autorités Organisatrices des Transports, Etat, Chambres consulaires, SNCF, RFF, gestionnaires d'aéroport, ...).

Le Schéma directeur d'accessibilité (SDA) et l'Agenda d'accessibilité programmée (Ad'Ap)

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (dite « loi Handicap ») fait suite à la Directive Européenne n°2000-78 du 27 novembre 2000 en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail. De plus, l'activisme des associations de personnes handicapées, et en particulier de l'Association des paralysés de France, essentiellement depuis les années 1970-1980, a permis cette avancée importante pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans tous les domaines de la vie quotidienne. L'application dans le domaine des transports se traduit par l'obligation d'élaborer un SDA. Toutes les autorités organisatrices sont tenues de le mettre en œuvre pour leur

service de transport. Un premier Ad'Ap du service ferroviaire régional a été adopté en Novembre 2016 par la Région Occitanie puis validé par le préfet en Juillet 2017 pour un montant global de 76 millions d'euros dont 58 millions financés par la Région. La mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires sera effective d'ici 2024. Un Ad'Ap pour l'ensemble des lignes routières régionales (RRR et ligne TER) est actuellement en cours d'instruction, 100 points à mettre en accessibilité d'ici 2021 pour un montant de 2,7 millions d'euros.

Le Schéma régional de l'intermodalité (SRI)

La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 fait de la région le chef de file de l'intermodalité. La région est tenue par cette loi d'établir un SRI en collaboration avec les départements et les autres autorités organisatrices présentes sur le territoire régional. Il fait à présent partie d'un schéma de planification plus large, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), créé par la loi NOTRe.

Les contrats de plan Etat-Région (CPER)

Les contrats de plan Etat-Région ont été créés par la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification. Ce document fixe les engagements financiers entre l'Etat, la Région et les autres collectivités, dans le cas du volet « Mobilité multimodale » les engagements de l'opérateur ferroviaire, la SNCF. Les anciennes régions LR et MP ont réalisé chacune un CPER sur la période 2015-2020. Avec la fusion régionale, la Région a adopté un protocole d'accords pour la révision des CPER Occitanie.

Les projets contractualisés se concentrent sur 7 priorités thématiques dont la mobilité multimodale. Le volet territorial des CPER accompagne les dynamiques territoriales des espaces tant urbains que ruraux, de montagne comme de littoral.

Le SRADDET

Le nouveau Schéma Régional d'Aménagement, Développement Durable et Égalité des Territoires créé par la loi NOTRe, doit être élaboré par les Régions (à l'exception de l'Île de France et de la Corse) avant l'été 2019. C'est l'héritier direct du SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire). Ce nouveau schéma rationalise un certain nombre de schémas existants, il intègre :

- le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT)
- le schéma régional de l'intermodalité (SRI)
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)
- le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD)

Le SRADDET peut aussi porter sur des domaines contribuant à l'aménagement du territoire et pour lequel la région détient une compétence de planification. On voit ici la diversité des thématiques couvertes par ce schéma, qui doit donc permettre de mieux coordonner les différentes politiques régionales entre elles. Ce nouveau schéma est prescriptif, ce qui le rend opposable aux documents d'urbanisme et de planification intercommunaux (SCoT, PDU, plans climat-air-énergie territoriaux, chartes des parcs naturels régionaux). Il est également opposable, en l'absence de SCoT, aux documents d'urbanisme communaux : plan local d'urbanisme (PLU) et carte communale. Cela donne un poids réel aux orientations que la Région souhaite lui donner mais son application ne doit entraîner aucune charge financière pour les autres collectivités.

Un des objets du SRADDET, dans son volet intermodalité, est la coordination des politiques de transport et de mobilité des autorités organisatrices en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique. C'est sur cette dernière thématique que nous allons nous focaliser dans la suite de ce mémoire.

Partie 2

La tarification, vecteur
incontournable de
l'élaboration d'un service
public régional

Nous venons d'analyser les caractéristiques géographiques de l'espace régional. Cette approche physique, économique et sociale nous a permis de mieux comprendre les disparités et les éléments de cohésion en présence en Occitanie. Nous avons débuté par l'évolution, à travers le temps, de la décentralisation menée par l'Etat vers les Régions pour enfin conclure sur le rôle de la Région en tant qu'AOT. Dans cette seconde partie, nous analyserons, grâce à un état des lieux le plus exhaustif possible, l'importance de la tarification dans les transports publics et le rôle des acteurs régionaux en présence.

2.1. Etat des lieux et acteurs de la tarification et du service ferroviaire et routier

La tarification est un enjeu crucial pour le financement du transport public. Cet outil endosse deux objectifs, d'abord il doit attirer et fidéliser les voyageurs tout en participant au fonctionnement et au développement des réseaux. Aujourd'hui, l'utilisateur ne contribue qu'à hauteur de 15 à 20% du coût global. Les recettes tarifaires dégagées constituent cependant une source de financement vitale pour le maintien, les investissements et la mise en place de nouveaux services. Il paraît donc essentiel de trouver le bon équilibre entre le seuil attractif qui encourage le report modal vers le transport public et un montant suffisant pour contribuer aux dépenses de fonctionnement et aux investissements. Avant d'effectuer un état des lieux de l'évolution de la tarification régionale dans un contexte de fusion et de transfert des compétences transports, nous verrons comment cet élément stratégique des politiques de déplacement est le pilier du fonctionnement du transport public.

Par ailleurs la tarification de la mobilité est l'élément le plus sensible des politiques de déplacements. L'évolution du prix est toujours délicate et rend parfois les marges de manœuvres étroites pour les AO. Pour autant, la qualité et les maillages des réseaux de transports ne cessent de s'accroître. La montée en gamme des prestations et la faible évolution des prix entraînent un déséquilibre financier inédit. Certains réseaux revoient leur offre à la baisse alors que la demande ne fait qu'augmenter. La loi prévoit de proposer des titres financièrement accessibles aux personnes les plus démunies et de nombreux réseaux vont bien au-delà en incluant un plus large public d'ayant-droit (jeunes, étudiants, actifs...). Afin d'illustrer ces pratiques, nous ferons un tour d'horizon des tarifications en Occitanie, ferroviaires, routières ou multimodales. Il s'y joindra une

réflexion sur les enjeux de la fusion et les transferts des compétences. Nous verrons alors que les tarifications sont différentes à plusieurs échelles en fonction des transports, le ferroviaire pour les deux anciennes Régions, les transports interurbains pour les treize départements et les tarifications multimodales pour des zones plus spécifiques.

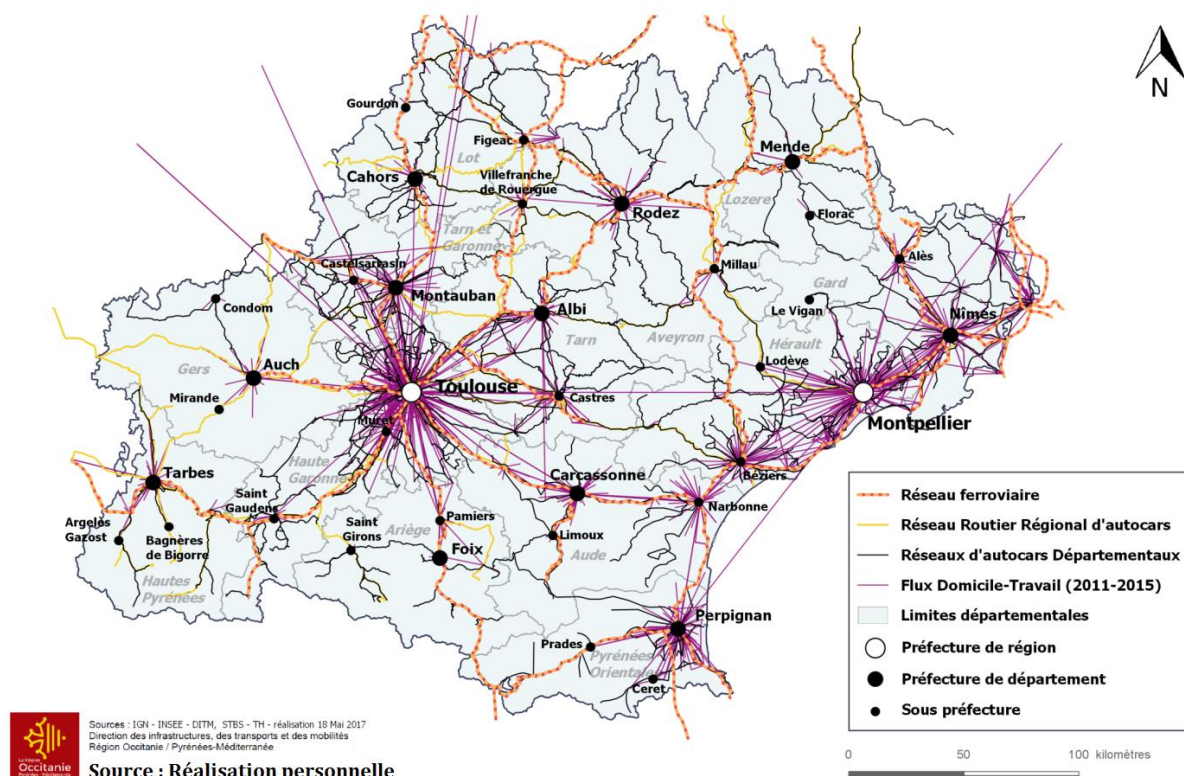
2.1.1 La tarification ferroviaire, deux modèles différents à réunir

Les deux gammes tarifaires en vigueur sur le périmètre régional ne s'appuient pas sur les mêmes logiques car les profils de réseaux et la densité de population sont différemment réparties comme nous l'avons vu précédemment. Il existe deux profils différents sur les deux anciennes Régions.

- L'étoile toulousaine avec un réseau de préfectures
- La dorsale méditerranéenne avec un réseau des pôles urbain

Figure 36

Flux Domicile - Travail et réseaux de transports Régionaux et Départementaux en Occitanie



Les échanges et les flux de voyageurs sont donc révélateurs de ces deux logiques territoriales à l'échelle régionale. Des déplacements moins importants mais tout aussi structurants sont visibles dans les espaces ruraux de la Région.

En ex-Languedoc-Roussillon

Figure 37 : Le schéma des transports régionaux d'ex-Languedoc-Roussillon



En avant-propos, il paraît essentiel de rappeler le contexte politique dans lequel s'est initiée la tarification dans l'ancienne Région. En effet, la lecture de la gamme tarifaire reflète les engagements politiques menés par la volonté des élus vis-à-vis des transports. Le transport ferroviaire étant, de plus, une compétence régionale qui s'inscrit sur une période plus longue du fait de la régionalisation.

Jusqu'en 2002, la Région s'est très peu impliquée, avec un faible budget consacré aux transports. L'arrivée de George Frêche à la présidence de la Région marque une étape importante avec une priorité donnée à la dorsale littorale. La conception de l'offre prend alors une trajectoire plus urbaine et une efficacité accrue grâce à la mise en place du cadencement. L'objectif est alors de valoriser la desserte inter-ville du cordon littoral. Toutefois, la desserte périurbaine reste peu développée, notamment en raison d'une forte densité et diversité des circulations ferroviaires (passage des Intercités, TGV, TER ou fret sur le cordon Nîmes-Narbonne).

La politique tarifaire en ex Languedoc-Roussillon propose 4 types d'offre en plus des offres SNCF nationales :

Dont deux offres sur les trajets réguliers :

- « Via Pro » qui permet des réductions entre 50 et 75%
- « Via Liberté », qui permet des réductions entre 25 et 50%

Le but est d'encourager le report modal de la voiture en faveur du train en orientant l'offre sur les navetteurs domicile-travail. Cette offre est donc conditionnée à un cadencement, un confort et une fiabilité du service.

Une offre promotionnelle, le « Train à 1 euro »

A l'origine l'offre se concentre sur 5 lignes peu fréquentées (Nîmes - Le Grau-du-Roi, Carcassonne - Quillan, Perpignan - Villefranche-Vernet-les-Bains, Marvejols - La Bastide - Saint-Laurent, Béziers - Bédarieux - Ceilhes-Roqueredonde) où toutes les places sont à 1 euro. Le dispositif s'est ensuite étendu à l'ensemble du réseau avec la mise en place de places à 1 euro contingentées (10 à 20 places par train). L'offre tarifaire a rencontré un franc succès en termes de fréquentation dès la première année.

Une offre multimodale « Kartatoo » qui propose des trajets illimités en ciblant des itinéraires domicile-travail et en permettant un accès aux réseaux urbains des villes de départ et de destination.

En ex-Midi-Pyrénées

Figure 38 : Le schéma des transports régionaux d'ex-Midi-Pyrénées

LES TRANSPORTS RÉGIONAUX EN MIDI-PYRÉNÉES



Nous allons effectuer, avant de traiter la partie tarification, une analyse du contexte politique que nous avons commencé à évoquer en première partie de ce mémoire.

En ex Midi-Pyrénées, la politique en faveur du développement du transport ferroviaire de voyageurs a pris une dimension nouvelle avec l'arrivée de Martin Malvy comme président du Conseil Régional en 1998. L'engagement fort de la Région dans la politique ferroviaire s'illustre au travers du Plan Rail de 2008 à 2013, avec une politique de sauvetage et de pérennisation du transport ferroviaire. En 5 ans, ce plan a permis de rénover et moderniser 500 km de voies ferrées pour un montant de 820 millions d'euros dont 500 millions d'euros apportés par le Conseil Régional. Cet investissement très important dans les infrastructures reflète une politique volontariste en faveur du transport ferroviaire.

Concernant la politique tarifaire, plusieurs offres ont été mises en place sur la Région ex Midi-Pyrénées. Une offre de trajets réguliers, avec des offres « packs » qui s'apparentent aux offres « Via » en ex Languedoc-Roussillon.

- Le « pack illimité », à destination des personnes voyageant quotidiennement sur le réseau TER, permet de bénéficier d'une réduction jusqu'à 75% sur le trajet choisi. Il se combine avec un abonnement au réseau de transports Tisséo (Toulouse) avec le « pack illimité + »
- Le « pack liberté » pour les voyageurs plus occasionnels avec des réductions de 25% en semaine et 50% le weekend

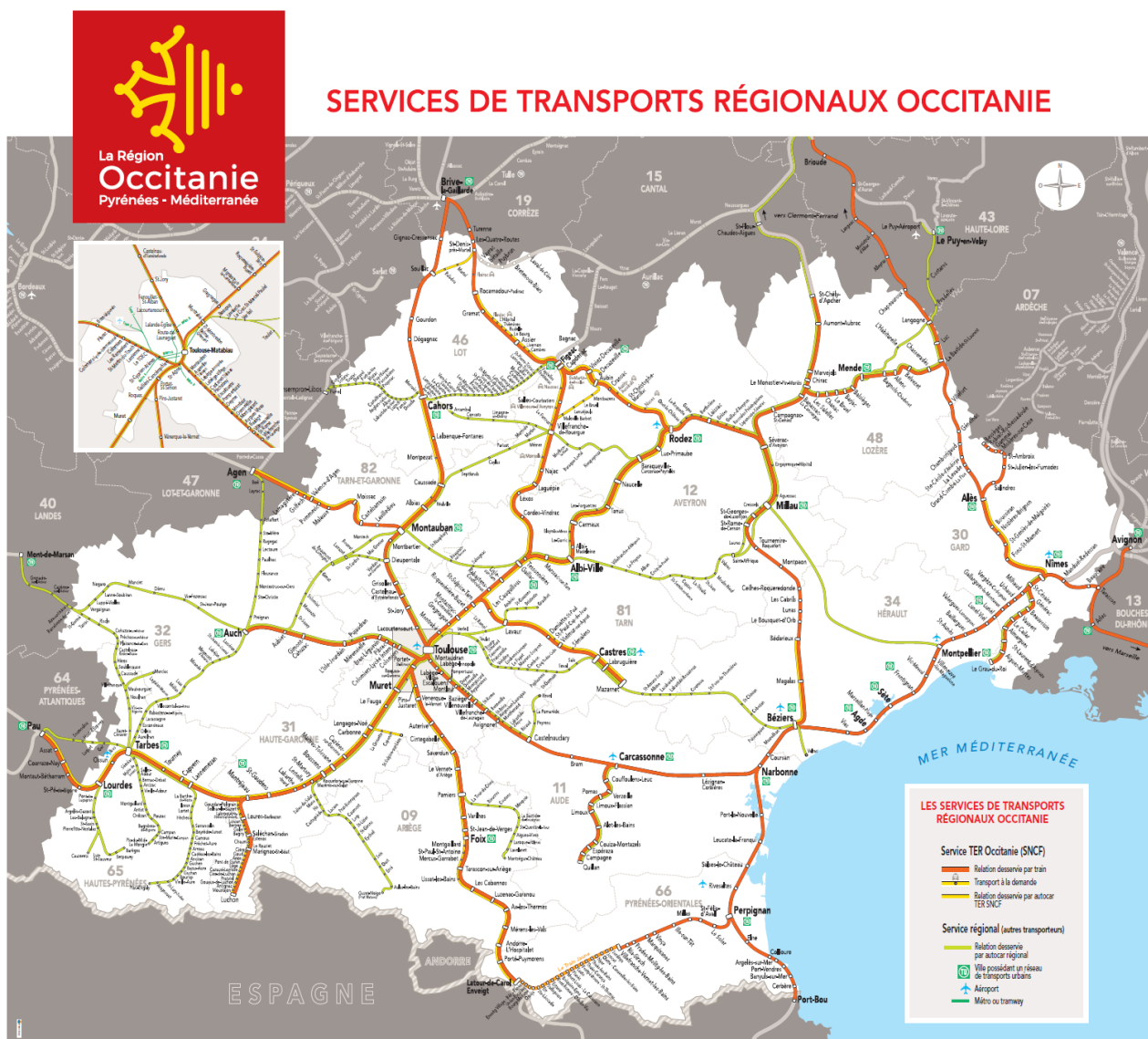
Une offre promotionnelle avec les billets « Tikémouv' », qui sont valables une journée et qui permettent de voyager sur l'un des cent trains qualifiés « Tikémouv' ». Le prix par pallier kilométrique est de 2,50 euros par tranche de 40km.

La politique « Midi-Pyrénées Emploi » permet aux chômeurs de prendre gratuitement les transports régionaux.

L'offre « Multimouv » permet des offres adaptées au développement du tourisme avec une réduction de 25% et enfin l'offre « Skirail », en partenariat avec 14 stations de sport d'hiver, permet de combiner forfait de ski et titre de transport.

Comme en ex Languedoc-Roussillon, des efforts ont aussi été fait en matière de billettique afin de simplifier l'offre et de favoriser l'intermodalité avec la mise en place de la carte Pastel.

Figure 39 : Le premier schéma des services de transports régionaux en Occitanie



S'INFORMER

APPLI SNCF

Avec l'application SNCF, préparez vos trajets, optimisez leur durée, calculez vos itinéraires, achetez vos billets TER et voyagez sereinement grâce aux fonctionnalités personnalisées.

With the SNCF app, you can map out your itinerary. Use the customized features to plan your journey, optimize travel time, buy your TER tickets and then just relax and enjoy the ride.

WWW.TER.SNCF.COM

Sur Internet : les horaires des autocars et trains TER. Mais aussi les tarifs, les offres promotionnelles et des informations sur les travaux du réseau TER, et l'achat de vos billets en ligne.

Online : Occitanie TER timetables plus fares, special offers and information on current TER worksites... and the purchase of your on-line TER tickets.

CONTACT TER

Toutes les informations et des conseils sur le TER en Occitanie sur simple appel.

All the information and advice you'll need on TER ; just call :

0 800 31 31 31

Service 24h/24h gratuit

spécialisé pour vos déplacements sur le périmètre des départements, de l'Ariège, de l'Aveyron, de la Haute-Garonne, du Gers, du Lot, des Hautes-Pyrénées, du Tarn et de Tarn-et-Garonne.

0 800 88 60 91

Service 24h/24h gratuit

spécialisé pour vos déplacements sur le périmètre des départements de l'Aude, du Gard, de l'Hérault, de la Lozère et des Pyrénées-Orientales.

ACHETER SON BILLET

Vous pouvez acheter votre billet en ligne sur le site Internet TER (ter.sncf.com) ou sur l'application SNCF. En gare, vous pouvez utiliser un distributeur automatique ou vous adresser au guichet. En cas de besoin, veuillez-vous adresser au contrôleur lors de l'arrêt du train.

You can buy your ticket on line on the TER website (www.ter.sncf.com) or with free SNCF App. You can also use one of the automatic ticket machines in service or enquire at the ticket office. If you encounter a problem, please ask the ticket Inspector onboard the train.

SERVICE APRÈS VENTE

Pour toute demande ou question, veuillez-nous contacter via notre site Internet www.ter.sncf.com (rubrique « Contactez-nous »).

For all TER questions, please contact us via Internet at www.ter.sncf.com (« Contactez-nous » section of the website).



Des tarifications ferroviaires à comparer en amont d'une harmonisation régionale

Nous venons d'aborder rapidement les deux anciens schémas de transports ferroviaires régionaux des ex-Régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon ainsi que les offres tarifaires toujours pratiquées de manières différentes sur les territoires. Nous avons vu qu'il existe des différences significatives entre les deux politiques tarifaires. Entre l'héritage politique de deux Régions autonomes, les réalités démographiques et d'organisation des territoires, les volontés affichées par la nouvelle Région sont inchangées. La présidente de Région, Carole Delga a réaffirmée à plusieurs reprises son engagement en faveur du maintien et du développement des TER sur le périmètre régional lors d'interventions publiques. A l'image des EGRIM (Etat Généraux du Rail et l'InterModalité), que nous aborderons plus tard dans ce mémoire, qui ont permis de fixer 10 nouveaux chantiers et des réflexions notamment axées sur le TER.

Lors de l'assemblée plénière du 30 Juin 2017 à Montpellier, l'ensemble des groupes politiques du conseil régional ont apporté leur soutien à la présidente pour mener les négociations avec la SNCF sur le TER. Pour le moment, les trains régionaux circulent toujours sous le régime d'une double convention signée avec les deux anciennes régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. La Région verse 260 millions d'euros (moins les pénalités liées aux retards nombreux et souvent récurrents) et refuse catégoriquement de payer plus pour un service qui pourrait être légèrement réduit. «Nous sentons bien que nous avons des difficultés à ce que la SNCF s'inscrive dans un processus de modernisation et de développement de nos TER. Ces dernières années, l'Etat a fort peu investi sur le territoire de notre actuelle région. Et nous en payons le prix aujourd'hui» a expliqué la présidente en pointant les nombreux dysfonctionnements dans la gestion quotidienne des trains régionaux.

L'établissement d'une nouvelle convention TER-Occitanie fait éminemment partie des prérequis essentiels à l'établissement d'une nouvelle grille tarifaire unifié sur le territoire régional. La tarification prend une place très importante dans le conventionnement de l'exploitation. Nous aborderons ce point en troisième partie du mémoire car il est nécessaire, en amont, d'effectuer un état des lieux détaillé et comparatif des deux tarifications ferroviaires et de la fréquentation du réseau.

Figure n° 40 : Tableau de comparaison de deux gammes ferroviaires (1/2)

Public concerné	Convention TER ex Midi-Pyrénées		Convention TER ex Languedoc-Roussillon	
	Produit	Réduction	Produit	Réduction
Voyageurs fréquents	<u>Pack Illimité</u> Abonnement tout public Tarification kilométrique Origine/destination imposée	Jusqu'à 75 % par rapport à l'achat de 44,6 voyages au plein tarif 50 % sur tout autre billet unitaire	<u>Via Pro</u> Abonnement pour salariés Tarification kilométrique Origine/destination imposée	Jusqu'à 75 % par rapport à l'achat de 44,6 voyages au plein tarif 50 % sur tout autre billet unitaire
			<u>Illimiter Pro</u> Abonnement grand public Pas d'Origine/destination imposée	Montant forfaitaire mensuel de 80 €
Voyageurs fréquents Jeunes	<u>Pack Illimité Jeunes</u> Abonnement Tarification kilométrique Origine/destination imposée	Jusqu'à 75 % par rapport à l'achat de 44,6 voyages au plein tarif 50 % sur tout autre billet unitaire	<u>Via Etudes</u> Abonnement pour étudiants Tarification kilométrique Origine/destination imposée	Jusqu'à 75 % par rapport à l'achat de 44,6 voyages au plein tarif 50 % sur tout autre billet unitaire
			<u>Illimiter jeunes</u> Abonnement étudiants Pas d'Origine/destination imposée	Montant forfaitaire mensuel de 60 €
Voyageurs réguliers tout public	<u>Pack Liberté</u> Achat d'une carte à 20 €/an pour réduction sur billet plein tarif	- 25% en semaine - 50 % WE	<u>Via Liberté</u> Achat d'une carte à 27,50 €/an pour réduction sur billet plein tarif	- 25% en semaine - 50 % WE
Voyageurs réguliers Jeunes	<u>Pack Liberté Jeunes</u> Achat d'une carte : 15 €/an pour réduction sur billet plein tarif	- 50 % tous les jours	<u>Via Etudes</u> Achat d'une carte à 33,20 €/an pour réduction sur billet plein tarif Obligation d'un certificat scolaire	- 50 % tous les jours

Figure n° 41 : Tableau de comparaison de deux gammes ferroviaires (2/2)

Public concerné	Convention TER ex Midi-Pyrénées		Convention TER ex Languedoc-Roussillon	
	Produit	Réduction	Produit	Réduction
Voyageurs occasionnels	<u>Tikemouv</u> Réduction appliquée sur des trains désignés (120) Tarification par paliers	- 60 % environ 2,50 € jusqu'à 40 km 5 € de 41 à 80 km 7,50 € au delà de 80 km	<u>TER à 1 €</u> 5 lignes sans contingentement, Ensemble du réseau avec contingentement (460 000 billets par an, entre 10 et 20 places par train selon la capacité résiduelle)	Tarif unique à 1 €
Promotionnels	<u>Multimouv</u>	60 %		
Saisonniers	<u>Skirail</u> Réduction accompagnée de services (forfait ski journée, locations, ...)	50 %	<u>Train jaune</u> En hiver	
Voyageurs intermodaux			<u>Abonnement Kartatoo interZone</u> (TER entre les PTU + réseaux urbains des 2 PTU d'origine et de destination), Le tarif est lisible et dépend du nb de zones traversées	Jusqu'à -50% par rapport à l'addition de l'abonnement au train sec et de l'abonnement urbain
Voyageurs multimodaux	Pastel +		<u>Abonnement Kartatoo UNE ZONE</u> (TER dans le PTU + Tram/Bus) <u>dans 1</u> <u>Métropole (Montpellier) et 2</u> <u>agglomérations (Nîmes et Perpignan)</u>	Dépend du prix de l'abonnement sur le PTU,
Précaires	<u>Midi-Pyrénées Emploi</u> Bénéficiaires : Demandeurs d'emploi, Allocataires du RSA Sous conditions	60 trajets gratuits validité 6 mois renouvelables	<u>Via plus</u> Demandeurs d'emploi, allocataires du RSA, bénéficiaires de CES ou CEC, bénéficiaires d'un contrat d'accompagnement dans l'emploi ou contrat d'avenir, bénéficiaires des missions locales d'insertion Sous conditions	75 % de réduction sur le plein tarif carte valable 6 mois.

Figure n° 42 : Tableau de comparaison des fréquentations des réseaux ferroviaires sur les périmètres des deux ex-Régions

Marché	Nombre et part des voyages 2015 (source Aristote)				Total Occitanie	Pourcentage
	Périmètre TER ex Midi-Pyrénées	Pourcentage / Total	Périmètre TER ex Languedoc Roussillon	Pourcentage / Total		
Occasionnels tout public	3 216 569	31 %	2 815 536	33 %	6 032 105	32 %
Occasionnels jeunes	680 566	7 %	946 161	11 %	1 626 727	9 %
Tarifs sociaux	134 922	1 %	338 826	4 %	473 748	2 %
Total occasionnels	4 032 057	39 %	3 640 523	47 %	7 672 580	43 %
Fréquents tout public	4 611 868	44 %	3 242 895	37 %	7 854 763	41%
Fréquents jeunes	1 726 688	17 %	1 306 513	15 %	3 033 201	16 %
Total fréquents	6 338 556	61 %	4 549 408	53 %	10 887 964	57 %
Total	10 370 613	55 %	8 189 932	45 %	18 560 544	100 %

Ces tableaux reprennent les tarifications ferroviaires en vigueur actuellement, par type de public. Nous allons voir quelles sont les différences entre les prix pratiqués entre l'Est et l'Ouest de la Région. Les données des fréquentations sur l'année 2015, récupérées auprès de la SNCF et de la DITM, résumées sous forme de tableau, nous permettent de faire une analyse par grande famille de voyages. Ces données croisées traduisent le succès plus ou moins important rencontré par les dispositifs tarifaires mis en place sur les deux Ex-Régions. Cette analyse permet de connaître plus en détails les besoins des usagers en termes de mobilités dans la finalité de constituer une nouvelle grille tarifaire régionale ferroviaire pour la Région Occitanie.

Voyageurs fréquents :

La tarification pour cette gamme est sensiblement la même pour les deux anciennes Régions, basée sur un modèle attractif pour les actifs avec des réductions allant jusqu'à - 75% sur les billets pleins tarifs (selon l'estimation SNCF de 44,6 voyages mensuel par usager). Cette tarification est à nuancer, en effet les « Pack illimité » et « Via pro » imposent à l'utilisateur de définir une origine et une destination lors de la souscription de son abonnement, rendant alors ces déplacements inflexibles. Deuxième nuance, l'ex-Midi-Pyrénées propose uniquement une offre tout public alors que l'ex-Languedoc-Roussillon distingue ses offres pour les salariés (ViaPro) et tout public (Illimiter Pro). Illimiter pro n'impose cependant pas d'origine et de destination aux usagers en

contrepartie d'un montant forfaitaire de 80€ mensuel, rendant alors les déplacements très flexibles sur le réseau TER.

Les données du nombre de voyages obtenues par le biais de la SNCF nous montrent que le nombre de voyages est plus important dans le périmètre ex-MP pour les « Fréquents tout public » avec 1.3 million de voyages en plus qu'en ex-LR. Le pourcentage de ces voyages est aussi plus fort sur le total global des voyages dénombrés côté ex-MP avec 44% contre 37% coté ex-LR. A l'échelle de l'Occitanie, les voyages « Fréquents tout public » représente 41% des voyages globaux soit 7.9 millions.

Ces données regroupent les publics « Voyageurs intermodaux et multimodaux » qui sont des offres portées sur l'intermodalité des réseaux urbains et d'un périmètre TER bien spécifique. Nous verrons dans une partie dédiée à ces offres de transports les spécificités et l'origine de ces produits tarifaires « Kartatoo » en Ex-Languedoc et « Pastel + » en Ex-Midi Pyrénées. Ces gammes sont bien entendu orientées vers des usagers effectuant des trajets quotidiens où la connexion entre les modes de transports est un enjeu déterminant.

Voyageurs fréquents Jeunes :

Les offres « Pack liberté » et « Via Etudes » proposent des réductions identiques (jusqu'à -75% avec Origine/ Destination imposée et 50% de réduction sur les autres billets unitaires). Une distinction cependant quant à la cible, le produit d'ex Midi-Pyrénées s'adresse aux jeunes de moins de 26 ans alors celui d'ex-Languedoc-Roussillon s'adresse aux étudiants. Dans la lignée des offres « Illimiter », la partie Est propose un abonnement « Illimiter Jeunes » sans O/D imposée pour un montant forfaitaire de 60€ mensuel. Ces offres sont donc destinées aux jeunes et aux étudiants amenés à se déplacer quotidiennement sur le réseau TER de l'une des deux ex-Régions (trajets domicile – lieux d'études). Le complément d'offre (Illimiter Jeunes), présent à l'Est, n'imposant pas d'OD est d'une très grande flexibilité pour un tarif intéressant. Cette offre est attractive pour les étudiants désirant se déplacer sur l'ensemble du périmètre Régional, désireux de visiter l'ex-Languedoc-Roussillon par exemple.

Coté statistique, la tendance est plus ou moins identique sur les deux ex-régions en terme de pourcentage représenté par les « Fréquents Jeunes » par rapport au nombre de voyages total enregistré sur les deux périmètres. 17% coté ex-MP contre 15% coté ex-LR pour une part total de 16% sur l'ensemble des voyages en Occitanie soit 3 millions.

Le total des voyages fréquents (tout public et jeunes) par ex-Région est de 61% sur l'ensemble des voyages en ex-MP avec plus de 6 millions de voyages en 2015 et atteint les 53% coté ex-LR (4.5 millions de voyages). Les voyages fréquents sont majoritaires à l'échelle de la Région Occitanie avec 57% sur l'ensemble des voyages, presque 11 millions de voyages sont fréquents.

Voyageurs réguliers tout public :

En complément des gammes tarifaires destinées aux usagers quotidiens des réseaux TER, des offres proposant des promotions sur l'ensemble des voyages existent. Les « Pack Liberté » en Ex-MP à 20€/an et « Via Liberté » en Ex-LR à 27,50€/an offrent des réductions de -25% en semaine et de -50% pour le weekend. Le prix de la carte annuelle est le seul point de divergence entre ces deux offres.

Voyageurs réguliers Jeunes :

A l'image de la « carte jeune » nationale SNCF, l'Est et l'Ouest proposent des cartes annuelles offrant un minimum de 25% et jusqu'à 75% de réduction sur les voyages TER. Les deux ex-Régions offrent -50% sur l'ensemble des trajets TER mais les publics ne sont pas les mêmes, en ex-MP la carte est destinée aux jeunes de moins de 26 ans alors que seuls les étudiants sont concernés par l'offre en ex-LR. Le prix varie aussi et va du simple au double, 15€ annuel à l'Ouest contre 33,20€ à l'Est.

Voyageurs occasionnels :

Afin de favoriser le transport ferroviaire en Région, l'Ex-LR et MP ont toutes les deux créé des offres attractives à destination des personnes n'utilisant pas systématiquement le train. Une politique de prix attractif, compétitif et sans engagements face aux autres offres a donc été initiée. L'offre « Tikémouv' » lancée par l'Ex MP est basée sur une tarification par pallier kilométrique et concerne des trains dont la fréquentation est moins importante. La réduction de base est de -60% sur le prix initial du billet. L'offre TER 1€, en Ex LR, part de la même volonté, la tarification sert de levier afin d'optimiser le remplissage des trains moins fréquentés. Fort de leur succès et de leur notoriété, ces deux produits feront l'objet d'une analyse plus détaillée dans une partie dédiée.

Promotionnels :

Coté Ex Midi-Pyrénées, l'offre Multimouv' est un carnet de 6 ou 10 billets émis pour un même trajet. Valable un an, il permet d'effectuer de trois à cinq allers-retours avec de 25% à 60% de réduction. Côté Ex-Languedoc-Roussillon, ils n'existent pas d'offres promotionnelles similaires à Multimouv.

Saisonniers :

Riche de son attractivité hivernale avec la possibilité de se rendre au pied des pistes Pyrénéennes en hiver, les deux ex-Régions ont su proposer des produits tarifaires adaptés aux besoins des usagers. Coté Ex-MP le forfait Skirail comprend le voyage aller-retour en TER (2ème classe) et un forfait de ski journée. Côté Ex-LR un prix fixe de 12€ aller-retour, quelles que soient l'origine et la destination, entre Perpignan et Latour-de-Carol - Enveitg, avec un forfait valable de 1 à 8 jours au choix. De plus, le billet "Le Train Jaune en hiver" offre 50 % de réduction sur les parcours complémentaires pour rejoindre Perpignan au départ de toutes les gares des départements : Aude (11), Gard (30), Hérault (34), Lozère (48), Pyrénées-Orientales (66).

Tarifications sociales :

Deux modèles de tarification spécifiques sont à différencier sur les deux Ex-Régions. D'une part Midi-Pyrénées Emploi (MPE) prend en charge la totalité des déplacements pour les bénéficiaires. Cette gratuité totale comprend 60 trajets sur une période de 6 mois renouvelable. Coté Ex-LR, l'offre « Via Plus » permet aux bénéficiaires d'obtenir - 75% de réduction sur les pleins tarifs régionaux. La carte est également valable 6 mois. Les statuts de bénéficiaires sont plus étendus coté ex-LR et permettent de toucher un plus large public, coté Est c'est la gratuité qui est un geste fort de la part de la collectivité en faveur de l'emploi et de l'intégration professionnelle.

En terme de données, le public « voyageurs occasionnels » regroupe aussi les voyageurs « Promotionnels », « Saisonniers » et les « Précaires ». Le tableau nous montre que la part des voyages occasionnels est plus important à l'Est avec 47% contre 39% en Ex-MP, cependant le nombre de voyages reste supérieur à l'Ouest (4 millions contre 3,6 millions). Le public concerné par les tarifications sociales est 2,5 fois plus important à l'Ouest qu'à l'Est (à l'inverse des voyages). Les offres occasionnelles jeunes sont plus

dynamiques en Ex-LR avec 300 000 voyages de plus qu'en Ex-Midi-Pyrénées. Fort du succès de Tikémouv' les voyages « occasionnels tout public » sont plus nombreux à l'Ouest à hauteur de +400 000 comparé à l'Ex-LR où le Train à 1€ connaît aussi un franc succès. Au total ce sont plus de 7,5 millions de voyages sur le périmètre régional qui sont comptabilisés pour le marché des occasionnels, soit une part globale de 43% dont 32% uniquement pour les offres tout public. Ce marché des occasionnelles montrent donc la nécessité de proposer une offre large pour l'ensemble des usagers afin de répondre au mieux à leurs besoins de mobilité.

Que cela soit pour les weekends, les offres en partenariat avec stations de skis ou encore grâce à des abonnements préférentiels, cette part du marché des voyages est structurante pour le service ferroviaire régional. Cela permet notamment de maintenir des lignes grâce à des prix attractif (1€, Tickemouv). Cette partie d'état des lieux est donc essentielle pour les défis qui attendent la Région en termes de gamme tarifaire.

S'inspirer de ce qui existe déjà et qui fonctionne sur les deux anciens périmètres, revoir les offres trop différentes d'un côté et de l'autre afin de proposer des produits correspondant aux attentes des usagers dans toute leur diversité. Nous verrons l'ensemble de ces enjeux dans la troisième partie où nous nous focaliserons sur le futur catalogue tarifaire ferroviaire à l'heure où la Région discute avec la SNCF pour la signature d'une nouvelle convention TER-Occitanie.

2.1.2 La tarification routière, régionale et départementales, une nouvelle échelle à considérer

La complémentarité des services de transports routiers par autocars est l'un des gros chantiers engendré par l'application de la Loi NOTRe. Dans cette partie nous distinguerons l'état des lieux de la tarification du Réseau Routier Régional et des réseaux de cars départementaux.

D'abord dans un souci de lisibilité des réseaux et des logiques tarifaires en présence mais aussi afin de comprendre les enjeux de complémentarité que cela entraîne. En effet, la compétence transport étendue aux transports départementaux est l'occasion de créer un réseau régional élargi et plus cohérent notamment par des correspondances

repensées. Nous l'avons vu, l'intermodalité est un des défis de la Région en termes de mobilité. En facilitant la lecture du réseau et en proposant une gamme tarifaire régionale unique, les usagers seront plus à même de se déplacer en transport public.

Le Réseau Routier Régional (RRR)

Figure 43 : Carte du Réseau Routier Régional



Source : Réalisation personnelle

Le réseau routier dispose de 43 lignes d'autocars. La majorité de ces lignes régulières sont situées à l'Ouest de la Région. Elles ont un rôle important dans le maillage du réseau régional par le complément ou la substitution à l'offre ferroviaire. Elles proposent une desserte plus fine des territoires, notamment par la reconnexion des espaces ruraux où les gares sont parfois éloignées de 15/20 kilomètres. Le RRR permet d'effectuer des dessertes où l'alternative ferroviaire n'est pas ou plus possible comme sur Auch-Agen, Béziers-Mazamet ou Millau-Montpellier.

Au total, plus de 2 700 voyageurs utilisent les autocars régionaux quotidiennement. Comme nous l'avons vu, les lignes sont exploitées par des autocaristes privés avec lesquels la Région établit un contrat de délégation de service public (DSP).

La rémunération de l'autocariste par la collectivité est substantiellement liée aux résultats d'exploitation du service.

En ce qui concerne la tarification, les gammes tarifaires nationale et régionale de la SNCF sont appliquées sur le Réseau Routier Régional, ainsi les abonnements SNCF sont acceptés dans les trains et cars régionaux. La tarification fonctionne donc par dégressivité kilométrique : elle varie en fonction de l'Origine/Destination des abonnés ou des voyageurs occasionnels.

Figure 44 : Principes de définition des tarifs de base SNCF

© SNCF - Tarifs SNCF 2016

Distance de	tarifaire (d) à	Constante (a)	Prix kilométrique (b)
1	16 km	0,7781	0,1944
17	32 km	0,2503	0,2165
33	64 km	2,0706	0,1597
65	109 km	2,8891	0,1489
110	149 km	4,0864	0,1425
150	199 km	8,0871	0,1193
200	300 km	7,7577	0,1209
301	499 km	13,6514	0,1030
500	799 km	18,4449	0,0921
800	9999 km	32,2041	0,0755

Le prix de base seconde classe est calculé selon la formule : $p = a + b \cdot d$

p étant le prix

a la constante

b le prix kilométrique

d la distance tarifaire

Exemple de calcul :

600 km en 2nde classe : $18,4449 + (0,0921 \cdot 600) = 73,70$ euros

Source : ac-grenoble

Il existe donc des tarifications spécifiques afin de rendre ce modèle plus attractif pour les usagers. La qualité de service n'étant pas la même que celle proposée par le TER. Sur la partie Ouest, la carte « 6 voyages » est proposé aux usagers. Elle offre une réduction de 60 % valable sur 6 trajets ayant la même Origine/Destination. Sur la partie Est : deux

tarifs spécifiques sur des trajets cars express Montpellier-Millau (16 €) et Langogne-Le Puy en Velay (7,90 €), différents de la tarification SNCF (respectivement 30,70 € et 22,20 €). Il existe également 5 lignes mixtes à 1 € desservies par des trains ou des cars TER (sans restriction d'accès).

Le Réseau Interurbain Départemental

Le Réseau Interurbain Départemental est un maillon important dans la desserte des territoires, il permet de répondre à une demande en transport en commun dans des zones moins bien connectées aux autres réseaux. Les usages de ces cars sont majoritairement pendulaires ou réguliers (salariés, scolaires, retraités), mais peuvent aussi être occasionnels (tourisme, loisirs..). Les réseaux actuels proposent des tarifications différenciées selon les Départements, de 1€ à 3 € pour le billet unitaire. Les abonnements mensuels vont de 30 € à 60 €.

Figure 45 : Tableau de comparaison des tarifications sur les réseaux départementaux

Département	Nombre de lignes régulières	Tarif trajet unique	Tarif abonnement mensuel
ARIEGE	6	A partir d'1€	Pas d'abonnement
AVEYRON	18	3 €	60 €
HAUTE GARONNE	53	1 zone : 2,20 € 2 zones : 3,30 €	1 zone : 33 € 2 zones : 50 €
GERS	2	2 €	NC
LOT		2 €	Pas d'abonnement
TARN	23	2 €	40 €
TARN ET GARONNE			
HAUTES PYRENEES	4	2 €	40 €
HERAULT	64	1,60 €	40 €
AUDE	12	1 €	35 €
PYRENEES ORIENTALES	31	1 €	30 €
GARD	27	1,50 €	45 €
LOZERE	2	NC	NC

Source : STBS - DITM

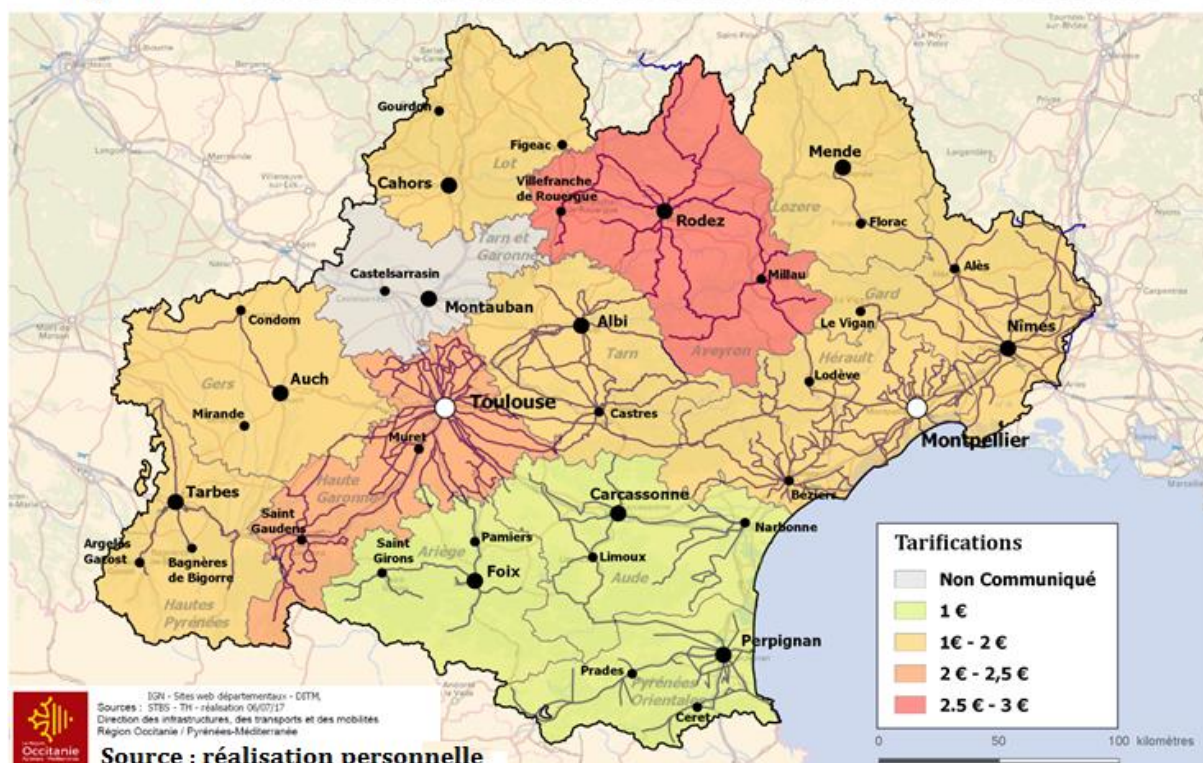
Ce premier tableau nous montre que les réseaux départementaux sont très différents d'un département à l'autre, que cela soit en matière de taille ou de tarification. Ces différences s'expliquent en partie par les différences territoriales (démographie, économie, typologie de villes) que l'on a pu observé dans la première partie de ce

mémoire, mais aussi par les engagements politiques et les moyens mis en œuvre pour développer l'offre.

Les disparités que l'on peut remarquer :

- 9 Départements ont un véritable réseau de lignes régulières de transport interurbain (Ariège, Aveyron, Haute-Garonne, Tarn, Hautes-Pyrénées, Hérault, Aude, Pyrénées Orientales, Gard). 3 Départements ont des lignes scolaires ouvertes au service commercial (Gers, Tarn et Garonne et Lot) ou saisonnières (Lozère).
- Les réseaux ont des degrés de développement qui vont de 2 lignes (Lozère) à plus de 60 (Hérault).
- Il existe de nombreuses offres tarifaires : de 1 € à 3 € pour le billet unitaire (tarification plate) et des abonnements mensuels de 30 € à 60 €. Toutefois, certaines similitudes sont enregistrées entre Départements (exemple du Tarn, de l'Hérault et des Hautes-Pyrénées qui proposent des abonnements à 40 € par mois).
- 11 produits tarifaires spécifiques sont en vigueur entre la Région et les Départements : Pastel, Kartatoo, Bang, accords régionaux RRR/Cars départementaux.

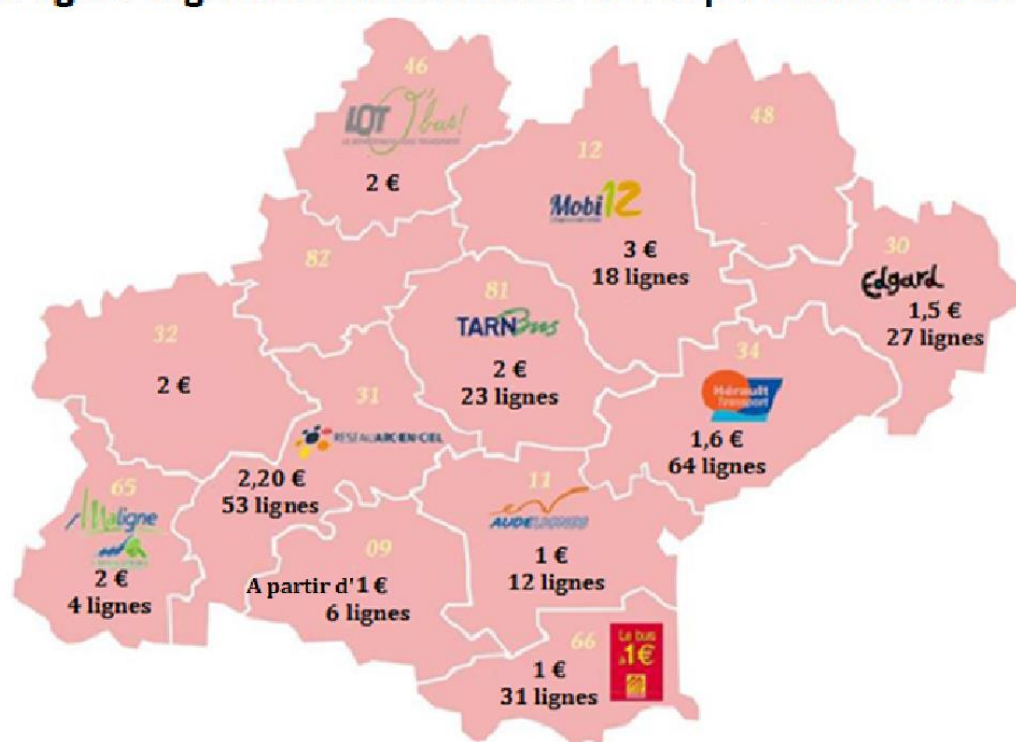
Figure 46 : Tarifications appliquées sur les réseaux départementaux en Occitanie



L'exercice de cartographie des tarifications montre que les politiques tarifaires fonctionnent indépendamment des anciens périmètres régionaux. Le Sud de la Région est marqué par une majorité de lignes à 1€ (Ariège, Aude et Pyrénées Orientales) alors que le reste de la Région (sauf l'Aveyron) pratiquent des prix entre 1,5€ (Gard) et 2,2€ (Haute Garonne) par trajet. La tarification la plus importante est pratiquée en Aveyron (3€) et en Haute Garonne (3,3€) lorsque le trajet s'effectue sur deux zones du département (Exemple : Toulouse – Saint Gaudens).

Figure 47

Nombre de lignes, prix du titre unitaire et nom des réseaux des lignes régulières interurbaines des départements en Occitanie



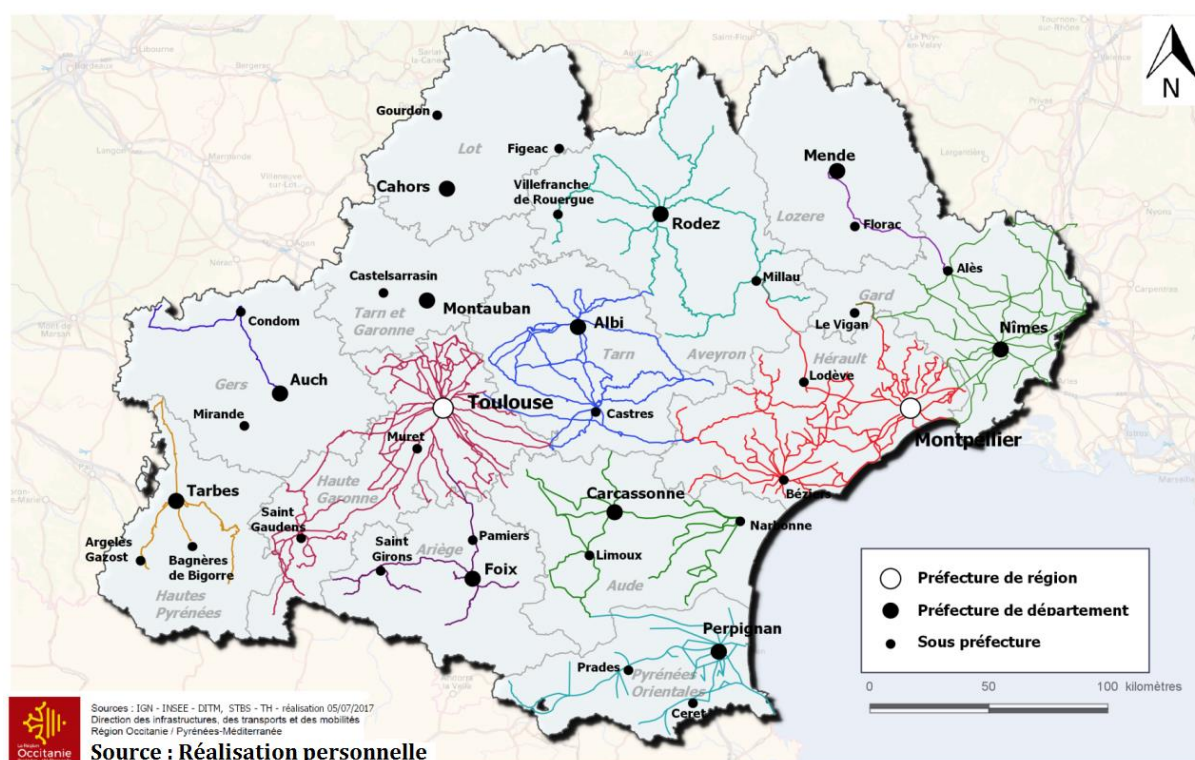
Source : DITM

L'Ariège, le Gers et la Lozère possèdent très peu de lignes interurbaines. Ces départements ruraux peu denses ont plutôt privilégié le TAD. Le Tarn-et-Garonne possède des lignes régulières mais qui sont à vocation scolaire et transportent très peu d'usagers commerciaux (0,7% sur l'ensemble des usagers). L'Aveyron est un cas à part où le réseau interurbain est relativement bien développé avec des fréquentations commerciales assez faibles mais à relativiser compte-tenu de son poids démographique. Les réseaux interurbains de l'Aude et des Hautes-Pyrénées ont une fréquentation « commerciale » respectivement de 171 900 et 214 000 voyageurs par an. Le département des Hautes-Pyrénées a la particularité d'avoir seulement 4 lignes

régulières mais qui connaissent une forte fréquentation commerciale pour plusieurs raisons :

- Le Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées est associé aux AOM du Grand Tarbes et de la Ville de Lourdes dans le Syndicat mixte « Fil vert » qui avait mis en place une gestion multimodale (information voyageur, tarification, billettique)
- Le réseau interurbain est complété par l'offre de TAD qui vient en prolongement des lignes régulières
- Le département des Hautes-Pyrénées possède 11 domaines skiables et de nombreux sites touristiques. Des stations comme la Mongie et Saint-Lary-Soulan sont desservies par le réseau Maligne

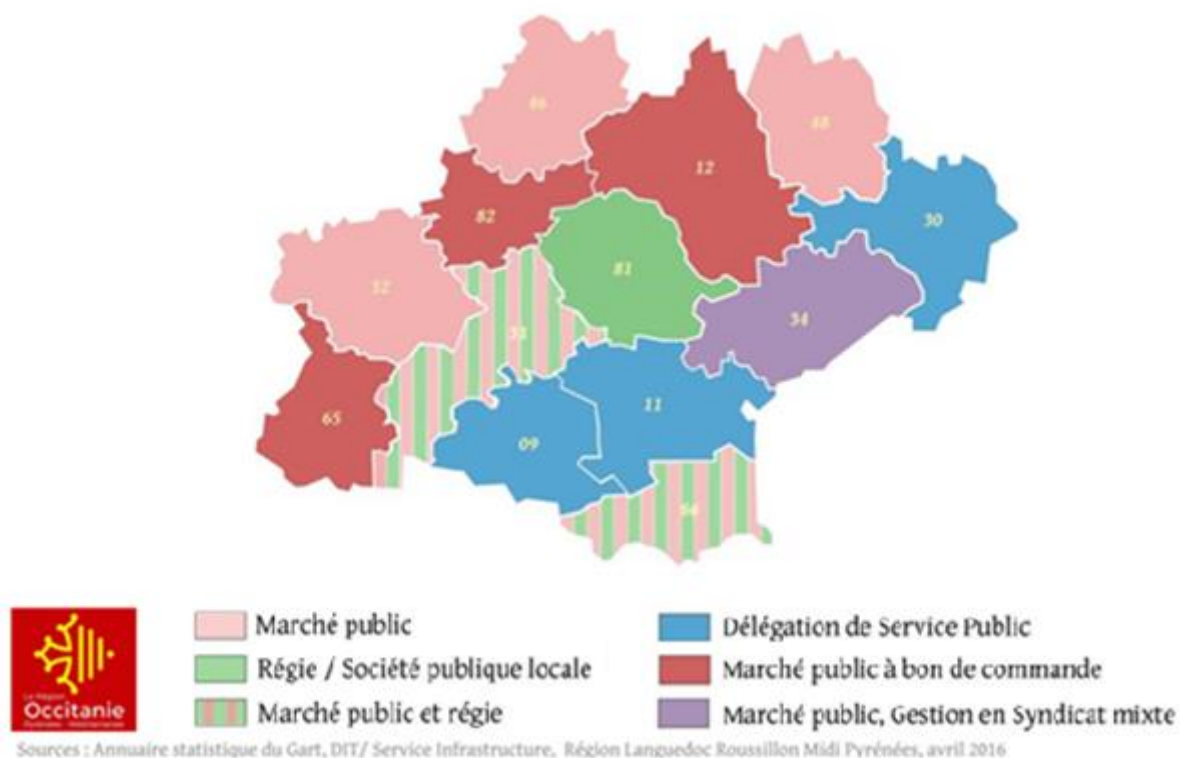
Figure 48 : Réseaux de cars routiers non-urbains départementaux en Occitanie



Les cars Arc-en-ciel de Haute-Garonne possède 53 lignes avec une fréquentation commerciale de 992 000 voyageurs annuels. TarnBus possède 23 lignes avec une fréquentation commerciale de 842 000 voyageurs par an. Le « bus à 1 euro » des Pyrénées-Orientales possède 31 lignes avec une fréquentation commerciale de 1 400 000 voyageurs par an. Le réseau Edgard du Gard possède 27 lignes avec une fréquentation commerciale de 1 400 000 voyageurs par an. Hérault transport gère 64 lignes avec une fréquentation commerciale de 2 937 000 voyageurs par an. Une des raisons du succès du réseau Hérault Transport est qu'il est géré en syndicat mixte avec

l'ensemble des Autorités organisatrices de transport du département ; le Conseil Départemental de l'Hérault (la Région à ce jour suite au transfert de compétences) et les 4 communautés d'agglomération de l'Hérault (Montpellier agglomération, Béziers Méditerranée, Hérault Méditerranée et Thau agglomération).

Figure 49 : Mode d'exploitation des réseaux de transport interurbains par département en Occitanie



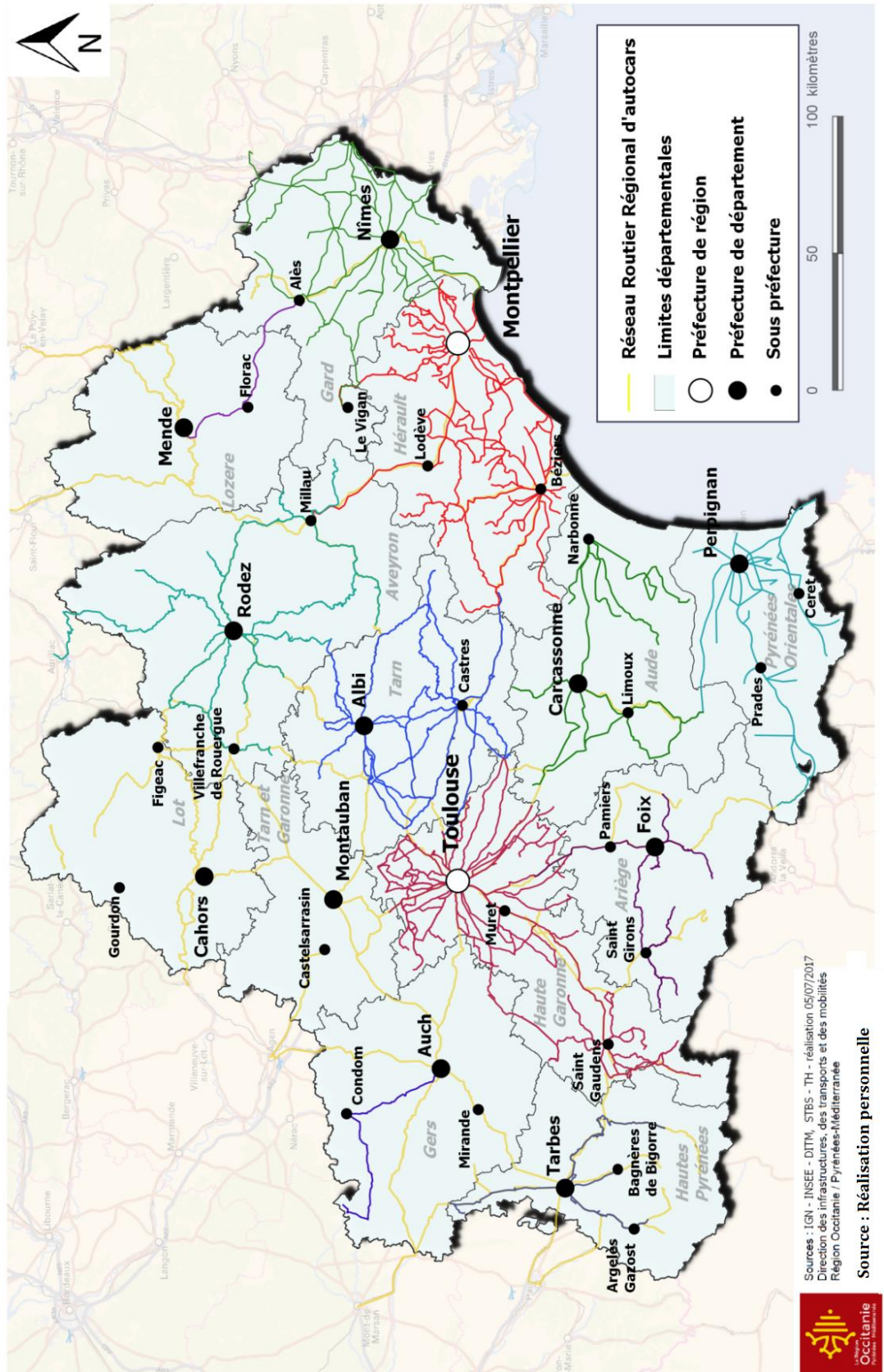
Source : DITM

Cette carte nous montre le mode d'exploitation des réseaux de transport des 13 départements en Occitanie. Nous constatons que certains profils de réseau très différents sont exploités de la même manière. L'exploitation en régie ou société publique locale vaut pour des départements qui ont la volonté de développer leur réseau pour tous types d'usagers. Une nouvelle fois le transfert de compétence des transports départementaux à la Région doit amener la mise en cohérence entre les réseaux départementaux. Dans le même processus de gestion centralisée, l'harmonisation tarifaire paraît primordiale face aux profondes différences en présence sur le périmètre régional. Cette démarche est tout de même délicate car au-delà de l'aspect organisationnel des réseaux qui fonctionneront, demain, à l'unisson, la question du rôle politique du département reste sensible. En effet, la compétence transport et la tarification ont longtemps été utilisées comme un véritable outil politique de

communication locale. Il est donc important d'avancer dans le sens de ce lissage tarifaire mais il faut aussi prendre en compte les niveaux de service existants et étudier les nouvelles opportunités d'un mariage des réseaux départementaux et du RRR.

Des réseaux à unifier de manière complémentaire

Figure 50 : Réseaux Régional et départementaux de cars routiers non-urbains en Occitanie



Cette carte, alliant les réseaux départementaux et le RRR, nous montre l'étendu globale du réseau d'autocars interurbains d'Occitanie. Certains départements qui n'ont pas ou très peu de lignes départementales commerciales (Lozère, Lot, Tarn et Garonne, Gers) doivent tirer profit de ce nouveau réseau plus vaste. Par exemple, le RRR actuel permet à la ville d'Auch de relier Montauban, Toulouse, Tarbes ou encore Mont-de-Marsan par autocars. Ces liaisons vont dans le sens d'un rapprochement des territoires et luttent contre l'isolement par la mobilité. Les lignes du RRR doivent connaître un lissage tarifaire afin que les usagers aient un accès simplifié (par une baisse du prix) dans l'attente d'un développement de nouvelles dessertes. Aujourd'hui, l'état des lieux nous montre que les transports publics par autocar, qui proposent un service similaire sur des trajets Origine/Destination identiques, entraînent une concurrence sur le même réseau. En plus de ne peut aller dans le sens de l'optimisation des arrêts, cela amène une compréhension brouillée pour les usagers et met en péril l'intermodalité.

Il est donc nécessaire de trouver un compromis tarifaire et de dessertes pour continuer à satisfaire les usagers empruntant les deux offres de transport proposées. Plusieurs lignes en situation de doublon sont concernées : Perpignan-Villefranche, Villefranche-Latour-de-Carol, Carcassonne-Quillan, Toulouse-Boussens, Montastruc-Toulouse, Villefranche-de-Lauragais-Toulouse, Castelnau-d'Estrétefonds-Toulouse, Millau-Rodez, Toulouse-Castres.

Figure 51 : Exemple de tarification incompréhensible pour le voyageur

Villefranche-de-Lauragais/Toulouse	Ligne régionale Castelnaudary/Toulouse 5 € 10	Ligne départementale de la Haute-Garonne Villefranche/Toulouse 2 € 20
Rodez/Millau	Ligne régionale 13 € 90	Ligne départementale de l'Aveyron 3 €

L'impact sur les Délégations de Service Public et les marchés en cours est à analyser à l'aune de l'atteinte substantielle à l'équilibre du contrat pour les DSP. Deux à trois

Départements demandent à conserver la gestion des transports interurbains et scolaires : la Lozère, la Haute-Garonne et les Hautes-Pyrénées. Ces demandes pouvant paraître légitimes car la singularité de ces réseaux s'est construit dans le temps et répond aujourd'hui à des demandes spécifiques des usagers et des établissements scolaires. La compétence du transport scolaire a été transférée aux Départements au début des années 80. Depuis, le maillage des réseaux prend une forme plus ou moins complexe selon les Départements et leur mode de gestion, leurs règlements ainsi que leurs politiques tarifaires ne fonctionnent pas de la même manière. La Loi NOTRe a transféré cette compétence à la Région mais les inquiétudes demeurent au vue de la complexité de la tâche. Un article de Techni.Cités parle « d'une équation à inconnues multiple. Le 1er septembre 2017, les transports scolaires, hier gérés par les départements sont passés dans le giron des régions en application de la loi « NOTRe ». Cette compétence, qui représente la bagatelle de quatre milliards d'euros et concerne deux millions d'élèves chaque jour... ».

Et en ce qui concerne la tarification, « la question d'harmoniser les tarifs risque de s'imposer aux régions, afin qu'il y ait une égalité devant le service public sur le territoire régional. C'est d'ailleurs une question très sensible auprès des parents », explique Eric Breton, directeur des études au sein de l'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (Anateep).

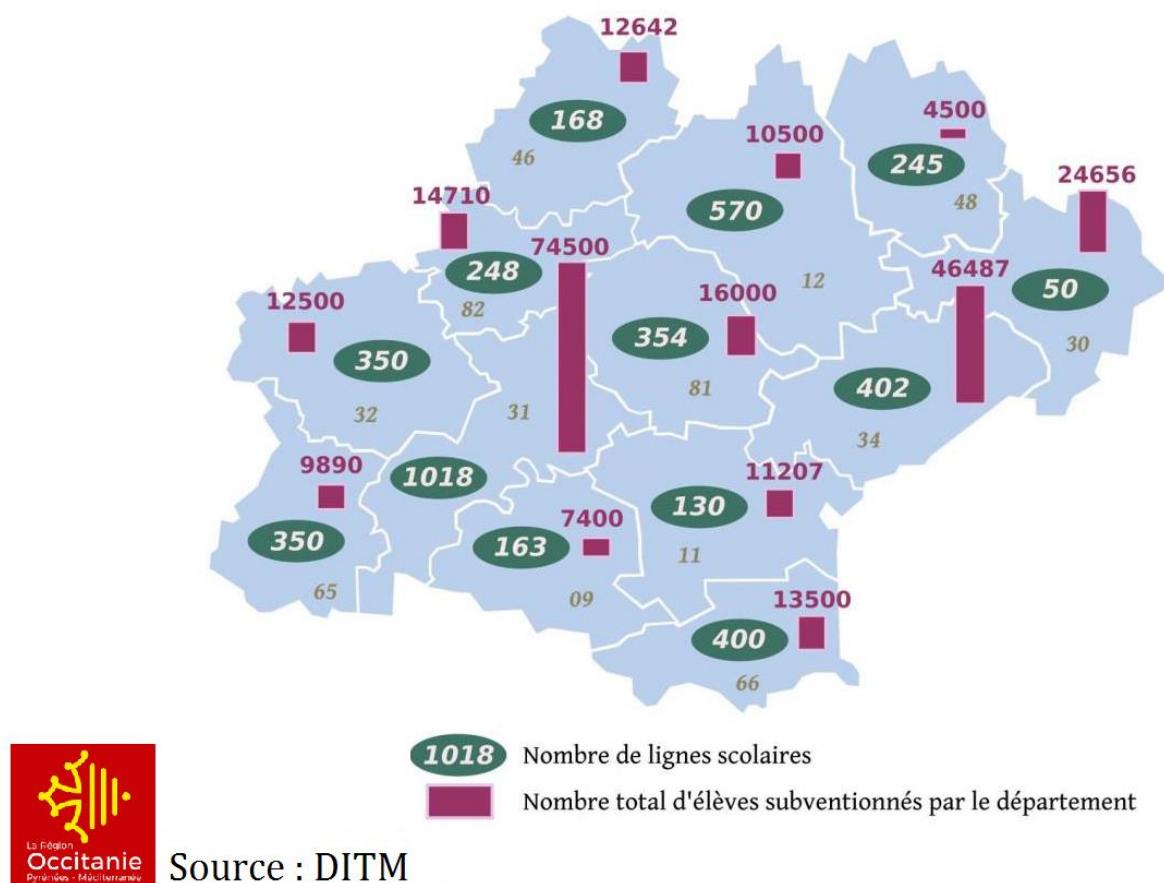
En amont de propositions et projets tarifaires, il est essentiel de réitérer l'exercice d'état des lieux de ces pratiques dans le paysage régional. Je vous invite à consulter le mémoire de Jonathan Goetz Bernou « Harmonisation des transports scolaires issu de la Loi NOTRe ».

2.1.3 La tarification dans les services de transports scolaire

Comme pour les transports interurbains la loi prévoit le transfert de compétence transport des départements vers les régions à compter de 2017. Ainsi, l'Occitanie s'est substituée à la rentrée 2017 aux Départements dans les contrats en cours passés par ces derniers (DSP, marchés publics, conventions financières). De même, la Région remplace le Département (qui était AOT) en tant que membre des régies de transport et des

établissements publics, tels que les syndicats mixtes. L'article L.1111-8 du CGCT précise que la Région peut déléguer tout ou partie de sa compétence d'organisation des transports interurbains à une autre collectivité territoriale (département ou commune) ou à un EPCI. La Région peut donc déléguer tout ou partie de sa compétence à une liste assez large d'entités (collectivités territoriales, associations de parents d'élèves, etc.). A terme c'est à la Région, devenue AOT, de redéfinir une ligne directrice en ce qui concerne la mise en œuvre d'un règlement commun et donc d'une politique tarifaire identique sur l'ensemble du périmètre régional. Comme pour les conventions de transport classiques, la tarification fait partie intégrante d'un ou plusieurs articles. Celle-ci est complexe car les Départements ont ajusté des conditions d'accès et droits spécifiques depuis plus de trente ans, et cela de manière parfois très différentes. Afin de préciser l'enjeu en présence et pour ouvrir des pistes de réflexion sur une future harmonisation des tarifications dans les transports scolaires, nous ferons un état des lieux, à l'échelle régionale, des pratiques actuelles.

Figure 52 : Nombre de lignes scolaires et d'élèves subventionnés par les Départements en Occitanie pour l'année scolaire 2013-2014



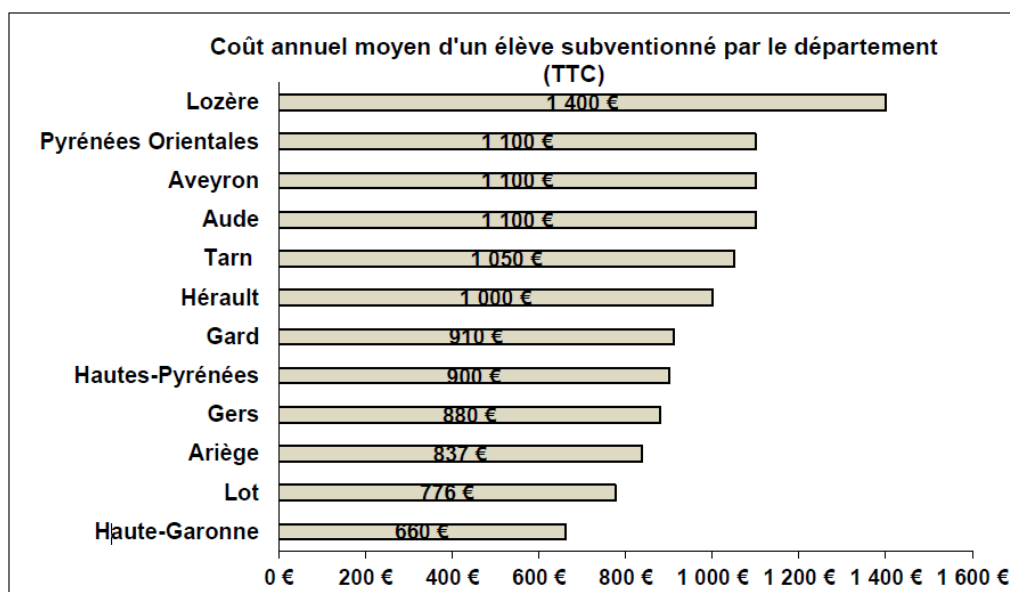
Les disparités entre les Départements, en termes d'infrastructures, de niveau de service et de gestion de l'exploitation sont une nouvelle fois importantes. Le service de transport scolaire ne déroge pas à ces réalités territoriales mais une fois de plus, ce transfert doit être un outil d'égalité des territoires.

La carte ci-dessus nous montre que sur 13 départements de la Région Occitanie, la Haute-Garonne subventionne le plus d'élèves, avec 74 500 élèves, c'est aussi le premier département de France pour le nombre d'élèves touchant des subventions. Le deuxième département possédant le plus grand nombre d'élèves subventionnés est l'Hérault avec 42 487 élèves. Au total, la Région Occitanie comptabilise environ 250 000 élèves subventionnés.

Il existe aussi des écarts importants entre le nombre de lignes par Département. Par exemple la Haute-Garonne compte 1 018 lignes scolaires contre 570 lignes pour l'Aveyron qui se trouve en deuxième position. La Lozère, avec 4 500 élèves subventionnés, compte 17 fois moins d'élèves subventionnés que la Haute-Garonne. Il est important de rappeler que le nombre de lignes scolaires n'est pas proportionnel au nombre d'élèves subventionnés. Et ce pour plusieurs raisons, en effet des élèves sont aussi transportés sur les lignes régulières ou sur les TAD, les véhicules scolaires ont des gabarits différents et ne transportent donc pas le même nombre d'élèves, les reliefs des départements nécessitent plus ou moins de lignes pour un même nombre d'élèves...

Au total l'Occitanie compte environ 4 500 lignes scolaires sur l'ensemble du territoire.

Figure 53



Sources : sites internet des départements, année 2013-2014

Afin de se faire une idée du mécanisme de financement dans les transports scolaires et donc d'obtenir un indice sur les politiques tarifaires pratiquées, le coût annuel moyen d'un élève subventionné peut être un indicateur. Nous le voyons, ce coût peut varier de 660 euros pour la Haute-Garonne à 1400 euros pour la Lozère (plus de deux fois le montant de la Haute-Garonne).

Le cas de la Haute-Garonne est d'autant plus particulier puisque le département subventionne les élèves habitant à l'intérieur du ressort territorial de l'agglomération toulousaine, ceux-ci empruntent donc pour la plupart le réseau urbain. Le coût de ses élèves est inférieur au coût des élèves hors ressort territorial (environ 220 euros par élève pour 30 000 élèves), c'est pour cette raison que le coût annuel moyen est de 660 euros par élève. Par ailleurs, les deux départements du Lot et de la Haute-Garonne ont une politique de gratuité totale sur les transports scolaires.

Par conséquent, tous les élèves qui bénéficient de la carte scolaire n'empruntent pas forcément le réseau d'autocar et cela a des conséquences sur le coût annuel moyen. Plus globalement, les départements d'ex Languedoc-Roussillon ont des coûts par élève supérieurs aux départements d'ex Midi-Pyrénées. Le coût moyen d'un élève subventionné sur la Région est de 980 euros TTC.

Nous l'avons vu le Réseau de Transport scolaire présente des tarifications variées selon les départements. Les tarifications vont de la gratuité (Haute Garonne, Lot) à 444 € pour les non-ayants droits (Aveyron) par an. La lecture des règlements permet de repérer que les tarifications sont généralement basées sur :

- **Le quotient familial (QF)**
- **Le lieu de résidence de l'enfant (zone rurale/zone urbaine)**
- **La formation suivie**
- **Le régime scolaire (demi-pensionnaire/interne)**

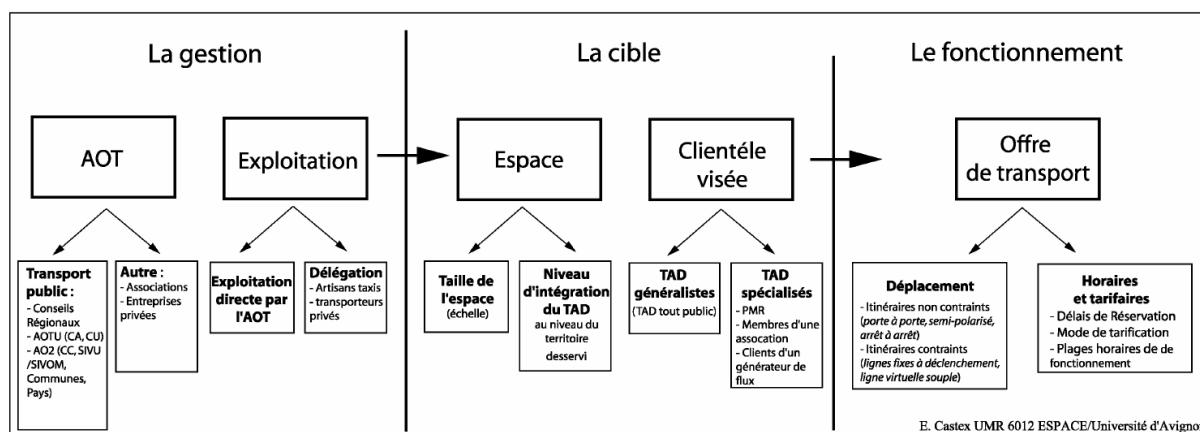
Le niveau de service scolaire se différencie lui aussi d'un département (ou transporteur) à l'autre, il peut alors être la prise en charge au domicile, l'âge de l'élève, à un point d'arrêt ou la présence d'un accompagnateur à bord de l'autocar.

Si la Région opte pour une participation unifiée des familles, par exemple, elle devra faire accepter aux habitants bénéficiant de la gratuité (Haute Garonne, Lot) ou d'une tarification avantageuse de devoir payer ou de payer plus. L'harmonisation de la tarification dans les transports scolaires s'avère donc délicate compte-tenu des nombreux profils d'enfants scolarisés et des différences qui existent dans la définition des « ayants droits » dans les règlements de transport scolaire par exemple. Ce travail de simplification passe donc d'abord par l'écriture d'un règlement de transport scolaire régional simple et le plus clair possible. Les services régionaux de la DITM, par le biais de la « cellule Loi NOTRe » œuvrent actuellement dans ce sens.

2.1.4 La tarification des Transports à la Demande (TAD)

Il convient également de travailler sur les services de Transport A la Demande (TAD) pour lesquels, depuis le 1^{er} janvier 2017, la Région s'est substituée aux Départements dans leurs engagements contractuels avec les Autorités Organisatrices de second rang et a renouvelé les conventions arrivées à échéance depuis cette date. Les services de TAD desservent principalement les territoires périurbains et ruraux ; les villes-préfectures disposant quant à elles de réseaux urbains réguliers. Le TAD est une solution pertinente là où la demande de transport est souvent diffuse et où les lignes régulières « classiques » sont peu efficaces.

Figure 54 : Les cinq composantes des services de transport à la demande



Cette approche est révélatrice de la grande diversité des TAD. Elle n'enferme pas le TAD dans une seule conception, car elle cherche à mettre en avant la diversité de ce mode de transport. Ainsi, tout TAD est marqué par une AOT commanditaire et un exploitant (même s'il arrive que ce soit l'AOT qui assume ce rôle) qui, ensemble, participent à la gestion du TAD. L'espace support et la clientèle visée contribuent à définir la cible du

TAD. Enfin, le fonctionnement du service dépend de l'offre de transport qui conditionne les déplacements possibles en TAD au sein du territoire. Chaque service de TAD est le résultat de la combinaison de ces 5 composantes. Ces composantes orchestrent trois formes principales de TAD sur le territoire :

Figure 55

Le TAD « porte à porte »	Domicile / Points d'arrêt (zonal)	Points d'arrêt / Points d'arrêt (virtuel)
Prend en charge l'utilisateur depuis son domicile jusqu'à son lieu de destination à horaire fixe ou variable	Prend en charge l'utilisateur depuis son domicile jusqu'à un point d'arrêt, à des horaires fixes ou variables	Il s'agit d'une ligne régulière à la demande, à horaire fixe
Pyrénées-Orientales	Ariège, Aveyron, Hautes-Pyrénées, Gers, Lozère, Gard	Tarn (CC Tarn-et-Dadou)

Source : DITM - TAD

La tarification (zonale, kilométrique, forfaitaire) est généralement fixée en fonction du niveau de service apporté par les prestataires. L'accès au service de TAD peut être restrictif ou à destination de tous types d'utilisateurs selon les autorités organisatrices.

Figure 56 : Tarif Ticket unitaire tendanciel selon les départements (en €)

	Aller	Aller/Retour
Ariège	2,5 à 3	4 à 5
Aude	1	2
Aveyron	3 à 9	3 à 13
Gard	1,5	3
Haute-Garonne	1	2
Gers	2 à 3	3 à 5
Hérault	1	2
Lot	2	4
Lozère	5 à 22	10 à 22
Hautes-Pyrénées	2	4
Pyrénées-Orientales	1	2
Tarn	2	3
Tarn et Garonne	1,10	2,20

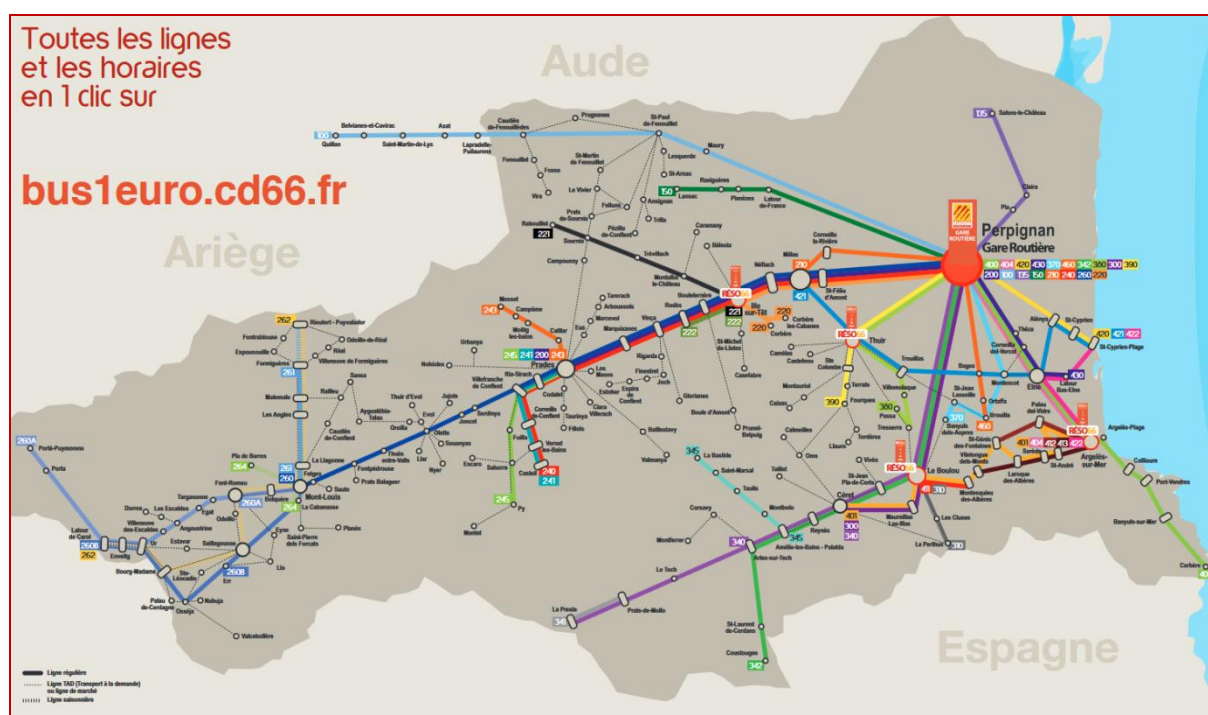
Sources : Site internet des départements et/ou des principales Communautés de Communes

Ce tableau synthétise les pratiques tarifaires en vigueur dans les départements de la Région. La plupart fixe un prix fixe pour les allers et retours. Les autres déterminent le prix en fonction de la distance parcourue tout en fixant un montant maximum. Nous avons vu qu'une grande quantité d'acteurs interviennent dans l'organisation du TAD.

Sur les 13 départements de la Région Occitanie, un seul ne délègue pas les services de TAD à une A02, les autres délèguent entièrement ou en partie leur service de TAD :

- Le département des Pyrénées-Orientales organise lui-même le TAD
- 3 autres départements : le Gard, le Gers et les Hautes-Pyrénées organisent le TAD pour une partie et délèguent une autre partie à des communautés de communes
- Les autres départements, l'Ariège, l'Aude, l'Aveyron, la Haute-Garonne, l'Hérault, le Lot, la Lozère, le Tarn et le Tarn-et-Garonne délèguent entièrement l'organisation du TAD à des communes, groupements de communes ou de communautés de communes (Communauté de Communes, SIVU, SIVOM, Syndicats intercommunaux de Transport...), Office de Tourisme pour le département de l'Hérault

Figure 57 : Le réseau de cars et de TAD des Pyrénées-Orientales



Source : site internet du département des Pyrénées Orientales

La carte du réseau de transport interurbain des Pyrénées-Orientales illustre bien l'importance du transport à la demande dans les endroits reculés. Représenté sur la carte par des lignes en pointillées, le réseau de TAD permet une réelle connexion des territoires isolés aux lignes régulières. Dans un territoire qui connaît des difficultés structurelles

dans l'arrière-pays, le TAD prenant en charge dans ce cas les usagers à leur domicile pour un aller à 1€, est un service indispensable. Ce service qui ne représente pas un coût important montre que le TAD constitue une politique de dessertes « Bourg-Centre » à valoriser sur le périmètre régional.

C'est sur cette logique de complémentarité des transports que nous allons continuer notre réflexion. Du fondement même de ce principe de correspondance entre les modes aux cas réels existants en Occitanie, nous allons voir les enjeux et stratégies à définir pour séduire de nouveaux usagers vers les transports publics. L'intermodalité doit être synonyme de simplicité et de lisibilité pour les voyageurs et au-delà de ces notions, elle doit être proposée avec des prix attractifs et cohérents avec l'offre en présence.

De nombreuses politiques tarifaires existent pour tous les transports en Région, le transfert des compétences est l'occasion de se pencher sur le potentiel de l'intermodalité régionale. Nous aborderons alors la billettique, élément essentiel des transports publics qui n'est autre que le support des produits tarifaires. Nous verrons les exemples régionaux qui permettent aussi l'interopérabilité des modes de transports, autrement dit l'acceptation de la même billettique sur plusieurs réseaux de transports.

2.2 Intermodalité et reconquête des usagers, quelles stratégies ?

Pour favoriser des déplacements dans la Région, il convient de mettre en œuvre des solutions privilégiant l'utilisation des transports publics et favorisant la complémentarité entre les différents modes de déplacement. Il paraît donc important, en avant-propos, de différencier ce que sont l'intermodalité et la multimodalité.

L'**intermodalité** est l'utilisation successive de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement. Il peut s'agir d'intermodalité entre plusieurs modes de transport en commun utilisés de façon successive au cours d'un même déplacement (TAD, puis car interurbain, puis train par exemple). L'intermodalité peut aussi se faire entre des modes de transports individuels (modes doux compris) et des modes de transports collectifs (accès en voiture à un parc relais dans une gare, puis utilisation

d'un train TER). Dans ce premier cas, une solution intermodale a pour but de minimiser la contrainte liée à la discontinuité de l'offre. Un support billettique compatible avec ces différents modes de transport et une tarification adaptée encouragent l'intermodalité des usagers et donc a fortiori augmente leurs fréquentations.

La **multimodalité** est la possibilité d'utiliser alternativement plusieurs modes de transport sur une même liaison. Elle est basée sur la notion de choix et le client multimodal va orienter le choix du mode utilisé différemment selon le jour, l'heure ou le motif de son déplacement. Il cherche à optimiser l'usage de la gamme de transport disponible en jouant sur les avantages de performance intrinsèques à chaque mode. La multimodalité doit être en corrélation avec une offre de transport importante, à l'échelle de la Région ce sont les réseaux urbains qui sont le plus à même de proposer une offre multimodale séduisante car ils disposent parfois de nombreux modes (métro, tramway, bus, autocars, vélo...).

Afin d'attirer les usagers, la Région doit jouer de ses atouts en termes d'offre de transports. En s'associant avec les réseaux urbains autour d'une offre billettique et tarifaire, le TER, l'autocar et le TAD peuvent faciliter et renforcer les liens entre les territoires peu desservis et faciliter les flux là où la demande est importante. L'objectif étant de réduire au maximum la rupture de charge entre deux réseaux. En effet, les correspondances entre transports collectifs peuvent aussi se faire entre deux transports du même réseau (pour la région, entre deux TER, deux cars ou entre un TER et un car, pour un réseau local comme Tisséo, entre deux bus, ou entre le métro et un bus).

2.2.1 La billettique comme support de la tarification multimodale/intermodale, l'exemple de Pastel+ et de Kartatoo

La tarification Pastel +

En amont de la mise en place de cette tarification, les collectivités et les AOT ont fait un constat commun de la situation des transports autour de Toulouse. L'accroissement rapide de la population, le dynamisme territorial et la périurbanisation éloignent les zones d'emplois et d'activités des lieux de résidence. L'urbanisation de l'espace s'appuie principalement sur le réseau routier et dans une moindre mesure sur les réseaux de

transport en commun. La voiture restant le moyen principal de transport pour les déplacements quotidiens par les Midi-Pyrénéens. Ainsi un habitant périurbain sur deux parcourt plus de 40 km par jour à budget-temps constant. L'agglomération affiche le taux de congestion le plus élevé parmi les villes françaises de plus de 50 000 habitants ; l'A620 (rocade ouest toulousaine) figure parmi les 3 premiers axes les plus embouteillés d'Europe et le 1^{er} en France.

La volonté de mise en place d'un développement durable de la métropole toulousaine et la construction d'une alternative efficace au tout-automobile se situe donc à l'échelle de l'aire urbaine toulousaine.

Le territoire de l'agglomération toulousaine est desservi par 3 réseaux de transports publics :

- le réseau urbain Tisséo (métro-bus-tram)
- le réseau départemental Arc-en-Ciel
- le réseau régional ferroviaire et routier

Chaque réseau, relevant d'autorité organisatrice distincte, est indépendant selon un principe de compétence. A l'occasion de la conférence des Autorités Organisatrices de Transport du 28 novembre 2013, la Région Midi-Pyrénées, le Département de la Haute-Garonne et la Métropole toulousaine ont donc décidé, dans une approche basée sur le besoin de l'utilisateur, de mettre en place des titres et une tarification commune aux différentes autorités organisatrices tant pour satisfaire les usagers existants dans leurs pratiques d'ores et déjà intermodales, que pour développer l'utilisation des transports en commun.

Cette tarification commune consiste en la mise en place d'un titre de transport unique pour les déplacements quotidiens dans l'aire urbaine toulousaine. Ce produit commun a été mis en œuvre en 2015 par l'abonnement mensuel tout public supporté par la billettique PASTEL. L'abonnement est multimodal, il est donc valable indistinctement sur tous les réseaux desservant le Périmètre des Transports Urbains de Toulouse. Son prix avait été fixé pour l'année 2015 à 70 €, aujourd'hui son prix est resté le même.

Figure 58 : l'offre Pastel+



La Région Midi-Pyrénées a donc décidé de mettre en place avant la fin d'année 2015 une tarification commune aux 3 réseaux de transports publics (TISSEO, Arc-en-Ciel et TER) de l'aire urbaine toulousaine, et dans une première phase, sur le Périmètre des Transports Urbains de Toulouse.

Cette tarification commune au réseau urbain Tisséo (métro-bus-tram) et au réseau régional ferroviaire TER et routier consiste en :

- un abonnement mensuel tout public
- multimodal (valable sur plusieurs réseaux) et zonal
- avec un tarif de 70 € pour la zone « Périmètre des Transports Urbains de Toulouse »
- sur le support carte PASTEL
- une distribution sur l'ensemble des distributeurs automatiques de titres de TISSEO et sur les distributeurs de billets régionaux ainsi qu'aux guichets TER de Colomiers, Escalquens, Muret, Portet, Saint-Agne et l'espace Pastel de Toulouse-Matabiau

La tarification et la billettique Kartatoo

En Ex-Languedoc-Roussillon c'est le système billettique interopérable Kartatoo qui a émergé suite à la mise en œuvre d'une politique tarifaire favorisant les déplacements quotidiens en transports collectifs le long de la dorsale méditerranéenne. Gérée par la SNCF, la carte sans contact Kartatoo héberge les abonnements de l'ensemble des réseaux urbains signataires de la convention et les offres TER. Depuis 2009 l'abonnement mensuel zonal et intermodal du Languedoc-Roussillon, Kartatoo, fonctionne sur l'intégralité du territoire régional Kartatoo et permet d'emprunter de façon illimitée à la fois les transports urbains et les TER pour les trajets domicile – travail ou lieu d'études. L'Hérault, le Gard, l'Aude, les Pyrénées-Orientales et la Lozère sont desservis. Ce titre de transport permet jusqu'à 38 % d'économie sur le cumul des abonnements. Ainsi, par exemple, un Kartatoo Etudes entre Narbonne et Carcassonne coûte 81,50 euros par

mois, alors que l'achat de trois abonnements (train et deux réseaux urbains) revient à 118,40 euros (soit 31 % de réduction). De plus l'abonnement octroie une réduction de 50 % pour tout achat d'un billet de TER en Ex-Languedoc-Roussillon. Une enquête réalisée en 2010 a montré qu'un abonné sur cinq ne prenait pas le train avant la création de la carte. Plus de la moitié des scolaires et les deux tiers des actifs se sont abonnés à un réseau de transport urbain en adhérant à Kartatoo, qui se décline désormais aussi en version titre annuel.

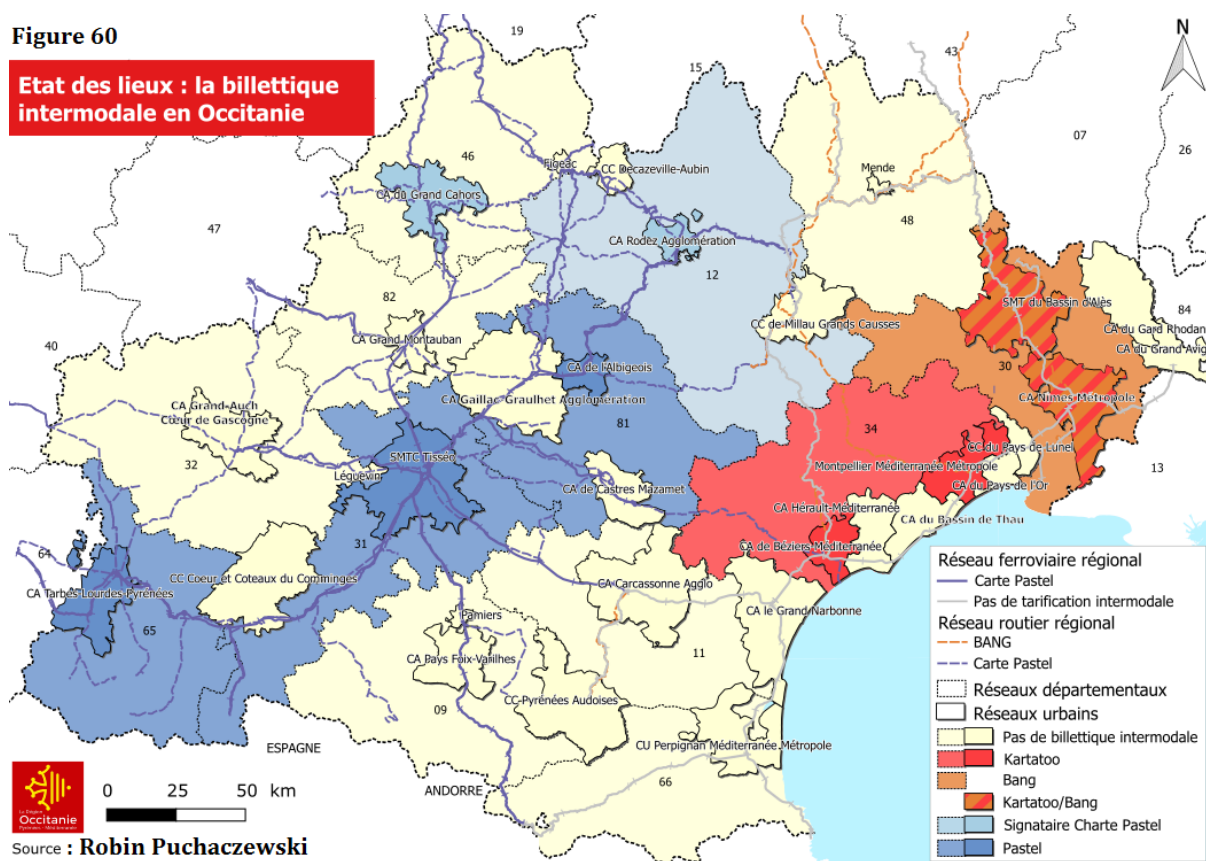


Une billettique unique et une offre économique et lisible ont permis à Kartatoo de rencontrer un succès important en Languedoc-Roussillon. L'ensemble des analyses montrent que le développement des formules tarifaires régionales mieux adaptées à la réalité de la mobilité de chaque région ont fortement contribué au développement du

trafic et à la rénovation de l'image du transport régional. Il en est ainsi de la carte Pastel sur Midi-Pyrénées et de Kartatoo sur Languedoc-Roussillon. De plus en plus souvent, le périmètre pris en compte par ces tarifications dépasse le strict périmètre des transports urbains pour mieux prendre en compte le véritable bassin de mobilité de l'agglomération.

Figure 60

Etat des lieux : la billettique intermodale en Occitanie

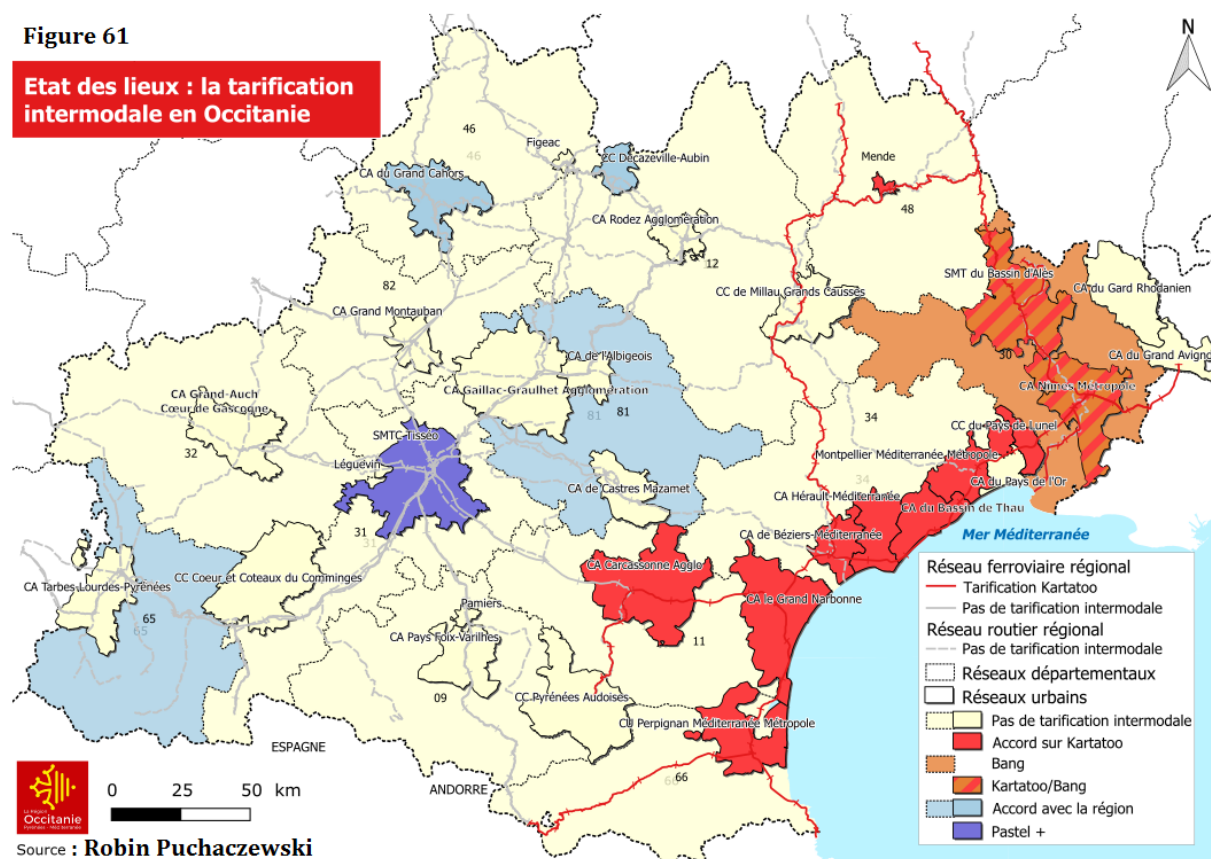


Cette carte réalisée par Robin Puchaczewski nous montre les périmètres billettiques présents sur l'espace régional. La billettique Pastel s'est étendue par des accords conclus avec différentes AOM qui héberge les tarifications monomodales sur le support Pastel : CA d'Agen, de la CA du Grand Cahors, CA d'Albi et de la CC de Decazeville-Aubin. Des accords tarifaires ont aussi été conclus avec les départements du Tarn et des Hautes-Pyrénées et leurs réseaux respectifs TARNBUS et Maligne 65. Ils consistent à rendre les abonnements départementaux valables sur les portions du RRR incluses dans leur périmètre. Des accords ont également été conclus avec les Conseils Départementaux de l'Ariège, de l'Aveyron, de la Haute-Garonne, du Gers, du Lot, des Hautes-Pyrénées et du Tarn pour permettre la prise en charge des titulaires de la carte départementale de transport gratuit sur les lignes routières régionales. Le territoire de l'Ex-Languedoc-Roussillon héberge deux systèmes billettiques, Kartatoo et Bang (Billettique Alès-Nîmes-

Gard). Ce dernier créé en 2013, est un accord entre le département du Gard et les réseaux urbains d'Alès et Nîmes. Dans ce cadre, un titre de transport interzonal est créé entre les réseaux urbains d'Alès et de Nîmes et le réseau départemental du Gard. Il se décline en un forfait journée, un abonnement mensuel et un abonnement annuel. Il ne fonctionne pas sur les TER, uniquement sur le réseau routier.

Figure 61

Etat des lieux : la tarification intermodale en Occitanie



Cette nouvelle carte nous montre l'étendue des tarifications intermodales en Occitanie, Kartatoo qui n'a finalement pas un périmètre très étendu pour la billettique est largement répandue en terme de tarification. En effet de nombreux accords ont peu à peu étendue la zone d'application tarifaire. Cet élargissement est dû aux avenants à la convention signés par les communautés d'agglomérations qui se sont greffées aux avantages permis par la tarification zonale appliquée dans le cadre de l'offre Kartatoo.

A l'inverse la tarification Pastel + est quand à elle limitée au PTU toulousain. La portion Arènes-Colomiers de la ligne Toulouse-Auch, sur lequel a été mise en place une tarification urbaine a fait l'objet d'un accord entre le Conseil Régional, la SNCF et le SMTC Tisséo. De nouvelles haltes et un cadencement de la ligne jusqu'à Auch ont permis une hausse très importante de la fréquentation. Cette ligne se confond à présent dans le réseau de transport toulousain. Toutefois, cette expérience n'a pas été reproduite sur

d'autres tronçons notamment en raison de la complexité du montage en matière de répartition des coûts et des compétences. Par cet accord, Tisséo compense la part de recettes à la Région et appose sa marque mais n'a pas de maîtrise sur l'exploitation, tandis que la Région finance mais n'a pas de maîtrise sur la tarification et l'image de marque.

Le nécessaire maintien de l'intermodalité, les passerelles entre les gammes ferroviaire et routière, les transports urbains et la mise en place d'accord avec SNCF Voyage pour assurer la vente de titres combinés (gamme nationale SNCF / TER / gamme régionale) sont des éléments importants dans la construction d'une nouvelle gamme tarifaire. D'autres produits tarifaires jouent un rôle important dans l'équilibre financier régional, il s'agit des offres dites « d'entrée de gamme ». Cette gamme de produits accessibles à tous sans carte ni abonnement a notamment permis d'accroître la fréquentation sur des lignes menacées de fermeture.

2.2.2 Train à 1€ et Tikemouv, des produits régionaux d'entrée de gamme

Le Train à 1€

Figure 62 : Le train à 1 euro



Inspiré du lancement de la tarification des bus à un euro dans le département des Pyrénées-Orientales (Novembre 2008) dont la fréquentation a été multipliée par quatre et générée des recettes similaires, le Train à un euro a initialement été lancé par Georges Frêche début 2010 par le projet régional « le 1€ pour tous, partout, pour tout le monde ». Avant sa mise en place, le projet a fait l'objet d'une étude de faisabilité et de coûts du 1€ demandée auprès de la SNCF. Le retour de la compagnie ferroviaire est

notamment marquée par de nombreux points bloquants, fortes contraintes techniques et d'une induction (hausse de la fréquentation par la baisse du prix) difficilement évaluable. A la suite du décès de Georges Frêche, Christian Bourquin alors nouveau président de Région, poursuit les décisions amorcées. En février 2011 et suite au blocage SNCF, le Président de la Région concède à la SNCF de procéder par expérimentations phasées sur des lignes affluentes, pour faire avancer le projet 1 €.

Les objectifs du « Train à 1€ » sont alors multiples et sont présentés comme une aubaine régionale avec des objectifs transversaux liées à l'augmentation de la fréquentation des transports en commun :

- Rendre plus attractif les transports en commun
- Améliorer le pouvoir d'achat des habitants
- Permettre l'accès au transport public régional à tous
- Faciliter le développement économique du Languedoc-Roussillon
- Réduire les émissions des gaz à effet de serre
- Développer la fréquentation des lignes affluents du réseau
- Développer le « réflexe train » pour l'accès aux attraits touristiques d'un secteur

La première ligne initiée à l'été 2011 fut Nîmes-Le Grau du Roi qui rencontra un succès avec plus de 100 000 passagers en deux mois contre 35 000 en 2010 (+196%). Quatre autres lignes ont vu l'application de la tarification à 1 euro en l'espace de 18 mois.

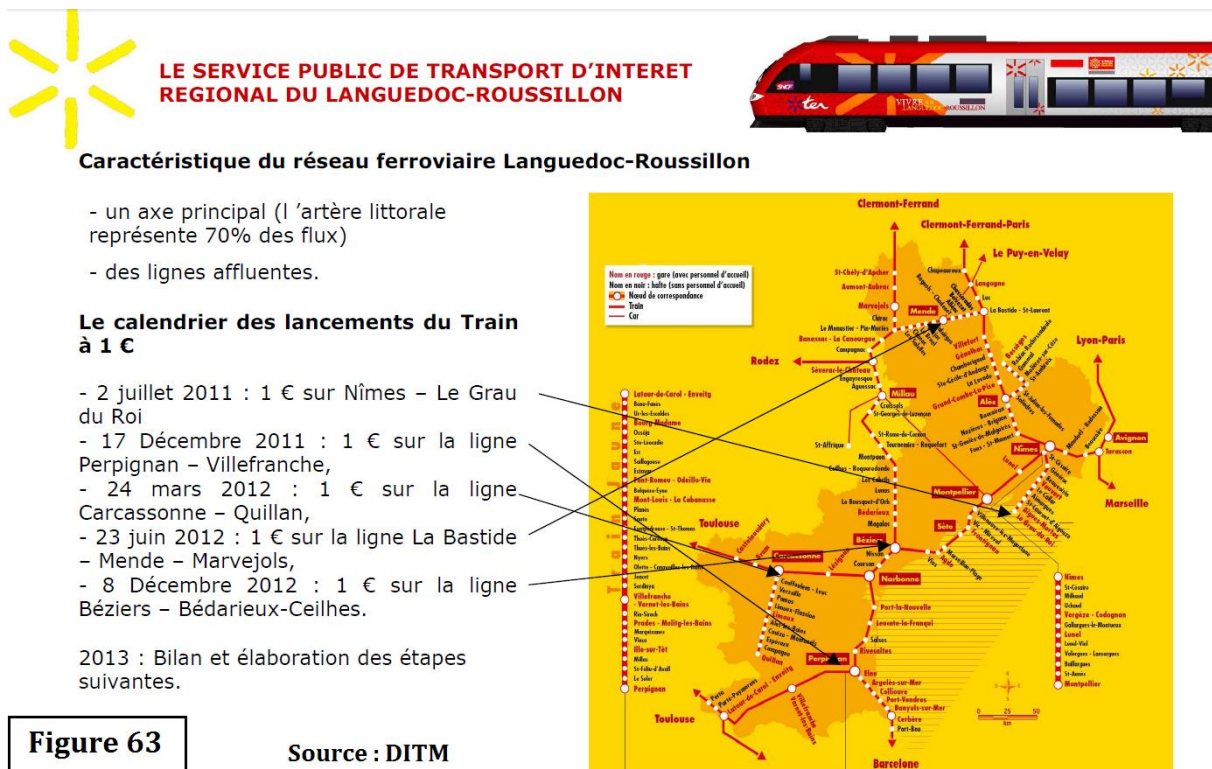


Figure 63

Source : DITM

Cette carte nous montre l'extension du réseau à 1 euro sur le territoire Ex-Languedoc-Roussillon entre 2011 et 2012 avec des places contingentées. La distribution du titre à 1 euro à l'unité a été généralisée exclusivement par internet et est toujours gérée par le service billettique de la Région Occitanie. Globalement nous pouvons constater que le succès fut à la hauteur des ambitions régionales. La carte si dessous nous montre que les 5 lignes à 1 euro ont toutes connues une nette progression en termes de fréquentation, entre +30% et +170%. Une réussite qui n'est pas sans compter sur une communication importante autour du train à 1 euro et un relais médiatique important à l'échelle nationale.

Figure 64 : Tendances des fréquentations sur les 12 premiers mois et affiche « Train à 1€ »



Source : DITM

L'analyse qui suit est celle conclut par la Région Languedoc-Roussillon en 2013 à la suite de deux années de retours d'expérience.

Points positifs :

- Installation d'automates pour assurer un acte de vente rapide
- Equipes présentes à chaque embarquement pour lutter contre la fraude et apaiser les conflits en cas de problème de capacité
- Equipes de sécurité et présence des forces de l'ordre => limiter les incivilités et a garanti la sûreté à bord (94% des voyageurs satisfaits)
- Renforcement de la capacité des trains et des doubléments des cars

- 0% de fraude constatée
- L'espace vélo a augmenté la capacité d'accueil à bord des TER
- L'enquête satisfaction a plébiscité l'expérimentation

Points négatifs :

- Risque de mécontentement des voyageurs du fait des conditions de voyage :
- 1 755 voyageurs n'ont pas pu emprunter la circulation
- Beaucoup de personnes ont voyagé debout dans les trains
- Le nom du produit « la Mer à 1€ » a porté à confusion
- Chute des abonnements

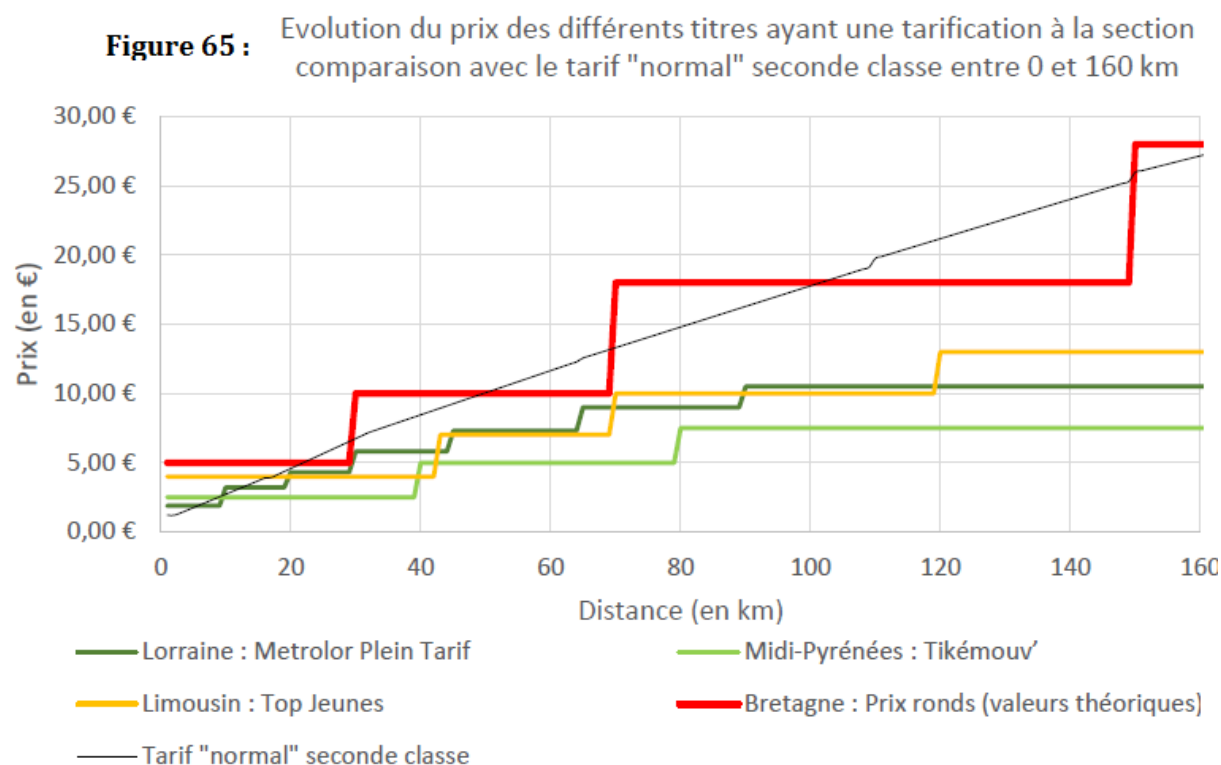
Nous pouvons constater que le bilan est tout de même positif malgré une qualité de service qui se doit d'être améliorée au vue des fortes fréquentations que supporte certaines lignes. De plus le report des abonnés aux TER vers le dispositif 1€ peut être un risque important en terme de recettes. Cependant des retours d'une étude BVA menée par la Région montrent que sans le 1€, 78% des utilisateurs n'auraient pas pris le train. De plus, même si les 2/3 des acheteurs sont déjà des usagers réguliers, 90% des usagers estiment que ce tarif leur permet de voyager plus souvent. Au vue du report sur le TER que le dispositif a entraîné, les objectifs visés sont pour la plupart atteints. Cependant il existe tout de même, notamment en ce qui concerne les réservations, des difficultés pour trouver des places à 1 euro sur le site internet « www.train1euro.fr », de plus la billettique actuelle ne permet pas d'avoir un retour d'information sur les billets utilisés ou non par les usagers.

Tikémouv

Lancée en 2011 à l'initiative de la Région Midi-Pyrénées, l'offre Tikémouv se veut un tarif réduit simple, sans carte ni abonnement, destinée aux voyageurs occasionnels, en complément des différents tarifs réduits et abonnements proposés sur toutes les lignes. Tikémouv consiste à appliquer sur certains TER (ayant un taux de remplissage en dessous de 30%) un tarif sur la base de 2,50 euros par tranche de 40 km. Il en coûte donc au voyageur 2,50 euros pour un trajet de 1 à 40 km, 5 euros de 41 à 80 km, et à partir de 81 km, 7,50 euros plafonnés.

Les objectifs de Tikémouv sont notablement les mêmes que ceux prônés par le « Train à 1 euro » en visant à rendre certains trains plus attractifs sur le réseau régional.

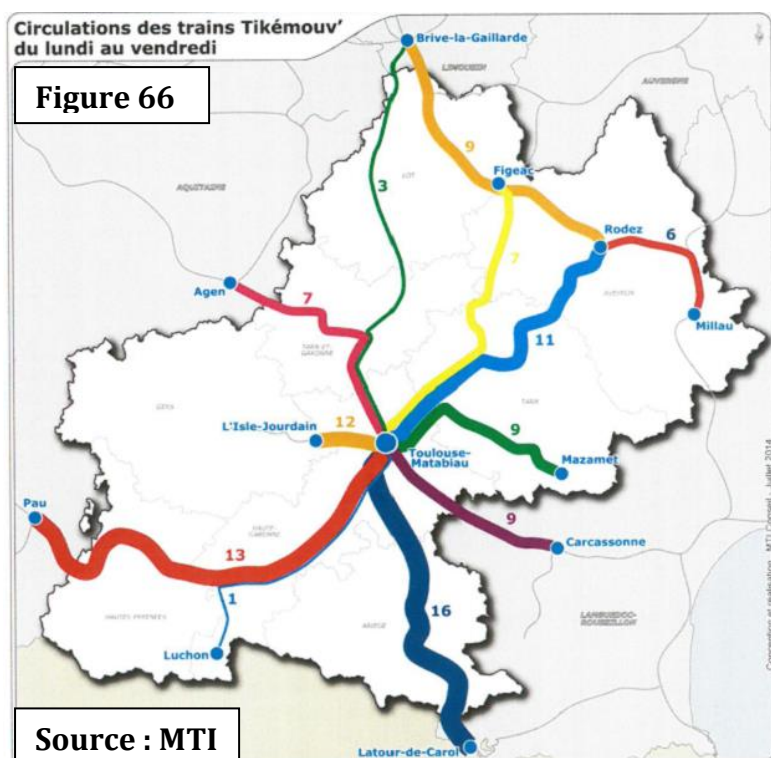
Favorisant le report modal du transport individuel vers le TER cette offre tarifaire doit aussi désengorger les trains aux heures de pointe en incitant ceux qui le peuvent à choisir un autre horaire. D'autre part, avec des prix très compétitifs, d'attirer de nouveaux voyageurs vers le train les moins fréquentés.



Source : Etudes MTI

A l'image d'autres opérations tarifaires similaires établies sur d'autres réseaux ferroviaires régionaux, Tikémouv' est sensiblement le plus intéressant. A titre d'exemple, le trajet Toulouse-Tarbes (158 km) revient à 27 euros en tarif normal si l'usager prend le train de 7 h 27, il lui en coûtera 7,50 euros s'il choisit celui de 9 h 28, accessible au tarif Tikémouv'. Pour le même nombre de kilomètres, cela lui coûtera 28 euros en Bretagne, 12,50 euros en Ex-Limousin et 10 euros en Ex-Lorraine.

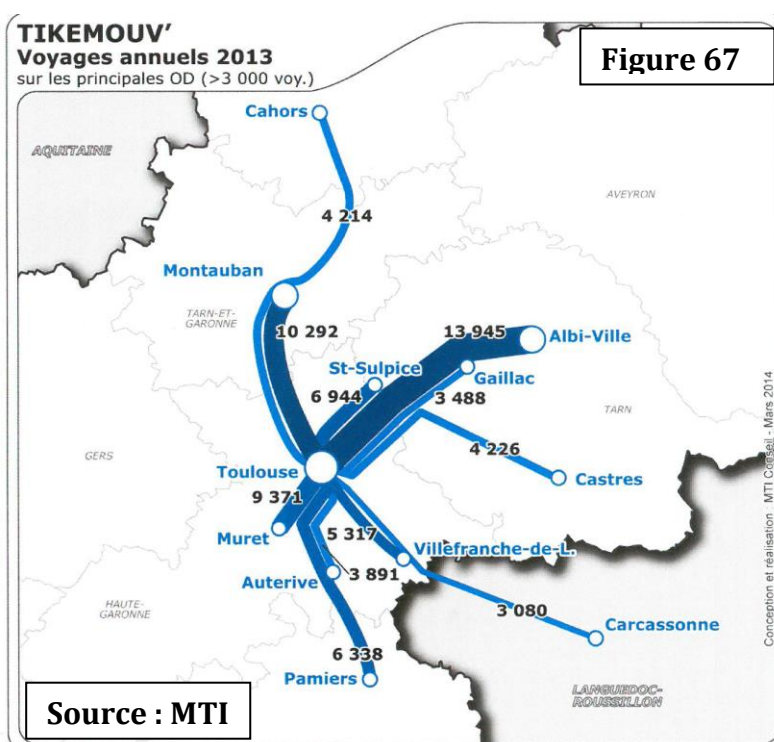
Ce tarif d'entrée de gamme s'applique aux TER circulant sur le périmètre de la région Ex-Midi-Pyrénées, étendu aux villes d'Agen, Brive, Carcassonne et Latour-de-Carol. Les trains Tikémouv' sont identifiés dans les fiches horaires, ainsi que sur le site www.ter.sncf.com et les billets sont vendus par la SNCF en ligne et dans les gares de la Région. Ces tarifs et la liste des trains concernés sont négociés dans le cadre de la convention TER. Tikémouv' concerne environ 420 000 voyages par an et 4 000 nouveaux usagers. L'offre peut être utilisée dans 123 TER de Midi-Pyrénées, chaque jour.



Cette carte nous indique la localisation de l'offre Tikémouv' sur le réseau TER de l'Ex-Midi-Pyrénées durant la semaine. Nous pouvons constater que l'étoile toulousaine est bien fournie en trains éligibles Tikémouv. De manière générale leur nombre varie en fonction de la fréquence de trains circulant sur l'axe ciblé. Autrement dit, plus il y a de TER à circuler sur un axe,

plus nombreux seront les titres Tikémouv.

Cette seconde carte nous montre sur l'année 2013 les lignes les plus fréquentées avec l'offre Tikémouv'. Les axes Toulouse-Albi, Toulouse-Montauban ainsi que Toulouse-Muret sont les plus fréquentés avec entre 9000 et 14 000 bénéficiaires par ligne sur une année. Des OD moins importantes concernent les axes reliant Toulouse à St Sulpice, Pamiers, Villefranche,

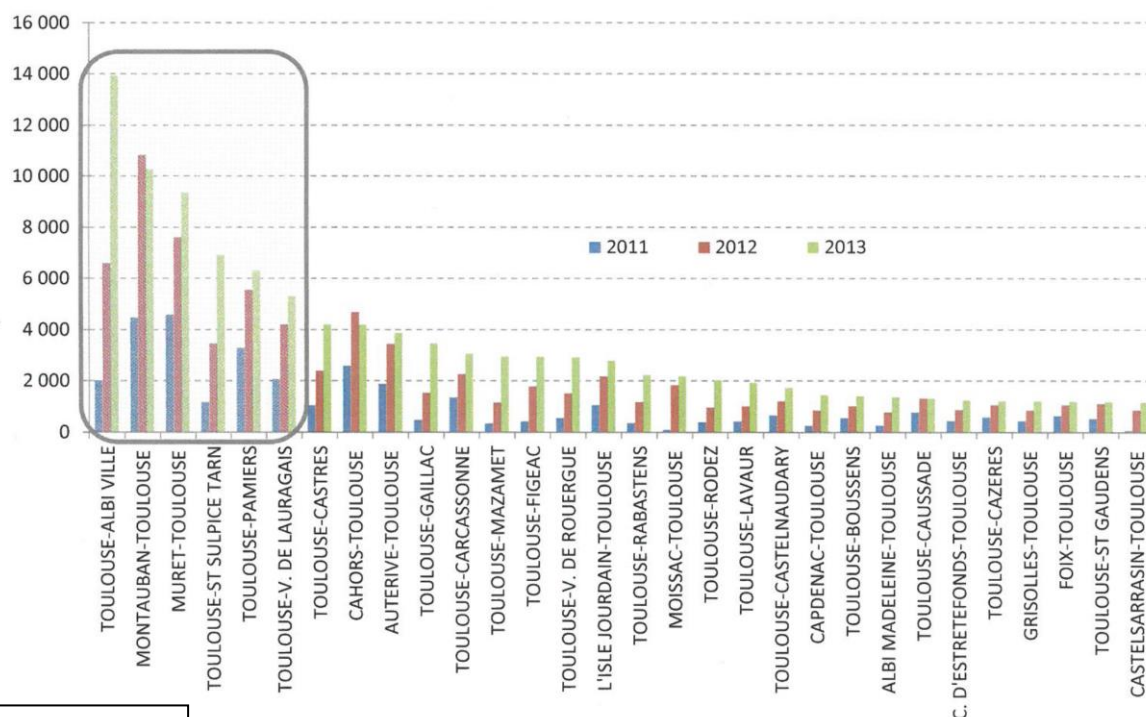


Castres, Cahors ou encore Carcassonne. Nous pouvons imaginer que certains usagers « navetteurs » (17,4% selon un sondage MTI conseil) est pris le train à la place de leur voiture au vu de l'attractivité de l'offre.

Les autres usagers « occasionnels » (40%) peuvent prendre le train plus régulièrement grâce à cette offre tarifaire.

Figure 68

Evolution de la fréquentation des 30 principales OD Tikémouv'



Source : MTI

L'évolution de la fréquentation illustre bien la montée en puissance de l'offre sur 3 ans, l'OD Toulouse-Albi Ville a par exemple vu son nombre d'utilisateurs du Tikémouv multiplié par 6 entre 2011 et 2013 passant de 2 000 à 14 000. Seulement 2 des 30 principales OD ont connues des baisses entre 2012 et 2013 (Montauban-Toulouse et Cahors Toulouse).

Que ce soit le « Train à 1€ » pour l'ex-Languedoc-Roussillon ou le « Tikémouv » en ex-Midi-Pyrénées, les produits régionaux d'entrée de gamme dans le transport ferroviaire entraînent une augmentation du nombre de voyageurs. En plus de redynamiser certaines lignes TER ou de remplir des trains régionaux connaissant une fréquentation en berne, ces offres participent au maintien et à la crédibilité du service régional de transport. Une offre lisible et simple, une communication de ces offres par la SNCF et par la Région sont déterminants pour déclencher l'achat par les usagers. En plus de diminuer les budgets des transports par une hausse conséquente des fréquentations, cette gamme tarifaire a permis aux deux ex-Régions de maintenir des services ferroviaires menacés de diminution de trafic des TER. Il paraît donc inévitable de

conserver ce type de produit dans la mise en œuvre d'une nouvelle gamme tarifaire régionale en Occitanie. Nous verrons en troisième partie quelles pistes sont possibles pour maintenir des offres similaires créant ces inductions, autrement dit l'augmentation de la fréquentation par le levier tarifaire.

A présent, nous allons étudier un autre levier important dans la politique des transports menées par la Région et ses partenaires, l'information multimodale. Elle regroupe toute information sur les possibilités de déplacement, par tout mode de transport, avec un large panel de contenus et de supports utilisés. L'information multimodale est essentiellement mise en œuvre pour favoriser l'usage de modes de transport en commun. Elle inclut donc a minima les transports collectifs et la marche à pied. Dans cette partie nous verrons quels dispositifs existent déjà en Occitanie et comment son utilisation peut œuvrer pour l'élaboration d'un service public régional en créant une complémentarité entre l'information et la tarification.

2.2.3 L'information multimodale

Les services d'information dans les transports connaissent aujourd'hui une révolution sans précédente. Avec la démocratisation du numérique et l'intensification des flux d'informations sur les déplacements et les habitudes de transport des usagers, certaines applications permettent aujourd'hui d'optimiser au mieux les trajets. Pour se rendre à l'autre bout de l'Europe ou de la France, une multitude de sites et d'applications libres ou payantes voient le jour depuis une dizaine d'années avec l'essor du digital. Différents types d'informations sont relayés, que ce soit la tarification, les horaires, la localisation et les plans, les itinéraires, les perturbations ou encore les possibilités d'achat et de réservation.

Les outils nécessaires à ces diffusions sont eux aussi nombreux (guichet, borne interactive, systèmes d'information embarqués dans les véhicules, ordinateur personnel ou téléphone portable). Beaucoup d'expérimentations voient le jour dans les gares ferroviaires ou routières, les stations de transports en commun ou même dans les véhicules. Dans l'élaboration d'une information multimodale régionale, la Région peut s'appuyer sur son expérience mais ne peut se soustraire à une collaboration étroite avec les autorités organisatrices de transport pour rendre l'information la plus efficiente et

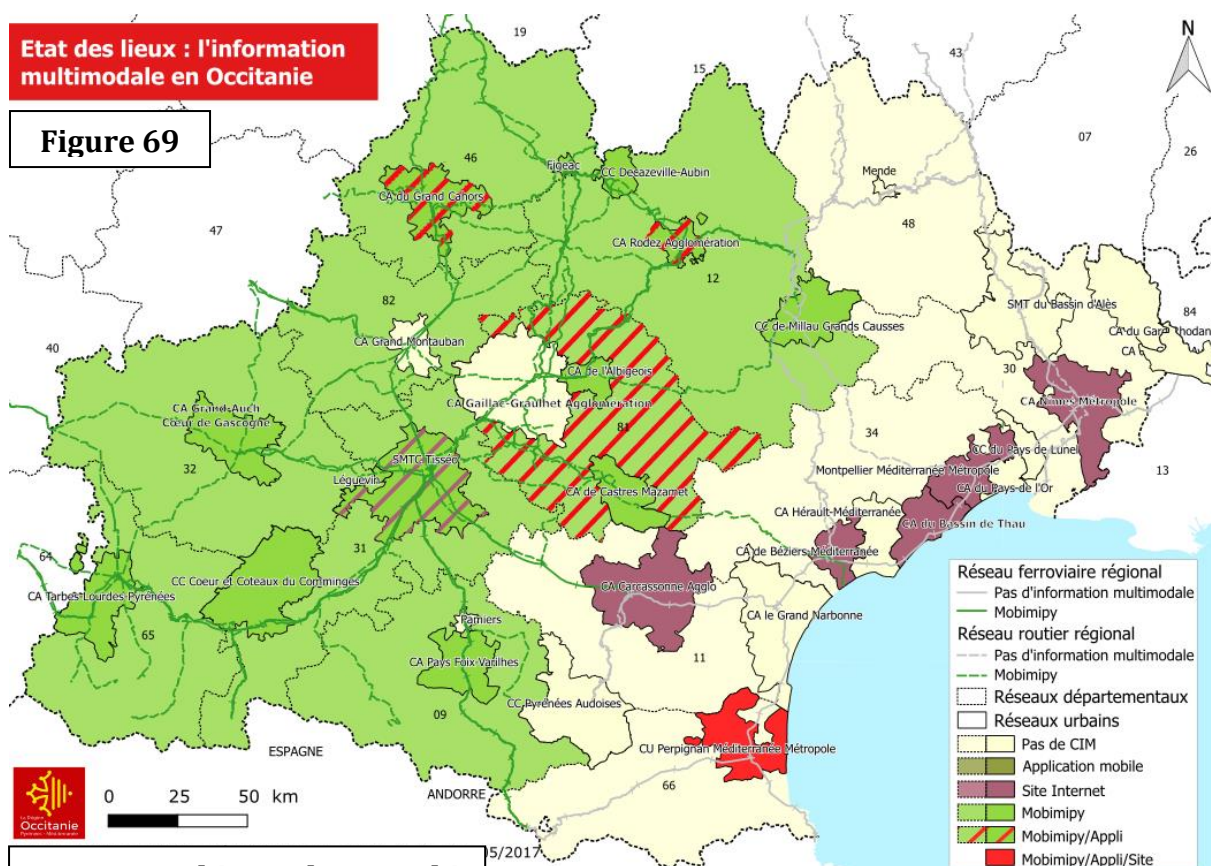
complète possible. Les sources de ces informations peuvent venir de toute part pour chaque mode de transport, des exploitants, prestataires de service et des usagers. Ces derniers sont de plus en plus contributeurs de l'information multimodale grâce notamment aux systèmes des « open data » qui centralisent les informations communiquées par les usagers des transports et permettent de dégager les besoins à des échelles parfois très fines.

Les informations diffusées doivent aussi être déterminées car elles peuvent être de plusieurs formes. L'essentiel des informations communiquées, sur les fiches horaires par exemple sont théoriques (vitesse routière sans saturation, horaires théoriques de transport en commun) mais tendent à être de plus en plus en temps réel notamment dans les transports urbains grâce à des systèmes embarqués. Il existe deux autres types d'informations, historisées (information basée sur les moyennes des données conservées) ou prédictives (grâce à un modèle hybride se basant sur les données en temps réel et les données archivées). Enfin la question des supports publics qui se détermine en fonction du type d'information et du public visé, nous retrouvons des modèles à présent généralisés comme le format papier, la radio ou télévision, les annonces sonores (en station ou en gare) ou les écrans publics (aux arrêts, en gare, déportés sur l'espace public ou privé, en bord de route...).

A l'échelle régionale, l'action la plus significative en matière d'information multimodale est la mise en place du SIM (Système d'Information Multimodal) Mobimipy. Mise en place en septembre 2006, c'est la première fois qu'une Région m'était en place ce genre d'innovation en France. Créée à l'initiative de l'ex-Région Midi-Pyrénées, elle est fournie en données par tous les partenaires et gérée par la SNCF. Ce système constitue une information multimodale complète aux voyageurs sur un nombre important de réseaux. On y trouve ainsi un nombre important d'AOM d'ex-Midi-Pyrénées. Mise à jour en 2013, Mobimipy est aujourd'hui quelques peu obsolète. Des mises à jour sont à effectuer et des modes ne sont pas intégrés dans la prise en compte des déplacements comme les trajets en vélo, vélo en libre-service, covoiturage ou le TAD. Enfin l'information peut être mise en temps réel car la plupart des AOM peuvent le fournir et il n'existe pas de mention du prix d'un trajet.

Etat des lieux : l'information multimodale en Occitanie

Figure 69



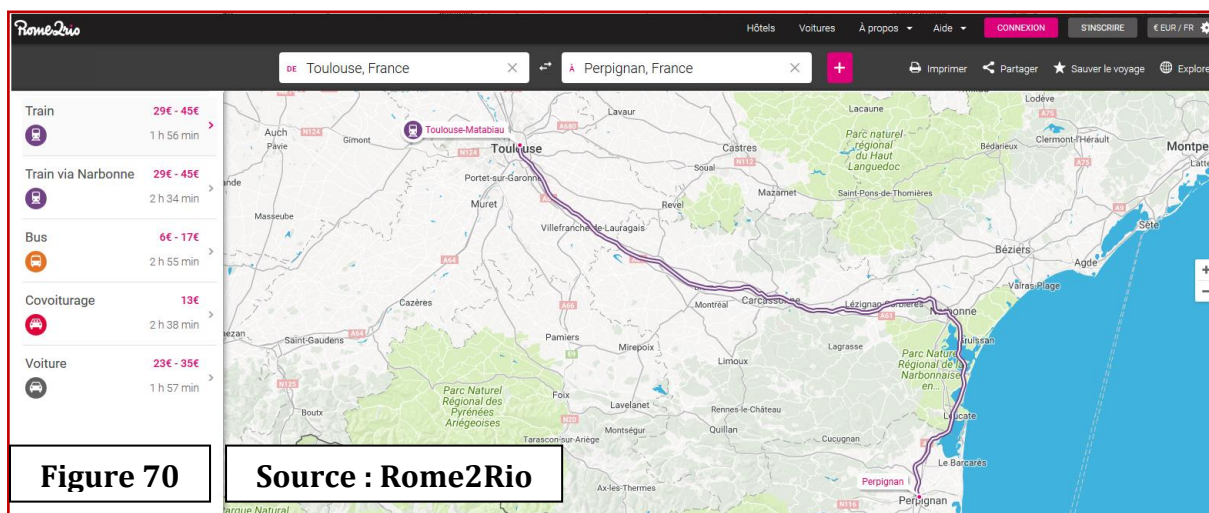
Source : Robin Puchaczewski

Cette carte réalisée par Robin Puchaczewski fait l'état des lieux de ce qui existe aujourd'hui sur le périmètre de la Région Occitanie en termes d'information multimodale. Nous remarquons que le territoire d'ex-Midi-Pyrénées est bien fourni notamment par le site Mobimipy que nous venons d'observer. Ce territoire est cependant irrégulièrement couvert par les applications pour smartphone. Les communautés d'agglomérations de Cahors, Rodez, le PTU de Toulouse ou le département du Tarn disposent d'applications alors que les autres communautés d'agglomérations ne disposent que du site Mobimipy, qui, nous l'avons vu mérite de faire l'objet de mises à jour.

En ce qui concerne l'Est de la Région, les communautés d'agglomérations de Nîmes, Lunel, Montpellier, du Pays de l'Or, du Bassin de Thau, de Béziers ou encore de Carcassonne disposent d'un site internet pour l'information multimodale. Le cas de la communauté urbaine de Perpignan est spécifique car il dispose d'un site et d'une application « Sankéo » qui est la mise en œuvre la plus aboutie sur l'ex-Languedoc-Roussillon. Un protocole d'intermodalité (2006) a été signé par l'ensemble des AOM et départements de l'ex-région avec comme volonté « d'entamer une réflexion sur le

développement d'un service moderne d'information s'appuyant sur les technologies nouvelles, de type centrale de mobilité » avec notamment une volonté de mutualisation de l'information et la mise en œuvre d'un dispositif en temps réel coordonné. Ce document porte une intention commune défendue et voulue par l'ensemble des partenaires afin développer l'information multimodale. Cependant une concrétisation n'a pas émergé de cette volonté.

Nous voyons que les deux ex-Régions allaient dans le sens du développement de l'information multimodale. Qu'il soit effectif ou non, le retour d'expérience des systèmes existants permettra à la Région Occitanie de créer un système nouveau prenant en compte l'efficience et les défauts de ce qui existe, par le biais d'une veille informationnelle, au sein et au-delà de frontières administratives. Cette recherche d'optimisation ne doit cependant pas stopper les efforts qui se font actuellement dans les pôles d'échanges multimodaux et l'intégration d'informations de correspondances diffusées par des écrans en temps réel ou non. A ces informations doit cependant se greffer l'information concernant la tarification pratiquée pour un trajet en prenant en compte l'ensemble des offres existantes, quitte à indiquer une échelle de prix comme ce qui est pratiqué sur le site internet « Rome2Rio », dont nous voyons une illustration ci-dessous, par exemple.

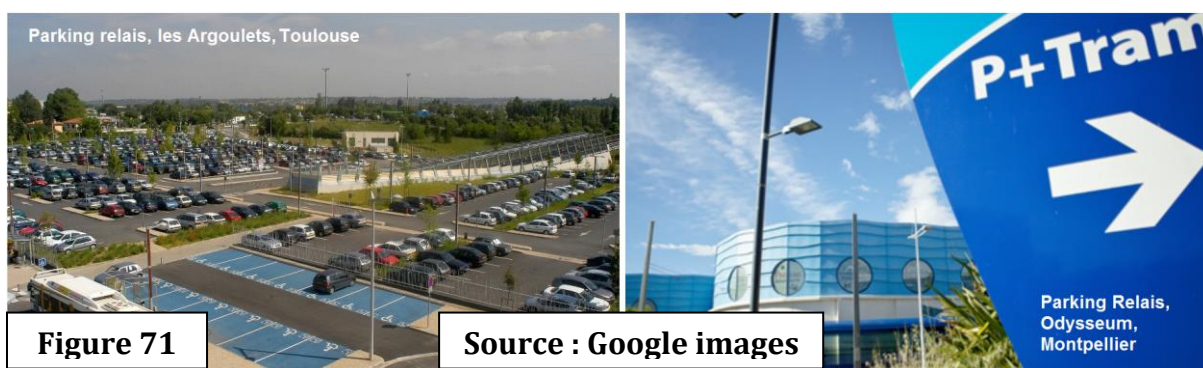


La disponibilité de l'information pour les usagers mise à disposition par les AOT facilite et dynamise le report modal. Cet élément déterminant va dans le sens de l'amélioration de la qualité de service car elle peut permettre d'anticiper pour les usagers le coût du transport simultanément aux choix du mode qu'ils peuvent faire. Que ce soit sur les écrans de gares ou sur une application mobile, ces informations doivent être aménagées

pour faciliter la lecture, entre autre, des services régionaux de transport. Ces technologies mises au service des exploitants et des AOT ont déjà porté leurs fruits et nous en savons plus sur le comportement des usagers. Le traitement de l'information est un sujet très important car il détermine les améliorations ou détériorations apportées par l'apport ou le retrait d'un service ou d'une modification de celui-ci sur un réseau.

Nous l'avons vu, le système billettique intermodal, la tarification attractive d'entrée de gamme et l'information multimodale sont trois leviers déterminants dans la reconquête des usagers vers les transports publics régionaux. En amont de l'efficacité effective de ces services techniques et tarifaires spécifiques, les usagers doivent d'abord être attirés par la pertinence des réseaux.

Rappelons que le souhait de renforcer l'intermodalité n'est pas récent. Depuis les années 1960, de nombreux efforts ont été faits pour encourager l'intermodalité : une hiérarchisation de l'offre, une organisation des réseaux en hubs avec de meilleures performances en correspondance, la création d'une billettique adaptée, de parking relais à proximité des stations de TC. La nouveauté depuis les années 90 est que la contrainte économique, le prix de l'essence, la tarification du stationnement, ainsi que les efforts en termes d'offre opérés par certaines agglomérations conjointement à la réduction de la place accordée à l'automobile en ville ont abouti à l'émergence de nouvelles pratiques intermodales.



On observe un usage combiné de la voiture et des transports publics qui, bien que marginal, met en évidence de nouvelles pratiques. Les personnes qui utilisent de manière combinée ou alternée les transports collectifs représentent plus de la moitié de la population analysée en Ile-de-France et 1/3 en province (Massot, 2002). Cependant, dix ans après le GART (2012) a montré que les tarifs combinés ne représentaient que 0,9% des ventes. Les transports intermodaux ne représentent que 1,7% de l'offre et

moins de 1 % des recettes comme des voyages hors Ile-de-France. « Avec 0,9% des voyages en 2011 alors que les bassins de vie ne cessent de s'étendre, l'intermodalité constitue incontestablement le challenge des prochaines années. Le passage de la tarification combinée, valable pour une seule origine/destination, à la tarification intégrée, valable en libre circulation sur l'ensemble des réseaux, est loin d'être effectif (exception faite de l'Île-de-France, et dans une moindre mesure, des Alpes Maritimes). Pourtant, en moyenne, 40% des voyageurs en trains régionaux sont en correspondance avec un mode de transport urbain (50% en Île-de-France)» (GART, 2012, p 21)

De ce fait, la dimension intermodale et ces évolutions récentes sont à intégrer dans toutes les réflexions sur l'attractivité du réseau et les choix tarifaires qui peuvent être opérés (formule parking relais + transport en commun par exemple). En amont d'un travail sur l'harmonisation tarifaire il convient de travailler sur l'efficacité des dessertes et des points de jonction existants entre les différents modes de transport. Ce travail s'inscrit notamment dans la continuité d'une optimisation de la qualité de service et dans une réflexion plus large à mener sur la mise en place d'une tarification aux services des usagers.

2.3. Articuler les dessertes, la qualité de service et la tarification au service des usagers

Nous articulons cette partie autour des moyens dont la Région et ses partenaires disposent et ont pu mettre en œuvre pour mener à bien une cohérence plus forte entre les différents modes de transports.

2.3.1 Le cadencement, un système ferroviaire à développer dans les gares régionales

Le cadencement est une organisation de la desserte. Son objectif est de simplifier l'information des voyageurs afin d'offrir une meilleure lisibilité et visibilité de la grille horaire. La desserte peut alors s'organiser avec régularité, au quart d'heure comme à l'heure et permet un calibrage des temps de parcours des trains. Le cadencement peut aussi permettre d'accroître les fréquences sur certaines lignes, donc la capacité, en fonction des besoins des voyageurs. Dans ce cas, la régularité prend le pas sur la vitesse. Cependant, le principal défi posé par le cadencement ne concerne pas le nombre de

trains disponible ou le coût mais bien l'organisation de la desserte. Dans un réseau peu relié, le nombre de trains circulant simultanément est très limité. L'inscription des TGV et trains Grandes Lignes ayant la priorité sur le TER, le cadencement peut donc parfois être limité. L'ex-Midi-Pyrénées s'était lancée la première dans une politique de cadencement sur les lignes d'Auch-Toulouse et Toulouse – Latour de Carol. Elle peine toutefois à le généraliser à l'ensemble de son réseau.

C'est notamment l'état du réseau régional (manque de lignes doublées) et la faible capacité de la Gare de Toulouse-Matabiau qui empêche de généraliser ce programme de cadencement. Beaucoup de Régions se trouvent ainsi avec un réseau partiellement cadencé. C'est pourtant bien le cadencement général de tout le réseau qui entraîne des effets de synergie avec des correspondances optimisées et connectées. A l'image de ce qui se fait en Suisse, qui, rappelons-le, a le système ferroviaire le plus efficace d'Europe. Cependant il est difficile de comparer les modèles sachant que la CFF investie deux fois plus qu'en France. Le réseau y est finement hiérarchisé et les dessertes les plus lourdes sont alimentées par des lignes au niveau de pôles multimodaux particulièrement efficaces. Les possibilités de transfert sont alors multiples puisque quatre offres sont simultanément présentées sur les pôles. On peut passer du train au bus, du bus au train, du bus à un autre bus dans un intervalle de temps très court.

Les conditions pour développer le cadencement en Région Occitanie repose donc sur une meilleure capacité des gares qui connaissent des flux entrants et sortants importants aux heures de pointe. Des investissements très importants sont donc nécessaires pour faire muter ces infrastructures lourdes. Parfois cette solution n'est cependant pas envisageable, si une augmentation de la fréquence sur mesure est initiée en premier lieu, un effort reposera sur l'augmentation de la capacité des TER sur les lignes les plus fréquentées aux heures de pointe. La question du rabattement se pose pour les gares ou haltes ferroviaires moins bien connectées ou le report modal vers les transports collectifs est une des conditions nécessaires pour faciliter les correspondances. Les pôles d'échanges multimodaux représentent un développement des équipements en faveur de l'intermodalité en Région qui est en adéquation avec les ambitions d'équité des territoires qui participe à l'amélioration de la qualité de service partout et pour tout le monde. Avant d'imaginer cette solution ferroviaire, un travail en

amont est nécessaire afin de connecter le mieux possible les gares et les autres modes de transports, qu'ils soient urbains ou interurbains.

2.3.2 Associer rail et intermodalité



Figure 72 : Connexion Tramway – Gare Saint Roch de Montpellier

Source : Google images

A l'image de cette photographie, le Rail, même rendu plus efficace grâce à des systèmes de gestion plus adaptés à la demande des usagers, ne doit pas se substituer à la connexion avec les autres modes de transports. Comme nous le rappelle M. Jean Pierre Wolff, « À côté de la longueur des lignes, même si elle est importante à prendre en compte, le nombre de points de contact nous renseigne sur le maillage du réseau et donc sur son efficacité en termes de déplacement et d'irrigation des territoires. Les réseaux dotés de nombreux points d'interconnexion favorisent les mobilités.

Ces deux indicateurs, auxquels il faudrait ajouter les interconnexions avec les lignes de métro, les lignes de bus et les parkings de dissuasion, permettent de repérer des villes mieux maillées que d'autres (...) Ce maillage des réseaux trouve toute leur efficacité avec des fréquences soutenues et des amplitudes importantes, offrant une sérieuse alternative à l'utilisation de la voiture individuelle. Les possibilités d'interconnexion et d'intermodalité, le maillage ou non du territoire et les services offerts donnent les grandes orientations en matière de déplacement, auxquelles il faut rajouter le nombre d'usagers par jour, par secteur de ligne (...). »

Le transport ferroviaire doit servir de colonne vertébrale au transport en Région, ainsi une meilleure diffusion des réseaux à partir de ces points de jonction est indispensable quand il est possible de la mettre en œuvre. C'est dans ce sens que la Région s'associe aux grands projets concernant la connexion des gares régionales, à l'image des négociations autour des LGV Toulouse-Bordeaux ou Montpellier-Perpignan, à l'échelle nationale ou encore sur le projet de la gare TESO à Toulouse et sa connexion à la future 3^{ème} ligne de métro.

C'est dans ce sens que les deux ex-Régions œuvraient. Cette politique en faveur des pratiques multimodales est aujourd'hui relayée par la Région Occitanie et sa présidente notamment par le fort développement des pôles d'échanges entre les modes de transport. Les PEM qui voient le jour au quatre coins de la Région sont un levier d'égalité et d'accessibilité pour tous les territoires vers les transports publics régionaux.

2.3.3 Les PEM comme outils d'égalité des territoires

Pour faciliter et inciter le rabattement des usagers sur les transports collectifs, la Région parie sur le développement de pôles d'échanges multimodaux sur l'ensemble du territoire. La coordination des différentes offres de transport sur un même site doit être affichée (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. Pour cela, la mise en place d'un dispositif de financement PEM à disposition des collectivités est adaptée 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. Ces projets intègrent 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.

Les EGRIM que nous verrons en troisième partie ont identifiés 44 projets de PEM pour la Région Occitanie. Ils permettront de regrouper plusieurs modes de transport autour d'une gare ou d'une halte ferroviaire. Ces projets seront l'occasion de mettre à niveau les équipements et services nécessaires au voyageur. Les projets de PEM seront de différentes natures selon les sites, il y aurait trois types de projets de PEM, en milieu rural, urbain et mixte.

L'éligibilité de ces dispositifs est encadrée par des critères prédéfinis. Par ces actions, la Région s'affirme comme partenaire privilégié des porteurs de projets sur le plan technique et financier. Les éléments essentiels de ce programme régional en faveur de la multimodalité s'organiseront autour d'une aide régionale concernant les coûts d'études et d'investissements, un diagnostic permettant d'évaluer et quantifier les besoins et le périmètre du projet, un taux d'intervention financier régional de 40%, la définition des maîtres d'ouvrage bénéficiaires d'une aide régionale ainsi qu'une veille opérationnelle pour l'accessibilité des aménagements.

Nous avons vu le rôle que joue la tarification dans l'élaboration du service public régional, à la fois en ce qui concerne les pratiques dans les différents transports publics mais aussi les enjeux qui gravitent autour de leur connections et leur lisibilité sur le territoire, que ce soit en gare ou dans les PEM. Des cohérences et des disparités se dégagent en ce qui concerne la tarification pour les différents publics empruntant les transports, la fusion et le transfert des compétences est l'occasion pour la Région d'harmoniser l'ensemble de ses gammes. En se focalisant sur l'intermodalité et les opportunités techniques que peuvent offrir les nouvelles technologies, la tarification et la billettique peuvent servir de dénominateurs communs dans un souci de lisibilité et de possibilités pour les usagers en Occitanie.

Nous allons ainsi aborder le cadre du stage et des missions qui m'ont étaient confiées lors de ces six mois au conseil régional d'Occitanie à la DITM au sein du Service Tarification Billettique et Services. Des missions qui découlaient directement des engagements pris par la majorité régionale présidée par Madame Carole Delga avec pour ambition de définir une nouvelle politique de mobilité. En effet en 2016, la Région s'est

engagée sur dix chantiers sur quinze ans dans le cadre des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM). L'harmonisation de la tarification et le billet intermodal représente le chantier n°2 issu de ce grand travail de concertation citoyenne auxquelles trois étudiants du master Transports et Mobilités (Anamaria Ludisan, Guillaume Espiasse et Laurent Sainrau) ont participé lors de leur stage au conseil régional. Dans cette troisième partie, nous reviendrons sur les volontés issues des EGRIM en termes de tarification et de billettique. Nous verrons ensuite comment se détermine une tarification harmonisée en illustrant nos propos par des exemples. Enfin nous examinerons les étapes indispensables à la mise en œuvre opérationnelle de l'harmonisation tarifaire régionale et nous pourrons ainsi élaborer le calendrier de réalisation de ce chantier.

Nous n'aborderons pas l'harmonisation des tarifications dans le transport scolaire car ce sujet est différent de ce que nous avons vu jusqu'à présent en termes de tarification. Il ne s'appuie pas sur les mêmes logiques et prend en compte un nombre de facteurs plus important. Nous avons pu apercevoir la complexité de ce sujet lors de la partie « Etat des lieux » concernant ce type de transport. Pour plus de précision je vous invite à consulter le mémoire de Jonahtan Goetz qui vous éclairera sur les enjeux de cette harmonisation des règlements scolaires intégrant le volet tarification.

Partie 3

Vers une tarification
harmonisée en Occitanie

« Si on veut inverser la vapeur du tout
voiture, il faut rendre le TER et les
transports en commun plus simples,
plus attractifs et plus compétitifs face
à la concurrence » Carole Delga,
Présidente de la Région Occitanie

3.1. Les EGRIM, une concertation citoyenne et des chantiers pour l'avenir

Figure 73  **Les chiffres clés des EGRIM**

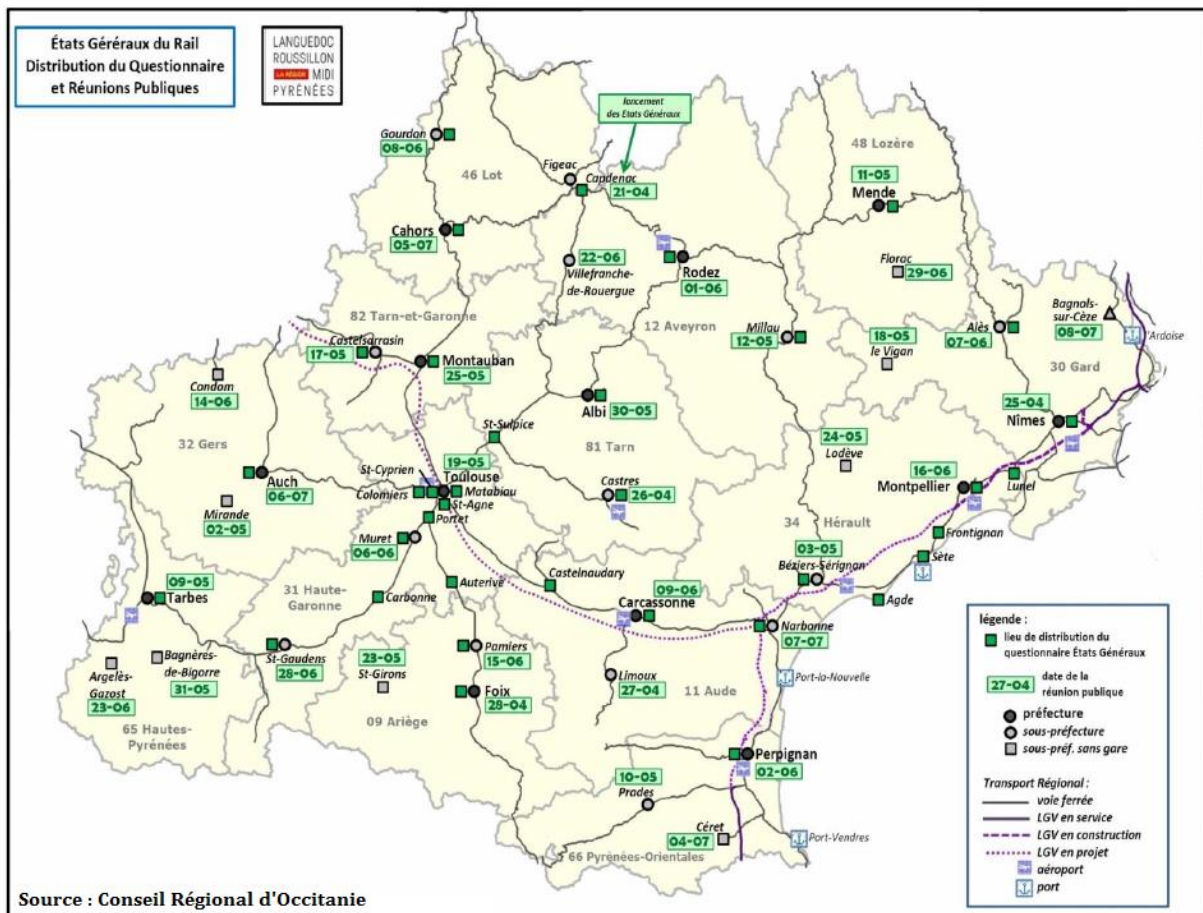


Source : Restitution des EGRIM

La concertation des EGRIM organisée d'avril à juillet 2016 avait pour ambition de consulter une grande partie de la population sur les enjeux multiples de la mobilité (sociaux, économiques et environnementaux). Les objectifs de ces échanges étaient de connaître les attentes citoyennes dans le cadre des nombreux projets à poursuivre ou à initier en Occitanie. Les sujets portés entre autre sur développement des TER, de la LGV, du maillage des différents réseaux de transport, sur l'avenir des TET ou encore la prise en compte de l'intermodalité et de la tarification.

Cette large concertation territoriale avait pour ambition de permettre à chacun de s'emparer de sujets autour des chantiers prioritaires à mettre en place en matière de rail et d'intermodalité en Région.

Figure 74 : Carte des lieux et dates des réunions publiques des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité et des lieux de distribution des questionnaires papiers



L'utilisation de nombreux canaux d'information et d'échanges accessibles au grand public devaient mobiliser un maximum d'habitants de la Région. Pour ce faire, la Région a organisé des réunions publiques sur l'ensemble du territoire, une information dans chaque gare, 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) ainsi que la mise à disposition d'un espace sur le site Internet pour le dépôt de contributions libres. Ces outils ont été disponibles durant 80 jours, du 21 avril au 9 juillet.

Au total, 37 réunions publiques ont été organisées (voir carte ci-dessus), dans chaque préfecture et sous-préfecture. Les lieux de réunions étaient principalement dans les lycées, dans les sites des hôtels de Région à Montpellier et à Toulouse ainsi que dans des lieux mis à disposition par les municipalités.

Figure 75 : Réunion EGRIM présidée par Madame la Présidente Carole Delga



Source : Restitution EGRIM

Le bilan de cette grande consultation a permis d'avoir des retours sur les besoins des habitants d'Occitanie en matière de mobilité. Nous retrouvons des attentes citoyennes concernant la tarification et la billettique dans la partie « simplifier et faciliter l'usage » ou l'on retrouve notamment des besoins concernant les horaires et les correspondances, l'encouragement à la mobilité cyclable, le développement des PEM, la présence humaine et l'interconnexion des réseaux.

3.1.1 La demande des usagers : Simplifier la tarification régionale

La concertation a mis en avant la nécessité d'une meilleure lisibilité de la gamme tarifaire. Le questionnaire rapporte un taux de satisfaction concernant les prix des TER à conforter : 52% des usagers des TER (réguliers ou occasionnels) ne sont pas satisfaits du prix des trajets, la satisfaction est meilleure concernant les autocars régionaux mais les tarifs pratiqués sont aussi 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 ou l'harmonisation entre les différents canaux de distribution.

Alors que la part des recettes correspondant aux billets payés par les voyageurs ne représente pas plus de 30% du coût du TER (70% étant financé par la Région), cette perception du TER « cher » représente un défi. Enfin, les contributions mettent en exergue le besoin de retrouver un train performant et concurrentiel. 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 les trains les moins performants. Le CESER suggère également la mise en place d'une tarification sociale, adaptée aux usages, et qui s'appuierait sur des abonnements pour les usagers réguliers.

Cette simplification passe également par la mise en place d'une billettique unique, la demande étant récurrente. Les retours du questionnaire fait état 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 Ile-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.

Les données récoltées permettent à la Région de connaître les besoins des usagers en termes de simplification tarifaire afin de ne pas ressentir de « déconnexion » entre les transports régionaux, une question centrale qui réunit donc les problématiques liées à l'intermodalité. Même chose pour la billettique, les habitants estiment que la Région peut être capable de leur proposer une solution simple afin de faciliter leurs déplacements (gains de temps et de lisibilité) sur l'ensemble du réseau régional largement élargi. Ces sujets sont d'ailleurs repris dans le rapport des EGRIM faisant état « des ambitions » et se place à juste titre dans l'« ambition 1 » nommée « Amener les usagers vers les transports en commun ». Les besoins des usagers associés aux 6 grandes ambitions régionales ont ensuite permis de dégager 10 chantiers majeurs (plus 1). La tarification et la billettique sont au cœur des chantiers 2 « Harmonisation de la tarification et le billet intermodal » et 11 appelé « Innovation » dans la partie « Innovation technologique et d'usage » pour un meilleur service offert aux usagers. Nous allons voir comment s'articule ce chantier 2 et quels sont ses ambitions au regard de l'état des lieux que nous avons observé en deuxième partie de ce mémoire.

3.1.2 Le chantier 2 : L'harmonisation de la tarification et le billet intermodal

La structure de ce chantier 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. » (EGRIM 2016).

Ce chantier s'appuie donc sur une logique d'équité territoriale car la Région doit mettre en place une seule gamme tarifaire unifiée sur le nouveau réseau Occitanie/ Pyrénées-Méditerranée en adaptant les tarifs aux usagers fréquents (abonnés, scolaires, étudiants...), occasionnels (tourisme, culture...) et sociaux (jeunes, demandeurs d'emploi...). Cette harmonisation se fera en parallèle de la création d'un titre unique permettant l'utilisation de plusieurs réseaux (TER, autocars, métro, tram...).

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 étant de faciliter la vie du voyageur pour l'ensemble de ses déplacements dans la région.

Il prévoit aussi de faciliter la vente en mobilité, ainsi que le titre de transport dématérialisé (sur smartphone, internet). Enfin, du point de vue de l'information aux voyageurs serait développées la mutualisation et la publication des données transport sur des canaux à forte visibilité pour le public.

3.2 Elaborer un modèle tarifaire harmonisé

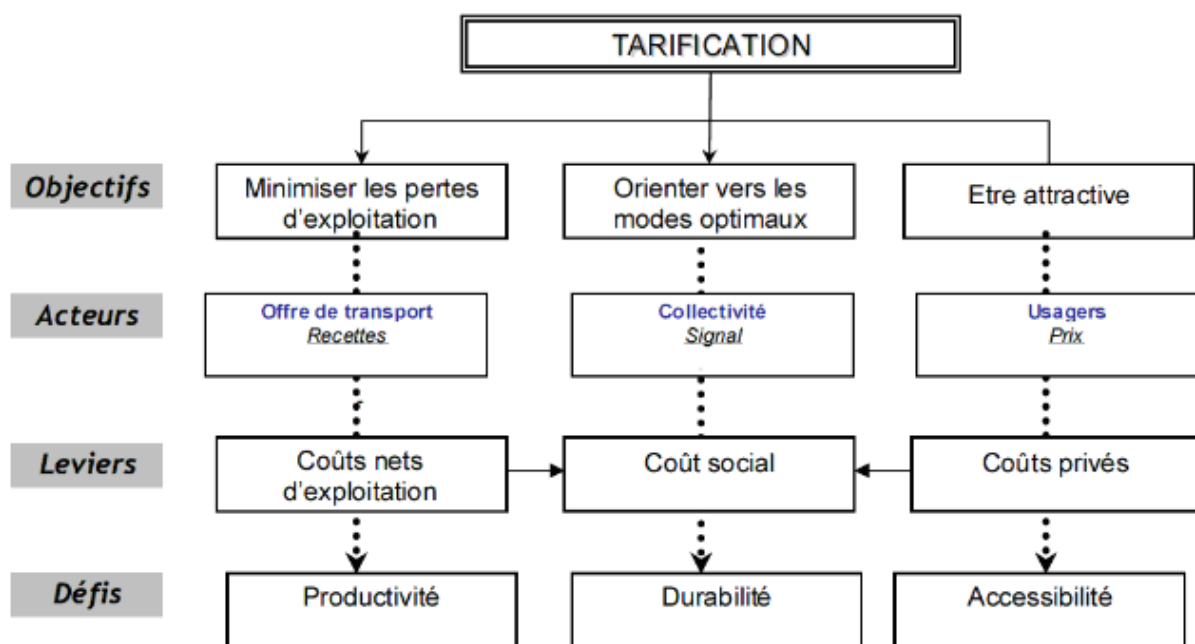
Cette deuxième partie a pour objectif de déterminer les mécanismes de l'élaboration des prix des transports publics urbains et interurbains et de montrer la relation qui s'établit avec la demande de transport. Les différentes formes tarifaires seront présentées et les notions d'élasticité seront abordées. Le rôle de la billettique fera l'objet d'une attention particulière dans la mesure où les supports sont indispensables à la mise en œuvre

d'une nouvelle gamme tarifaire. En effet nous verrons que même si une nouvelle gamme tarifaire est adoptée prochainement, l'établissement d'un titre unique de transport permettrait de mieux adapter le nouveau réseau régional aux demandes des usagers. Cette adaptabilité est l'un des atouts que les entreprises de billetterie peuvent proposer aujourd'hui, notamment grâce à la récupération d'informations en temps réel. Nous verrons ce que les acteurs du secteur nous ont proposés lors de plusieurs rencontres organisées au sein de la DITM durant cette période de stage.

Avant de se focaliser sur ces aspects plus techniques, nous aborderons dans cette partie, en avant propos, les objectifs et les logiques qui régissent les différentes politiques tarifaires.

3.2.1 Fonctionnement et objectifs de la tarification

Figure 76 : LES OBJECTIFS DE LA TARIFICATION



Source : GUEGUEN-AGENAIS, 2008

Nous voyons sur cette figure ci – dessus établi par Gueguen - Agenais (2008) que pour chaque acteur (AOT, opérateur, collectivité et usagers), la tarification se traduit par un coût. Les usagers supportent le prix de leur déplacement dans leur coût privé du déplacement (dépense et temps). L'objectif de l'utilisateur étant de s'orienter vers une tarification attractive fixée par la collectivité dans un souci d'optimisation des réseaux.

Les recettes dégagées par ces tarifications venant alors diminuer les coûts d'exploitation générés par l'offre de transport mise en place.

La collectivité en tant qu'AOM doit mener une politique de transport visant à l'utilisation optimale des modes. Le coût social des déplacements est constitué des coûts liés aux investissements et à l'exploitation des réseaux de transport auxquels s'ajoutent des externalités (pollution, sécurité routière, bruit, congestion, consommation d'espace) qui, elles aussi, entraînent un coût social indirect. L'étude de Raux et Souche (2001) montre que l'efficacité économique de la tarification dans le secteur des transports est une « orientation efficace de la demande ». Selon eux, l'efficacité économique doit être confrontée à 3 dimensions de l'équité :

- L'équité territoriale qui est la garantie d'accessibilité à un territoire
- L'équité horizontale (principe de l'utilisateur – payeur)
- L'équité verticale (bien être des plus défavorisés)

Le rapport « Study on electronic ticketing in public transport », Mezghani (2008) détaille les objectifs de la tarification des trois acteurs du transport : les autorités organisatrices, les opérateurs et les utilisateurs. La politique tarifaire devant ainsi répondre aux besoins de ces trois groupes d'acteurs, il montre les objectifs communs et d'autres qui entrent en contradiction.

A l'image des objectifs fixés par le chantier des EGRIM en Occitanie, les autorités organisatrices doivent tout à la fois augmenter les parts modales du transport public en attirant de nouveaux utilisateurs, proposer des tarifs simples et attractifs, limiter l'exclusion, augmenter la multimodalité et minimiser les compensations financières. Les opérateurs doivent couvrir les coûts engendrés par l'exploitation et maximiser les profits en étant à la fois attractif en termes d'image et de qualité de service. Pour les utilisateurs l'attente principale est la minimisation des coûts de transport privé, la facilité d'usage et d'accès, la multi modalité et l'équité.

Ce rapport insiste sur les deux dimensions de la politique tarifaire : la donnée spatiale de réseau et le contexte social dans lequel elle s'applique. La donnée spatiale indique qu'un réseau dense et maillé ne pourra pas être tarifé de la même manière que des routes peu

fréquentées. Au vue du contexte social, les utilisateurs fréquents effectuant de longs parcours ne devraient pas payer autant que des utilisateurs occasionnels effectuant de courts trajets dans un centre-ville. Enfin la dimension d'équité du tarif notamment à l'égard des populations les plus fragiles : utilisateurs captifs avec de faibles revenus, étudiants, personnes âgées doit être prise en compte. Les objectifs défendus par les acteurs du transport public dégagent une partie des enjeux en présence. L'outil tarifaire fait cependant parti d'un processus et du fait politique, nous verrons comment il peut être utilisé pour mener à bien certains choix défendus par les AOM.

3.2.2 La tarification comme signal pour orienter les choix modaux

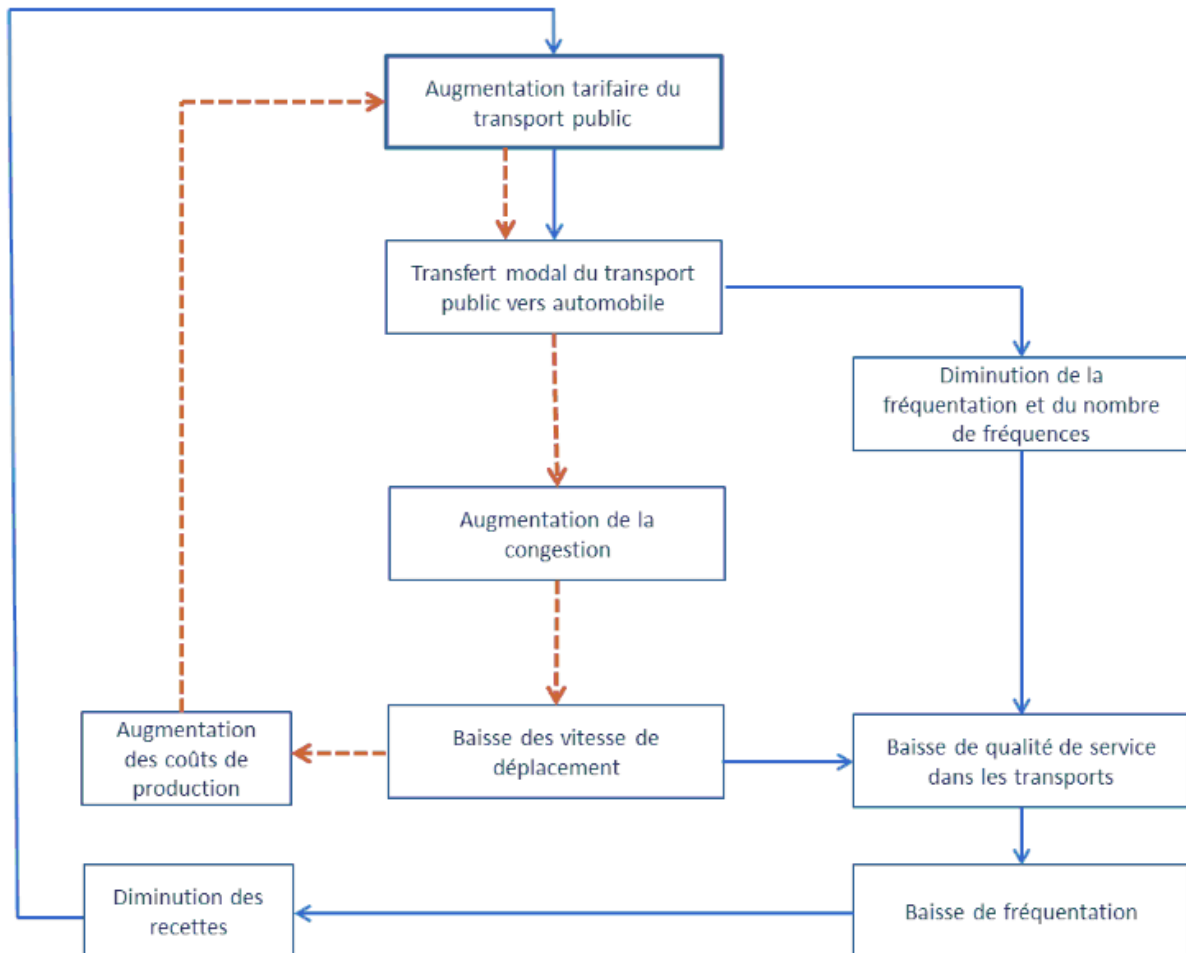
« La tarification des transports : enjeux et défis », de De Palma et Quinet (2005) donne une définition de la tarification des transports : « un ensemble d'instruments qui permet aux agents économiques d'apprécier la rareté des ressources et la valeur des services offerts. Elle agit comme signal permettant d'orienter les choix des usagers (en matière de mode de transport ou d'itinéraire par exemple) ».

Ainsi ces instruments doivent amener de nouveaux usagers sur le réseau qui auront le choix du mode qui convient le plus à leurs besoins de déplacements. Ces mesures concernent les usagers pour lesquels le tarif appliqué est trop élevé au vu de leurs revenus ou de leur consommation. Ces enjeux liés à l'intermodalité ont pour but le développement durable et la diminution des émissions de gaz à effets de serre. Il est donc capital de retenir que les individus sont donc naturellement sensibles au prix et qu'une hausse des tarifications peut dissuader certaines personnes d'utiliser le réseau de transports collectifs plutôt que la voiture (concept de dilution). C'est donc le pouvoir public qui a tendance à subventionner ce service pour attirer davantage d'usagers. La tarification est aussi un outil de fidélisation et se doit donc d'être attractive comme nous le rappelions précédemment.

La tarification comme signal a été citée à de nombreuses reprises autour du principe du pollueur payeur ou de son efficacité. Mirabel et Raymond rappellent notamment le rôle des péages urbains dans leur ouvrage « La redistribution des recettes du péage urbain : quelle part doit être attribuée aux transports collectifs ? ».

Figure 77

LE DOUBLE CERCLE VICIEUX DES EFFETS DES AUGMENTATIONS TARIFAIRES



Source : Vuchic (2004)

Ce schéma de Vuchic résume le rôle des effets de la tarification comme signal d'orientation modal (automobile/transport public). Il met en évidence deux cercles vicieux qui seraient entraînés par l'augmentation des tarifications dans les transports publics en ne prenant pas en compte la tarification des autres modes. Il peut être démenti par le fait que les réseaux qui ont des tarifs relativement élevés ont aussi des parts de marché supérieures. En ne prenant pas en compte le financement de l'offre, il brouille la compréhension des mécanismes liés à sa construction. C'est un point essentiel car dans les pays ayant dérégulé la tarification des transports, la recherche de rentabilité par des petits opérateurs de transports, obligés d'optimiser les prix pour rester en activité, a eu un effet-signal désastreux (années 1980 en Grande Bretagne par exemple). La dérégulation a été accompagnée de modifications de l'offre (réduction des lignes non rentables) qui ont eu également un effet sur le choix modal et donc l'équité

territoriale. A l'inverse, à Londres, la très forte augmentation des tarifs des années 1990 a conduit à une baisse de fréquentation, mais les ressources supplémentaires ont permis à terme d'accroître l'offre par le réseau et donc de regagner de la clientèle (Darbera, 2004). L'équité verticale a donc été totalement bafouée car l'accessibilité aux réseaux par la tarification n'est pas rentrée en ligne de compte.

Au niveau régional, en ce qui concerne les réseaux urbains, Tisséo et Tam viennent d'augmenter les tarifications sur leurs réseaux durant l'été 2017. Du côté de Toulouse cette modification de la gamme tarifaire met notamment fin à la gratuité pour les retraités de plus de 65 ans et initie une nouvelle tarification en fonction des revenus pour les seniors, les étudiants, les jeunes de moins de 26 ans et les chômeurs. En même temps, le plein tarif pour tous augmente de 46,80 € à 50 € (soit + 6,4 %), au nom d'un « rééquilibrage par rapport au ticket ». Le tarif à 10 € par mois pour les étudiants et scolaires, institué par la précédente municipalité de Pierre Cohen est maintenu. Ces hausses de tarifs et cette fin de gratuité sont justifiées par la municipalité de Jean Luc Moudenc comme la nécessité de dégager des ressources pour financer des investissements importants à venir comme de nouveaux bus Lineo, le téléphérique urbain et, surtout, la 3ème ligne de métro. A Montpellier les augmentations d'environ + 4% à +7% concernent les forfaits famille, le forfait 7 jours, ou encore l'abonnement annuel pour tous ou multimodale. L'abonnement annuel pour les jeunes et le ticket de dix voyages restent identiques. Selon Isabelle Ganiel, vice-présidente de Montpellier Agglomération, ces hausses interviennent à la suite de deux ans de stabilité malgré la hausse de la TVA et celle du coût de la vie. Ces augmentations sont sensés privilégier les habitants de Montpellier dans leur usage de transports en commun car les augmentations significatives concernent les gens de l'extérieur ou les touristes. Ces modifications tarifaires interviennent donc pour réaliser des économies dans un contexte de renégociation de la rémunération de la Tam (- 1,2 millions d'euros) et ne devraient pas avoir d'impacts sur le travail des agents et la qualité de service.

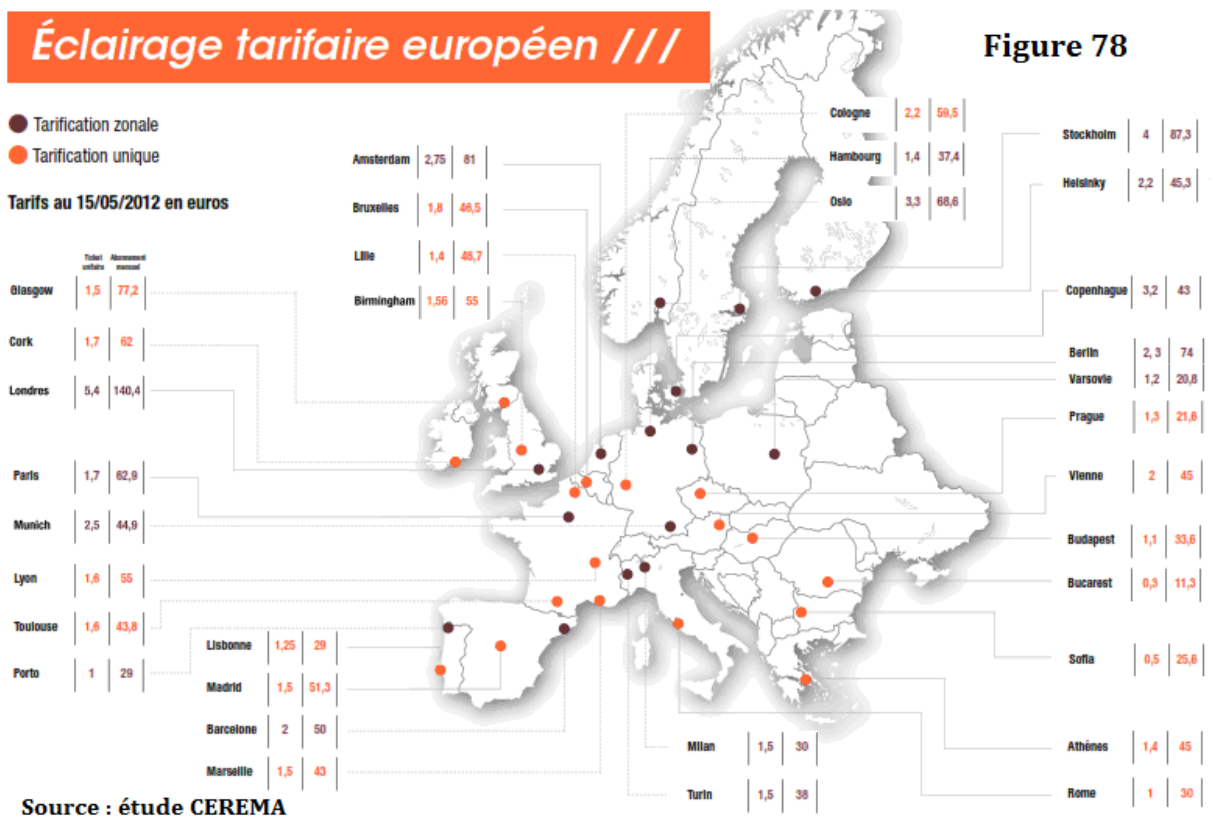
Afin de se faire une idée plus précise du paysage des modèles tarifaires pratiqués dans les services de transports en commun, nous allons voir lesquels sont les plus fréquemment adoptés. De la tarification zonale à la gratuité totale des transports, les autorités organisatrices tentent généralement de profiler leurs produits tarifaires, comme nous l'avons vu en deuxième partie pour les deux ex-Régions, selon les

déplacements des individus. Afin d’entamer par la suite les propositions que nous avons faites à l’échelle de l’Occitanie, je vous propose d’effectuer une approche élargie des modèles tarifaires les plus fréquemment rencontrés dans les transports publics.

3.2.3 Etat des lieux des différents modèles tarifaires

En fonction de la distance parcourue

Le tarif unique est probablement le modèle le plus simple à mettre en œuvre par les AOT ainsi que pour les transporteurs. C’est aussi la tarification la plus simple à comprendre par les voyageurs. Ce modèle reste cependant une des logiques tarifaires les moins justes. Les voyageurs qui effectuent les petits parcours et peu d’options surpayent le service et financent à l’inverse les voyageurs parcourant des longues distances et bénéficiant du plein service.



En introduisant une différenciation de la tarification par zone, le modèle prend en considération la distance pour rectifier en partie l’inégalité du tarif unique. Ce n’est sûrement pas suffisant car les réseaux de grandes agglomérations ne sont pas nécessairement en étoile. Un passager peut voyager plusieurs dizaines de kilomètres en

restant dans une même et unique zone. A l'échelle européenne, sur les 33 réseaux urbains observés en 2012, 18 étaient soumis à la tarification unique contre 15 à la tarification zonale. Depuis la création de cette carte, les modèles tarifaires ont évolué pour mieux répondre à la demande en transports en commun ou pour établir une égalité à l'accessibilité plus importante comme à Paris et sa banlieue qui sont passées d'un zonage tarifaire concentrique à une tarification plate.

En fonction de la qualité perçue

De manière générale un voyageur en heures de pointe ne vit pas la même expérience qu'un voyageur effectuant le trajet en heures creuses. Comme nous l'avons vu le réseau régional ne connaît pas uniformément les mêmes flux de navetteurs (différence entre les espaces métropolisés et ruraux) mais les flux les plus denses subissent aussi cette logique. Si un modèle prend en compte uniquement la qualité de l'expérience, un voyageur en heures creuses doit payer plus. Cette logique est qualitative et n'intègre pas les coûts de la production des opérateurs qui, à l'inverse, comme avec le 'Tikémouv' sur l'ex-Midi-Pyrénées vise à inciter les passagers à utiliser le transport en heures creuses. Une augmentation des tarifs aux heures creuses déséquilibrerait encore plus le modèle production et inciterait les voyageurs à voyager en heures de pointe. Ces pratiques ne paraissent pas envisageables au vue du succès rencontré par les opérations d'entrée de gamme qui ont un effet de remplissage des trains vides aux heures creuses. Une rame pleine ou un bus plein signifient des coûts de production proche de la rentabilité.

La gratuité totale dans les transports

Quelques réseaux ont lancé des services gratuits de transport en Occitanie, essentiellement initié dans des petites et moyennes villes à l'image de Pamiers, Muret-Portet, Saint Gaudens, Figeac, Castres-Mazamet ou encore Gaillac. Cela signifie que les services de transport sont financés en totalité par des moyens autres que le paiement direct par les usagers. Ce modèle opaque n'est probablement pas équitable mais très incitatif. La gratuité pour certaines catégories de passagers et/ou dans certaines périodes précises reste utile dans tout type de modèle tarifaire mais pas la gratuité totale.

L'idée a été abordée pour le réseau urbain Tisséo mais cela a vite été critiqué en raison du manque des 73,6 millions d'euros de recettes commerciales prévues pour 2017 (30 % des charges d'exploitation du SMTc). Au niveau national ce modèle séduit de plus en plus de réseaux urbains, 23 au total. Après la petite ville d'Aubagne, dont le tram et les bus sont gratuits depuis 2009, le réseau de Dunkerque (200 000 habitants) va y passer le 1er septembre 2018, après une expérience positive de gratuité les week-ends qui a vu la fréquentation augmenter de 29 % le samedi et de 70 % le dimanche. Le réseau de Niort (110 000 habitants) y est passé depuis le 1er septembre 2017. À l'étranger, Tallin (425 000 habitants), capitale de l'Estonie, est passé au transport gratuit (bus et tram) en 2013, avec une hausse de la fréquentation induite de 7 à 8 %.

Depuis quelques années, la situation financière des transports en commun est particulièrement délicate. Ces réseaux ont été développés grâce à des investissements et des dépenses d'exploitation importants avec comme principales sources de subvention les contributions des collectivités locales et le versement transport des entreprises qui atteignent aujourd'hui des plafonds qu'il est difficile de dépasser. La question du bon modèle tarifaire dans le transport public est donc complexe et difficile à répondre. Cependant, des bonnes pratiques se dégagent, même si la mise en œuvre de ces pratiques reste à évaluer au cas par cas :

- Une tarification différenciée où la distance parcourue entre en jeu
- Une incitation tarifaire pour aplanir autant que possible le déséquilibre des heures de pointe et des heures creuses

On peut imaginer qu'un bon modèle est un modèle proposant un tarif différencié qui tient compte de la catégorie sociale de l'usager et des caractéristiques du service consommé. A chaque usager son tarif par trajet. Pour mettre en œuvre cela, la connaissance dans un niveau de détail suffisant du passager et du service de transport consommé est nécessaire. Ce que les évolutions dans les technologies des systèmes de transport permettent aujourd'hui. Avant d'aborder ces nouvelles possibilités technologiques offertes par les systèmes embarqués qui se rapproche peu à peu de la tarification « sur mesure ». Nous allons voir quels sont les acteurs du transport qui peuvent impacter le service de transport régional dans ce contexte d'harmonisation de la gamme. Le choix du modèle tarifaire peut en effet résulter d'autres facteurs, tels que les nouvelles formes de concurrences.

3.2.4 La concurrence dans les transports de voyageurs, quels risques pour le service public régional ?

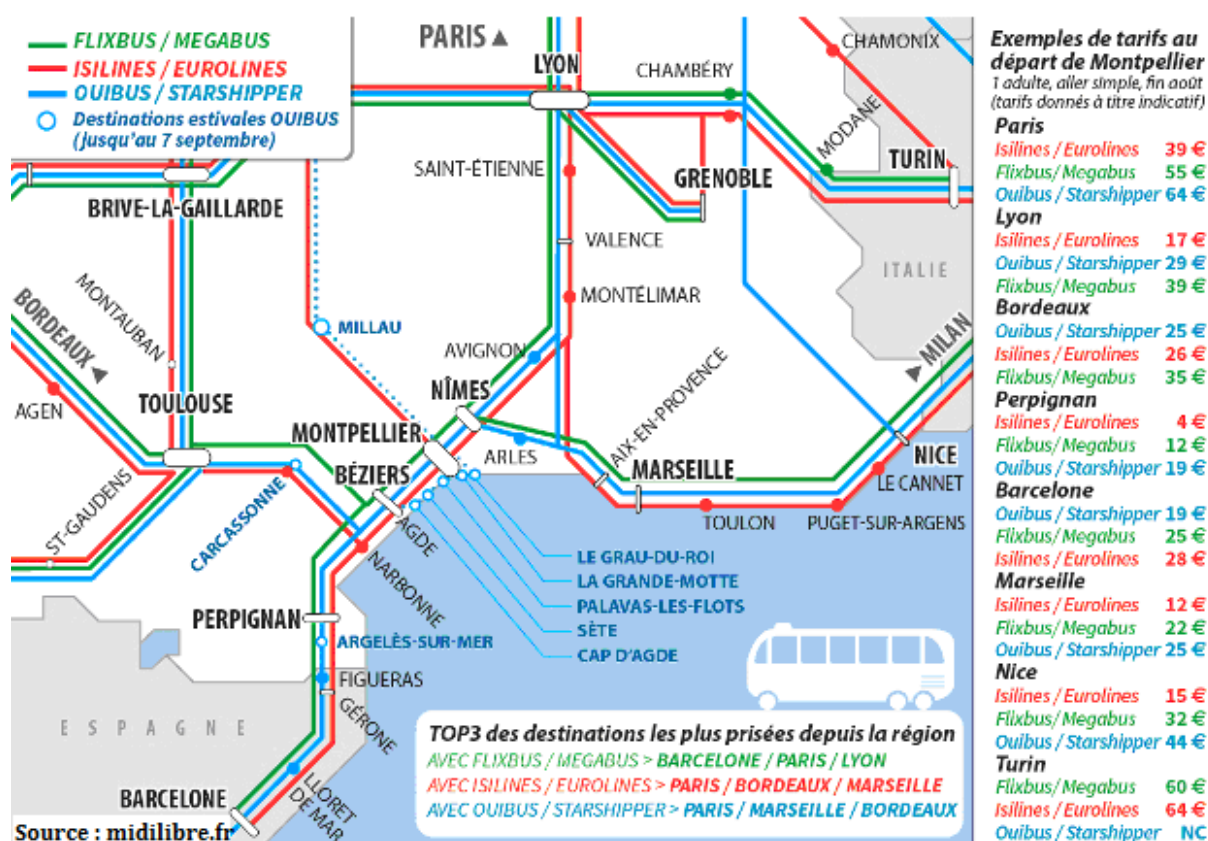
La libéralisation du transport par autocar longue distance

Depuis Août 2015 et la loi Macron, le secteur du transport par autocars a été libéralisé, autrement dit ce marché est devenu libre l'accès aux différents agents économiques, privés ou publics. Cela s'est traduit par la fin du monopole ferroviaire de la SNCF sur les trajets longue distance. Cette nouvelle offre de transport a été empruntée par 5,2 millions de personnes en l'espace d'un an. Une enquête de l'ARAFER stipule que 900 000 de ces passagers n'auraient pas voyagé en l'absence de cette offre.

C'est donc le train et la SNCF qui font particulièrement face à de cette concurrence à bas coût. Les autocaristes qui se sont lancés sur le créneau sont l'entreprise allemande FlixBus, Eurolines, Isilines (filiale de Transdev) et Megabus qui est devenue la première entreprise à faire faillite sur ce marché en novembre 2016. Pour récupérer des parts de marché et s'adapter à ces nouveaux acteurs des transports, la compagnie Ouibus, filiale de la SNCF, qui avait déjà des lignes en Europe, a ajouté de nouvelles destinations en France dès Août 2015.

Ces nouveaux opérateurs privés sont donc rentrés sur le marché des transports collectifs routiers. Malgré des prix revus à la hausse, ces entreprises ont à l'origine pratiqué un réel dumping sur les prix pour faire concurrence au mode ferré sur les longues distances. Mais cette concurrence se ressent aussi sur des liaisons inférieures à 100km, même si une procédure de déclaration auprès de l'ARAFER est requise pour les opérateurs privés avant la commercialisation de lignes de 100km ou moins. Cette autorité de régulation a donc la compétence de juger si l'implantation ne porte pas atteinte à l'équilibre financier d'un réseau de transport public existant (au moins 15% d'impact financier sur les bénéfices). Les autorités organisatrices (dont la Région) disposent alors d'un délai de 2 mois pour effectuer une saisine auprès de l'ARAFER, afin de limiter ou d'interdire un projet de dessertes du service public existant (trains TER, autocars TER, lignes départementales). Aujourd'hui, rares sont les nouvelles liaisons dont l'ARAFER a décidé l'interdiction.

Figure 79 : Les opérateurs privés longues distances en Région Occitanie



193 villes françaises sont desservies par les opérateurs FlixBus, Ouibus et Isilines. La carte ci-dessus montre l'ensemble des lignes d'opérateurs privés longues distances présentes en Occitanie et dans les Régions limitrophes. Isilines et Ouibus effectuent le plus de dessertes à l'échelle régionale avec notamment des trajets déjà encadrés par les services de transports régionaux comme l'axe structurant Perpignan – Narbonne – Béziers – Montpellier – Nîmes ou encore des trajets vers Toulouse comme Agen, St Gaudens, Montauban, Carcassonne.

L'Occitanie doit donc prendre en compte ces entrants dans le marché des transports collectifs, à la fois sur la question de dessertes mais également en termes de tarifications pratiquées. La Région doit réussir à offrir un service de transports collectifs séduisant pour l'utilisateur, par sa qualité de service et sa tarification, et s'adapter à l'existence de ces lignes dans le transport régional. La subtilité demeure dans les finalités, la Région doit remplir sa mission de service public, les « cars Macron » ont eux des objectifs de rentabilité. La mise en place de « conventions » entre la Région et les opérateurs portant sur une non-concurrence peut être une piste de réflexion mais il paraît difficile de l'envisager.

Figure 80 : Offres de transport disponibles entre Montauban et Toulouse par mode de transport

Transport utilisé	Temps de trajet	Nombre d'allers par jour (en semaine)	Arrêts intermédiaires	Tarifs
TER	40 - 42 minutes	17	7	10,30 €
Car régionaux	1h 35 minutes	2	11	10,30 €
TGV - Intercités	25- 30 minutes	6	0 à 2	7 - 15,50€
Car Macron	55 minutes - 1h05 minutes	1		5,00 €
Covoiturage	40 minutes	7		4,50 €
Blablalines	40 minutes			6,00 €

Source : Sites internet

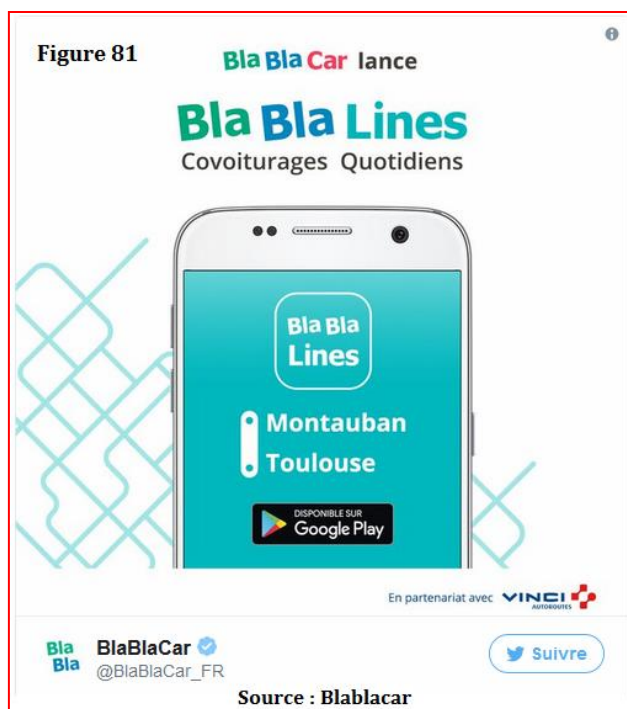
Ce tableau résume les offres de transports existantes entre Montauban et Toulouse, leur temps de trajet, la fréquence quotidienne (en semaine) et le nombre d'arrêt qu'ils effectuent entre les deux villes si c'est le cas. Sans abonnements particuliers, les autocars « macron » et notamment Isilines pour ce trajet viennent concurrencer directement l'ensemble de l'offre régionale en termes de prix avec une pratique tarifaire deux fois moins élevée que pour le TER et les Cars régionaux. Il concurrence une nouvelle fois le car régional en termes de temps de trajet avec 30 minutes de moins. Cependant ces données sont à nuancer du point de vue des dessertes ainsi que de la fréquence car ce service de transport privé n'effectue qu'un seul trajet quotidien sans aucun arrêt entre les deux villes et effectue la dépose au niveau des gares routières proches des gares ferroviaires. Cette ligne d'autocars longue distance établie entre ces deux villes ne vient donc pas « gêner » les services de transport régionaux car elle ne correspond pas à une offre régulière et ne dessert pas les territoires intermédiaires. Cependant son offre tarifaire attractive peut attirer une petite partie des voyageurs occasionnels s'ils n'ont pas connaissance des offres régionales ferroviaires actuelles (Tikémouv' par exemple).

Blablacar et la nouvelle offre blablalines

Un autre acteur vient concurrencer l'offre régionale dans les solutions qu'il offre aux usagers, il s'agit du covoiturage. L'initiative consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le

but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun. Cette pratique a le vent en poupe depuis dix ans et apporte aujourd'hui une vraie solution de mobilité face à l'augmentation des coûts liés aux déplacements.

Des entreprises comme Blablacar compte aujourd'hui de nombreuses annonces et propose des trajets à coût réduit dans une ambiance de convivialité sur des moyennes ou longues distances (en moyenne 300 kilomètres). Comme nous le voyons dans le tableau comparatif ci-dessus, les prix proposés sont à peu près similaires à ceux proposés par les lignes autocars « macron » pour une le trajet Montauban-Toulouse. Le temps de trajet est cependant moins important. On ne peut pas déterminer le nombre d'arrêts qu'effectuent les covoitureurs car cela dépend de l'annonce qu'il poste sur le site internet. On ne peut pas non plus chiffrer le nombre d'individus qui utilisent cette solution de transport entre les deux villes. Cependant la création d'une nouvelle ligne « pilote » Blablalines qui se spécialise dans les trajets du quotidien (Domicile-Travail) est révélatrice du succès rencontré. Avec l'intégration d'un modèle d'accessibilité facilité notamment pour les correspondances avec les transports urbains et des sites de rencontres prédéfinies, ces nouvelles « lignes » de transport posent de vraies questions en termes de réponse à apporter par le service régional de transport. Cette « alternative au train plus économique » peut en effet impacter la fréquentation des TER ou des cars régionaux si les usagers ne sont pas satisfaits de la qualité de service.



Ces concurrences en termes de transports sont à prendre en compte dans la conception d'une nouvelle gamme tarifaire. Avec une plus grande flexibilité pour l'utilisateur et des applications qui intègrent les nouvelles habitudes intermodales, la Région doit réussir à proposer une gamme et des services séduisants.

3.3. Vers une gamme harmonisée et un titre intermodal : les pistes de réflexion

Pour mettre en œuvre une gamme harmonisée à l'échelle régionale, le premier exercice consistait à faire un état des lieux des différentes offres tarifaires dans l'ensemble des services de transport dont les compétences étaient ou reviennent aujourd'hui à la Région. Ainsi, en parallèle à une analyse du Territoire et des mobilités, cette cartographie des pratiques permet aujourd'hui de dégager des hypothèses concernant la mise en place d'une grille commune adaptée à l'ensemble des usagers. Que ce soit pour les TER, le RRR, le TAD ou le transport scolaire, nous avons pu imaginer au sein du service ce que sont les gammes de demain pour l'Occitanie. Les EGRIM servant de guide initial, nous avons aussi pris en compte les remarques et les demandes que les collectivités nous ont apportées lors de différentes rencontres organisées avec le service Intermodalité de la DITM. Ces réunions avec les acteurs locaux et les échanges au sein de la DITM avec les autres services nous ont permis d'enrichir les propositions qui vont suivre.

Nous allons à présent voir les propositions que nous avons imaginées avec Madame Roumegoux et les autres membres du STBS en opérant de la même manière que pour l'état des lieux réalisé en seconde partie. C'est-à-dire que nous parlerons d'harmonisation tarifaire en séparant les différents services de transports régionaux afin d'en faciliter la lecture. Dans un second temps nous verrons comment ces propositions peuvent aboutir en abordant aussi les avancées concernant le titre intermodal et l'interopérabilité régionale.

3.3.1 L'harmonisation de la gamme ferroviaire

Ce chantier est structurant pour la mobilité régionale, nous avons vu que le Rail est un sujet éminemment présent dans les politiques de transports en Occitanie. L'héritage des relations et des deux conventions signées avec la SNCF pour l'exploitation des TER en Ex-Midi-Pyrénées et Ex-Languedoc-Roussillon doivent faire naître la nouvelle convention TER Occitanie. Ces deux conventions contenaient des produits tarifaires qui se ressemblent avec des offres adaptées aux usages fréquents, semi-fréquents,

occasionnels ou précaires. Il existe cependant des divergences et c'est là que se situe le cœur de la problématique car il faut concilier à la fois les habitudes des usagers sur des réseaux qui fonctionnent de manière différente en gardant cette attractivité pour le Rail régional. La convention commune est en cours de négociations entre la Région et la SNCF. Ces négociations font suite à l'envoi d'une Expression Des Besoins (EDB) par la Région. Nous avons vu que l'article qui détermine la tarification, au même titre que les conditions d'exploitation ou même la qualité de service, se trouvera dans la nouvelle convention. En amont de ces propositions, il est important de prendre en compte les nouvelles dispositions légales, et plus particulièrement la liberté tarifaire.

La liberté tarifaire

Cette mesure réclamée par les Régions à l'Etat, peut permettre à la Région Occitanie de mieux maîtriser les recettes d'un service qu'elle finance. Cette liberté tarifaire donne un levier d'action supplémentaire pour positionner et promouvoir les offres TER, notamment par rapport à la concurrence dans les transports que nous avons vu précédemment. La liberté tarifaire permet notamment l'instauration d'une intégration tarifaire entre les Régions via des billets combinés pour des trajets TER avec correspondances, et entre les Régions et les agglomérations.

Cette mesure précise les modalités de fixation des tarifs des services régionaux. Auparavant, les tarifs des TER étaient fixés par des barèmes nationaux, en fonction de la distance parcourue et de catégories prédéfinies d'usagers. Des tarifications spécifiques plus avantageuses pouvaient être définies par les Régions (offres régionales « Pack illimité », « Liberté », offres « Via », « IllimiTER »...) mais sans pouvoir faire évoluer ni simplifier la grille nationale. L'écart entre les tarifs nationaux et régionaux était alors facturé par la SNCF aux Régions. Régions de France souligne que "les dynamiques des recettes n'étaient pas pleinement maîtrisées" par les collectivités.

Cette liberté tarifaire ne remet toutefois pas en cause les tarifs sociaux nationaux, qui continuent à s'appliquer. Le tarif de référence au niveau national perdure afin de garantir l'accès des usagers à des billets combinés pour des trajets avec correspondances. Par dérogation, sur décision de la Région Occitanie, le prix payé au titre du service d'intérêt régional peut néanmoins être fixé "en application d'un tarif qui

ne peut être supérieur à celui afférent au service d'intérêt régional qui serait appliqué seul". Ces nouvelles modalités de tarification des services en correspondance sont entrées en vigueur le 1er juillet 2017. A noter également, la faculté pour les usagers d'emprunter indifféremment un train de l'un ou l'autre service (national ou régional) "quand les tarifications des deux services sont identiques, ou, quand les tarifications sont distinctes, si une convention conclue entre l'Etat et la région concernée le prévoit".

Un calendrier annuel des modifications tarifaires envisagées par l'autorité organisatrice régionale devra, le cas échéant, figurer dans la nouvelle convention TER Occitanie. Il est proposé de prendre la liberté tarifaire qui permet un gain financier important de TVA mais avec un risque de surcoût liés à la taxe sur les salaires (fin du rescrit fiscale). Toutefois, cette liberté tarifaire permettra par la suite de réduire significativement l'impact financier d'élargissement ou de mise en œuvre de nouvelles mesures tarifaires (fin de la compensation systématique).

Les offres pour les usagers fréquents

Nous avons vu que la tarification pour ces voyageurs est sensiblement la même pour les deux anciennes Régions. Un modèle attractif en direction des actifs est donc obligatoirement à maintenir. Il s'agit de ne pas bousculer les habitudes des usagers en termes d'abonnement et de plus ce type d'offre connaît un large succès. Les réductions sont aussi à préserver pour permettre à l'utilisateur de bénéficier d'un abonnement régional lui permettant de faciliter ses déplacements sur l'ensemble du périmètre. L'« Origine / Destination » restera imposée pour ce forfait unique et une réflexion est à mener pour le maintien d'une « Origine / Destination non imposée » à destination des actifs avec un abonnement forfaitaire.

Cette mise en œuvre est cependant conditionnée à l'impact financier qu'elle peut avoir à l'échelle du nouveau périmètre. Ces voyages « Fréquents tout public » représentent 41% des voyages globaux soit 7.9 millions de déplacements, soit une part très importante des déplacements TER. Le tableau qui suit est une illustration de ce qui pourrait être proposé en termes de produits tarifaires mais il n'est en rien officiel car comme dit précédemment la convention « TER Occitanie » est en cours de négociations donc aucune information ne peut être communiqué à ce sujet.

Figure 82

Produits tarifaires actuels (détails partie « Etat des lieux »)	Propositions STBS
<u>Pack Illimité</u> Abonnement tout public Tarification kilométrique Origine/destination imposée <u>Via Pro</u> Abonnement pour salariés Tarification kilométrique Origine/destination imposée <u>Illimiter Pro</u> Abonnement grand public Pas d'Origine/destination imposée	Fréquents tout public « IllimiTer Occitanie » Abonnement illimité sur une Origine/Destination imposé + réduction de 50 % sur n'importe quel parcours en Occitanie, hebdomadaire 31 jours et annuel (1,5 mensualité gratuite) Demande de fusion des produits tarifaires auprès de la SNCF, des propositions d'adaptations étendues au périmètre de la Région avec une augmentation des tarifs (exemple : 200€ pour tout public et 100€ pour les jeunes) Réflexions et étude d'impacts à mener sur un abonnement « Occita'libre » sans Origine/destination imposée orienter vers les professionnels
<u>Pack Illimité Jeunes</u> Abonnement Tarification kilométrique Origine/destination imposée <u>Via Etudes</u> Abonnement pour étudiants Tarification kilométrique Origine/destination imposée <u>Illimiter jeunes</u> Abonnement étudiants Pas d'Origine/destination imposée	Fréquents jeunes - de 26 ans Les jeunes bénéficient de 4 mensualités gratuites (ex-Midi-Pyrénées) pour l'abonnement annuel. Les tarifs sont alignés sur les courbes de prix les plus basses des 2 anciennes Régions. L'abonnement est valable 31 jours ou à l'année Cet abonnement permet l'harmonisation des 2 produits existants avec le maintien de 3,5 mois gratuits pour la version annuelle Réflexions et étude d'impacts à mener sur un abonnement « Occi'jeunes » sans Origine/destination imposée orienter vers les étudiants

Ces propositions vont dans le sens de l'harmonisation tarifaire et permettent une clarification de la gamme. Des simplifications en termes de lisibilité et un équilibrage des offres des deux ex-Régions permettent d'adapter l'existant présent dans les conventions actuelles. Un maintien des dispositifs en termes de réductions harmonisées autour de deux produits phares à destination des « fréquents tout public » et des « fréquents jeunes » maintient l'attractivité du réseau ferroviaire pour ce type d'utilisateurs.

Deux autres produits peuvent être imaginés avec comme principe le « sans » Origine/destination qui permettraient d'abord de maintenir des gammes permettant une circulation libre mais aussi d'avoir un effet important en terme de communication régionale (Illimiter).

Voyageurs réguliers tout public et jeunes :

Figure 83

Produits tarifaires actuels (détails partie « Etat des lieux »)	Propositions STBS
<u>Pack Liberté</u> Achat d'une carte à 20 €/an pour réduction sur billet plein tarif	Carte à 20€/an permettant une réduction de - 25 % en semaine et - 50 % le WE, vacances scolaires et jours fériés
<u>Via Liberté</u> Achat d'une carte à 27,50 €/an pour réduction sur billet plein tarif	Harmonisation des 2 produits existants qui permet de relancer une attractivité du produit côté Est de la Région dû à une baisse du prix
Les deux produits proposent -25% en semaine et -50% le WE	
<u>Pack Liberté Jeunes</u> Achat d'une carte : 15 €/an pour réduction sur billet plein tarif	Carte à 20€/ an permettant une réduction de 50% sur le billet plein tarif qui permet l'harmonisation des 2 produits et relance l'attractivité de ce type d'usager côté Est de la Région
<u>Via Etudes</u> Achat d'une carte à 33,20 €/an pour réduction sur billet plein tarif Obligation d'un certificat scolaire	

Le service propose un lissage tarifaire pour les cartes de réduction tout public qui se calque sur le modèle existant en Ex-Midi-Pyrénées. En effet la proposition d'un tarif à 20€ la carte permet de revoir le tarif « Via Liberté » vers le bas avec un objectif d'attractivité plus important pour l'Ex-Languedoc-Roussillon comparé à ce qui est proposé aujourd'hui.

La carte permettant une réduction de -50% sur tous les trajets à destination des jeunes et des étudiants d'un coût de 20€ afin, une nouvelle fois, de rendre cette offre plus attractive à l'Est de la Région. Ce prix de la carte à 20€ permet un impact moins important sur les recettes dégagées par ces ventes.

Les offres Intermodales / Multimodales

Figure 84

Produits tarifaires actuels (détails partie « Etat des lieux »)	Propositions STBS
Intermodal/Multimodal <u>Kartatoo pro</u>	Maintien de la carte Kartatoo gratuite avec une augmentation de la part fer lissée sur 3 ans Compte-tenu du nombre de partenaires, l'évolution de cette tarification doit être envisagée à plus long terme après négociations L'augmentation permet de rattraper le décalage entre le prix de l'urbain, qui a fait l'objet d'augmentations tarifaires, et le TER dont le prix n'a pas évolué depuis 2007
<u>Kartatoo Etudes</u>	Maintien de la carte Kartatoo avec une augmentation de la part fer lissée sur 3 ans Compte-tenu du nombre de partenaires, l'évolution de cette tarification doit être envisagée à plus long terme après négociations
<u>Pastel +</u> Aucun changement	Maintien de Pastel + (forfait mensuel de 70€ pour circulation sur le PTU de Toulouse)

Au vu du grand succès rencontré par ces deux offres dans les deux Ex-Régions, aucune modification n'est prévue dans l'immédiat afin de permettre la continuité de ces accords qui vont dans le sens de l'intermodalité. Une augmentation du prix de l'offre Kartatoo est cependant envisagée car cela permettrait de rééquilibrer les recettes sachant que la part du fer n'a pas évoluée depuis 10 ans.

Les EGRIM, qui avaient fait émerger le besoin pour les usagers de simplifier le passage d'un mode de transport à l'autre et le souhait de voir naître un « Pass Navigo » régional traduisent cependant le souhait de voir ces systèmes s'étendre à plus grande échelle. Une étude liée à l'interopérabilité régionale devrait apporter des solutions en termes d'offres intermodales adaptées aux attentes des habitants de la Région. Nous verrons les avancées sur ce sujet dans une prochaine partie.

Les offres Occasionnelles

Figure 85

Produits tarifaires actuels (détails partie « Etat des lieux »)	Propositions STBS
« <u>Tikemouv</u> »	Extension du 1 € à l'Ouest de la Région avec contingentement (entre 10 et 20 places par train selon la capacité résiduelle) et sur des trains désignés
<u>TER 1€</u>	Passage du 1 € sur les 5 lignes historiques en contingentement (entre 40 et 80 places par train selon la capacité résiduelle)
	Maintien et extension à l'Est de la Région du 'Tikemouv' pour ne pas créer un manque dans la gamme tarifaire intermédiaire

En plus de remplir les trains les moins fréquentés, ces offres permettent aux usagers de se déplacer en Région à bas prix et viennent concurrencer directement tous les autres modes, que ce soit le covoiturage ou les autocars longues distances. Destinées aux voyageurs occasionnels elles doivent être maintenues sur le service ferroviaire régional dans un souci d'attractivité. Afin de pallier au manque à gagner important (en termes de recettes) de l'extension du Train à 1 € sur l'ensemble du périmètre régional, les lignes à 1 € offriront cependant des places à une partie (de 10 à 80 places) des voyageurs. Afin de pallier à cette diminution de l'offre, le Tikémouv est quant à lui inchangé et pourra voir les trains concernés augmenter (actuellement environs 120 trains éligibles) sur l'ensemble du périmètre régional.

L'exercice d'harmonisation n'est pas toujours simple surtout lorsqu'il concerne des offres issues d'engagements politiques forts de la part des élus. C'est pour cela qu'un compromis est tout de même possible entre ces deux offres mais l'extension du système actuel à 1€ sur 10 lignes régionales porterait atteinte à l'équilibre financier du réseau ferroviaire. L'extension du Tikémouv paraît donc être la solution la plus adaptée afin de

ne pas créer un déséquilibre entre les offres classiques et le 1€ car il permet, grâce au système de paliers kilométriques de proposer un produit d'entrée de gamme régional attractif et cohérent avec les engagements issus des EGRIM.

Les offres Promotionnelles, Saisonnnières et Combinées

Figure 86

Produits tarifaires actuels (détails partie « Etat des lieux »)	Propositions STBS
Tarifications promotionnelles, saisonnières et combinées	• Les tarifications saisonnières sont maintenues et élargies. D'autres, promotionnelles (de 1 € à 5 €) et combinées (TER + Patrimoine et Culture, Festivals et Salons, ...) sont proposées. Une offre mini-groupe est créée (vacances scolaires) • Des tarifs préférentiels pour l'événementiel sont à intégrer • Une liste des manifestations pouvant faire l'objet de tarifications attractives est établie annuellement avec les Directions concernées • Des critères seront déterminés pour des participations éventuelles, hors liste préétablie et de manière marginale

Le travail d'harmonisation de ces offres doit faire l'objet d'une attention particulière. Au vu de l'attractivité régionale en termes de tourisme comme nous l'avons présentée en première partie de ce mémoire, ce secteur d'activité économique ne peut que fédérer la Région si une cohérence des transports est mise en place. C'est dans un souci d'unité et d'efficacité que ces offres tarifaires doivent perdurer et prendre des formes alliant transport par TER et visites des lieux touristiques régionaux ou vers d'autres activités (culturelles, sportives...) proposées en Région. A l'image de l'offre "Le Train Jaune en hiver" qui offre 50 % de réduction, des tarifs préférentiels doivent être développés en lien avec les événements et les manifestations régionales.

Le STBS propose donc le maintien et l'élargissement de l'existant et un travail approfondi sur les offres combinées ainsi que la création d'une offre spécifique au période de vacances pour les groupes. Des tarifs préférentiels, établies par un listage de critères sont aussi à étudier mais cela doit s'établir en lien avec les directions régionales

du tourisme et de la culture car des accords sont à établir avec les établissements et les lieux d'accueils des touristes et des visiteurs.

Les offres destinées aux personnes en situation de précarité

Figure 87

Produits tarifaires actuels (détails partie « Etat des lieux »)	Propositions STBS
Tarifications sociales A l'Ouest : 60 trajets gratuits (validité 6 mois) A l'Est : 75 % de réduction (validité 6 mois)	• Gratuité maintenue et étendue à l'Est de la Région • Refonte des critères d'attribution recentrer sur les compétences régionales issues de la Loi NOTRe (demandeurs emplois)

Nous l'avons vu précédemment, la tarification sociale joue un rôle déterminant pour l'égalité sociale dans l'instauration d'une gamme tarifaire. Il existe de nombreuses disparités de ce point de vue au niveau régional et la mise en place d'une harmonisation est un moment important qui va dans le sens de l'égalité d'accès aux transports publics et notamment aux réseaux régionaux de transport du fait de la proximité des territoires. C'est dans ce contexte que nous proposons l'extension de la politique de tarification sociale existante à l'Ouest sur l'ensemble du périmètre régional. Cette tarification proposant la gratuité pour 60 trajets sur une période de 6 mois sera recentrée sur les demandeurs d'emplois et restreinte pour les allocataires du RSA qui dépendent des départements.

L'ensemble des propositions soumises par le STBS n'ont rien de définitif et doivent être arbitrés par les élus régionaux. De plus en amont, ces propositions doivent être en cohérence avec les propositions de la SNCF pour la convention TER Occitanie. L'exploitant ferroviaire devra notamment faire un chiffrage pour connaître les impacts précis par rapport aux estimations de recettes retenues. A ce stade la gamme tarifaire pour la future convention TER, les impacts devraient être globalement neutres.

En ce qui concerne les impacts sur le nombre de gains ou pertes de voyageurs, une collaboration étroite entre la SNCF et la Région doit s'initier afin de connaître les

estimations. Il s'agit de repérer les failles et les futurs succès de la nouvelle grille tarifaire en amont de son application concrète lors de l'adoption de la nouvelle convention. Ce travail d'harmonisation s'effectue en parallèle sur les autres réseaux régionaux de transport, nous allons à présent voir les pistes sur lesquelles nous avons travaillé en collaboration avec le service routier, intermodalité et la cellule « Loi NOTRe » de la DITM et en fonction des prérogatives des élus régionaux.

3.3.2 L'harmonisation de la gamme routière

Rappelons que la complémentarité des services et l'harmonisation tarifaire dans les transports routiers par autocars est l'un des gros chantiers engendrés par l'application de la Loi NOTRe et initié par les EGRIM. Il sera plus long et laborieux que celui engendré par la fusion des conventions ferroviaires car il s'agit de rassembler le RRR actuel et les 11 réseaux départementaux de transports commerciaux (Tarn et Garonne et Lot n'ayant pas de lignes exclusivement commerciales). A terme l'ensemble des services de TAD dépendant de l'AOT, devenue régionale, viendront compléter ce service unifié. Nous avons vu dans l'état des lieux les différences qui existent entre les tarifications pratiquées sur ces différents réseaux et mode de transport.

3.3.2.1 Des chantiers simultanés et des phasages

Comme pour le service ferroviaire, nous allons voir comment nous avons imaginé cette harmonisation tarifaire régionale. Une fois de plus ces propositions ne sont pas contractuelles car ce chantier de longue haleine ne peut pas s'effectuer sur une période aussi courte. De plus un travail important de conventionnement est à réaliser avec les acteurs du transport régional. Pendant ces six mois de stage, nous avons pu dégager des scénarios qui contribuent à la réflexion à mener dans un souci de prise en compte des territoires et d'égalité face au service public.

Dans un premier temps il est essentiel de savoir que les tarifications pratiquées ne sont pas déterminées de la même manière, la tarification kilométrique SNCF pratiquée sur le RRR et les tarifications plates des réseaux départementaux sont vouées à être lissées dans un souci de clarification et de lisibilité de la gamme. Cette nouvelle organisation du

transport routier régional doit avant tout amorcer le processus de suppression des lignes dites en doublons entre ex-réseaux départementaux, RRR et le réseau ferroviaire. Cette démarche concerne, rappelons-le, plusieurs lignes : Perpignan-Villefranche, Villefranche-Latour-de-Carol, Carcassonne-Quillan, Toulouse-Boussens, Montastruc-Toulouse, Villefranche-de-Lauragais-Toulouse, Castelnau-d'Estrétefonds-Toulouse, Millau-Rodez, Toulouse-Castres. Cette problématique intervient 3 ans après une première expérience de remise à plat en ex-Midi-Pyrénées des doublons entre les lignes régionales et TER effectuée par le service routier de la DIT.

En effet en 2014, lors de la redéfinition du plan de transport de l'ex-Région, une rationalisation des doublons avait été entreprise. Cette opération visait à rabattre les usagers des lignes d'autocars régionales vers le mode ferroviaire. Considéré comme la « colonne vertébrale » du transport régional, les lignes TER devaient servir de point de correspondance intermodale avec les lignes d'autocars. Les cars devaient alors intervenir dans le cadre d'une complémentarité des dessertes et circuler pendant les creux d'offres ferroviaires afin d'assurer la continuité du service de transport. Le réseau ferroviaire était alors considéré comme un réseau conçu pour la desserte interdépartementale avec, en complément, des lignes départementales et du RRR.

Le contexte actuel relance des problématiques posées par le nouveau périmètre régional comprenant un réseau élargi. Cette première phase permettra à terme, d'optimiser le réseau régional d'Occitanie et permettra une intervention facilitée sur le celui-ci. Nous pouvons entre autre imaginer qu'il y aura une hiérarchisation des lignes avec une classification effectuée par la fréquentation des lignes et en fonction des dessertes ferroviaires ainsi que du potentiel d'intermodalité des territoires.

C'est dans une seconde phase d'intervention que pourra être mise en oeuvre un nouveau schéma de transport routier s'appuyant sur des principes de hiérarchisation des réseaux avec un rabattement poussé des dessertes routières vers le réseau ferroviaire. L'application de ces principes de complémentarité des réseaux, avec des dessertes routières pouvant prendre le relais d'autres modes de transports sur les secteurs où l'exploitation de trains semble inadaptée ou inatteignable (réouvertures de certaines

lignes ferroviaires) ou encore momentanément impossible (phasage de travaux de sauvegarde du réseau ferroviaire).

3.3.2.2 Découpage régional en bassins/zones d'emploi et propositions de zonages tarifaires

Le contexte régional et ses réalités territoriales nous ont montré que la Région Occitanie, malgré des éléments de cohésion, reste une Région très marquée par ses différences. En fixant comme priorité régionale, l'égalité et l'équité de ces territoires, la présidente Carole Delga a fixé le cap du développement des transports autour de l'accessibilité aux infrastructures. Le transport étant un déterminant pour l'accès à l'emploi, l'harmonisation tarifaire est un moment politique fort qui permettra à la Région de lisser les inégalités entre ses habitants.

Certains territoires sont toujours très touchés par le chômage et ont plus que jamais besoin d'être connectés au reste de la Région. Que ce soit pour accéder plus facilement à un emploi, aux services de santé, d'éducation ou simplement pour pouvoir se déplacer, le service régional de transport se doit d'être performant et doit répondre aux attentes et désirs des territoires les plus démunis comme des territoires les plus attractifs. Afin de répondre aux mieux à ces réalités, la présidente a décidé de définir les bassins/zones d'emploi comme l'échelle de référence en ce qui concerne l'accès aux transports régionaux.

Ces zones d'emplois correspondent à des espaces géographiques à l'intérieur desquels la majorité des actifs résident et travaillent. Ces zones représentent les périmètres où les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. Autrement dit, l'espace où la majorité des habitants ne sortent pas pour se rendre sur leurs lieux de travail. C'est donc une figuration de l'aire d'influence des grands pôles d'emploi qui constitue une partition du territoire adaptée aux études locales sur le marché du travail. Selon l'INSEE ce sont les territoires les plus pertinents pour les diagnostics locaux qui peuvent guider la délimitation de territoires pour la mise en œuvre des politiques territoriales initiées par les pouvoirs publics ou les acteurs

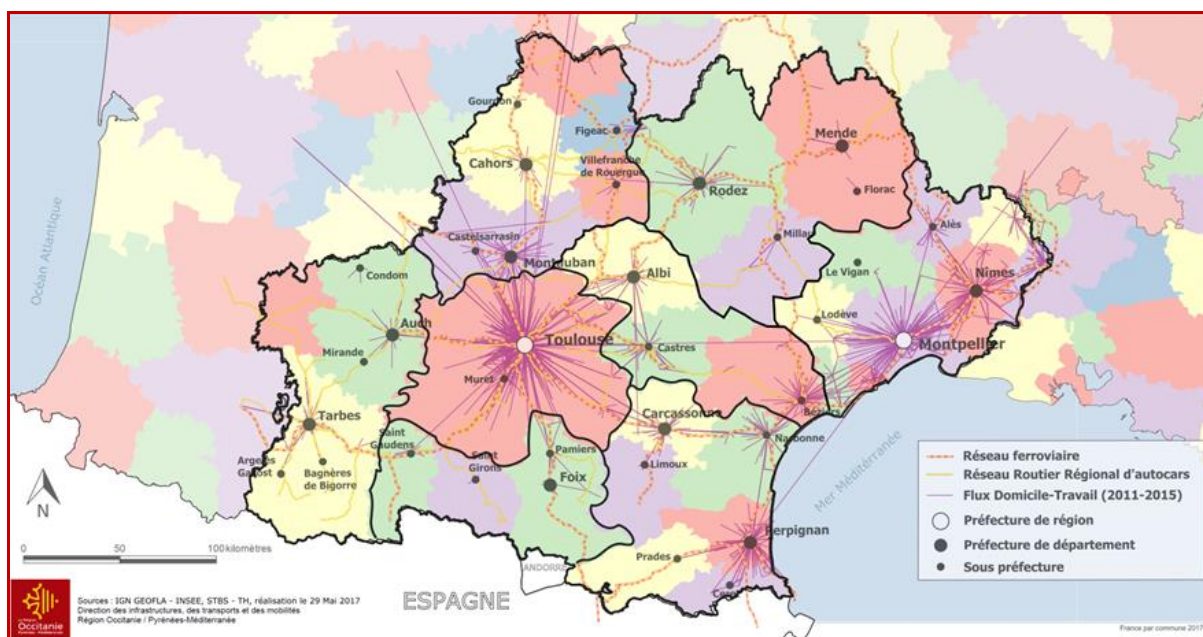
locaux. Le découpage actualisé se fonde sur les flux de déplacement domicile-travail des actifs observés lors du recensement de 2006.

Il est proposé une tarification différente entre le réseau de cars et celui des trains car les coûts d'exploitation sont différents (30% moins chers pour les cars) et le confort n'est pas le même (principe du moins vite moins cher). Un prix similaire appliqué sur les deux réseaux serait à la défaveur de l'un ou de l'autre. La tarification serait plate ou zonale, compte-rendu de l'étendue du périmètre régional, sauf sur des lignes express plus performantes que le train, qui auraient un tarif plus élevé. Le zonage pourrait s'appuyer sur les réseaux de transport existants et les zones d'emploi en Occitanie :

- Un prix forfaitaire pour le billet unitaire
- Un abonnement forfaitaire hebdomadaire et mensuel
- Un carnet de voyages pour les voyageurs occasionnels
- Un titre combiné pour les voyageurs intermodaux

Ces zones ont donc amené le service à réfléchir sur des propositions en termes de zonage des tarifications pour le service régional de transport par autocars. Voici les différents scénarios que nous avons présentés auprès de la DITM en ce qui concerne le zonage tarifaire. Une présentation de la carte sera effectuée à la suite de chaque réalisation.

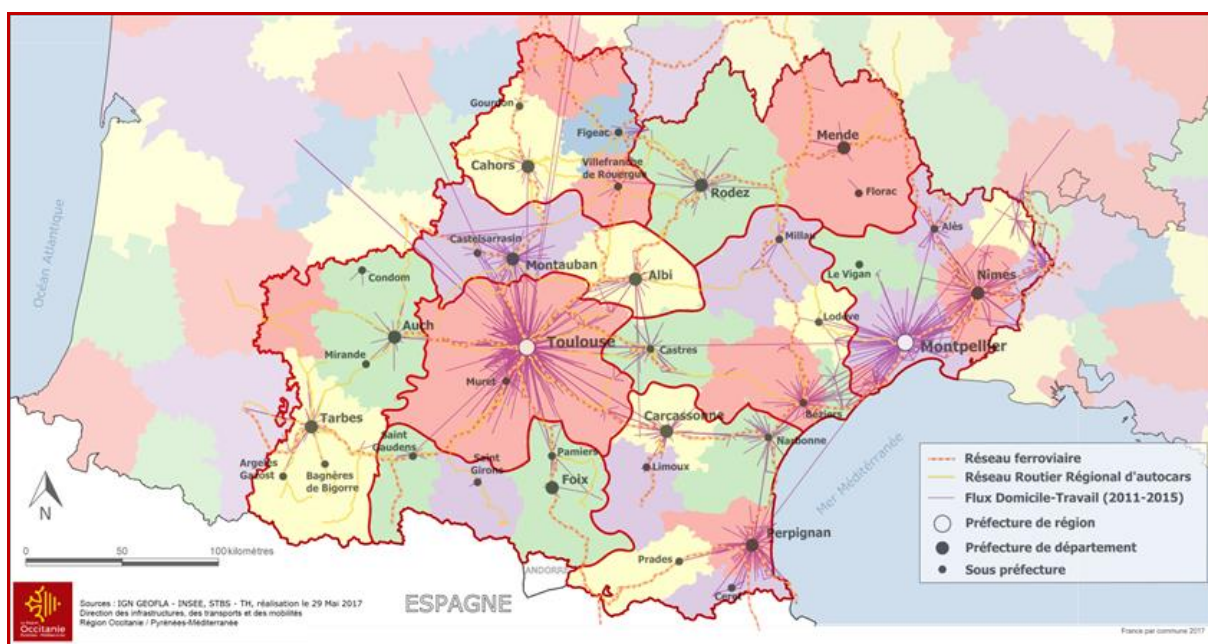
Figure 88 : 8 Zones avec une cohérence Bassins d'emplois / Flux Domicile Travail



Zones intégrant de 1 bassin d'emploi (Toulouse) à 8 (Montpellier – Nîmes)

En se calquant sur le modèle de cartographie des zones d'emplois de l'IGN GEOFLA, nous avons imaginé cette première carte regroupant plusieurs zones d'emploi. Ces 8 zones de taille approximativement identique permettent de sortir de la logique des tarifications départementales et donc des anciennes limites régionales des deux ex-Régions. Le principe est simple, il permet de conserver la majorité des flux au sein d'une même zone afin de ne pas contraindre l'usager aux « barrières tarifaires » déterminées par les limites des zones. Le regroupement de 1 à 8 zones d'emplois au sein d'une même zone de tarification permet de maintenir les relations entre les villes connectées entre elles. Cependant, dans un souci d'optimisation des recettes, nous avons choisi de « séparer » les pôles d'attractivités métropolitains et les villes moyennes les plus connectées (étoile toulousaine, dorsale méditerranéenne). L'idée de pratiquer un tarif pour un aller simple par zone (3€ par exemple) a été imaginée afin de simplifier la lecture de la gamme sur l'ensemble du périmètre.

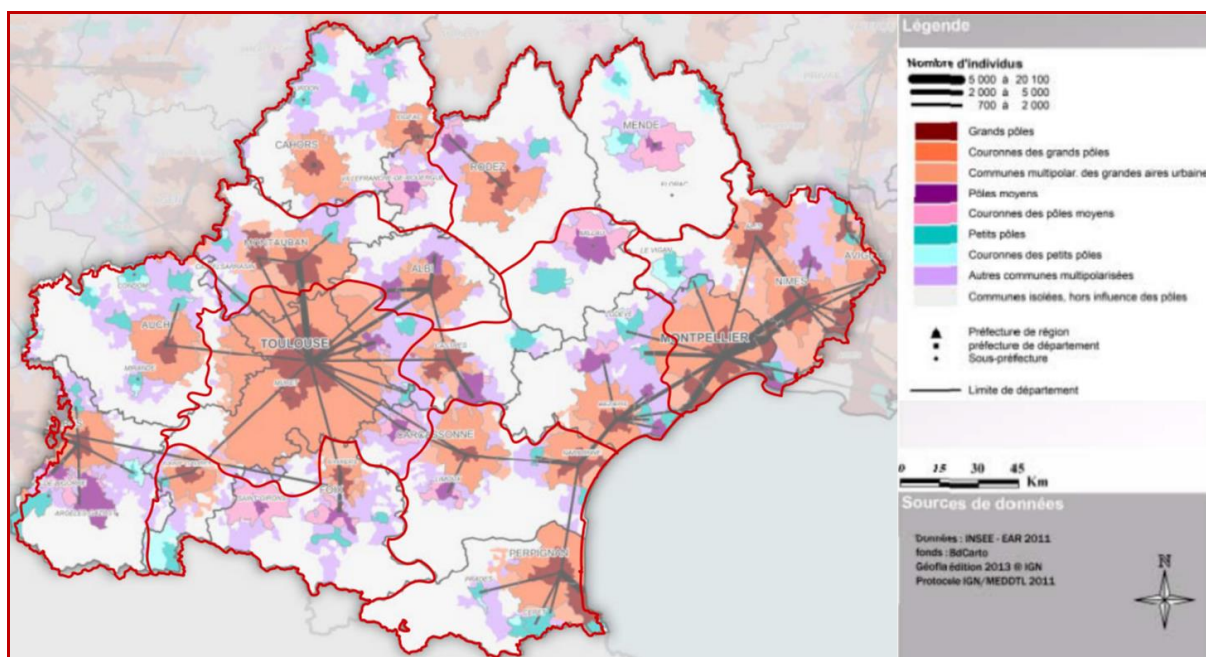
Figure 89 : 9 Zones avec une cohérence Bassins d'emplois / Flux DT



Zones plus équilibrées spatialement

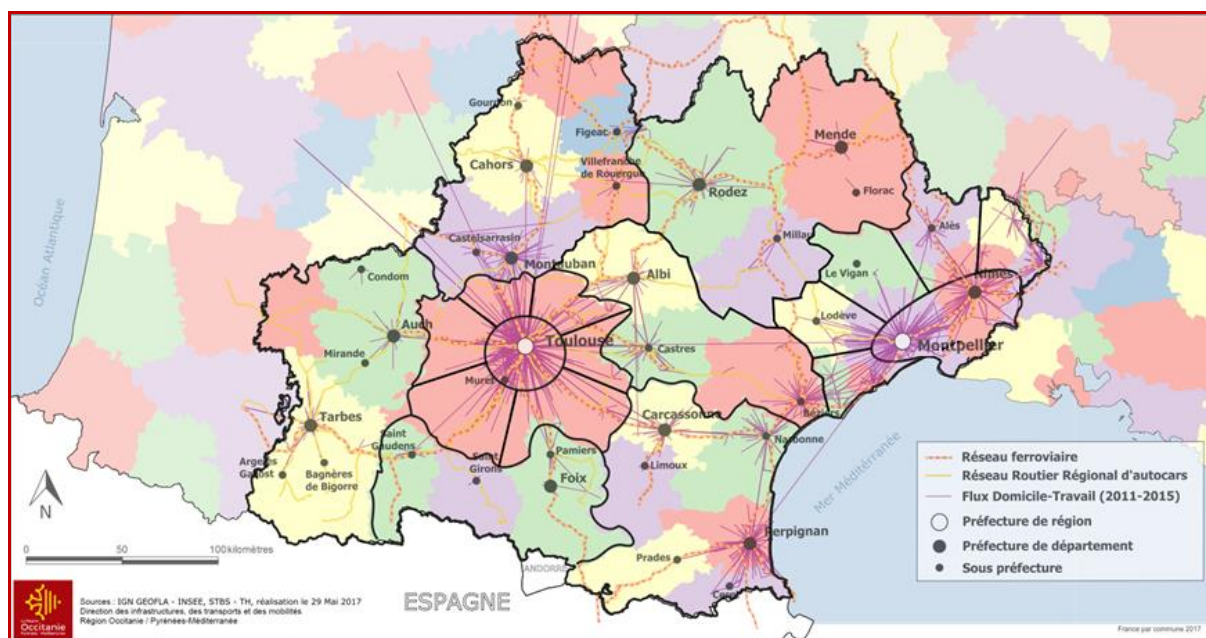
Cette carte reprend le même principe par zone que la carte précédente mais les zones sont différentes, les bassins d'emplois de Millau et de Lodève sont rattachés à celui de Castres et de Béziers tandis que les bassins d'emplois d'Albi et de Montauban ceinturent le Nord du bassin toulousain. Cahors est donc à deux zones de Toulouse et les bassins de Rodez et de Mende sont esseulés. Les autres zones ne sont pas modifiées.

Figure 90 : Informations complémentaires : Catégorisation des pôles et flux d'individus



Cette carte reprend le même zonage à 9 zones que la précédente avec un niveau de détails plus important en ce qui concerne les flux d'individus et les caractéristiques des pôles présents dans les zones.

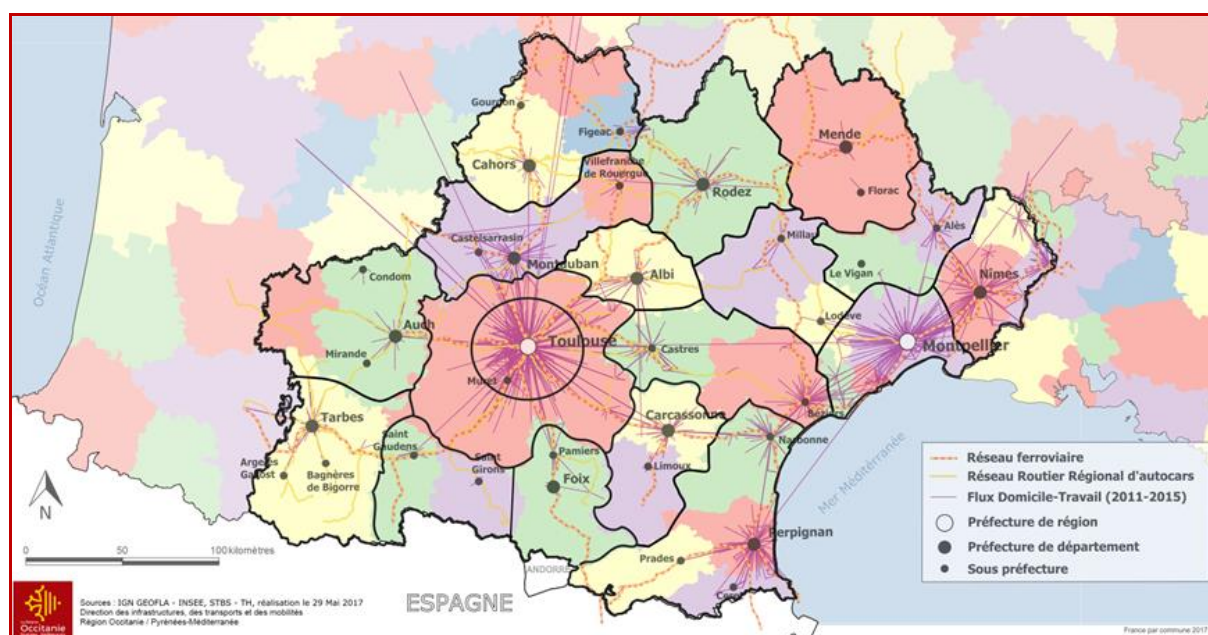
Figure 91 : 8 Zones principales avec une cohérence Bassins d'emplois / Flux DT dont 2 à caractère métropolitain, système alvéolaire + cœur de métropole



Cette carte reprend les mêmes zones que la première proposition en y intégrant un système alvéolaire autour des cœurs de métropoles dans un souci de garantie des recettes. En effet, c'est autour des métropoles que partent les flux les plus denses et donc

les potentialités de recettes. Le principe est le suivant : les zones les plus favorisées en termes de services de transports urbains et d'infrastructures sont plus fortement concernées par les frontières tarifaires. Ce type de modèle ne va pas dans le sens de la lisibilité de la gamme tarifaire car il rend la gamme trop complexe et peut contraindre les individus vivant en métropole par ces effets « barrières ».

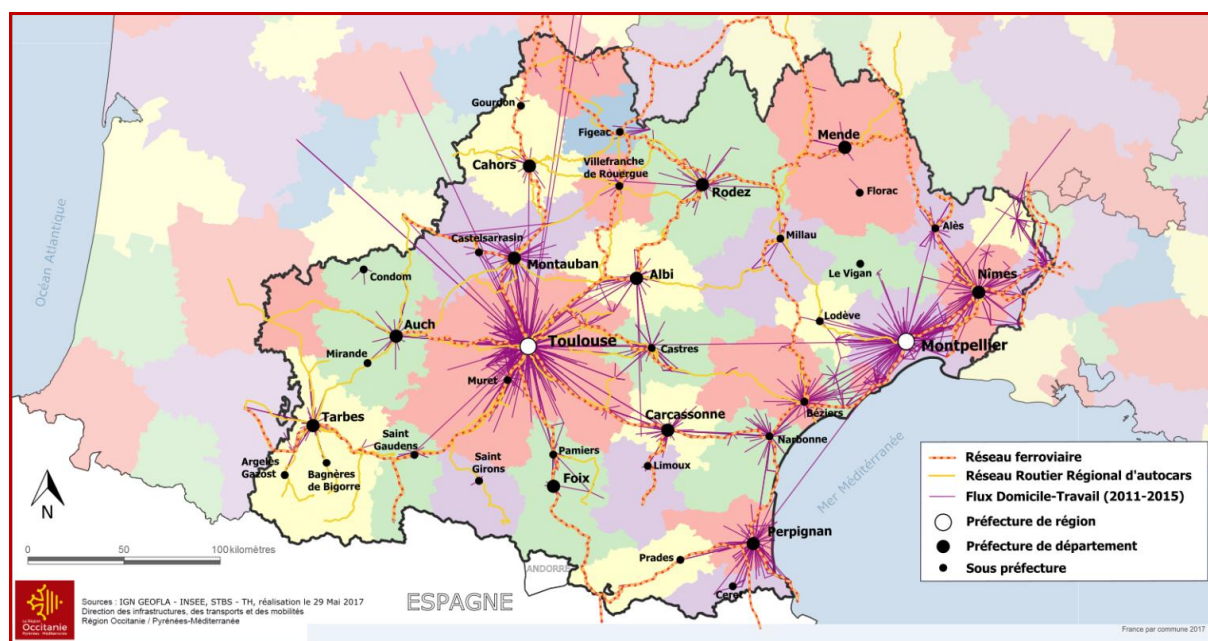
Figure 92 : 18 Zones de 0,5 à 4 bassins d'emploi par zone



Une proposition tarifaire induisant la mise en place de 18 zones a été faite. L'avantage est lié aux recettes qui seraient revues à la hausse mais le nombre de zones rend cette hypothèse incohérente. On ne peut en effet pas sortir d'un modèle avec 13 départements et retrouver une subdivision en 18 zones même si la tarification serait identique dans chaque zone.

La possibilité de remédier à l'effet croissant du tarif par le zonage peut être la dégressivité du tarif en fonction du nombre de zones traversées. Cela se traduit par exemple par une baisse du prix à partir de 2 zones traversées (1 zone : 2€- 2 zones : 3,5€ - 3 zones : 4,5€...).

Figure 93 : Zone unique sur le périmètre régional



Cette dernière carte fait état d'une situation où la tarification serait plate sur l'ensemble du réseau routier régional par autocars. Cette situation n'induit pas l'établissement de murs tarifaires mais peut être risquée en termes de recettes. La gamme serait en outre très simple à lire et à comprendre pour les usagers. Cette lisibilité peut induire une croissance du nombre d'usagers sur le réseau. Une restriction peut cependant permettre de limiter les pertes en termes de recettes, il s'agirait de fixer des paliers kilométriques afin d'éviter que certains usagers fassent de longues distances pour un prix unique bas.



L'ensemble de ces propositions ne sont que des hypothèses pour une harmonisation tarifaire routière régionale. Des essais sont tout de même d'ores et déjà entrepris par la Région pour vérifier l'intérêt des usagers pour le réseau

d'autocars ex-départementaux en connexion avec le réseau urbain toulousain par exemple. Le réseau Arc-en-ciel était déjà concerné mais depuis le 1^{er} septembre, une nouvelle ligne Toulouse-Castres a été créée à l'image de ce car du réseau régional, « TarnBus », stationné à l'arrêt de métro « Argoulets ».

L'harmonisation tarifaire des transports régionaux prendra donc forme progressivement. Des études sont à mener en amont et des tests grandeur nature doivent être initiés pour essayer des modèles et des schémas de correspondances entre les modes de transports régionaux. Nous allons à présent aborder la seconde partie du chantier 2 des EGRIM qui concerne le billet intermodal qui ne peut se substituer au chantier 11 appelé « Innovation » dans la partie « Innovation technologique et d'usage ». Cette mise en place se fera sur le long terme car il va de soi qu'au vu du nombre de véhicules à équiper (TER – cars interurbains – scolaires – TAD) et des équipements à installer pour la distribution, le contrôle ou encore le pointage des titres. De plus, une veille technologique en amont et des études complémentaires sont aussi à mener pour trouver le ou les prestataires capables de répondre à cette demande de la Région. Nous verrons dans un premier temps ce qu'il est possible d'initier puis les conditions de mise en œuvre de l'interopérabilité régionale.

3.3.3 A long terme, le titre unique intermodal

Nous avons vu que la simplification des déplacements en Région réside dans une harmonisation tarifaire pour plus de lisibilité, cependant, en parallèle de cette nouvelle tarification, le STBS travaille sur la phase plus technique concernant le lancement d'un titre unique qui serait accepté sur l'ensemble du réseau régional. A l'image de Pastel+ et de Kartatoo qui permettent d'utiliser les transports urbains et le TER, l'idée d'une carte donnant accès à l'ensemble des services de transport fait son chemin. Avant de choisir la société qui pourra proposer ce titre interopérable, des travaux sont engagés afin d'orienter la manœuvre dans le bon sens et de prendre en compte l'ensemble des pratiques billettique sur le territoire. Cela passe notamment par le lancement d'études approfondies sur les impacts (fréquentation / niveau de service) ainsi qu'une prise en compte de l'existant (Offres transports urbains, Carte jeune...) que nous avons débutées au sein du STBS en collaboration étroite avec le Service Intermodalité dans le cadre du SRADDET. La Région Occitanie doit aussi définir les grandes lignes d'un nouveau document faisant office de base pour le déploiement d'une nouvelle solution billettique. Celui-ci sera réalisé en se basant sur ce qui avait été fait en ex-Midi-Pyrénées avec la « Charte d'interopérabilité régionale Midi-Pyrénées » et un « Un Référentiel Fonctionnel Commun Billettique » qui existait aussi en ex-Languedoc-Roussillon aussi appelé « Refoco ». Il sera composé entre autres d'éléments comme les principes généraux, le

type de carte à déployer, le format de la carte, les nouvelles tarifications régionales ainsi que de l'ensemble des services configurés ou encore de la définition du système de validation et de contrôle choisi. Cet accord sur la billettique régionale fera alors partie d'une base documentaire informant chaque adhérent des engagements qu'il prend en ratifiant les accords. Avant la loi NOTRe les partenaires potentiels (AOT) étaient les réseaux urbains, les départements et la Région, aujourd'hui seulement la Région, en qualité d'AOT régional et les réseaux urbains devront se mettre d'accord sur les principes de cette mise en place. Dans une logique d'interopérabilité régionale, la faisabilité de cette démarche tient aussi compte d'un accord avec la SNCF en tant qu'exploitant du réseau ferroviaire.

3.3.3.1 Veille technologique et choix des industriels

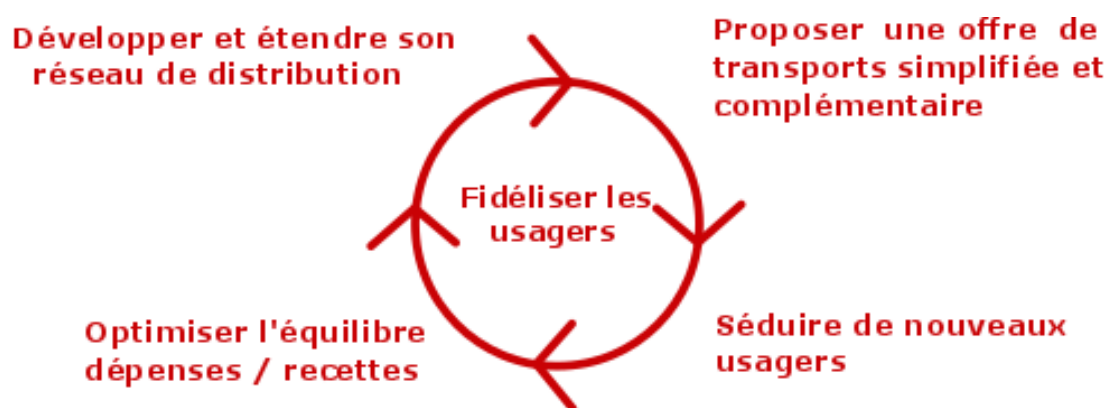
Afin de pouvoir trouver une entreprise qui répond aux demandes des engagements fixés par ce chantier des EGRIM, le STBS reçoit depuis quelques mois des entreprises spécialisées dans les solutions billettiques. En amont de leur venue pour présentation, les entreprises reçoivent un cahier des charges simplifié qui comprend les demandes du service en termes d'attentes technologiques et pratiques. Cette démarche permet aux entreprises de connaître au préalable le contexte, les objectifs à court et moyen terme ainsi que les perspectives techniques. Ces détails sont apportés tout en laissant une liberté pour les acteurs privés de proposer d'autres possibilités techniques innovantes. Voici un aperçu des entreprises que nous avons pu recevoir au sein des locaux de la DITM durant ma période stage :

Société	Figure 94	Solution billettique
OKINA		Solution légère sur Smartphones (Androïd) et tablettes. Billettique + SAEIV (retards en temps réel, suivi des courses, comptage à bord, capacité...). Pas d'interopérabilité.
JIDELEC		Solution billettique « intermédiaire » (PsiBus) dématérialisée sur tablettes métriques et connectée par WIFI, GPRS et cartes à puce (fournisseur VIX TECHNOLOGY). Système qui assure l'interopérabilité.
ETHICS (PARMENION)		Société de consulting basée à Blagnac. Pas de compétences techniques mais met en rapport les acteurs autour d'un sujet.
IXXI (NAVOCAP)		Système billettique de la RATP. Billettique lourde pour les grands réseaux. Identique à celle de VIX TECHNOLOGY, XEROX. Compétence en termes d'Interopérabilité.
UBI TRANSPORTS		Billettique légère dématérialisée sur Smartphone NFC (Androïd + IOS) pour autocar avec SAEIVA (retards en temps réel, suivi des courses, comptage à bord, capacité...). Billettique avancée en terme d'interopérabilité.

Source : STBS

Cette liste de partenaires potentiels n'est qu'un aperçu des entreprises présentes dans le paysage billettique dans le secteur des transports en commun. Ces rencontres nous ont permis de connaître les avancées et les recherches actuellement opérées. Nous avons notamment pu être interpellés par la capacité des différentes entreprises à proposer un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) ou le système de Back Office Centric permettant à l'avenir l'interopérabilité. En effet ces outils s'avèrent fondamentaux dans la relation et la fidélisation entre le réseau et les utilisateurs. Il permet aux usagers de gagner en sérénité durant leurs déplacements, même si un incident survient durant un trajet. De plus ces services permettent aux AOT de gérer au mieux leurs réseaux et de gagner en efficacité dans le traitement de ces incidents. Cette plus value ne peut pas être écartée des réflexions billettiques car elle permettrait d'ancrer la Région en tant qu'AOT dans un processus d'amélioration de la qualité de service pour les usagers et d'optimisation de son réseau. Ces démarches font partie intégrante d'un cercle vertueux représenté schématiquement ci-dessous qui vise en priorité à fidéliser les usagers par une attractivité accrue du réseau.

Figure 95



Une fois que la Région aura déterminé les conditions d'accord avec la ou les entreprises candidates, la collectivité passera par un marché public qui lui permettra de connaître le montant des moyens qu'elle devra investir. Les dossiers seront ensuite analysés par différentes directions de la Région (juridique et financière) afin de valider la faisabilité d'une potentielle contractualisation.

3.3.3.2 Mise en place technique du titre unique intermodal

Lorsque la Région lancera la procédure de contractualisation, d'autres travaux seront à mener pour la mise en place technique de la nouvelle billettique. D'abord un travail

important concerne la mise à niveau des dispositifs techniques et d'une veille sur l'adaptabilité du nouveau système avec celui des billettiques lourdes, le plus répandu sur la Région. Cette démarche amorcera les phases techniques d'adaptation des supports, préparant la mise en place, à terme, de nouveaux supports interopérables. Le tableau ci-dessous, qui liste une partie d'accords billettiques actuels, issu d'un travail en collaboration avec Robin Puchaczewski nous donne une idée de l'étendue du travail à mener au niveau technique.

Figure 96

Produit	Réseaux	Partenaires institutionnels	Fonctionnement
KARTATOO	TER/Car/Bus/Tram	Région/Métropole de Montpellier/CU de Perpignan/Nîmes/Sète/Agde/Béziers/Narbonne/Carcassonne/Mende	Continuité de la chaîne de déplacement Tarification intégrée
BANG	TER/Cars/Bus urbains/Tram	Département du Gard/Nîmes Métropole/SMT du bassin d'Ales	Utilisation avec un titre unique de l'intégralité des réseaux de transport
Pastel +	TER/Tram/Métro/Bus	Région/Tisséo SMTC Toulouse	Tarification commune aux 2 réseaux de transport (abonnement)
Arènes-Colomiers	TER	Région/Tisséo SMTC Toulouse	Acceptation de la tarification urbaine à bord des TER sur la section de ligne
Astaffort-Agen	Autocars régionaux RRR/Bus urbains	Région/CA d'Agen	Acceptation de la tarification urbaine à bord des autocars
Evidence Cahors	Autocars régionaux RRR/Bus urbains	Région/CA Grand Cahors	Acceptation de la tarification urbaine à bord des autocars
Transport urbain du bassin de Decazeville	Autocars régionaux TER/Bus urbains	Région/CC du Bassin de Decazeville-Aubin	Acceptation de la tarification urbaine à bord des autocars
Gratuité Départementale	Autocars régionaux RRR/Cars départementaux	Région/Départements 09, 12, 31, 32, 45, 65 et 81	Acceptation de la gratuité départementale à bord des autocars
Maligne 65	Autocars régionaux RRR/Cars départementaux	Région/Département des Hautes-Pyrénées	Acceptation de la tarification départementale à bord des autocars
Tarnbus	Autocars régionaux RRR/Cars départementaux	Région/Département du Tarn	Acceptation des abonnements départementaux à bord des autocars
Tarification réduite pour personnes âgées	Autocars régionaux RRR/Cars départementaux	Région/Département de la Haute-Garonne/Tisséo SMTC Toulouse	Tarification commune aux réseaux de transport

L'ensemble de ces mises en œuvre techniques représente évidemment des délais importants. Dans le cadre de l'installation d'un nouveau matériel, il faudra aussi traiter l'installation en outre de l'intégration de la nouvelle gamme tarifaire dans le matériel

embarqué à bord des autocars régionaux, la mise à niveau des logiciels, marche à blanc... Ces phasages suivront un calendrier qui sera fixé par l'industriel choisi pour effectuer la mise en place de cette nouvelle billettique régionale. Cette décision fait partie d'une liste de prérequis que la Région doit réaliser en amont de la mise en marche de ces volontés dégagées par les EGRIM.

Conclusion

L'analyse du contexte politique, économique et démographique du territoire nous a permis d'observer les éléments qui permettent à l'Occitanie de faire Région. Malgré des disparités avérées, les atouts communs qu'elle possède et le contexte de décentralisation actuel vont dans le sens d'une unité territoriale renforcée. Rappelé à de nombreuses reprises durant ce mémoire, le nouveau périmètre de Transport Public Régional, issu de la fusion des Régions et du transfert de compétences des cars interurbains départementaux, du transport scolaire et des TAD, est une opportunité pour estomper les inégalités territoriales.

En effet, le rôle élargi d'AOT de la Région lui permet d'agir sur les territoires isolés afin de les connecter aux réseaux de transport en commun. Ainsi, Carole Delga a créé une Assemblée des Territoires et lancé une large concertation grâce aux EGRIM afin de connaître l'ensemble des besoins des habitants de la Région dans différents domaines et plus particulièrement dans les transports collectifs. Les engagements de la majorité régionale portent sur la suppression des doublons, l'amélioration de l'information des voyageurs, l'adaptation de l'offre, le développement de l'intermodalité et enfin la création d'une gamme tarifaire simplifiée, lisible par tous.

L'Etat des lieux tarifaire et l'héritage des politiques menées en la matière par les deux ex-Régions nous ont montré la complexité du travail d'harmonisation de la gamme. Aussi, la mise en œuvre d'une nouvelle gamme tarifaire innovante et hébergée sur des supports billettiques, issus des nouvelles technologies, se fera sur le plus long terme. Une gamme tarifaire TER harmonisée, en vigueur sur le périmètre Occitan, qui constitue la première étape vers le titre unique intermodal est tributaire de la signature de la nouvelle convention de gestion qui liera la Région et la SNCF. La signature de cette convention TER Occitanie, avant la refonte de la grille tarifaire, est la condition contractuelle pour simplifier et rendre les tarifs ferroviaires plus lisibles pour les usagers.

Une gamme routière régionale unique doit également être élaborée. Cette gamme, créée ex nihilo, va permettre la mise en place d'un véritable réseau de transport routier issu de

l'actuel réseau routier régional (tarification SNCF) et des réseaux interurbains départementaux (tarification plate) après refonte des dessertes et nouveaux conventionnements. D'autre part, la tarification pour la prise en charge des élèves dépendra du nouveau règlement des transports scolaires, en cours de création par la cellule « Loi NOTRe ». Pour les TAD, la grande variété des prestations et des niveaux de services proposés, la multiplicité d'acteurs (taxis, ambulances, transporteurs...) et une organisation différente dans les treize départements (tarifications très variées, centrale de réservation) rendent le travail d'harmonisation tarifaire complexe et peut être peu pertinent pour la Région si la volonté politique est de conserver les spécificités locales, souvent liées à la géographie des lieux (zones de montagne, péri-urbaines, ...).

Les travaux que nous avons réalisés au cours de ce stage au sein du STBS sont des réflexions, des pistes pour l'avenir qui demandent à être consolidés par une étude plus large sur l'ensemble des tarifications, opérée par un prestataire externe.

La tarification est au cœur des discussions avec la SNCF dans le cadre des négociations sur la convention. La Région a la volonté de satisfaire les besoins en déplacements des usagers des transports collectifs régionaux avec un niveau de qualité important et une intermodalité étendue et performante.

Bibliographie

Ouvrages généraux

SEGAUD M., BRUN J., DRIANT J.C., Dictionnaire critique de l'habitat et du logement, Paris, A.Colin, 2001

GERMOND Yves, L'identité territoriale : l'ambiguïté d'un concept géographique, Rouen, Belin, 2006

BOYER Jean Claude, La France, Les 26 Régions, Armand Colin, 2009

CARROUE Laurent, La France des 13 régions, Armand Colin, 2017

FUMEY Gilles, VARLET Jean et ZEMBRI Pierre, Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports, Ellipses, Paris 2009

DUGOT Philippe, LABORDERIE Serge et TAULELLE, François. Midi-Pyrénées, région d'Europe, CRDP-SCEREN Midi-Pyrénées, 2008

BAVOUX J.J., BEAUCIRE F., CHAPELON I., ZEMBRI P., Géographie des transports, Coll. U, Paris, Armand Colin, 2005

KAUFFMANN Vincent, Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner. Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008

DEFIVE Emmanuelle, Géologie et déterminisme. Cahier de Mémoire d'Ardèche et Temps Présent, 2013

Thèses et dossiers de recherches

CEREMA, Transport régional, Premiers éléments de réflexion sur la pertinence des modes fer et route pour des dessertes régionales, Direction technique Territoires et ville, Octobre 2014

CEREMA, Réforme du système ferroviaire français, Éléments de décryptage de la loi de 2014, Mars 2016

BOUTEILLER Catherine, Différenciation tarifaire dans les réseaux de transports urbains et interurbains de voyageurs : quels apports pour les services publics de transport et l'aménagement ? Architecture, aménagement de l'espace. Université Lyon 2, 2015

REVELLI Bruno. Fusionne-t-on les politiques de transports comme on fusionne les régions ? Mémoire de M2 Transmob. Toulouse : Université Toulouse 2, 2015.

GART .Annuaire de la tarification des transports publics régionaux, 2007

Articles

MARCONIS Robert. Toulouse et la région Midi-Pyrénées, Nouvelles lectures du " fait urbain ", 2010

SRADDET : l'intégration des schémas régionaux sectoriels, Gazette des communes, 2016

Gestion des TER : les régions gagnent en autonomie, Transport Ferroviaire, Nathalie Da Cruz, 30/06/2016

DATAR, Typologie des espaces de montagnes, 2013

ABRANTES Patricia, SOULARD Christophe, JARRIGE Françoise, LAURENS Lucette, Cybergéo, Dynamiques urbaines et mutations des espaces agricoles en Languedoc-Roussillon, 2010

CNRS, Mutation des Territoires en Languedoc : Analyse socio-spatiale du Mal-Logement dans l'Hérault, Programme de recherche Fondation Abbé Pierre, 2015

La Dépêche, TER : il faut harmoniser les tarifs, 04/11/2015

Ville, Rail et Transports, L'abonnement Kartatoo fonctionne partout, 2009

CEREMA, L'information multimodale, Quelle place pour les acteurs publics à l'heure de l'ouverture des données ?, 2016

WOLFF Jean Pierre, Le tramway : au cœur des enjeux de gouvernance entre mobilité et territoires, Revue géographique de l'Est, 2012

DARMON Olivier, Le Transfert de la compétence transport du département vers la Région, ODC Transport, novembre 2015

WOLFF Jean-Pierre. La Région Midi-Pyrénées : plus de 10 ans de compétence ferroviaire. *Géotransports*. 2017

Webographie

<http://www.laregion.fr/>

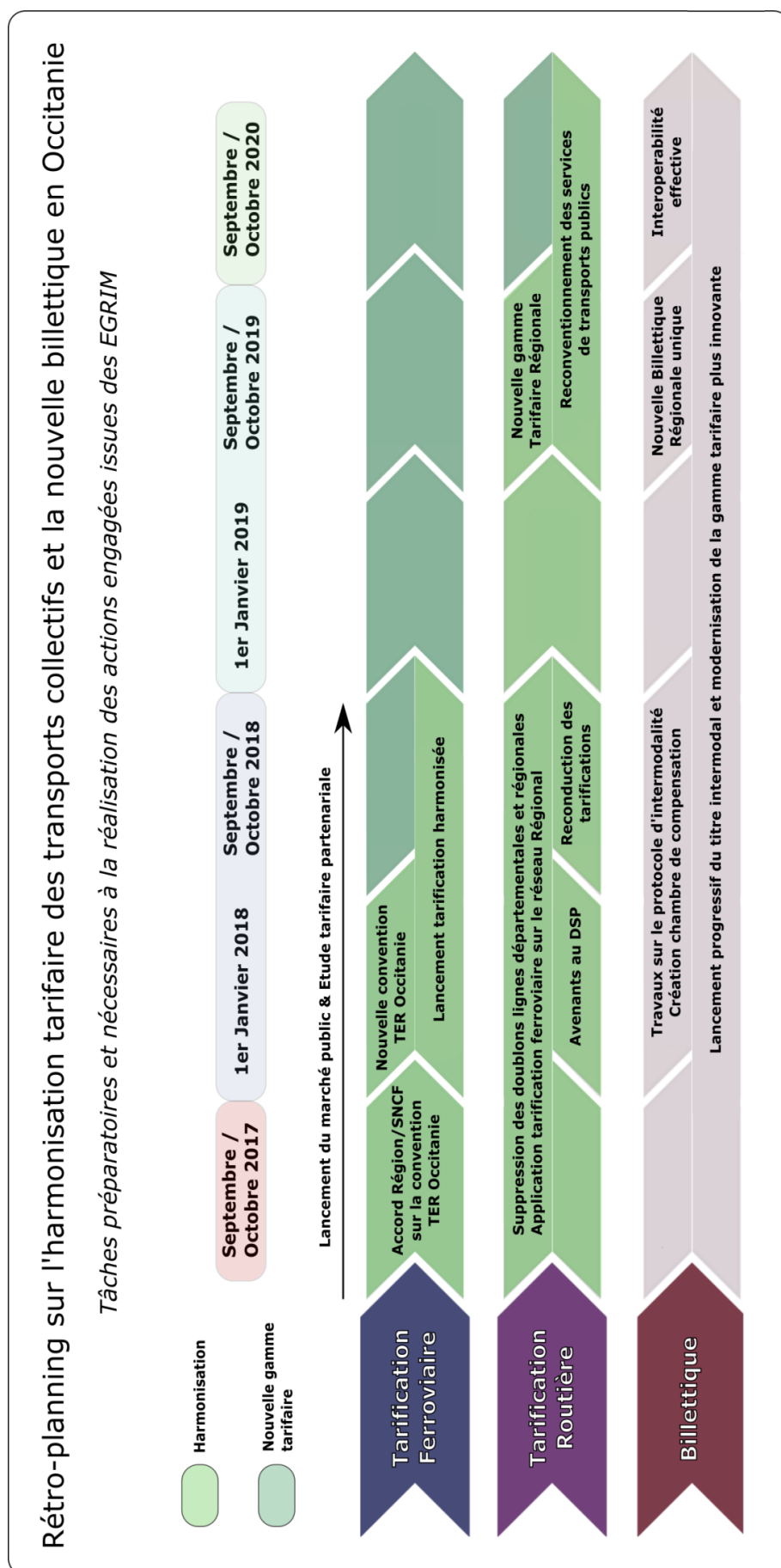
<http://www.laregion.fr/rail>

<http://www.insee.fr/fr/>

<http://www.arafer.fr/>
<http://www.legifrance.gouv.fr/>
<http://www.mobilicites.com/>
<http://www.certu-catalogue.fr/>
<http://www.transdev.com/fr/>
<http://www.iternet.org/>
<http://www.lagazettedescommunes.com/>
<http://www.airweb.eu/>
<https://www.gart.org/>
<http://www.agir-transport.org/>
<http://www.assemblee-nationale.fr/>
<http://www.senat.fr/>
<http://www.bottin-administratif.fr/>
<https://fr.wikipedia.org>
<http://www.midipyrenees.fr>
<http://www.tisseo.fr>

ANNEXES

Annexe 1 : Retro-planning sur l'harmonisation tarifaire



Annexe 2 : Extrait du cahier n°1 de l'Assemblée des Territoires

ASSEMBLÉE DES TERRITOIRES

Cahier n°1

Vendredi 4 novembre 2016 - Session constitutive
Ecole des Mines - Albi



La démocratie territoriale en action,
un dispositif unique en France

laregion.fr

ASSEMBLÉE
DES TERRITOIRES

OCCITANIE
LA RÉGION
Pyrénées
Méditerranée



© BEZANT

« Le socle de la République des Territoires »

Avec l'emploi, la citoyenneté et la proximité, l'équité territoriale est prioritaire pour la Région. Il ne peut y avoir de territoire « de seconde zone » en Occitanie / Pyrénées Méditerranée. C'est pour cela que nous croyons à la République des Territoires. Le socle en sera dans notre région cette innovante « Assemblée des Territoires ».

L'enjeu de cette instance démocratique unique en France est de faciliter un développement équilibré de tous nos territoires de projet, petits et grands, ruraux et urbains. Avec l'Assemblée des Territoires, l'action régionale s'inscrit dans la proximité et le dialogue avec chaque territoire. Elle vise également l'efficacité, en permettant d'ajuster nos politiques de manière différenciée aux besoins de chacun.

Notre ambition commune est de mettre en œuvre une intelligence territoriale collective, au service de nos citoyens.

Espace de concertation d'abord, l'Assemblée des Territoires doit aussi être un carrefour d'échange d'expériences et de mutualisation de nos bonnes pratiques respectives. Un lieu source et ressource pour chaque territoire et pour la Région.

Enfin, ici doivent s'expérimenter et s'inventer les nouvelles politiques territoriales de demain. C'est un vrai laboratoire d'innovation publique que les élus des territoires doivent co-construire avec confiance et créativité.

Cet outil est novateur. Il est celui de tous les territoires de la région Occitanie, des Pyrénées à la Méditerranée.

Parce que nous croyons à la vitalité des territoires, à la pertinence des initiatives locales et à la force des idées venues du terrain.

Carole DELGA

Ancienne ministre

Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Compétences & Actions

de la Région

Compétences

Actions



LES TRANSPORTS ET LA MOBILITE

- ▀ assurer la gestion des transports régionaux de voyageurs, notamment ferroviaires (réseaux des TER)
- ▀ participer au financement de nouvelles lignes de TGV
- ▀ élaborer la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI) et la Planification Régionale des Infrastructures de Transport (PRIT)
- ▀ identifier les voies et axes routiers qui constituent des itinéraires d'intérêt régional

- ▀ définir l'offre, financer l'exploitation des trains et cars régionaux, financer le coût du matériel roulant ferroviaire
- ▀ soutenir la réalisation d'aménagements des gares routières ou ferroviaires, de Pôles d'Echanges Multimodaux aux côtés des autres collectivités et de la SNCF
- ▀ financer, organiser et assurer le fonctionnement des transports routiers non urbains de personnes, des gares routières et des Transports A la Demande (TAD) à compter du 1^{er} janvier 2017 et des transports scolaires à compter du 1^{er} septembre 2017



LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- ▀ définir les orientations économiques
- ▀ élaborer un Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII)
- ▀ définir les régimes d'aides en faveur de la création ou l'extension d'activités économiques

- ▀ accompagner le développement du Très Haut Débit
- ▀ soutenir le commerce et l'artisanat en espace rural
- ▀ accorder des aides aux entreprises
- ▀ co-piloter les Pôles de compétitivité
- ▀ soutenir les infrastructures économiques



L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET LA RECHERCHE

- ▀ élabore, en concertation avec les acteurs et collectivités du territoire, un Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur de la Recherche et de l'Innovation (SRESRI).
- ▀ coordonne « les initiatives territoriales visant à développer et diffuser la culture scientifique, technique et industrielle (CSTI) »

Mettre en place l'appel à projets régional « Allocation de recherche doctorale »

Accompagner les sociétés d'accélération de transfert de technologie dans la valorisation de la recherche publique auprès des entreprises régionales

Accompagner l'enseignement supérieur dans les villes universitaires d'équilibre

Elargir à l'Occitanie les dispositifs d'accompagnement à la culture scientifique



L'ENSEIGNEMENT, L'EDUCATION ET LA JEUNESSE

- ▀ prendre en charge la construction et le fonctionnement des lycées, des écoles de formation maritime et aquacole ainsi que des établissements d'enseignement agricole

- ▀ construire 10 nouveaux lycées en 6 ans
- ▀ contribuer à l'acquisition d'équipements adaptés aux nouvelles attentes en matière pédagogique
- ▀ attribuer aux lycées publics et privés des dotations financières annuelles, assurer la maintenance informatique des établissements et de maintenance des bâtiments
- ▀ mettre en œuvre des dispositifs en faveur de la jeunesse :
 - Aide à l'achat de livres, à la pratique sportive, l'accès aux transports, à l'hébergement et à la restauration
 - Aide à l'acquisition des premiers équipements pour les jeunes en formation professionnelle, à la mobilité à l'étranger
 - Aides accordées aux associations, notamment d'éducation populaire, pour leur travail de coordination, leurs actions citoyennes et leurs manifestations en direction de la Jeunesse et participation régionale au Service Civique

#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.

58

📍 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.



UNE GAMME
TARIFAIRE
SIMPLIFIÉE

📅 CALENDRIER

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

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



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.**

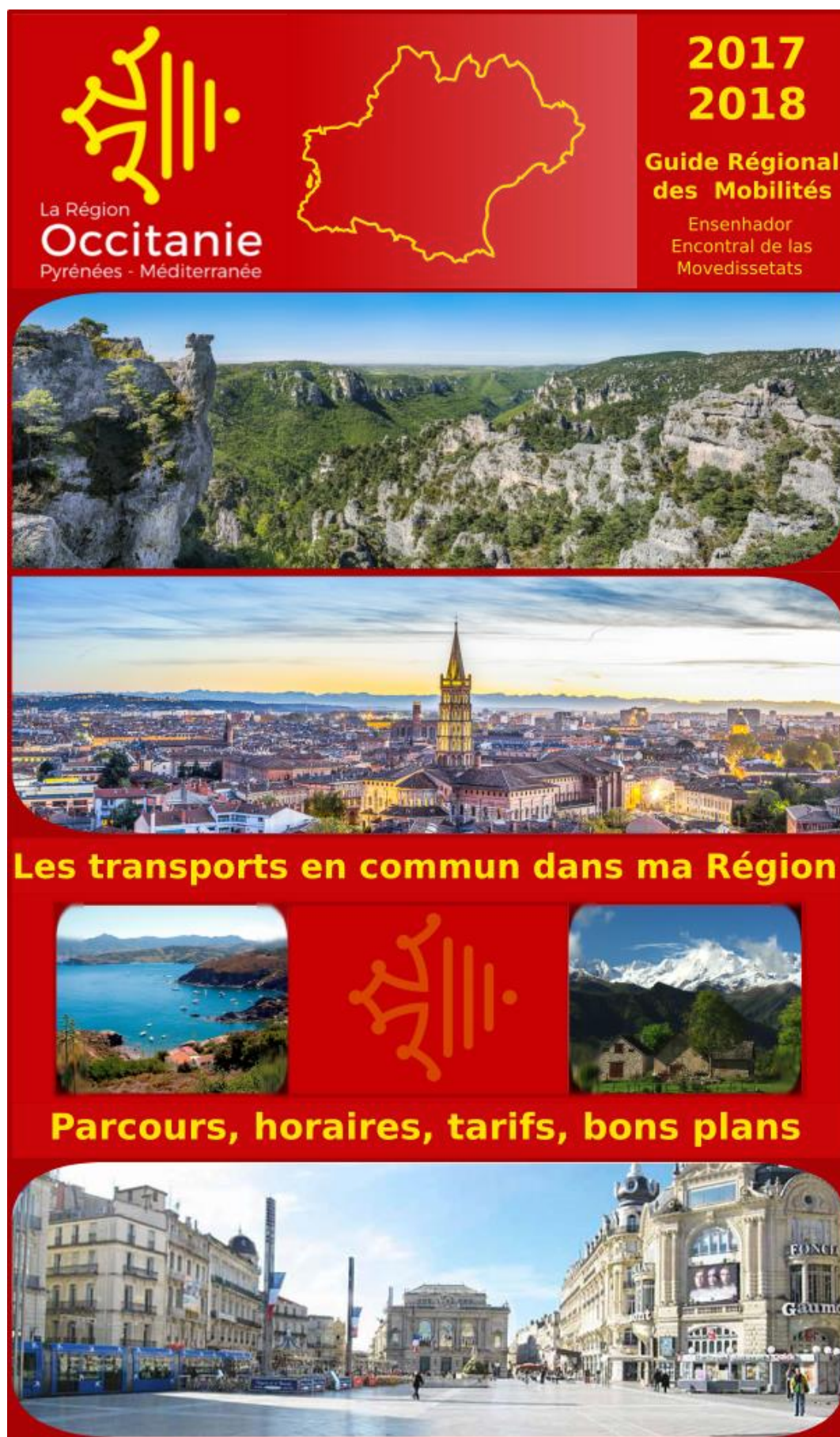
Une démarche de convergence vers plus d'interopérabilité entre les systèmes billettiques des différents réseaux de transports (régionaux, départementaux, urbains) va s'engager.

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.

Annexe 4 : Essai visuelle « Guide Régional des Mobilités »



TER : toujours pas d'accord entre la Région et la SNCF

Transports. Une qualité de prestations de l'opérateur public jugée décevante par rapport au prix exigé.

Le compte n'y est pas. » Ainsi Carole Delga a-t-elle confirmé sans ambiguïté, ce vendredi, sinon sa colère du moins son désaccord profond avec la SNCF. Objet du litige, exposé lors de la réunion du conseil régional au parc des expositions de Montpellier : le renouvellement des conventions TER en une convention unique (soit une seule pour l'Occitanie en lieu et place de celles jusqu'alors passées entre les ex-régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées et la SNCF), visant à assurer le service public ferroviaire régional de transport.

Le réseau ferré « le plus dégradé » du pays

Une nouvelle convention qui aurait dû être signée en cette fin de deuxième semestre 2017. Mais, « comme le compte n'y est » donc pas, les élus de la Région ont décidé à l'unanimité lors de cette assemblée plénière, de prendre le temps nécessaire afin d'« aboutir à un nouveau partenariat qui améliorera l'offre » pour les 56 000 usagers quotidiens du TER, indiquait ainsi la présidente du conseil régional.

Selon qui, « la Région demande à la SNCF une plus grande transparence financière ainsi qu'une meilleure qualité de service ». Ceci posé avant de décliner les motifs de son courroux à l'encontre de l'opérateur public : « Il n'est pas acceptable que la réduction du service public soit la seule réponse à la dérive des coûts du modèle ferroviaire » proposé par la SNCF.

Autrement dit : « Le montant de la contribution demandée

par la SNCF ne nous convient pas et l'effort qu'ils nous demandent de faire est clairement déraisonnable. Il n'est pas acceptable de payer 260 millions d'euros par an à la SNCF pour assurer l'exploitation du service TER sans en connaître le détail », assénait aussi Carole Delga.

Et d'illustrer son propos en l'émaillant de griefs divers : « Actuellement, nous payons quand même 260 millions d'euros par an à la SNCF pour assurer l'exploitation du service TER alors que nous avons hérité du réseau le plus dégradé, que nous avons, avec la région Paca, les niveaux les plus faibles en terme de ponctualité, et que nous sommes la seule région où cinq millions d'habitants restent à cinq heures de train de Paris ! Même les Brestois seront à partir de lundi à trois heures de Paris grâce à la LGV ! »

Nouvelles conditions jugées inacceptables

À cela, se sont ajoutées les nouvelles conditions proposées par la SNCF en vue d'établir la nouvelle convention, repoussées par Carole Delga, qui l'a déjà signifié au président de la SNCF Guillaume Pépy, et qui en avisera prochainement Elisabeth Borne, la nouvelle ministre des Transports : « La SNCF veut augmenter le tarif actuel de

15 % pour faire moins bien : moins de services rendus, moins de personnels et des fermetures de gares envisagées. » D'où la volonté affirmée de s'octroyer un délai supplémentaire de six mois (pendant lequel les conventions actuelles seront prolongées) pour espérer aboutir d'ici la fin de l'année à un futur contrat d'exploitation d'une durée de sept ans.

« Et ce vote à l'unanimité de ce jour a permis d'envoyer un signal important, appréciait encore Carole Delga. Cette unanimité me donne encore plus de force pour négocier. »

EN BREF

Minute(s) de silence

Une minute de silence a été observée en ouverture de séance pour saluer la mémoire de Louis Nicollin « qui a marqué de son empreinte l'histoire de Montpellier et de la Région », a déclaré Carole Delga. Qui a associé à l'hommage François Fortassin, ex-sénateur et président du conseil départemental des Hautes-Pyrénées, et François Laurens, directeur à la Région, tous également disparus récemment. Puis, la présidente de Région interrompait la session après avoir appris la mort de Simone Veil. En souvenir de qui une nouvelle minute de silence a été respectée.

Députés

La première vice-présidente de Région, Sylvia Pinel, réélue députée, devra bientôt rendre sa délégation pour cause de nouvelle loi sur le cumul des mandats. Qui pour lui succéder ? L'ex-président du conseil régional Languedoc-Roussillon, Damien Alary, qui avait vu cette première vice-présidence lui être soufflée à la suite de l'accord électoral entre PS-PRG, pourrait-il devenir le numéro deux de la Région ? « J'ai quelques idées mais j'en discuterai avec ma majorité. Ce sera un choix collectif, nous trancherons courant juillet », avait réagi la présidente de Région sollicitée sur le sujet. Deux autres élus régionaux, Muriel Ressiguié (LFI, Hérault) et Aurélien Pradier (LR, Lot) ont été élus députés.

LA DEPECHE TARN
TRANSPORTS - ROUTES - PORTS

16/09/2017

transports

Encore plus de bus à 2€ vers Toulouse

l'essentiel ▼

Le conseil régional Occitanie vient de démultiplier le nombre d'aller-retour en autobus entre Castres-Mazamet et Toulouse qui passe à 15 rotations quotidiennes en semaine au prix de 2€ le trajet.

Jusqu'à présent, il n'y avait que six aller-retour quotidiens en semaine assurés par des lignes d'autocars entre Castres-Mazamet et Toulouse. Cette ancienne ligne «951» devient désormais la ligne «760» construite sur la base d'une fusion entre les services du Réseau Routier Régional et les services du réseau Tarnbus.

Au delà de l'aspect administratif de cette fusion, la région Occitanie a décidé de renforcer considérablement la desserte bus entre Castres-Mazamet et Toulouse. Depuis le début du mois, ce sont maintenant 15 aller-retour par jour de semaine, du lundi au vendredi, qui sont proposés suivant d'ailleurs les règles appliquées par le réseau tarnais : 2€ le trajet seulement. Six départs de Castres sont proposés entre 6h30 et 10h30 le matin pour 1h30 de trajet environ. Judicieusement, ces lignes arrivent à Toulouse aux Argoulets, là même où se trouve la station métro de la ligne A toulousaine.

Cinq points de ramassage ont été instaurés à Castres pour l'instant depuis la gare routière, les rue Emile-Zola et Galibert, la gare SNCF et la Chartreuse.



La ligne d'autobus Castres-Toulouse passe de 6 à 15 navettes quotidiennes par jour en semaine. / Photo DDM, JMG

En sens inverse, on compte aussi quatre départs depuis Toulouse concentrés entre 17h30 et 19h55 pour répondre aux besoins des étudiants notamment où des sud-Tarnais qui travaillent à Toulouse. Les autres navettes sont réparties régulièrement au fil de la journée (horaires disponibles en ligne sur le site mobimipy.fr).

un itinéraire simplifié

Avec une vingtaine d'arrêts sur

le trajet, l'itinéraire a été toutefois simplifié afin de réduire le temps de parcours à 90 minutes environ. La section Toulouse-Verfeil passe par l'A68 et Verfeil-Castres est assuré via la Nationale 126.

Le réseau régional s'est enfin calé sur la tarification du réseau Tarn Bus très avantageux : 2€ le billet unitaire, 15€ les dix trajets, 40€ l'abonnement mensuel et 396€ l'abonnement annuel. On peut acheter son titre de trans-

port à bord des véhicules, par internet (sur carte Pastel) et sur l'application mobile Tarn Bus. Ces 15 navettes viennent dorénavant compléter la douzaine de navettes par train déjà assurées par la SNCF entre Castres-Mazamet et la gare Matabiau à Toulouse.

Des nouveautés qui font évoluer de façon substantielle les possibilités de transport en commun vers la capitale régionale.

J.-M.G.

TABLE DES SIGLES

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité programmée
AO : Autorité Organisatrice
AO2 : Autorité Organisatrice de second rang
AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOT : Autorité Organisatrice des Transports
AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains
ARAFER : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières
A/R : Aller / Retour
CC : Communautés de Communes
CD : Conseil Départemental
CDAPH : Commission des Droits de l'Autonomie des Personnes Handicapées
CESER : Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
CET : Contribution Economique Territoriale
CFF : Chemins de fer fédéraux Suisse
CPER : Contrat de Plan Etat Région
CR : Conseil Régional
DGS : Directeur Général des Services
DITM : Direction des Infrastructures, des Transports et de la Mobilité
DSP : Délégation de Service Public
EGRIM : Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPIC : Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial 210
FEADER : Fonds Européens Agricole pour le Développement Rural
FEDER : Fonds Européens de Développement Régional
GPSO : Grand Projet du Sud-Ouest
INSEE : Institut National de la Statistiques et des Etudes Economiques
LGV : Ligne à Grande Vitesse
LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
L-R/M-P : Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées
MAPAM ou MAPTAM : Loi sur la Modernisation de l'Action Publique des Territoires et de l'Affirmation des Métropoles
PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
PDU : Plan de Déplacement Urbain
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PMR : Personne à Mobilité Réduite
PRT : Plan Régional de Transport
PTU : Périmètre des Transports Urbains
QF : Quotient Familial
RD : Route Départementale
RFF : Réseau Ferré Français (aujourd'hui SNCF mobilité)
RRR : Réseau Routier Régional

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité
SIM : Système d'Information Multimodal
SMTC : Syndicats Mixte des Transports en Commun
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer français
SPL : Société Publique Local
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité du Territoire
SRIT : Schéma régionaux des infrastructures de transports
SRU : Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain
TAD : Transport à la Demande
TAM : Transport de l'Agglomération de Montpellier
TESO : projet Toulouse Euro Sud-Ouest
TET : Train d'Equilibre du Territoire
TC : Transports Collectifs
TER : Transport Express Régional
TGV : Train Grande Vitesse
TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée
VL : Véhicules Légers
VNF : Voies Navigables de France

TABLES DES ILLUSTRATIONS :	Pages
Figure n° 1 : Carte de la densité de population et du réseau ferroviaire régional en Occitanie	10
Figure n° 2 : Trains Express Régionaux en Midi-Pyrénées et en Languedoc-Roussillon	14
Figure n° 3 : Les opérations de renouvellement des voies ferrées en Midi-Pyrénées	16
Figure n° 4 : La nouvelle carte régionale	18
Figure n° 5 : Répartition des compétences transports entre Collectivités territoriales avant la loi NOTRe	19
Figure n° 6 : Nouvelles compétences des collectivités issues de la Loi NOTRe	20
Figure n° 7 : L'emploi et les budgets des collectivités territoriales	21
Figure n° 8 : Le budget 2016 de la Région Occitanie	21
Figure n° 9 : Carte de la géomorphologie de l'espace d'Occitanie	24
Figure n° 10 : Enjeu environnemental, zonage à handicap naturel	25
Figure n° 11 : Variété des structures géomorphologiques régionales	26
Figure n° 12 : Carte « Quatre grands sous-ensembles géographiques »	27
Figure n° 13 : Carte du Canal des deux Mers	28
Figure n° 14 : Trans-European Transport Network	29
Figure n° 15 : Carte de l'évolution de la population de 1999 à 2011 par EPCI en Occitanie	30
Figure n° 16 : Schéma des dynamiques démographiques en Occitanie	31
Figure n° 17 : Densités, flux domicile-travail et armatures urbaine en Occitanie	32
Figure n° 18 : Carte Les cœurs de réseaux de Toulouse et de Montpellier	33
Figure n° 19 : Carte du revenu moyen des ménages par EPCI	36
Figure n° 20 : Carte du taux de chômage par zone d'emploi au 3eme trimestre de 2014	36
Figure n° 21 : Carte de la part d'allocataires parmi les 20 à 64 ans par EPCI en 2011	36

Figure n° 22 : Photographies des sites d’Airbus Space et des ateliers d’assemblage	38
Figure n° 23 : Carte des 50 principaux employeurs du secteur marchand en Occitanie	39
Figure n° 24 : Tableau « La très forte polarisation des créations d’emplois	40
Figure n° 25 : Photographies quartiers du Mirail et de la Paillade	40
Figure n° 26 : Photographies paysages agricoles d’Occitanie	42
Figure n° 27 : Schéma des milieux agricoles et atouts touristiques Régionaux en Occitanie	43
Figure n° 28 : Carte des signes officiels de qualité (hors viticulture) en 2010	44
Figure n° 29 : Carte du nombre d’exploitations certifiées en agriculture biologique (2013)	44
Figure n° 30 : Carte des signes officiels de qualité en viticulture	44
Figure n° 31 : Photographies d’exemples d’élevages en Occitanie	45
Figure n° 32 : Photographies des 10 sites les plus fréquentés d’Occitanie	46
Figure n° 33 : Carte des monuments inscrits et classés	47
Figure n° 34 : Carte des sites et paysages patrimoines d’exception	48
Figure n° 35 : Carte des services de transports routiers régionaux et leur mode de gestion	54
Figure n° 36 : Carte des flux Domicile – Travail et réseaux de transports Régionaux et Départementaux en Occitanie	64
Figure n° 37 : Le schéma des transports régionaux d’ex-Languedoc-Roussillon	65
Figure n° 38 : Le schéma des transports régionaux d’ex-Midi-Pyrénées	67
Figure n° 39 : Le premier schéma des services de transports régionaux	69
Figure n° 40 : Tableau de comparaison de deux gammes ferroviaires (1/2)	71
Figure n° 41 : Tableau de comparaison de deux gammes ferroviaires (2/2)	72
Figure n° 42 : Tableau de comparaison des fréquentations des réseaux ferroviaires sur les périmètres des deux ex-Régions	73
Figure n° 43 : Carte du Réseau Routier Régional	78
Figure n° 44 : Tableau « Principes de définition des tarifs de base SNCF »	79

Figure n° 45 : Tableau de comparaison des tarifications sur les réseaux départementaux	80
Figure n° 46 : Carte des tarifications appliquées sur les réseaux départementaux en Occitanie	81
Figure n° 47 : Carte du nombre de lignes, prix du titre unitaire et nom des réseaux des lignes régulières interurbaines des départements en Occitanie	82
Figure n° 48 : Carte des réseaux de cars routiers non-urbains départementaux en Occitanie	83
Figure n° 49 : Carte du mode d'exploitation des réseaux de transport interurbains par département en Occitanie	84
Figure n° 50 : Carte des réseaux Régional et départementaux de cars routiers non-urbains en Occitanie	85
Figure n° 51 : Exemple de tarification incompréhensible pour le voyageur	86
Figure n° 52 : Carte du nombre de lignes scolaires et d'élèves subventionnés par les départements en Occitanie pour l'année scolaire 2013-2014	88
Figure n° 53 : Graphique coût annuel moyen d'un élève subventionné	89
Figure n° 54 : Les cinq composantes des services de transports à la demande	91
Figure n° 55 : Les trois formes principales de TAD sur le territoire	92
Figure n° 56 : Tableau Tarif Ticket unitaire tendanciel	92
Figure n° 57 : Carte du réseau de cars et de TAD des Pyrénées Orientales	93
Figure n° 58 : L'offre Pastel+	97
Figure n° 59 : L'offre Kartatoo	98
Figure n° 60 : Carte d'état des lieux de la billettique intermodale en Occitanie	99
Figure n° 61 : Carte d'état des lieux de la tarification intermodale en Occitanie	100
Figure n° 62 : Photographie « le Train à 1 euro »	101
Figure n° 63 : Ouverture lignes à 1€	102
Figure n° 64 : Tendance des fréquentations sur les 12 premiers mois et affiche « Train à 1€ »	103
Figure n° 65 : Graphique comparatif de tarifications par section	105
Figure n° 66 : Schéma circulations des trains Tikémouv'	106
Figure n° 67 : Schéma voyages annuels Tikémouv' (> 3000 voyageurs)	106

Figure n°68 : Graphique « Evolution de la fréquentation des 30 principales O/D Tikémouv’	107
Figure n° 69 : Carte de l’état des lieux de l’information multimodale en Occitanie	110
Figure n° 70 : Page internet du site Rome2Rio	111
Figure n° 71 : Photographies des parkings relais des Argoulets (Toulouse) et Odyseeum (Montpellier)	112
Figure n° 72 : Photographie connexion Tramway – Gare Saint Roch de Montpellier	115
Figure n° 73 : Les chiffres clés des EGRIM	122
Figure n° 74 : Carte des lieux et dates des réunions publiques des EGRIM et des lieux de distribution des questionnaires papiers	123
Figure n° 75 : Réunion EGRIM présidée par Madame la Présidente Carole Delga	124
Figure n° 76 : Schéma des objectifs de la tarification	127
Figure n° 77 : Schéma du double cercle vicieux des effets des augmentations tarifaires	130
Figure n° 78 : Carte de l’éclairage tarifaire européen	132
Figure n° 79 : Les opérateurs privés longues distances en Région Occitanie	136
Figure n° 80 : Offre de transports disponibles entre Montauban et Toulouse	137
Figure n° 81 : Publicité Blablalines	138
Figure n° 82 : Propositions du STBS pour les usagers fréquents	142
Figure n° 83 : Propositions du STBS pour les réguliers tout publics et jeunes	143
Figure n° 84 : Propositions du STBS pour les offres Intermodales / Multimodales	144
Figure n° 85 : Propositions du STBS pour les occasionnelles	145
Figure n° 86 : Propositions du STBS pour les offres promotionnelles, saisonnières et combinées	146
Figure n° 87 : Propositions du STBS pour les personnes en situation de précarité	147
Figure n° 88 : Carte proposition STBS 8 Zones	151
Figure n° 89 : Carte proposition STBS 9 Zones (A)	152

Figure n° 90 : Carte proposition STBS 9 Zones (B)	153
Figure n° 91 : Carte proposition STBS 8 Zones + alvéolaire	153
Figure n° 92 : Carte proposition STBS 18 Zones	154
Figure n° 93 : Carte proposition STBS zonage unique	155
Figure n° 93B : Photographie car nouvelle ligne Toulouse - Castres	155
Figure n° 94 : Tableau listing sociétés Billettique	157
Figure n° 95 : Schéma « Fidéliser les usagers »	158
Figure n° 96 : Tableau « Accords billettiques actuels »	159

TABLE DES MATIERES

	Pages
Remerciements	3
Sommaire	4
Introduction	5
Partie 1 : Occitanie, construction d'une entité politique et analyse de son espace géographique	6
1.1 L'Occitanie et les transports, le maillage de grands ensembles géographiques et d'axes structurants	10
1.1.1 De la régionalisation aux transferts de compétences, le rôle de la Région en terme de transport de voyageurs	11
1.1.2 La loi NOTRE : Acte III de la décentralisation	18
1.1.3 Finances publiques et budget régional : Fonctionnement	21
1.2 Une Région marquée par la diversité et les contrastes	23
1.2.1 L'Occitanie et la multiplicité de ses paysages	24
1.2.2 Un découpe en quatre grands espaces	27
1.2.3 Espaces et sociétés, des dynamiques territoriales fragmentées	30
1.3 Les éléments de cohésion et les atouts communs de l'espace régional	37
1.3.1 Des économies spécifiques en mutation	37
1.3.2 Les défis communs des deux métropoles	40
1.3.3 L'Occitanie, une grande Région agricole	42
1.3.4 L'attractivité touristique	46
1.4 La Région, autorité organisatrice des transports régionaux	49
1.4.1 Service public de transport et compétences régionales	50
1.4.2 La Région, coordinatrice de l'offre de transport	51
1.4.3 Orientations et stratégies régionales, quel schéma suivre ?	56

Partie 2 : La tarification, vecteur incontournable de l'élaboration d'un service public régional	61
2.1. Etat des lieux et acteurs de la tarification et du service ferroviaire et routier	63
2.1.1 La tarification ferroviaire, deux modèles différents à réunir	64
2.1.2 La tarification routière régionale et départementales, une nouvelle échelle à considérer	77
2.1.3 La tarification dans les services de transports scolaire	87
2.1.4 La tarification des Transports à la Demande (TAD)	91
2.2. Intermodalité et reconquête des usagers, quelles stratégies ?	94
2.2.1 La billettique comme support de la tarification, l'exemple de Pastel + et de Kartatoo	95
2.2.2 Train à 1€ et Tikémouv', des produits régionaux d'entrée de gamme	101
2.2.3 L'information multimodale	108
2.3. Articuler les dessertes, la qualité de service et la tarification au service des usagers	113
2.3.1 Le cadencement, un système ferroviaire à développer dans les gares régionales	113
2.3.2 Associer rail et intermodalité	115
2.3.3 Les PEM comme outils d'égalité des territoires	116
Partie 3 : Vers une tarification simplifiée et mesurée en Occitanie	120
3.1 Les EGRIM, une concertation citoyenne et des chantiers pour l'avenir	122
3.1.1 La demande des usagers : simplifier la tarification régionale	124
3.1.2 Le chantier 2 : L'harmonisation de la tarification et le billet intermodal	126
3.2 Elaborer un modèle tarifaire harmonisé	126
3.2.1 Fonctionnement et objectifs de la tarification	127

3.2.2	La tarification comme signal pour orienter les choix modaux	129
3.2.3	Etat des lieux des différents modèles tarifaires	132
3.2.4	La concurrence dans les transports de voyageurs, quels risques pour le service public régional ?	135
3.3.	Vers une gamme harmonisée et un titre intermodal : les pistes de réflexion	139
3.3.1	L'harmonisation de la gamme ferroviaire	139
3.3.2	L'harmonisation de la gamme routière	148
3.3.2.1	Des chantiers simultanés et des phasages	148
3.3.2.2	Découpage régional en bassins/zones d'emploi et propositions de zonages tarifaires	150
3.3.3	A long terme, le titre unique intermodal	156
3.3.3.1	Veille technologique et choix des industriels	157
3.3.3.2	Mise en place technique du titre unique intermodal	158
	Bibliographie	163
	Annexes	166
	Tables des sigles	176
	Tables des illustrations	178
	Table des matières	183