

## QUELLES OPPORTUNITÉS POUR L'INTERMODALITÉ EN OCCITANIE ?

La réforme territoriale et la mise en place du Schéma Régional  
d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires  
(SRADDET)



Mémoire de Master 2 Transports & Mobilités

Université Toulouse 2 – Jean Jaurès

Octobre 2017

–

Robin PUCHACZEWSKI

Sous la direction de Jean-Pierre WOLFF,  
Professeur des Universités à l'Université Toulouse 2 - Jean Jaurès

Avec la collaboration de Marie-Christine BOYER et Lydie PRÉVÔT,  
Responsable et responsable déléguée du Service Intermodalité à la Direction des Infrastructures,  
des Transports et des Mobilités du Conseil Régional d'Occitanie / Pyrénées-Méditerranée



## Remerciements

*Merci à Jean-Pierre Wolff, directeur de la formation Transports et Mobilités et mon directeur de mémoire, pour la qualité de son enseignement durant toutes ces années, le bon accueil qu'il m'a fait en Transmob et son soutien lors de la rédaction de ce mémoire.*

*Merci à Christophe Bazzo, Directeur des Infrastructures, des Transports et de la Mobilité du Conseil Régional pour la confiance qu'il m'a témoigné ainsi qu'à la formation en me confiant ce stage, et pour les bons rapports qu'il entretient avec le parcours Transports et Mobilités.*

*Merci à Marie-Christine Boyer et Lydie Prévôt, Responsable et responsable déléguée du Service Intermodalité et mes deux maîtresses de stage au Conseil Régional, pour leur écoute, leur disponibilité, leur pédagogie et leur suivi attentif de mon stage.*

*Merci à l'ensemble des agents de la Direction des Infrastructures, des Transports et de la Mobilité, de Toulouse comme de Montpellier, qui ont su m'accueillir en leur sein, apporter des réponses à toutes mes questions et faire de ce stage un moment convivial.*

*Merci à Jonathan Goetz et Thomas Heuveline, compagnons de route pour cette année de Master 2 et ce stage, dont les missions étaient différentes mais complémentaires avec la mienne, pour leur soutien technique et motivationnel inestimable.*

*Merci à tous les chercheurs, étudiants, journalistes dont les écrits m'ont permis d'alimenter la réflexion de ce mémoire, et notamment à tous les anciens stagiaires de la DIT.*

*Merci à mes proches pour leurs encouragements et leurs relectures.*

*Enfin, un grand merci à l'équipe du restaurant régional sans qui ce stage n'aurait pas été le même.*



## Sommaire

### **I – La Réforme Territoriale : une chance pour l’intermodalité ?**

#### **1.1 – Décentralisation des transports et évolution des jeux d’acteurs en Occitanie**

- 1.1.1 Intermodalité et décentralisation
- 1.1.2 La répartition de la compétence transports entre les différents niveaux de collectivités à la veille de la réforme territoriale

#### **1.2 – La réforme territoriale : de nouvelles règles du jeu**

- 1.2.1 Bref historique de la réforme
- 1.2.2 Le bloc communal renforcé par la réforme
- 1.2.3 La nouvelle dimension des régions

#### **1.3 – L’émergence d’un duo Région/AOM**

- 1.3.1 L’exercice de la compétence mobilité par le bloc communal
- 1.3.2 L’organisation des mobilités en milieu non-urbain : un héritage complexe pour la Région

### **II – Diagnostic : la Région Occitanie et l’intermodalité**

#### **2.1 – L’Occitanie, un territoire nouveau**

- 2.1.1 La construction d’une organisation et d’une identité
- 2.1.2 Des espaces différenciés

#### **2.2 – Les mobilités en région Occitanie**

- 2.2.1 Caractéristiques générales des mobilités en région
- 2.2.2 Les spécificités des grands espaces régionaux

#### **2.3 – Bilan des actions en faveur de l’intermodalité en Occitanie**

- 2.3.1 L’intermodalité physique
- 2.3.2 La tarification et la billettique
- 2.3.3 L’information multimodale

### **III – Le SRADDET au service de l’intermodalité en Occitanie**

#### **3.1 – La méthodologie de mise en place du volet intermodalité du SRADDET en Occitanie**

- 3.1.1 La nouvelle logique impulsée par le SRADDET
- 3.1.2 La fondation du volet mobilité sur les États Généraux du Rail et de l’Intermodalité
- 3.1.3 La poursuite de la concertation

#### **3.2 – La mise en cohérence des réseaux : enjeux pour l’intermodalité en Occitanie**

- 3.2.1 La mise en place de solutions adaptées aux territoires
- 3.2.2 Les pôles d’échanges stratégiques : l’organisation physique de l’intermodalité
- 3.2.3 Billettique, tarification et information multimodale

## Introduction

Les vagues de décentralisation depuis la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)<sup>1</sup> de 1982 ont permis aux collectivités territoriales de s'inscrire comme les acteurs incontournables du champ des transports et mobilités au niveau local. Cette évolution a permis de mieux adapter les réseaux de transports collectifs aux réalités locales, en les développant au plus près des besoins des habitants. Elle a structuré le système des transports au niveau local.

Il est intéressant de noter que les critères de mobilité n'étaient pas étrangers à la constitution des premières collectivités territoriales pendant la Révolution Française. À l'époque, les vitesses de déplacement dépassaient rarement l'échelle du mètre/seconde. La commune, dont le périmètre est calqué sur les paroisses, constituait alors le bassin de mobilité quotidien de la majorité des Français. Le département, lui, avait été construit pour des déplacements exceptionnels : il devait permettre à chaque citoyen de se rendre à la préfecture en une journée de cheval.

Mais, sous l'effet de la progression des moyens de locomotion au cours des deux derniers siècles, les modes de vie ont considérablement changé, étirant les périmètres vécus par les habitants et transformant les espaces. C'est ce que Marc Wiel<sup>2</sup> appelle la « transition urbaine », de la ville pédestre à la ville motorisée. Si le temps de trajet moyen reste relativement stable, la distance quotidienne moyenne parcourue par les Français a considérablement augmenté. Aussi, en 2017, notre rapport à l'espace n'a-t-il plus rien à voir avec ce qu'il était il y a 200 ans : le bassin de mobilités quotidien peut dépasser les limites départementales autour de certaines villes, et la préfecture de département n'a bien souvent plus rien d'une destination exceptionnelle.

Plus fondamentalement, aucune limite administrative ne saurait aujourd'hui recouvrir l'étendue des mobilités actuelles, tant celles-ci sont diverses et complexes. Les déplacements automobiles, d'ailleurs, n'en tiennent aucun compte. Les réseaux de transports, pour rester une option valable, doivent donc travailler aux connexions avec les autres réseaux et les autres modes de déplacements : c'est l'intermodalité.

Mais, aussi essentielle soit-elle au bon fonctionnement global du système des transports collectifs, la volonté d'intermodalité affichée par les différents acteurs du milieu depuis un certain

---

<sup>1</sup> Afin de rendre accessible ce travail à toute personne intéressée, le lecteur trouvera un lexique et une table des sigles p.178

<sup>2</sup> WIEL, Marc. *La Transition urbaine: ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Editions Mardaga, 1999.

nombre d'années est souvent restée lettre morte. En cause, la grande difficulté de faire converger des réseaux qui ont connu des évolutions très diverses depuis la décentralisation, le « mille-feuille » des compétences faisant se superposer jusqu'à quatre réseaux différents, et l'absence de responsable désigné pour mettre en œuvre l'intermodalité.

Cette situation est aujourd'hui en cours d'évolution à la suite de la réforme territoriale menée par le gouvernement Hollande entre 2014 et 2015, et ses trois lois qui ont rebattu les cartes de l'action locale :

- la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM),
- la loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral,
- la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe).

Une première dans l'histoire de la décentralisation, cette réforme ne consiste pas principalement en des transferts de compétences depuis l'Etat vers les collectivités, mais en une réorganisation des compétences entre les collectivités elles-mêmes. Les échelons qui en bénéficient le plus sont l'échelon intercommunal et l'échelon régional, au détriment des échelons communal et départemental qui perdent de nombreuses compétences.

Dans le champ des transports, l'action régionale ressort extrêmement renforcée. Elle se voit transférer l'organisation des transports interurbains et scolaires, jusqu'ici dévolue aux départements, et conférer le rôle de « chef de file de l'intermodalité ». Derrière ces mots se cache une version réactualisée et « augmentée » de l'ancien Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT). Celui-ci est désormais prescriptif, augmenté d'un volet intermodalité, et intégré au nouveau Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Une répartition des compétences simplifiée et resserrée autour de deux acteurs-clés, la Région et l'intercommunalité, et l'obligation d'un schéma prescriptif et transversal : les conditions semblent donc réunies pour que l'intermodalité s'impose enfin dans les réseaux de transports français. Mais qu'en sera-t-il vraiment ? Comment les régions choisiront-elles d'endosser leur rôle de chef de file de l'intermodalité ?

Nous nous appuyerons dans notre réflexion sur l'exemple du Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, récemment issu de la fusion des anciens conseils régionaux Languedoc-

Roussillon et Midi-Pyrénées, où nous effectuons un stage du 1<sup>er</sup> mars au 31 août 2017. Comme 10 autres régions, l'Occitanie se trouve confrontée à l'obligation légale d'élaborer le SRADDET avant 2019. L'exécutif régional a affirmé sa volonté de faire de ce schéma la fondation de la stratégie régionale à l'horizon 2040. Comment concrétiser cette volonté concernant les transports et l'intermodalité ?

Nous explorerons dans un premier temps en quoi la Réforme Territoriale peut représenter une chance pour mieux organiser l'intermodalité. Il s'agira ensuite de dresser un diagnostic à l'échelle de la grande région afin de dégager ce que sont les enjeux de l'intermodalité en Occitanie, avant de voir, dans un troisième temps, comment le SRADDET pourra constituer une réponse à ces enjeux.



# Autorités Organisatrices de la Mobilité en Occitanie - 2017

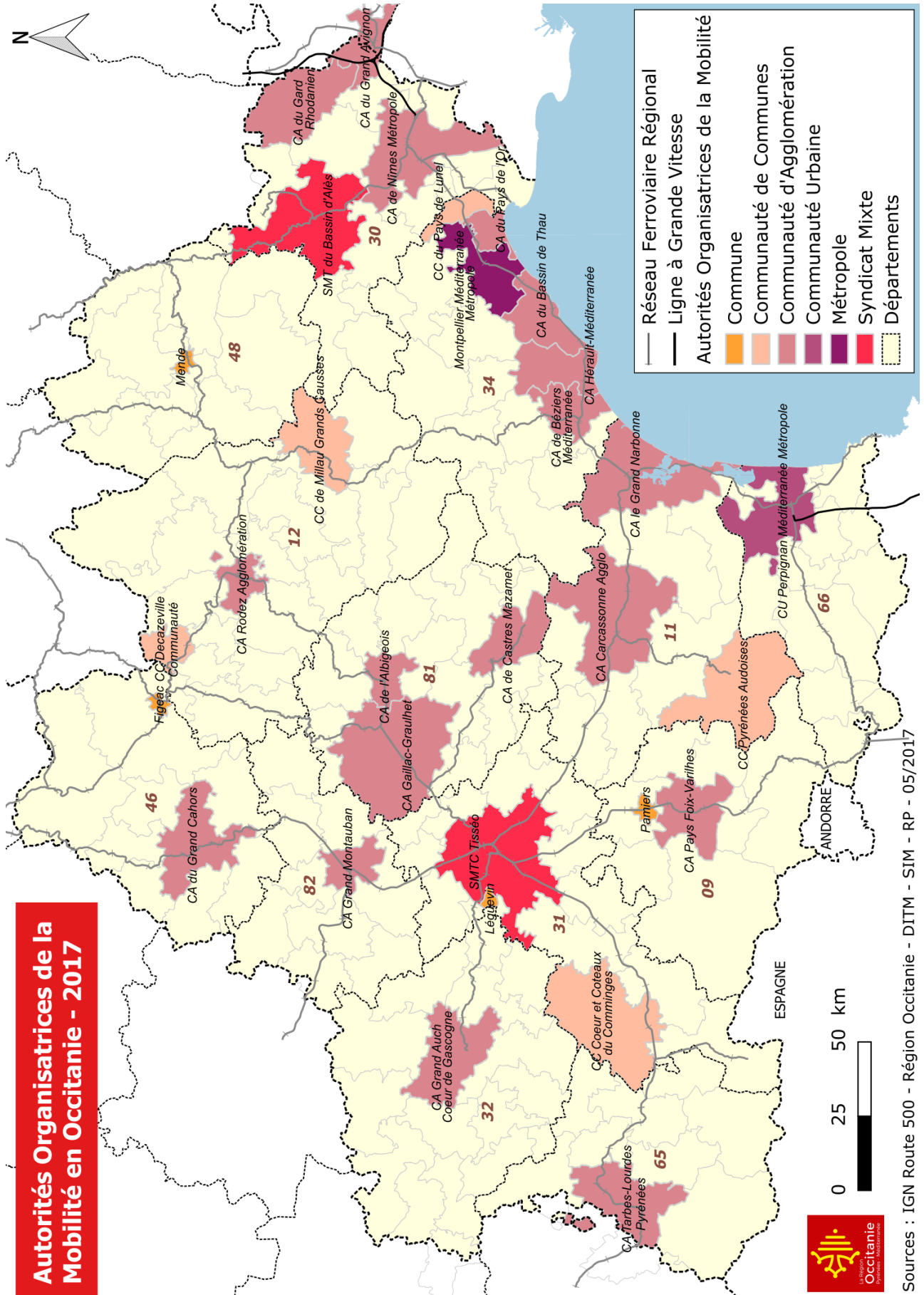


Figure 1 : Autorités organisatrices en Occitanie en 2017, réalisation personnelle 2017

# I – La Réforme Territoriale : une chance pour l’intermodalité ?

## 1.1 – Décentralisation des transports et évolution des jeux d’acteurs en Occitanie

### 1.1.1 Intermodalité et décentralisation

- ***L’intermodalité et les jeux d’acteurs***

Le terme d’intermodalité désigne l’usage successif de plusieurs modes de déplacement pour un même trajet. Son objectif est de tirer parti des avantages comparatifs qu’offrent ces différents modes. L’intermodalité peut concerner le transport de voyageurs comme le transport de marchandises, il ne sera cependant question ici que du premier.

Dans l’immense majorité des cas, le transport intermodal implique au moins un mode de transport collectif<sup>3</sup>. On peut en discerner deux grandes catégories :

- l’articulation entre deux transports collectifs (train, métro, tramway, car, bus),
- la combinaison entre un transport collectif et un mode de déplacement individuel (voiture – usage individuel ou partagé –, vélo, marche).

Le terme d’intermodalité est à distinguer de celui de multimodalité, qui est plutôt employé pour désigner la juxtaposition de solutions de mobilités différentes pour un même trajet, que l’usager peut choisir suivant le contexte du moment (exemple : pouvoir effectuer un même trajet en voiture en heures creuses, en transports en commun en heures de pointes et en vélo de nuit).

Le concept d’intermodalité n’est pas récent, mais il est de plus en plus utilisé car il permet d’apporter une réponse aux problématiques que rencontrent les usagers et les collectivités dans l’organisation des déplacements. En effet, selon que l’on se place du point de vue de l’usager ou de la collectivité, la perspective n’est pas la même.

Un usager va chercher à optimiser son trajet individuel, du point de vue du temps de trajet, du coût, du confort, de la sécurité, et d’enjeux qui lui sont propres. De son point de vue,

---

<sup>3</sup> YEH, Chao-Fu. *Intermodalité et coûts des déplacements urbains dans les mégapoles. Les cas de Paris, Shanghai et Taipei*. Thèse d’architecture et aménagement de l’espace. Université Paris-Est, 2009. [Consulté le 18 août 2017]. Disponible à l’adresse : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00424046v2/document>.

l'intermodalité est souvent perçue comme un obstacle car elle complexifie l'organisation de son trajet et peut renforcer l'incertitude liée aux différents modes utilisés. Toutefois, bien organisée, elle peut constituer une réponse pertinente à ses besoins de mobilité, notamment quand il souhaite limiter l'usage de la voiture.

Mode de déplacement	Avantages	Inconvénients
Voiture	Rapidité/ distances importantes Porte à porte Confort	Pollution Congestion en milieu urbain Coût important
Transports en commun	Rapidité/ distances importantes Capacité Pollution moindre Confort et sécurité	Peu de flexibilité physique et/ou horaire Desserte du dernier kilomètre Ruptures de charge
Modes actifs	Pas de pollution Porte à porte Faible coût	Lenteur/faible rayon desservi Effort/abilité physique
Transport intermodal	Rapidité Desserte fine et capacitaire Faible pollution Flexibilité	Ruptures de charge Difficultés organisationnelles

Figure 2 : Tableau synthétique présentant les avantages et inconvénients de différentes solutions de transports, sources diverses, réalisation personnelle 2017

La collectivité quant à elle cherche à la fois à optimiser l'ensemble des trajets effectués sur son territoire et à poursuivre un objectif de bien commun, agissant selon des objectifs prédéfinis qui peuvent être sociétaux, économiques, environnementaux. Elle a longtemps pu penser que le développement de l'automobile permettrait de répondre à tous ces objectifs en permettant à chacun de se déplacer sans limite. Toutefois, devant les limites de la logique tout-voiture (saturation des réseaux, pollution, impact sur l'espace public, coût, émissions de gaz à effets de serre), elle a dû se mettre à la recherche d'autres solutions<sup>4</sup>. Ces solutions que sont les transports collectifs ou partagés, et les modes actifs, ont cependant, prises individuellement, leurs limites. Il est impossible de desservir l'ensemble de la population par les transports publics, tandis que les modes actifs sont limités dans la distance qu'ils peuvent parcourir (Figure 2).

<sup>4</sup> COMMISSION EUROPÉENNE. *The Common Transport Policy Action Programme 1995-2000*. 1995. [Consulté le 25 août 2017]. Disponible à l'adresse : [http://aei.pitt.edu/1115/1/transport\\_action\\_plan\\_COM\\_95\\_302.pdf](http://aei.pitt.edu/1115/1/transport_action_plan_COM_95_302.pdf).

L'intermodalité est alors apparue comme une solution, en combinant les avantages de ces modes, pour fournir une solution globale alternative à la voiture.

Malgré ses avantages par rapport aux modes de déplacements envisagés séparément, le transport intermodal comporte un inconvénient majeur : les ruptures de charges entre deux services ou modes. Celles-ci sont pratiquement inévitables s'il n'y a pas de discussions entre les différentes autorités compétentes en matière d'aménagement de la voirie et d'organisation des transports. Or, elles peuvent se révéler extrêmement pénalisantes pour l'intermodalité, jusqu'à la rendre impossible dans certains cas (absence de connexion entre les réseaux, horaires non-concordants). C'est bien là que réside le principal défaut de l'intermodalité, à la fois du point de vue de l'utilisateur et du point de vue de l'autorité organisatrice.

L'intermodalité est une problématique qui concerne tout particulièrement le mode ferroviaire et les transports de longue distance. En effet, selon Fabienne Goudard, directrice du Syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise (SMTAML) citée par l'AdCF et Transdev, « plus de 75 % des déplacements utilisant le transport régional sont intermodaux. »<sup>5</sup> Ce chiffre, s'il est spécifique au contexte lyonnais, n'est pas étonnant : le réseau ferroviaire ne peut pas mailler à lui seul le territoire, mais a une zone de chalandise large car il permet d'aller vite et loin. La facilité d'accès au réseau ferroviaire est donc essentielle pour son attractivité.

Mais l'enjeu dépasse de très loin la simple performance du réseau ferroviaire régional. En intégrant les réseaux et en optimisant leur organisation, il est de créer un système de développement performant alternatif à la voiture individuelle. Il est de passer de la multimodalité, perçue comme une simple juxtaposition des modes, à l'intermodalité.

En effet, un mode de déplacement pris individuellement est souvent moins performant que la voiture (bien que moins cher et moins polluant la plupart du temps). L'intermodalité permet d'utiliser au mieux les avantages de chaque mode, combinés avec ceux d'un autre. Elle peut allier la rapidité et la capacité des transports guidés, et la finesse de desserte du TAD ou des modes actifs. Ainsi, les modes alternatifs à la voiture, pris comme un système, peuvent être aussi performants que celle-ci.

Cet enjeu de performance face à la voiture n'est pas seulement une question de parts de marché, c'est un enjeu écologique et sociétal majeur. Nous ne nous étendrons pas ici sur les problèmes importants que pose l'usage de masse de la voiture en matière d'émissions de gaz à

---

<sup>5</sup> AD CF et TRANSDEV. *Mobilités et Intermodalité : la nouvelle donne*. 2016. [Consulté le 22 mai 2017]. Disponible à l'adresse : [http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites\\_intermodalite\\_07-2016-web.pdf](http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites_intermodalite_07-2016-web.pdf).

effets de serre, de pollution de l'air, de sécurité routière ou même d'indépendance énergétique. Mais la constitution et le confortement d'un système altermodal, rassemblant l'ensemble des « altermobilités »<sup>6</sup> est un objectif des politiques de transport qui fait aujourd'hui consensus. Un tel système permet de faire face à l'hégémonie de la voiture et pose donc les conditions d'un report modal. En le développant, la Région favoriserait ses objectifs de développer le rail et de devenir la première région à énergie positive de France. Elle améliorerait aussi la résilience du système des transports face aux enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle que sont la dépendance énergétique et le changement climatique. Le développement de l'intermodalité doit donc être une préoccupation majeure pour la Région.

Lorsque l'intermodalité se fait au sein d'un même réseau de transport, des solutions sont généralement mises en place pour la favoriser, car l'autorité organisatrice voit bien l'intérêt qu'elle peut y avoir. Mais quand elle implique plusieurs acteurs différents, la difficulté inhérente à son organisation est bien souvent dissuasive et les initiatives sont beaucoup plus rares. Une intermodalité bien organisée améliore la performance globale des réseaux de transports concernés<sup>7</sup>, mais nécessite souvent de la part des acteurs en charge de ceux-ci, des compromis qui peuvent être difficiles à trouver. La complexité des jeux d'acteurs serait donc en vérité le principal frein à l'organisation de l'intermodalité<sup>8</sup>.

L'objectif dans cette partie est donc de résumer rapidement le processus de régionalisation des transports, non pas à des fins exhaustives (des travaux plus complets ont pu être réalisés par Aurélie Verzeznassi, Bruno Revelli et Guillaume Espiasse<sup>9</sup> dans le cadre de stages antérieurs), mais dans le but d'analyser en quoi les répartitions de compétences entre acteurs ont pu influencer l'organisation de l'intermodalité, et comment les réformes récentes peuvent constituer une opportunité inédite. Cette partie, si elle a une vocation généraliste, s'appuiera sur l'exemple de la Région Occitanie.

---

<sup>6</sup> VINCENT-GESLIN, Stéphanie. *Altermobilités, mode d'emploi : déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*. CERTU, 2010.

<sup>7</sup> SOUCHON, Aurélie. *De l'intermodalité à la multimodalité : Enjeux, limites et perspectives. Illustré par un projet d'expérimentation de tarification multimodale entre Martigues et Marseille*. Mémoire de M2 TURP. Université Lyon 2, 2006. Disponible à l'adresse : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00412863/document>.

<sup>8</sup> UNIT G3. *Analysis of the National Inventories on Passenger Intermodality*. Commission Européenne, 2004. [Consulté le 25 août 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.cabri-volga.org/DOC/EG4/TowardspassengerintermodalityEU-casestudies.pdf>.

<sup>9</sup> VERZEZNASSI, Aurélie. *Midi-Pyrénées, une politique volontariste en matière de transports collectifs. La gare, enjeu stratégique de développement de l'action régionale*. Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2013 ; REVELLI, Bruno. *Fusionne-t-on les politiques de transports comme on fusionne les régions ?* Mémoire de M2 Transmob. Toulouse : Université Toulouse 2, 2015 ; ESPIASSE, Guillaume. *Les transports collectifs régionaux en Occitanie : Quelle(s) perspective(s) de développement à l'heure des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité ?* Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2016.

- **Local et national dans la constitution des chemins de fer Français**

Les transports ferroviaires français n'ont pas toujours été gérés de façon centralisée. Les premières lignes de chemin de fer sont construites à partir des années 1820 à l'initiative du privé, souvent de façon très locale. Mais les difficultés financières s'accumulent devant le coût de ces réalisations ferroviaires et les sociétés privées à l'initiative des premières lignes ferroviaires se retournent vers l'Etat et les autres collectivités territoriales pour obtenir une aide économique. L'État se rend compte très vite du potentiel du ferroviaire pour structurer et unifier son territoire, et promulgue dès 1842 la loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer pour mieux maîtriser l'édification du réseau en aidant à sa construction. Le modèle développé à partir de 1859 est un modèle de concession aux 6 compagnies régionales, qui seront pendant trois quarts de siècle les principaux acteurs du milieu et auront une importante influence sur la structure du réseau ferroviaire français.



**Figure 3 : Carte des Chemins de Fer du Midi en gare de Bordeaux, Wikimedia Commons**

Le territoire actuellement constitué par la Région Occitanie est ainsi investi dans sa grande majorité par la Compagnie des Chemins de Fer du Midi, créée en 1852 par les frères Pereire autour de l'axe structurant Bordeaux-Toulouse-Cette<sup>10</sup> (cf Figure 3). Les lignes du Nord de la Région, autour de Cahors, Montauban, Gaillac, Figeac, sont construites par la compagnie du Paris-Orléans, qui fusionnera son exploitation avec celle du Midi en 1934<sup>11</sup>. Enfin, les lignes à l'Est de Sète sont

<sup>10</sup> Qui deviendra Sète en 1927

<sup>11</sup> MARCONIS, Robert. *Midi-Pyrénées. XIXe-XXe Siècles. Transports-Espace-Société*. Milan, 1984, 2 vol.

exploitées par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM). Ces rappels historiques peuvent paraître superfétatoires mais ces compagnies ont joué un rôle majeur dans la constitution des réseaux, et expliquent certains états de fait qui ont perduré jusqu'à aujourd'hui, tels que la configuration de l'étoile ferroviaire toulousaine ou l'absence d'étoile ferroviaire à Montpellier pour rejoindre Alès ou Millau, explicable par la situation de cette ville à la frontière entre deux réseaux (en plus d'une prééminence moindre à l'époque).

En 1878, le gouvernement vote le plan Freycinet qui marque un engagement fort de l'État pour désenclaver les territoires que les grandes compagnies ne veulent pas prendre le risque de desservir. Cela se traduit par de nombreuses créations de lignes à moindres coûts, avec un écartement métrique, et un maillage fin du territoire qui se poursuit jusque dans l'Entre-deux-Guerres.

Mais dès les années 1930, le chemin de fer est fragilisé par la concurrence naissante de la route. Les compagnies ferroviaires, fragilisées par la crise de 1929, sont nationalisées en 1938, date de la création de la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF). Pendant les 40 années suivantes, l'État a donc un pouvoir décisionnel sans précédent sur les transports. Ce pouvoir est accru en 1949 avec la loi de coordination et d'harmonisation des transports ferroviaires et routiers, qui oblige les entreprises de transport routier à inscrire leurs services à un plan départemental de transport (élaboré par le préfet) et réglemente l'accès à la profession<sup>12</sup>. Cette loi de 1949 participe à la rationalisation du réseau ferroviaire et en particulier à la fermeture de nombreuses lignes trop déficitaires qui sont transférées sur route. Il s'agit d'accompagner le déclin du chemin de fer commencé avec la crise de 1929, ralenti pendant la Seconde Guerre mondiale et qui s'accélère avec la concurrence exacerbée de la route dès la paix revenue. Dans ce qui deviendra la région Occitanie, toutes les lignes héritées du Plan Freycinet ferment les unes après les autres. Plusieurs de celles qui avaient été reprises par la SNCF vont connaître le même sort en plusieurs grandes vagues de fermeture dont la dernière remonte à 1972.

- **La décentralisation des transports**

Le grand tournant en matière d'organisation territoriale de la France intervient avec les lois de décentralisation de 1982, qui renforcent les pouvoirs des communes et des départements, et instituent la Région comme collectivité territoriale. Les transports sont une des grandes compétences transférées : la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), du 30 décembre 1982 est fondamentale. Cette loi définit en particulier le « droit au transport » qui « permet à

---

<sup>12</sup> GOUIN, Thierry. *Décentralisation et organisation des transports en France*. CERTU, 2003.

l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ». Elle définit le transport comme un service public (ce qui n'est pas le cas dans tous les pays).

Pour assurer ce service public de transport, la LOTI affirme la notion d'autorité organisatrice (apparue trois ans plus tôt avec la loi relative aux transports publics d'intérêt local de 1979), et pose une base qui ne sera remise en question qu'avec la loi NOTRe trente ans plus tard :

- les communes ou leurs groupements ont pour mission l'organisation des transports urbains, après création d'un périmètre de transports urbains (PTU),
- Les départements organisent les services de transports publics non urbains (situés hors PTU), y compris les transports scolaires,
- les Régions sont responsables de l'organisation des services de transports d'intérêt régional qui concernent au moins deux départements à l'intérieur d'une même région.

On leur permet d'établir un Schéma Régional de Transports, de conventionner avec la SNCF, puis de financer les Transports Express Régionaux (TER) nouvellement créés. Mais ces moyens sont insuffisants pour leur donner un véritable levier sur les politiques ferroviaires.

Après une expérimentation sur 6 régions — Alsace, Centre, Nord Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Provence Alpes Côte d'Azur, Rhône-Alpes — en 1997, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) votée en 2000 donne à la Région le rôle d'Autorité Organisatrice des transports collectifs régionaux à partir de 2002. Elle est désormais responsable des dessertes, des tarifications, de la qualité de service et de l'information des usagers. Avec la compétence, des moyens lui sont transférés qui lui donnent une réelle latitude d'action sur les lignes ferroviaires et routières de voyageurs d'intérêt régional. La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales élargit son rôle en lui conférant la gestion de certains ports et aéroports secondaires.

Ce statut a beaucoup fait évoluer les relations entre les Régions et la SNCF, qui a également connu des changements entre temps : transformation en Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC, 1982), scission entre SNCF et RFF (1997), puis réunification sous les noms de SNCF Mobilités et SNCF Réseaux (2014). La Région est désormais partie prenante du financement des lignes et des services régionaux, avec l'aide de l'État dans le cadre des CPER (Contrats de Plan État-Région). En échange, la SNCF est désormais prestataire de service pour la Région via des conventions d'exploitations.



Cette montée en puissance du niveau régional peut être vue comme un réel progrès dans la mesure où on peut penser que c'est une échelle pertinente pour gérer les transports interurbains de façon décentralisée. Elle a permis des expérimentations notables et une gestion plus proche des habitants. Depuis 2000, des investissements ont pu être réalisés dans certaines régions qui ont permis d'endiguer la rétraction du réseau ferroviaire, et nous allons résumer dès à présent les actions menées en Occitanie / Pyrénées-Méditerranée.

### **1.1.2 La répartition de la compétence transports entre les différents niveaux de collectivités à la veille de la réforme territoriale**

- ***Les limites de l'organisation pré-réforme territoriale***

À la veille des lois MAPTAM (2014) et NOTRe (2015), les transports locaux sont gérés à trois niveaux : AOTU, départemental, régional.

Les communes exercent très rarement leur compétence transports à l'échelle communale. En effet, dès le passage d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI)<sup>13</sup> en Communauté d'Agglomération (seuil de 50 000 habitants avec une ville-centre de 15 000 habitants), le transfert de la compétence transports au niveau intercommunal est obligatoire, avec à la clé une bonification de la Dotation Globale de Fonctionnement (DGF). Ce transfert de compétences est également possible mais facultatif pour les Communautés de Communes. En conséquence, les communes qui exercent leur compétence Transports sont relativement rares, ce sont généralement de petites villes rurales. En Occitanie, on en dénombre 4 : Figeac, Mende, Pamiers et Lègevin. Avant la révision des périmètres intercommunaux du 1<sup>er</sup> janvier 2017, il en subsistait trois autres : Foix, Lourdes et Gaillac.

Cette organisation des transports à l'échelle intercommunale a permis de dépasser le niveau communal pour mieux faire correspondre les périmètres de transports et les bassins de mobilité réels des habitants, et au 1<sup>er</sup> janvier 2017, 5 Communautés de Communes, 18 Communautés d'Agglomérations, 1 Communauté Urbaine (Perpignan) et 1 Métropole (Montpellier) exercent la compétence Transports (voir Figure 1).

Mais certains périmètres intercommunaux sont plus le fait d'alliances politiques que de préoccupations de cohérence avec les mobilités des habitants. La solution peut être alors le Syndicat Mixte, qui permet de mutualiser la compétence transports entre plusieurs communes ou

---

<sup>13</sup> Ce sont les intercommunalités : Communautés de Communes (CC), Communautés d'Agglomération (CA), Communautés Urbaines (CU) et Métropoles

intercommunalités. C'est le choix de Toulouse avec le SMTC Tisséo (Syndicat Mixte des Transports en Commun), et d'Alès avec le SMTBA (Syndicat Mixte des Transports du Bassin d'Alès).

En parallèle, les départements et les régions organisent les transports interurbains. Si le ferroviaire local est une compétence exclusivement régionale, les réseaux routiers interurbains sont répartis selon l'importance de la relation desservie. Ainsi peuvent se superposer réseaux départementaux (pas forcément circonscrits aux périmètres départementaux) et réseaux régionaux (reliant les principales villes du territoire régional ou reprenant les tracés d'anciennes lignes ferroviaires). Les Conseils Départementaux avaient également le droit jusqu'à la loi NOTRe de déléguer l'exercice de leur compétence transports scolaires ou transport à la demande à d'autres structures, qui devenaient ainsi des Autorités Organisatrices de Second Rang (AO2).

Les territoires se sont pleinement emparés de ces compétences décentralisées et ont ainsi été en mesure d'adapter au mieux l'offre de transports aux réalités et volontés locales. C'est ainsi que, avec souvent des incitations de l'État, les grandes villes ont pu développer des projets de transports en commun en site propre (TCSP) à partir des années 1980. C'est aussi de cette façon que des territoires plus ruraux ont pu expérimenter et mettre en place des services de transport à la demande par exemple. À tous les niveaux, la décentralisation a été un vecteur important favorisant l'innovation.

Cependant cette organisation pré-réforme territoriale montre ainsi ses limites. D'une part, elle entraîne des discontinuités aux frontières des PTU, des départements, et des régions<sup>14</sup>. Surtout, la montée en puissance de la Région a complexifié la répartition des compétences entre le niveau communal, le Département, la Région et l'État (Figure 4). Prenons l'exemple d'une ville moyenne disposant d'un réseau urbain et desservie par le réseau ferroviaire. Quatre autorités organisatrices différentes peuvent être en charge selon les trajets : la Communauté d'Agglomération pour les déplacements à l'intérieur du PTU, le Conseil Général (renommé depuis Conseil Départemental) pour les liaisons hors du PTU mais à l'intérieur du département, le Conseil régional pour les liaisons régionales et l'État pour une liaison d'intérêt national (qui peut être empruntée pour des besoins locaux : prenons l'exemple d'un train Intercités Montauban-Toulouse ou Sète-Montpellier).

---

<sup>14</sup> REVELLI, Bruno. *Fusionne-t-on les politiques de transports comme on fusionne les régions ?* Mémoire de M2 Transmob. Toulouse : Université Toulouse 2, 2015.

# RÉPARTITION DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE GESTION DES MOBILITÉS

	Transports en commun	Tarifification, intermodalité	Documents de planification	Voirie et infrastructure	Stationnement	Management de la mobilité	Promotion des modes actifs	Transport et livraison de marchandises	Sécurité routière
Collectivité non AOTU			<ul style="list-style-type: none"> <li>• PLU en compatibilité avec le PDU le cas échéant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtrise d'ouvrage de la voirie locale : police de la conservation</li> <li>• Police de la circulation sur l'ensemble du réseau viaire</li> <li>• Gestion de la circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ediction de normes dans les PLU</li> <li>• Aménagements sur voirie, récupération d'une partie du produit des amendes et des recettes du stationnement payant de surface</li> <li>• Police du stationnement en lien avec les services de police et de gendarmerie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecomobilité des scolaires (pédibus)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de pistes cyclables sur les voies communales</li> <li>• Services de type VLS</li> <li>• Zones piétonnes</li> <li>• Stationnement des vélos sur foncier communal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Police de stationnement sur voirie et police de la circulation</li> <li>• Article 12 des PLU (aires de livraisons privées)</li> <li>• Espaces logistiques urbains (type CDU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Police de circulation, prévention routière en lien avec les services de police et de gendarmerie</li> </ul>
AOTU	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transports collectifs urbains, organisation de services réguliers et à la demande</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifification – réseaux urbains</li> <li>• Centrales de mobilité : conseil et information multimodale (agglomérations de plus de 100 000 habitants)</li> <li>• Coopération intermodale et tarifaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PDU obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voirie communale</li> <li>• Voirie d'intérêt communautaire</li> <li>• Voirie communautaire (communautés urbaines et métropoles uniquement)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pôles d'échanges d'intérêt communautaire</li> <li>• Parcs de stationnement hors voirie (communautés urbaines uniquement)</li> <li>• Mise à disposition de places de stationnement dédiées à l'autopartage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incitation à la mise en place de plans de déplacements d'établissement ou de zone d'activités (PDE, PDA et PDIE)</li> <li>• Ecomobilité des scolaires (pédibus)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilité d'élaborer un schéma directeur cyclable</li> <li>• Aménagement de pistes cyclables d'intérêt communautaire</li> <li>• Nouveaux services à la mobilité (type VLS)</li> <li>• Stationnement des vélos sur foncier communautaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmonisation des horaires</li> <li>• Article 12 des PLU</li> <li>• Zones logistiques, portuaires et aéroportuaires d'intérêt communautaire</li> <li>• Espaces logistiques urbains de type centre de distribution urbain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volet sécurité routière du PDU</li> </ul>
Département (conseils généraux)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transports collectifs interurbains (réguliers et TAD)</li> <li>• Transport scolaire hors PTU</li> <li>• Construction et gestion des gares routières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifification – réseaux départementaux</li> <li>• Coopération intermodale et tarifaire</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voirie départementale</li> <li>• Gestion de la circulation sur voirie départementale</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecomobilité des scolaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de véloroutes, voies vertes et pistes cyclables sur voirie départementale</li> <li>• Possibilité d'élaborer un schéma départemental des itinéraires cyclables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zones logistiques, portuaires et aéroportuaires départementales</li> <li>• Ports et aéroports décentralisés</li> <li>• Contribution au développement d'opérateurs ferroviaires de proximité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévention routière</li> </ul>
Région (conseils régionaux)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organisation du transport d'intérêt régional (TER : trains et cars)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifification des réseaux TER sous contrainte des tarifications nationales</li> <li>• Coopération intermodale et tarifaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboration des schémas régionaux des infrastructures et des transports (SRIT)</li> <li>• Volet « transport » des schémas climat air énergie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Financement de l'infrastructure ferroviaire via les plans rail et les contrats de plan Etat-région</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incitation à la mise en place de PDE en liaison avec l'AOTU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Financement de parcs vélos en gare TER</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ports et aéroports décentralisés</li> <li>• Volet « fret » du SRIT</li> <li>• Volet « fret » du plan rail</li> <li>• Contribution au développement d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFF)</li> </ul>	
État	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trains d'équilibre du territoire (à la charge des DREAL)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Financement de l'infrastructure ferroviaire via les plans rail et les contrats de plan Etat-région</li> <li>• Actions des directions interdépartementales des routes (DIR)</li> <li>• Action des directions départementales des territoires (DDT) sur les axes relevant encore de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Services de l'Etat (régime pénal de l'infraction aux règles de stationnement)</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Services de l'Etat compétents, police et gendarmerie</li> </ul>
Établissements publics opérateurs de transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SNCF et autres opérateurs interrégionaux</li> <li>• Gestionnaire de l'infrastructure (attribution de sillons)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SNCF et autres opérateurs privés périurbains et interurbains</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sociétés d'économie mixte pour le compte des communes et des AOTU (parcs hors voirie)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Associations locales</li> <li>• Opérateurs privés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réseau ferré de France (attribution de sillons)</li> <li>• Aéroports non décentralisés</li> <li>• Grands ports maritimes (hors réseau ferré national pour le fret) et autres OFF</li> </ul>	

Figure 4 : Répartition des compétences en matière de gestion des mobilités, AdCF/GART 2013

C'est cette organisation qui a présidé à la constitution du réseau actuel de transports, dans toute sa complexité. C'est un frein important à l'intermodalité dans le sens où elle multiplie le nombre d'acteurs devant s'entendre pour améliorer les connexions entre les réseaux, et ne désigne aucun responsable pour orchestrer cette mise en cohérence.

Julian Courteix<sup>15</sup> a étudié dans sa thèse en 2013 l'exercice des compétences transports dans les Alpes-Maritimes (1,1 million d'habitants). C'est un département plus densément peuplé et plus géographiquement contraint, mais pas si éloigné des cas de l'Hérault (1,1 million d'habitants) et de la Haute-Garonne (1,3 million d'habitants). Comme l'Hérault, il est organisé le long d'un axe ferroviaire et routier structurant le long duquel s'égrènent, en chapelet, une métropole et plusieurs communautés de communes et communautés d'agglomération. Comme la Haute-Garonne, son unité urbaine principale, Nice-Cannes-Antibes, est divisée entre une métropole et plusieurs communautés d'agglomérations, exerçant chacune leur compétence transports. Il y dresse le constat de l'inadéquation des Périmètres de Transports Urbains avec la réalité des mobilités locales, et de l'impossibilité de réformer ces périmètres ou de les dépasser. En effet, un Syndicat Mixte a été créé sur le littoral mais il est très peu doté financièrement par les AOT y participant, et le Conseil Départemental et le Conseil Régional sont plutôt en retrait.

Julian Courteix en concluait qu'une meilleure intégration des compétences était nécessaire, par le biais de la coopération ou d'une refonte institutionnelle (extension du périmètre métropolitain à l'ensemble du littoral), afin de permettre la constitution de projets sur la base des bassins de mobilités et non des périmètres intercommunaux. En Haute-Garonne et dans l'Hérault, les coopérations semblent mieux organisées que dans les Alpes-Maritimes, cependant ce constat de l'enchevêtrement des compétences reste intéressant.

En Haute-Garonne, Toulouse Métropole, les Communautés d'Agglomérations du Muretain et du Sicoval ainsi qu'une dizaine de communes par le biais du SITPRT (Syndicat Intercommunal des transports publics de la région toulousaine) forment ensemble le SMTC Tisséo qui organise efficacement les transports urbains et les transports scolaires sur l'ensemble du PTU (voir Figure 5). Cependant la Région n'en fait pas partie, et le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, qui en faisait partie, en est sorti en 2006 pour des raisons politiques. Pour maintenir un dialogue, les trois parties ont finalement créé la conférence des exécutifs en 2013, qui leur permet de se réunir régulièrement pour porter des projets communs. Mais cette Conférence des exécutifs n'a aucun

---

<sup>15</sup> COURTEIX, Julian. *Emboîtement de compétences relatives aux transports publics et frontières institutionnelles dans une agglomération multipolaire : le cas des Alpes-Maritimes*. Thèse de droit et sciences humaines. Université de Cergy-Pontoise, 2013. [Consulté le 17 mai 2017]. Disponible à l'adresse : [https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00872815/file/36762\\_COURTEIX\\_2013\\_archivage.pdf](https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00872815/file/36762_COURTEIX_2013_archivage.pdf).

pouvoir prescriptif et est encore trop souvent empêchée par les divergences de points de vue des trois acteurs qui y participent. Nous sommes encore très loin d'une véritable gouvernance des transports telle qu'elle existe dans la région parisienne ou lyonnaise ou dans des métropoles européennes dont les transports assurés par différents acteurs sont totalement intégrés afin d'améliorer le service rendu aux populations.

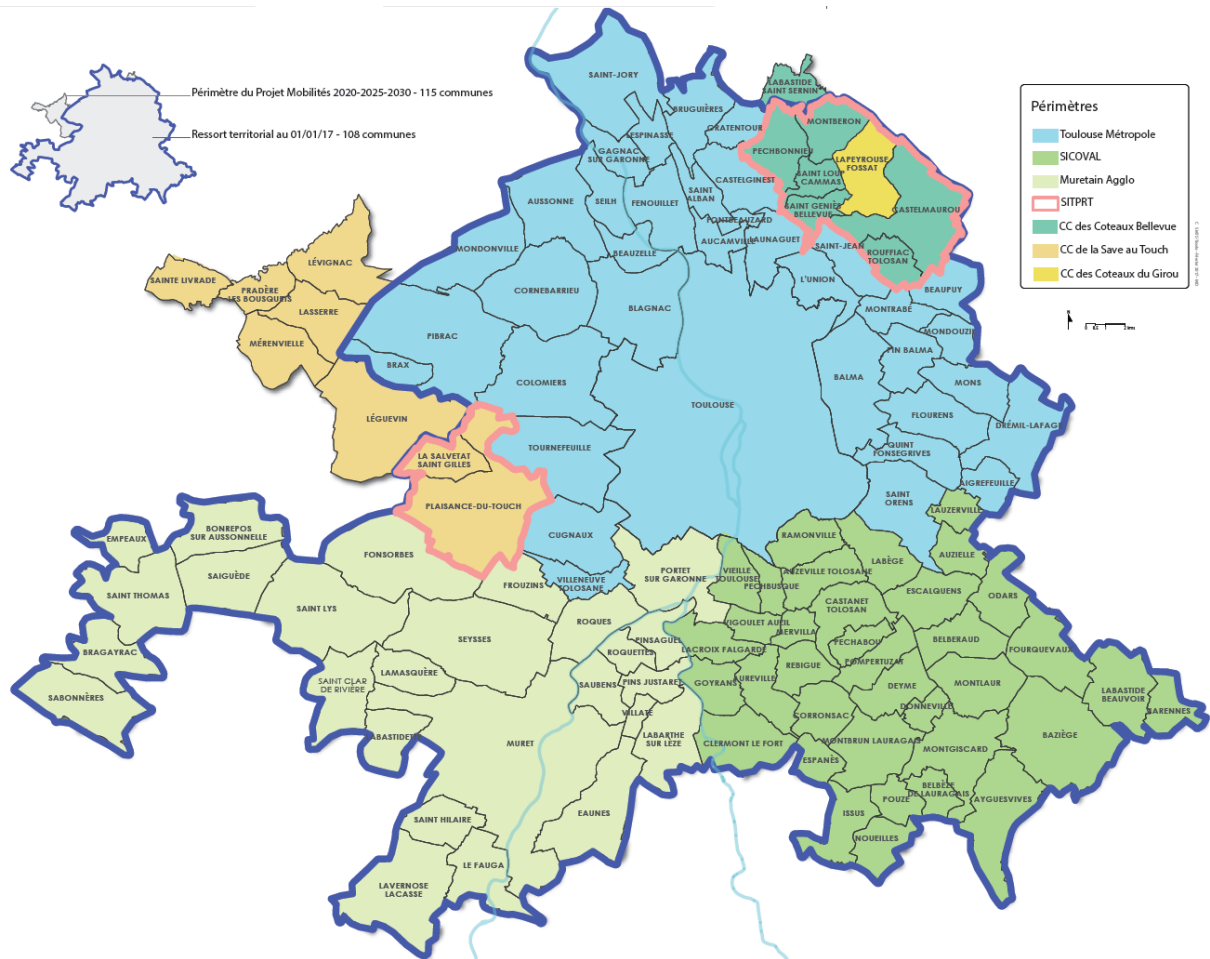


Figure 5 : Ressort territorial du SMTC Tisséo au 1<sup>er</sup> janvier 2017, Tisséo 2017

Dans l'Hérault, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault, créé en 2004, rassemble l'ensemble des AOM du département : le Conseil Départemental de l'Hérault, Montpellier Méditerranée Métropole, et les Communautés d'Agglomération Béziers Méditerranée, Hérault Méditerranée, Thau Agglo et Pays de l'Or Agglomération. Il gère l'ensemble des transports scolaires sur le département et le réseau de cars interurbains Hérault Transport. C'est un Syndicat Mixte dit SRU. Cette forme de coopération créée par la loi du même nom en 2000 doit notamment veiller à :

- la coordination des services organisés par les AOT membres,

- la mise en place d'un système d'information des usagers,
- la mise en place de tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés.

Un autres Syndicat Mixte SRU existe en Occitanie, le Syndicat Mixte Le Fil Vert qui rassemblait la Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes, la commune de Lourdes et le Conseil Départemental des Hautes Pyrénées. Avant les transferts de compétences induits par la loi NOTRe, la Région n'était pas associée à ces syndicats mixtes.

On voit donc que la situation autour des deux métropoles, et en général en Occitanie, tend vers plus de coopération que pour le cas des Alpes-Maritimes évoqué plus haut. Cependant, avant la loi MAPTAM, cette coopération n'était absolument pas obligatoire et dépendait avant tout de la volonté politique des élus locaux, parfois avec des incitations du préfet ou une pression de la part des administrés. Et plus il y a de collectivités ou d'EPCI impliqués, plus le risque de conflit politique, ou de refus de coopérer, est fort. En ce sens, la réforme territoriale constitue sans aucun doute un progrès important.

## 1.2 – La réforme territoriale : de nouvelles règles du jeu

### 1.2.1 Bref historique de la réforme

En France, la décentralisation initiée en 1982 a permis une appropriation de la compétence transports au niveau local, mais la multiplication des échelons et l'inadéquation des périmètres complexifient toute tentative d'organiser l'intermodalité. La réforme territoriale de 2014-2015 donne-t-elle les moyens aux collectivités locales de remédier à cet état de fait ?

- **Une réforme en trois actes**

Menée entre 2013 et 2015 par les gouvernements Jean-Marc Ayrault et Manuel Valls sous la présidence de François Hollande, la réforme territoriale (ou « Acte III de la Décentralisation », en référence à l'Acte I de 1982 et à l'Acte II de 2003-2004) comprend principalement trois lois :

- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (« loi MAPTAM »),
- la loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral,

- la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (« loi NOTRe»),

On y ajoute également la loi n° 2013-403 du 17 mai 2013 relative à l'élection des conseillers départementaux, des conseillers municipaux et des conseillers intercommunaux, et modifiant le calendrier électoral, qui marque le début de cette réforme mais reste anecdotique et est largement corrigée et complétée par les trois lois suivantes.

La logique de cette réforme n'est pas facile à décrypter car elle a changé au cours du temps. À l'origine, 3 lois étaient prévues mais se répartissaient de façon différente. Le projet de loi MAPTAM, qui a bien été adopté, constituait la première partie. Mais la suite devait se diviser en deux autres grandes lois visant à clarifier les compétences des régions, la première dans les champs économique, de formation professionnelle, d'apprentissage, d'orientation, d'enseignement supérieur, et la deuxième en matière de transports, de logement étudiants, de langues régionales et d'énergie ainsi que sur la démocratie locale. Après avoir dit vouloir fusionner ces deux dernières lois, l'exécutif revient annoncer en juin 2014 qu'il y aurait bien deux lois, qui sont donc devenues les lois qu'on connaît sur la délimitation des régions et la nouvelle organisation de la république. Pendant toute cette réforme, une grande incertitude planait également sur le sort des départements, dont la suppression totale ou partielle a été sérieusement envisagée avant d'être écartée.

Malgré ces changements de cap, nous pouvons aujourd'hui, alors que les effets de cette réforme sont en train de se concrétiser, la considérer dans son ensemble pour en dégager les logiques et les conséquences.

- ***Les grandes lignes de la réforme***

Tout d'abord, la grande nouveauté de cet Acte III de la décentralisation, par rapport aux deux précédents, est que l'État transfère très peu de compétences nouvelles aux collectivités locales. L'Acte I avait transféré les transports, le scolaire, l'urbanisme, l'action sociale, etc. L'Acte II avait transféré les routes, les ports et aéroports, la formation professionnelle. Mais l'Acte III n'opère que des transferts marginaux de l'État vers les collectivités. On compte par exemple les recettes du stationnement, transférées au niveau communal, la gestion des fonds européens à la Région, la propriété des petites lignes de fret ferroviaire ou encore de certains aérodromes sur demande d'une collectivité. Mais le gros des transferts de compétence s'opère entre les collectivités.

Dans ce domaine, l'ambition est manifeste ; il s'agit de renforcer les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et les Régions, parfois au détriment des départements et des communes. L'enjeu est de clarifier la répartition des compétences, parfois illisible, et, en filigrane, de préparer la fin des départements. Elle essaye de revenir à une logique de « blocs de compétences » tels qu'ils avaient été pensés dans la loi du 7 janvier 1983 mais finalement non appliqués. L'objectif est de tendre vers un idéal d'une seule collectivité pour chaque compétence, même si de nombreuses réécritures font que ce n'est finalement pas le cas. Au sortir de la loi, un couple fort émerge, le couple région-intercommunalités. Nous verrons plus bas la nouvelle répartition des compétences entre ces deux blocs.

En parallèle à cette réforme, le champ des transports est affecté indirectement par d'autres changements. L'État réorganise les préfetures de région pour coller aux nouveaux périmètres régionaux, et introduit une « modularité » dans l'organisation des services déconcentrés<sup>16</sup>. D'autre part, la loi Macron<sup>17</sup> libéralise les services de transport par autocars pour les distances de plus de 100 kilomètres, et prévoit la réalisation d'un schéma des gares routières, intégré au SRADDET. Enfin, la loi relative à la transition énergétique<sup>18</sup> crée les plans de mobilité rurale qui doivent permettre de prendre en compte les spécificités des espaces ruraux et de veiller à la complémentarité des différents modes de transports.

Mais la Réforme a également pour volonté de produire de nouveaux outils permettant de clarifier les répartitions de compétences. Elle crée les Conférences Territoriales de l'Action Publique (CTAP) et attribue aux collectivités des statuts de « chef de file » sur certaines compétences. La clause de compétence générale, qui permettait à chaque collectivité d'agir sur des compétences qui n'étaient pas les siennes au nom de l'intérêt local, est définitivement supprimée pour les départements et régions.

La création des Conférences Territoriales de l'Action Publique (CTAP) paraît essentielle pour améliorer le dialogue, et pourquoi pas autour de l'intermodalité. Ces instances fournissent un cadre de discussion entre les collectivités d'une région. Y participent les présidents du conseil régional et des conseils généraux, les présidents des EPCI de plus de 30 000 habitants ayant leur siège sur le territoire de la région, un représentant élu des EPCI de moins de 30 000 habitants ayant leur siège sur le territoire de chaque département, et un représentant pour chaque

---

<sup>16</sup> MEISSONNIER, Antoine. L'État déconcentré : les nouveaux textes à connaître. Dans : *Modernisation et archives*. [Consulté le 23 mai 2017]. Disponible à l'adresse : <https://siaf.hypotheses.org/551>.

<sup>17</sup> Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015

<sup>18</sup> Loi du 18 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV)



catégorie de communes (plus de 30 000 habitants, entre 3 500 et 30 000 habitants, moins de 3 500 habitants) dans chaque département.

Cette conférence n'est pas exclusivement dédiée à la thématique de la mobilité, mais ne peut qu'améliorer le dialogue entre les différentes autorités organisatrices. Ce dialogue devrait être également facilité par la désignation de la Région comme chef de file pour l'exercice des compétences relatives à l'intermodalité et à la complémentarité entre les modes de transports, tandis que la Commune et l'intercommunalité deviennent chef de file de la Mobilité durable.

Cette désignation de chef de file s'accompagne d'un réel renforcement de ces deux échelons, à qui la réforme donne les moyens de jouer un rôle majeur dans le paysage des mobilités. «*La création de 13 régions aux compétences élargies, la création de 15 métropoles aux compétences très intégrées, l'élargissement des intercommunalités dotées de nouvelles responsabilités [...] ouvrent un vaste réagencement de toutes les échelles.* »<sup>19</sup>

### 1.2.2 Le bloc communal renforcé par la réforme

- ***Les recompositions de la carte intercommunale***

Les communes, mais surtout leurs groupements, ressortent renforcées de la réforme territoriale. En premier lieu, dans certains territoires ruraux ou périurbains, les EPCI étaient parfois trop petits pour assumer certaines missions. On avait pu voir que se posaient également des problèmes de pertinence des périmètres. Après l'achèvement de la couverture intercommunale du pays (hors Île-de-France et îles) au 1<sup>er</sup> janvier 2014, des suites de la loi du 16 décembre 2010, la réforme territoriale poursuit cette dynamique et pousse à la rationalisation des périmètres intercommunaux par deux moyens.

Tout d'abord, l'article 33 de la loi NOTRe relève le seuil minimal de constitution d'un EPCI à fiscalité propre de 5 000 à 15 000 habitants, à appliquer à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017. «*Ce principe est assorti d'un ensemble de modulations permettant de l'adapter à la diversité et à la réalité des territoires dans plusieurs hypothèses (sans toutefois pouvoir envisager un EPCI inférieur à 5000 habitants) :*

- *pour les EPCI (ou projets d'EPCI) « dont la densité démographique est inférieure à la moitié de la densité nationale, au sein d'un département dont la densité démographique est inférieure à la densité nationale ; le seuil démographique applicable est alors déterminé en pondérant le*

---

<sup>19</sup> Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 2016

nombre de 15 000 habitants par le rapport entre la densité démographique du département auquel appartiennent la majorité des communes du périmètre et la densité nationale » ;

- pour les EPCI (ou projets d'EPCI) dont la densité démographique est inférieure à 30 % de la densité nationale ;
- pour les EPCI (ou projets d'EPCI) comprenant une moitié au moins de communes situées dans une zone de montagne ou regroupant toutes les communes composant un territoire insulaire ;
- pour les EPCI (ou projets d'EPCI) incluant la totalité d'un EPCI à fiscalité propre de plus de 12 000 habitants issu d'une fusion intervenue entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et la date de publication de la loi Notre). »<sup>20</sup>

D'autre part, la loi NOTRe donne pour mission aux préfets d'élaborer de nouveaux schémas départementaux de coopération intercommunale, en concertation avec les EPCI, avant le 31 mars 2016. Son but est de proposer des fusions possibles d'intercommunalités en tenant compte des territoires vécus et des bassins de vie, mais également de réduire le nombre de Syndicat Intercommunaux à Vocation Unique (SIVU) et à vocation multiple (SIVOM) qui pouvaient avoir à charge des compétences telles que l'assainissement des eaux, la gestion des déchets ou plus rarement les transports.

Cette politique a amené les résultats escomptés : le nombre d'établissements publics de coopération intercommunale est passé de 2145 au 1<sup>er</sup> janvier 2014, à 1268 au 1<sup>er</sup> janvier 2017. En Occitanie, ce même chiffre est passé de 275 à 161 (voir Figure 6). Dans le même temps, le nombre de SIVU et SIVOM sur le territoire national a baissé de 10198 à 8443. Cette dynamique a poussé certaines communautés de communes à passer le seuil de population nécessaire<sup>21</sup> pour former une communauté d'agglomération. C'est le cas, en Occitanie, des Communautés d'Agglomérations du Pays Foix-Varilhes et de Gaillac-Graulhet Agglomération, nées de fusions au 1<sup>er</sup> janvier 2017. D'autres communautés d'agglomérations préexistantes ont considérablement agrandi leur territoire, comme la CA Tarbes-Lourdes-Pyrénées issue de la fusion de 7 EPCI, ou la CA Alès Agglomération issue de la fusion de 4 EPCI. Certaines restent communautés de communes mais sont tout de même très étendues, telles que la CC Gorge Causses Cévennes ou la CC Couserans-Pyrénées. Certaines de ces fusions se sont faites « dans la douleur », sous l'impulsion des préfets, et sont donc difficiles à mettre en œuvre aujourd'hui.

---

<sup>20</sup> CABINET SEBAN ET ASSOCIÉS. Décryptage de la loi NOTRe. Dans : *La Gazette des Communes*. 9 septembre 2015. [Consulté le 23 mai 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.lagazettedescommunes.com/391310/decryptage-de-la-loi-notre/?abo=1>.

<sup>21</sup> Le seuil est de 50 000 habitants, autour d'une commune-centre d'au-moins 15 000 habitants ou de la plus grande ville d'un département, ou bien de 30 000 habitants autour d'un chef-lieu de département.

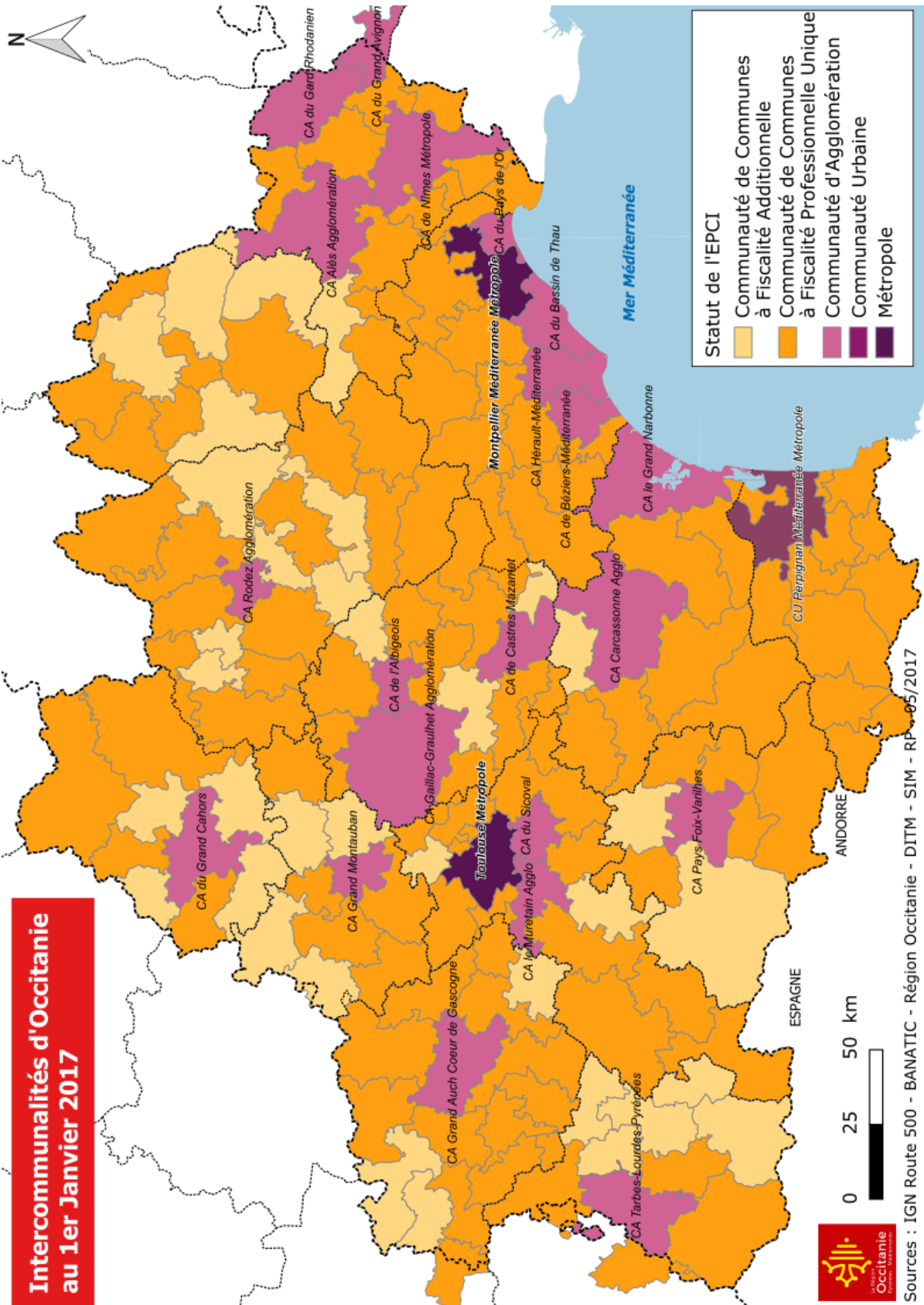


Figure 6 : Intercommunalités d'Occitanie au 1er janvier 2017, réalisation personnelle pour la Région Occitanie

La Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or, au Sud-Est de Montpellier, est un cas particulier. En 2011, cette Communauté de Communes qui ne compte que 44 000 habitants devient Communauté d'Agglomération suite à un amendement passé au Sénat par sa présidente, Marie-Thérèse Bruguière, qui vise à prendre en compte la population estivale d'un EPCI (environ 200 000 habitants dans le Pays de l'Or).

Ces recompositions territoriales importantes ont un premier effet mécanique sur la prise de compétence des EPCI. La compétence mobilités est en effet obligatoire pour les Communautés d'Agglomération, Communautés Urbaines et Métropoles. Par exemple, les réseaux de transports qui étaient auparavant gérés par la commune de Gaillac, Graulhet, Rabastens et Couffoulex, se voit obligatoirement transféré à la communauté d'agglomération nouvellement créée, la question se posant de fait de son extension à d'autres communes. De même, l'extension en 2017 de la Communauté d'Agglomération du Muretain vers l'Ouest étend de fait le ressort territorial du SMTC Tisséo, dont le Muretain est membre.

- ***De la compétence transport à la compétence mobilité***

Enfin, en parallèle, la réforme modifie les statuts des différents types d'EPCI. La loi MAPTAM crée 9 métropoles « de droit commun », dont, en Occitanie, Montpellier et Toulouse. Elle étoffe leurs compétences ainsi que celles des Communautés Urbaines. La Loi NOTRe, elle, rajoute des compétences obligatoires aux Communautés de Communes et d'Agglomération. Ces renforcements des compétences des EPCI, alliés à la chasse aux SIVU et SIVOM, contribuent à en faire des acteurs de plus en plus incontournables et à accroître leurs moyens politiques, financiers et techniques.

On peut tout à fait s'interroger sur les conséquences de cette montée en puissance du niveau intercommunal sur la proximité et la lisibilité de l'action publique, la démocratie locale, et la perte potentielle du lien social que créent les petites mairies de banlieue ou des espaces ruraux. On peut également considérer que ce renforcement du poids des EPCI contribue à les préparer pour la prise en charge des compétences de l'action sociale, bientôt la dernière compétence du département. Ce n'est pas l'objet de ce mémoire. Il nous semble que cette réforme affecte de façon positive l'exercice de la compétence transport et mobilités, cette compétence étant par ailleurs également réformée.

En effet, la loi NOTRe transforme les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) en Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). L'ancien Périmètre des Transports Urbains (PTU) devient le ressort territorial de l'AOM. Ce changement de nom traduit une

extension de la compétence transport pour prendre en compte l'ensemble des mobilités : en plus du transport collectif de personnes, le TAD, le développement des modes actifs et des usages partagés de la voiture, ainsi que la logistique urbaine. La loi MAPTAM décentralisant la gestion du stationnement aux AOM et permettant le transfert de la compétence voirie départementale aux métropoles, ces dernières se retrouvent donc en possession de moyens élargis pour mener une politique transversale sur l'ensemble des mobilités.

Enfin, cette montée en puissance de l'échelle intercommunale pour s'emparer des questions de mobilité ne concerne pas que les zones urbaines. En effet, l'article 55 de la Loi pour la transition énergétique de 2015 crée les « plans de mobilité rurale ». Élaborés par les structures en charge de l'élaboration des SCoT (Schémas de Cohérence Territoriale), ou à défaut par les PETR (Pôles d'Équilibre Territoriaux et Ruraux), ils ont pour objet de compléter les SRADDET « afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport. » Ils sont soumis à avis du Conseil Régional et du Conseil Départemental. Le plan de mobilité rurale ne confère pas pour autant le rang d'autorité organisatrice de la mobilité à la structure qui l'élabore, mais permet de concerter les acteurs de la mobilité pour développer et formaliser une approche intégrée des mobilités sur un territoire.

### 1.2.3 La nouvelle dimension des Régions

- ***Des Régions aux compétences renforcées***

Dans le champ des transports plus que dans tout autre champ de compétences, la réforme territoriale se traduit par une montée en puissance des Régions. Le plus décisif en la matière est le transfert des compétences des départements, qui viennent compléter les réseaux ferroviaire et routier régional en leur adjoignant l'ensemble des transports non urbains dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017 (y compris desserte des îles, gares routières départementales, infrastructures ferroviaires d'intérêt local ainsi que certains ports), et les transports scolaires à partir du 1<sup>er</sup> septembre de la même année.

Désormais, en dehors des agglomérations, la région est l'interlocuteur unique pour l'ensemble des transports publics (voir: Compétences transférées du Département vers la Région, AGIR 2016 Figure 7). Seul, le transport des élèves handicapés reste une compétence

départementale, au nom de l'action sociale<sup>22</sup>. La voirie, en revanche, bien qu'ayant fait l'objet de nombreux débats, reste aux départements.

Compétence de Département transférée à la Région	Précision	Date du transfert de compétence
<b>Organisation des services routiers interurbains</b>	A l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires	1 <sup>er</sup> janvier 2017
<b>Organisation des transports scolaires</b>	Expressément consacré comme une dépense obligatoire pour les régions	1 <sup>er</sup> septembre 2017
<b>Organisation des transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles françaises</b>	A l'exclusion des cas où l'île desservie dépend du territoire d'une commune continentale	1 <sup>er</sup> janvier 2017
<b>Construction, aménagement et exploitation de gares publiques routières de voyageurs relevant du département</b>		1 <sup>er</sup> janvier 2017
<b>Propriété, aménagement, entretien et gestion des infrastructures de transport non urbain de personnes et de marchandises ferrés ou guidés d'intérêt local</b>	A l'exclusion des infrastructures de transport non urbain de personnes, ferrés ou guidés d'intérêt local, transférés par le département du Rhône à la métropole de Lyon	<i>Infrastructures utilisées à des fins de transport</i>
		<i>Au plus tard janvier 2017</i> <i>Infrastructures n'étant pas utilisées à des fins de transport</i>  Date précisée par ordonnance qui sera prise avant janvier 2017
<b>Propriété, aménagement, entretien et gestion des ports maritimes ou fluviaux relevant du département</b>	Transfert facultatif : Les régions, comme les communes et les groupements de communes, peuvent demander le transfert avant le 31 mars 2016.  Transfert obligatoire aux régions : Seulement si, au 31 mars 2016, le port n'est pas transféré à une autre collectivité ou que le département ne demande pas le maintien de sa compétence	Au plus tard au 1 <sup>er</sup> janvier 2017  Date précise définie par une convention conclue entre le département et la collectivité concernée ou, à défaut de conclusion de cette convention au plus tard le 30 novembre 2016, par un arrêté du représentant de l'Etat dans la région.

Figure 7 : Compétences transférées du Département vers la Région, AGIR 2016

D'autre part, comme le département avant elle, la Région peut déléguer sa compétence en matière notamment de transports scolaires ou de TAD à des autorités organisatrices de second

<sup>22</sup> ESPIASSE, Guillaume. *Les transports collectifs régionaux en Occitanie : Quelle(s) perspective(s) de développement à l'heure des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité ?* Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2016.

rang (AO2) : départements, communes, intercommunalités, syndicats mixtes, établissements scolaires ou associations familiales. Il n'est par contre pas possible de déléguer sur trois niveaux : la Région ne peut pas déléguer l'organisation d'un transport au département pour qu'il délègue à nouveau à une commune. Inversement, les AOM peuvent confier la compétence transports scolaires au conseil régional.

## La nouvelle carte des régions

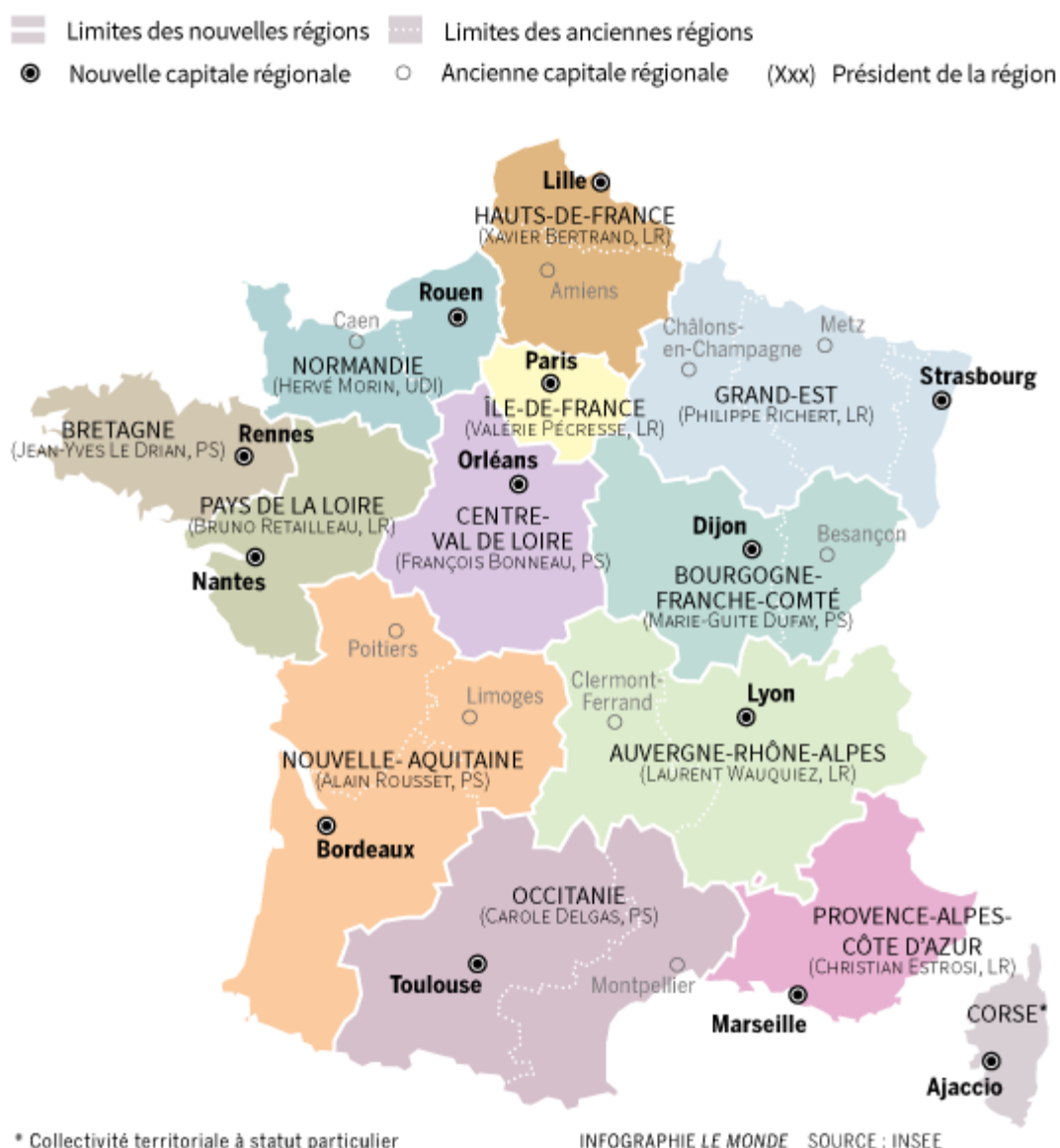


Figure 8 : Les nouvelles régions, leur périmètre, leur nom, leur capitale

Ces compétences sont prises en charge par des régions aux contours redessinés suite à la loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral. Leurs nouveaux noms et nouvelles préfectures sont rendus officiels par un décret du 29 septembre 2016 (voir Figure 8). Ces

nouveaux périmètres n'ont pas fondamentalement un effet important sur le pouvoir d'action des régions<sup>23</sup>. Ils ont tout de même pour effet d'imposer aux Régions un renouvellement de leur regard et de leur action sur leur territoire. Ils ajoutent cependant, pour les régions fusionnées, à la complexité du transfert de compétences pour les services qui en sont en charge.

En effet ce transfert de compétences s'effectue différemment selon les régions. Bien sûr, chaque compétence est transférée à la date indiquée par la loi. Mais de nombreuses régions se sont saisies de la possibilité de déléguer cette compétence nouvellement acquise pour retarder l'échéance du transfert effectif. La Région Occitanie a fait ce choix et, bien que la compétence de transports interurbains lui soit officiellement attribuée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, elle la délègue immédiatement aux départements pour l'année 2017. Ce faisant, elle se donne du temps pour mettre en œuvre la fusion, mais surtout s'assure que le transfert se fasse dans de bonnes conditions, notamment pour les agents départementaux et fait mûrir une réflexion sur l'harmonisation de l'ensemble des transports routiers non urbains. Elle permet ainsi de mieux assurer la continuité du service public. Elle ne commencera donc à réellement exercer cette compétence qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Les transports scolaires, eux, sont transférés par la loi à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2017. Cependant devant la complexité des transferts (complexité aggravée par le contexte de fusion d'EPCI et les reprises de compétences), le même choix a été fait que pour les transports réguliers non urbains de déléguer la compétence jusqu'au 31 décembre 2017.

Dans trois départements (Lozère, Hautes-Pyrénées, Haute-Garonne) qui ont souhaité conserver la compétence transports, sa délégation se poursuivra jusqu'à l'horizon 2020. Deux autres départements sont traités de façon un peu particulière du fait de leurs modes de fonctionnement antérieurs. Le Tarn gère sa compétence Transports non-urbains à travers sa Société Publique Locale « D'un point à l'autre » ; la Région Occitanie en est donc devenue propriétaire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017. La compétence Transports scolaires, elle, se faisait via la FEDERTEEP, dont le Département du Tarn était membre et que la Région remplace au 1<sup>er</sup> septembre 2017. L'Hérault avait délégué sa compétence Transports interurbains et scolaires au Syndicat Mixte Hérault Transport, dont il était membre ainsi que les communautés d'agglomération du département. La Région Occitanie l'a donc remplacé comme membre du Syndicat Mixte Hérault Transport, au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

---

<sup>23</sup> ALARY, Marion. *Occitanie, une Région qui se réinvente. La prospective et le diagnostic du SRADDET, instruments essentiels de la construction d'un nouveau projet de territoire*. Mémoire de M2 APTER. Université Toulouse 2, 2016.



À l'inverse, la loi ne permettant pas une double-délégation, tous les transports dont l'organisation était déléguée par des départements à des autorités organisatrices de second rang, doivent renouveler leur convention ; la Région y remplacera le Département. Les conventions avec les AO2 TAD et transports scolaires passent donc progressivement du département à la région, à mesure qu'elles expirent et sont renouvelées. Ces aspects sont évoqués dans son mémoire par Jonathan Goetz<sup>24</sup>.

La loi prévoit également le transfert de la propriété et de la gestion des gares routières qui relevaient du département. En Occitanie, il y en a trois : celle de Toulouse-Pierre Sémard à proximité de la gare Matabiau, celle d'Auch et celle de Perpignan. Comme pour les transports interurbains, le transfert sera effectif à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Un aspect important de ces transferts qu'on aurait tendance à occulter en ne décrivant que le transfert des lignes d'autocar, est le transfert des personnels départementaux qui s'occupaient jusqu'alors de la compétence transport. Lorsqu'ils en expriment le souhait, ces personnels sont en effet transférés, avec la compétence, à la Région. Dans le cas contraire, ils peuvent être mutés dans d'autres services de leur Département. Un travail de négociation et de prise de connaissance par la Région des aspirations des agents concernés par le transfert, est donc en cours. En Occitanie, le choix a été fait de garantir à ces agents de pouvoir rester travailler dans les mêmes villes. La Région a donc fait le choix d'acheter des locaux pour implanter des « maisons de la région » dans chacune des préfectures. Ces personnels continueront donc de gérer les réseaux localement mais seront intégrés à la Direction des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DITM).

- **Le SRADDET, un outil novateur**

La réforme territoriale, en imposant aux exécutifs nouvellement élus de « faire région » et en bouleversant la répartition de certaines compétences, donne une impulsion forte pour renouveler la réflexion autour des politiques régionales. Cette réflexion va trouver sa concrétisation dans l'élaboration du SRADDET, le nouveau Schéma Régional d'Aménagement, Développement Durable et Égalité des Territoires. Ce document, 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), mais il s'en distingue par plusieurs aspects.

---

<sup>24</sup> GOETZ, Jonathan. *Quelle politique des transports scolaires la Région Occitanie pourrait-elle mettre en place ?* Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2017.

D'une part, il est beaucoup plus transversal. Il intègre ainsi, en plus du SRADDT, un certain nombre de schémas auparavant distincts : Plan régional de prévention et de gestion des déchets, Schéma Régional de Cohérence Écologique, Schéma Régional Climat Air Énergie, et, pour ce qui nous intéresse, Schéma Régional des Infrastructures de Transport et le Schéma régional de l'Intermodalité qui venait juste d'être créé par la loi MAPTAM. Le SRADDET peut également porter sur tout domaine contribuant à l'aménagement du territoire et pour lequel la région détient une compétence exclusive de planification. On voit là la diversité des thématiques couvertes par ce schéma, qui doit donc permettre de mieux coordonner les différentes politiques régionales entre elles.

Mais il est aussi 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. Cependant, leur application ne doit entraîner aucune charge financière ou complexité technique supplémentaire pour les autres collectivités.

Etant donné l'envergure du schéma et sa nouveauté qui pourraient le rendre inapplicable<sup>25</sup>, sa prescriptivité est modulée suivant les parties qui le composent :

- le « rapport » du schéma doit énoncer la stratégie et fixer les objectifs du SRADDET. Il s'impose aux actes des collectivités et de leurs groupements selon un rapport de prise en compte,
- le « fascicule », divisé en chapitres thématiques librement déterminés par la région. Les règles qu'il contient s'imposent selon un rapport de compatibilité. Il peut contenir des documents graphiques sans valeur prescriptive,
- la « carte synthétique », enfin, établie à l'échelle du 1/150 000<sup>ème</sup>, est seulement indicative et n'est pas directement opposable,
- les documents annexes apportent des compléments : incidences environnementales, diagnostic, atlas cartographique, etc. mais n'ont pas de valeur réglementaire.

Il y a donc une possibilité pour la Région de moduler la prescriptivité de son schéma, selon l'ambition qu'elle veut lui donner mais aussi les risques de recours judiciaire encourus.

Enfin, les règles du SRADDET peuvent également être territorialisées, et varier selon les « grandes parties du territoire régional ». Si elles n'ont pas vocation à s'appliquer à l'échelle de la

---

<sup>25</sup> PRIET, François. *Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)*. Paris : GRIDAUH, 4 novembre 2015.

parcelle (elles sont limitées par l'échelle des documents cartographiques), la stratégie du SRADDET peut donc être modulée en fonction des spécificités territoriales<sup>26</sup>.

Un volet important du SRADDET concerne les transports et l'intermodalité. Le décret du 3 août 2016 en établit les objectifs qui doivent être présents dans le rapport du schéma<sup>27</sup> :

- « *l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange ;*
- *la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional ainsi que la cohérence des dispositions des plans de déplacements urbains limitrophes, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire ;*
- *la coordination des politiques de transport et de mobilité des autorités organisatrices définies à l'article L. 1221-1 du code des transports, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique. »*

Concrètement, ces objectifs se déclinent en des règles qui doivent figurer dans le fascicule du schéma :

- *« les infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région ;*
- *les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes ;*
- *les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants ;*
- *les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champs de l'article L. 3114-1 du code des transports<sup>28</sup>, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants ;*

---

<sup>26</sup> FRANCE URBAINE. *Tout savoir sur le SRADDET*. 2016. [Consulté le 27 mai 2017]. Disponible à l'adresse : [http://franceurbaine.org/sites/default/files/travaux/tout\\_savoir\\_sur\\_le\\_sraddet\\_o.pdf](http://franceurbaine.org/sites/default/files/travaux/tout_savoir_sur_le_sraddet_o.pdf).

<sup>27</sup> Décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

<sup>28</sup> Ces pôles d'échanges stratégiques sont en réalité définis dans la loi essentiellement comme des pôles d'échanges routiers, avec référence explicite aux entreprises de transport public routier, ce qui n'est pas sans lien avec la loi Macron votée à quelques jours d'intervalles, qui libéralise le transport routier. Cela n'empêche pas les Régions qui le souhaitent d'adopter une définition élargie aux pôles d'échanges ferroviaires.

- *les voies et les axes routiers mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 4251-1 qui constituent des itinéraires d'intérêt régional.* »

Ces règles et objectifs vont donc très clairement au-delà de ce qui composait la planification des transports dans le SRIT. En effet, jusqu'ici, la Région ne planifiait que très peu les infrastructures et offres de transport qui sortaient de son champ de compétences. Avec la planification régionale de l'intermodalité, intégrée dans le SRADDET, sa mission est désormais d'assurer la coordination de l'ensemble des politiques et des modes de déplacement sur le territoire régional.

Enfin, bien que le contraire ait été envisagé par la loi NOTRe avant les débats parlementaires, la voirie reste finalement une compétence départementale. Toutefois, le SRADDET permet d'identifier des itinéraires d'intérêt routier régional, qui doivent être pris en compte par les Départements dans l'exercice de leur compétence. Une nouvelle disposition a également été introduite dans le code général des collectivités territoriales accordant à la région la possibilité de financer ces itinéraires routiers d'intérêt régional identifiés dans le schéma, afin d'atteindre une cohérence et une complémentarité entre les réseaux routiers.

Le SRADDET doit être construit en concertation avec les autres collectivités. Sont associés au minimum les départements, les métropoles, les établissements publics chargés de l'élaboration des SCOT, les collectivités territoriales à statut particulier (par exemple la Métropole de Lyon), les EPCI à fiscalité propre compétentes en matière de PLU, les AOM qui ont élaboré un PDU, les comités de massif. Si la Région le souhaite, elle peut également associer les EPCI hors SCOT, le conseil économique, social et environnemental régional (CESER) et les chambres consulaires. Enfin, tout autre organisme identifié à la Région peut être consulté.

On le voit, le SRADDET attribue des responsabilités sans précédent à la Région, avec une possibilité de moduler la prescriptivité des orientations en fonction des ambitions. Les principales dispositions qui limitent fortement la portée potentielle de ce schéma sont l'interdiction d'entraîner une charge nouvelle (en investissement comme en fonctionnement) pour une autre collectivité, et la territorialisation limitée aux « grandes parties du territoire régional ». Ces deux limites peuvent cependant être dépassées par le biais d'une convention. Il est en effet possible pour la région d'affiner la mise en œuvre du SRADDET sur le territoire régional en concluant une convention avec un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre, PETR ou collectivité à statut particulier. Cette disposition est intéressante pour les transports car une région ne peut pas mener une politique d'intermodalité à elle seule. Formaliser un projet commun par la signature d'une telle

convention pourrait donc fournir une base idéale à sa réalisation, et éviter que les volontés définies dans le SRADDET ne restent lettre morte.

L'application de la réforme territoriale constitue-t-elle donc une opportunité d'améliorer enfin l'intermodalité dans les territoires ? Il semblerait, en tout cas, qu'elle réduise les obstacles à sa mise en œuvre. D'une part, en resserrant la compétence mobilité sur deux échelons, l'intercommunalité et la région, elle réduit le nombre de réseaux à connecter, et le nombre de collectivités impliquées lors d'éventuels accords. D'autre part, en désignant la région comme chef de file de l'intermodalité, et en lui confiant la mission de réaliser le SRADDET, elle désigne pour la première fois un responsable de la mise en œuvre de l'intermodalité. Tout dépend désormais de comment chaque Région s'appropriera ce nouveau schéma et réussira à y associer les Autorités organisatrices.

### 1.3 L'émergence d'un duo Région/AOM

Des suites de la Réforme Territoriale, il ya désormais deux acteurs majeurs dans le champ des transports et mobilités : la Région et l'Autorité Organisatrice des Mobilités. Nous allons étudier ici l'étendue de l'action de chacune de ces deux entités.

#### 1.3.1 L'exercice de la compétence mobilité par le bloc communal

- ***Des réseaux très peu comparables entre eux***

Sous la dénomination commune d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM), sont regroupées, on l'a vu, des entités très diverses, de la simple commune à la métropole en passant par les syndicats mixtes. Leur exercice de la compétence mobilité est tout aussi divers, et est fortement lié à la taille de la ville. Cette sous-partie propose un rapide tour d'horizon de l'exercice de la compétence mobilité en Occitanie, sur la base des entretiens effectués avec les AOM entre juin et septembre 2017 (voir Annexe 4 p209).

Si le cœur de leur activité est toujours l'exploitation d'un réseau de transports urbains, ces réseaux n'ont pas grand-chose à voir entre eux. Ils peuvent différer, d'abord, par leur mode d'exploitation, qui peut se faire en régie, en délégation de service public (DSP) ou en marché public. Selon ce mode d'exploitation, les réseaux sont contrôlés plus ou moins directement par les collectivités.

Toutefois, les réseaux se distinguent surtout par leur importance. Les réseaux de Toulouse et Montpellier sont, de loin, les plus importants de la Région, que ce soit en termes de nombre de lignes, de kilomètres parcourus ou de nombre de voyageurs.

Ces villes ont en effet développé des politiques en faveur des transports en commun dès la fin des années 1970, d'abord en modernisant des réseaux de bus vieillissants. Ces politiques ont pris une autre envergure par la suite avec l'implantation de transports en commun en site propre, notamment 2 lignes de métro léger (1993, 2007) et 2 lignes de tramway (2010, 2015) à Toulouse, et 4 lignes de tramway (2000, 2006 et 2012) à Montpellier<sup>29</sup>. Elles s'inscrivent en cela dans une dynamique commune aux grandes villes françaises, marquées depuis les années 1980 par le retour en puissance des transports en commun à travers des projets structurants, qui constituent à la fois une réponse aux enjeux environnementaux de réduction des déplacements automobiles et des arguments de marketing urbain. Dans les deux villes, une nouvelle ligne de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) est en projet ; la 3<sup>e</sup> ligne de métro toulousaine est annoncée pour 2024, tandis que la ligne 5 du tramway de Montpellier est envisagée à l'horizon 2025.

Il faut remarquer que ces réseaux sont les seuls réseaux de transports « lourds » de la région, ce qui les distingue des autres villes. Leur développement depuis les années 1970-1980 est allé de pair avec un redéploiement des réseaux de bus : on recense aujourd'hui 73 lignes de bus dans l'agglomération toulousaine et 36 à Montpellier.

On compte ainsi en 2016 sur le réseau exploité par Tisséo 35,2 millions de km roulés, 127,3 millions de déplacements, et 180,1 millions de validations<sup>30</sup>. Ce sont donc 500 000 usagers en moyenne qui utilisent chaque jour le réseau, dont les 2/3 sur les deux seules lignes de métro. Montpellier n'est pas en reste avec 326 000 déplacements par jour, dont 79% sur le réseau tramway. La ligne 1 du tramway montpelliérain est d'ailleurs la ligne de tramway la plus fréquentée de province avec 126 000 voyageurs par jour<sup>31</sup>.

Dans les villes moyennes, des efforts sont également mis en œuvre pour les transports en commun mais ne peuvent pas rivaliser avec les métropoles, qui ont beaucoup plus de moyens et des réservoirs d'usagers plus importants. Perpignan et Nîmes, grâce à leur taille plus importante, ont cependant inauguré des lignes de bus en site propre dans les dernières années. À Perpignan,

---

<sup>29</sup> WOLFF, Jean-Pierre. Le tramway entre politique de transport et d'urbanisme : Bordeaux, Montpellier et Toulouse. *Sud-Ouest européen*. Juin 2015, n° 39, p. 109-121.

<sup>30</sup> TISSÉO SMTC. *Chiffres clés 2016*. 2017. [Consulté le 28 août 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.smtc-tisseo.fr/images/LE-SMTC/Chiffres-cles/4037-Chiffres-cles-2016-HD.pdf>.

<sup>31</sup> MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ. Evolution de la grille tarifaire TaM à partir du 1er août 2017. Dans : *Montpellier Méditerranée Métropole*. juillet 2017. [Consulté le 28 août 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.montpellier3m.fr/actualite/evolution-de-la-grille-tarifaire-tam-partir-du-1er-aout-2017>.

une première ligne de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) a été inaugurée en 2013 et une deuxième en 2017. Un téléphérique urbain est actuellement en projet. À Nîmes, la ligne T1 (pour « trambus ») a été mise en place en 2012 et prolongée en 2016, de pair avec une réorganisation du réseau de bus. Une deuxième est prévue pour 2020. Ces réseaux connaissent ainsi des fréquentations importantes bien que sans commune mesure avec ceux des deux métropoles : 10 millions de voyageurs à Perpignan en 2015.

Dans les villes de taille intermédiaire (entre 50 000 et 100 000 habitants), les moyens et la fréquentation étant moins importants mais tout de même assez pour avoir un réseau conséquent (entre 10 et 23 lignes), les réseaux recherchent plutôt un équilibre entre optimisation des moyens et attractivité des transports urbains. Ainsi le réseau Béziers Méditerranée Transports étudie la mise en place de lignes « Chronobus », lignes de bus améliorées mais à la mise en place plus légère que les BHNS, et des agglomérations comme Montauban, Albi ou Rodez travaillent sur le cadencement de leurs lignes principales. Ces réseaux connaissent des niveaux de fréquentation variables et liés à la population des villes, entre 1,35 millions de voyageurs par an pour Albi et 6,55 millions pour Béziers.

Enfin, dans les plus petites villes, on parle moins de réseaux de bus que de réseaux de navettes, allant d'une ligne pour la commune de Léguevin à une dizaine de lignes dans des villes comme Figeac ou Saint-Gaudens. La fréquence des horaires est alors beaucoup plus faible et le public de ces lignes est essentiellement captif : scolaires, jeunes, précaires, retraités...

En parallèle de ces services réguliers, les AOM développent d'autres services de transports collectifs. Elles sont nombreuses à proposer un service de transports pour les Personnes à Mobilité réduite (PMR), qui fonctionne la plupart du temps en porte à porte. Elles ont également à leur charge les trajets scolaires à l'intérieur de leur périmètre, ce qui fait souvent l'objet d'accords avec les départements (et demain la Région) pour mutualiser ces transports voire les déléguer entièrement. Toulouse et Montpellier ont également un service de bus de nuit.

Au fur et à mesure que les EPCI se sont agrandis au cours de dernières années, leurs réseaux ont dû trouver une réponse pour desservir des territoires de plus en plus vastes et de moins en moins denses. Quelques agglomérations ont ainsi mis en place des lignes interurbaines à l'intérieur de leur ressort territorial. C'est notamment le cas de Carcassonne Agglo dont le périmètre très large intègre de nombreuses communes rurales, mais aussi de la CA Castres-Mazamet entre les deux villes. La Communauté d'Agglomération du Grand Cahors, quant à elle, a tenté de mettre en place un service interurbain pour desservir la commune de Catus mais n'a pas réussi du fait de coûts et de difficultés techniques importants.

Le transport régulier interurbain restant une solution lourde et parfois inadaptée à la dispersion des populations, la solution la plus couramment adoptée est le transport à la demande (TAD). Mis en place par les grandes agglomérations comme par les plus petites communes pour desservir les secteurs les moins denses, cette solution est cependant à distinguer des TAD non-urbains, opérés par les AO2 en délégation de compétence hier départementale et aujourd'hui régionale. Les TAD mis en place par les AOM relève en effet strictement de la compétence mobilité de celles-ci. Certains réseaux, à l'image de celui de la nouvelle Communauté d'Agglomération Gaillac-Graulhet, sont majoritairement à la demande. Le passage de certaines lignes peu fréquentées en TAD en heures creuses, afin d'optimiser les coûts, est aussi une solution assez couramment pratiquée, par exemple à Montpellier ou à Albi.

- ***Nouvelles mobilités***

On l'a vu, la Réforme Territoriale transforme la compétence « Transports Urbains » en compétence « Mobilités ». Ce nouveau nom symbolise bien la diversification de l'action des AOM au cours de 20 dernières années. Leur action ne s'arrête plus désormais à la seule exploitation du réseau de transports mais recouvre l'ensemble du champ des mobilités afin de proposer une solution de mobilité globale.

Cela permet, d'une part, de penser la politique de transports en cohérence avec la planification de la voirie et du stationnement, et d'autre part, de mieux prendre en compte les « nouvelles mobilités ». L'appellation de « nouvelles mobilités » regroupe une multitude de pratiques qui ont émergé, réémergé ou ont été réinventées ces dernières années. Elles ne sont en réalité pas si nouvelles et quelque peu disparates, puisqu'on y regroupe des modes de déplacement actifs tels que le vélo, la trottinette, le longboard, les rollers, et des usages innovants de la voiture : covoiturage, autopartage, voiture autonome et électrique. Leur principal point commun, en réalité, est d'avoir connu une prise de conscience de la part des autorités organisatrices depuis le début des années 2000.

En ce qui concerne les modes actifs, les politiques peuvent être très disparates d'une AOM à l'autre. Certaines villes développent leur réseau cyclable depuis les années 1990 avec des résultats qui commencent à apparaître : c'est le cas de Toulouse ou Montpellier. D'autres ont amorcé ces politiques plus tard mais avec des résultats déjà encourageants comme Alès ou Albi. Des subventions à l'achat de vélos électriques ont pu également être mises en place à Mende ou Rodez ; des systèmes de vélo en libre-service ont été implantés à Toulouse (VéloToulouse), Montpellier (VéloMagg) et Perpignan (Vélo Bip) mais celui de Perpignan ne sera pas renouvelé au terme du contrat fin 2018. À Montauban, il est également possible de louer des vélos courte ou



longue durée avec le service MonBeeCycle. La CA de l'Albigeois, elle, propose des actions de sensibilisation et des cours de vélo en partenariat avec la Maison du Vélo de Toulouse.

De manière générale, une nouvelle dynamique visant à redonner leur place aux piétons et cyclistes est à l'œuvre depuis les années 2000 dans la plupart des villes de la région : piétonisations, développement de zones 30 et zones de rencontres, doubles-sens cyclables, requalification de la voirie... La plupart de ces politiques se heurtent cependant à la difficulté de remettre en cause l'importance du stationnement dans les villes.

Les usages partagés de la voiture, s'ils sont souvent regroupés par commodité, répondent en réalité à des enjeux très différents selon les pratiques et les territoires. L'autopartage est principalement implanté dans les territoires les plus urbains, où la présence d'un réseau de transports performant ou l'exercice des modes actifs permet de se passer de l'automobile au quotidien. Il permet alors à ceux qui en font le choix de ne plus posséder de voiture. Grâce à ces services, on n'utilise la voiture que quand on en a réellement besoin (achats, trajets occasionnels) et on mutualise ainsi les coûts liés à l'achat, à l'entretien, à l'assurance et au stationnement.

Le covoiturage, quant à lui, peut recouvrir plusieurs pratiques bien distinctes. Le covoiturage de longue-distance, dont l'acteur majeur en France est la société Blablacar, ne concerne que très peu les AOM (tout au plus lui réservent-elles quelques places de stationnement aux pôles d'échanges et parkings relais). Mais le covoiturage de courte distance en milieu urbain est un moyen de réduire la congestion et les externalités négatives liées à l'utilisation de l'automobile.

Enfin, dans les territoires périurbains ou ruraux, où il est très difficile de se passer de la voiture, le covoiturage et l'autostop permettent à des populations qui n'y ont pas accès (jeunes, chômeurs, précaires surtout) de se déplacer. L'autostop est par exemple pratique courante dans le Couserans. Ces pratiques sont très spontanées et fournissent des solutions aux problèmes d'accès aux emplois, aux services et aux soins que connaissent ces territoires. Elles souffrent cependant d'un manque d'organisation et de sécurisation qui les empêche de se diffuser dans toutes les catégories de la population (femmes, actifs, personnes âgées...).

Pour développer le covoiturage, les AOM, mais aussi certains territoires ruraux, déploient des moyens importants : plateformes de mises en relation (celles-ci ont cependant tendance à s'essouffler avec le temps : étant basées sur des trajets réguliers, les covoitureurs n'ont plus besoin de passer par la plateforme passée la première rencontre), sensibilisation et promotion auprès des entreprises, et recours à des services de covoiturage courte-distance. Parmi ceux-ci,

RézoPouce, Société Coopérative créée en 2010 à l'initiative de communes et intercommunalités du Tarn et Garonne et du Nord de la Haute-Garonne, a développé un concept d'autostop organisé, et est aujourd'hui déployée sur de nombreux territoires ruraux et urbains (notamment la CA du Grand Montauban et le SMTC Tisséo) en Occitanie et dans toute la France. Coovia, startup toulousaine créée en 2012, développe une application mettant en relation les covoitureurs réguliers, et mène de nombreuses opérations en collaboration avec le SMTC Tisséo. Récemment, Blablacar a également lancé une expérimentation de covoiturage courte distance, baptisée Blablalines, sur le trajet Toulouse-Montauban.

On compte par ailleurs deux services d'autopartage sur le territoire régional : la coopérative Citiz à Toulouse, et Modulauto à Montpellier, Nîmes, Narbonne et Perpignan. Ces services fonctionnent en collaboration avec les AOM, proposant par exemple des tarifications combinées.

- **La planification intercommunale des transports (PDU et PGD)**

Pour les Communautés d'Agglomération incluses dans un pôle urbain (définition INSEE) de plus de 100 000 habitants, plusieurs obligations s'ajoutent à la compétence Mobilités<sup>32</sup> :

- la réalisation d'un compte déplacements qui présente les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'utilisateur et la collectivité,
- l'instauration d'un service d'information multimodale,
- la mise en place d'un conseil en mobilité à destination du public et du privé,
- la coordination des services de transport sur une agglomération lorsque son territoire est partagé entre plusieurs AOM,
- Et enfin, l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU).

En Occitanie, un certain nombre d'AOM sont concernées par ces obligations (Figure 9). Les agglomérations de Toulouse, Montpellier, Perpignan, Nîmes et Avignon comptent plus de 100 000 habitants. Celles de Sète, Alès et Béziers, toutes trois autour de 90 000 habitants, pourraient être concernées très bientôt si leur croissance démographique se poursuit. Les autres agglomérations, telles que celles de Tarbes, Montauban et Albi qui avoisinent les 75 000 habitants, sont encore loin du seuil du PDU obligatoire. Cela n'empêche pas cependant les petites collectivités d'adopter une démarche volontaire de planification des transports.

---

<sup>32</sup> GART. Les autorités organisatrices de la mobilité. Dans : *Gart*. [Consulté le 24 mai 2017]. Disponible à l'adresse : <https://www.gart.org/nos-adherents/autorites-organisatrices-de-mobilite/>.

Département	Nom	Population Unité urbaine	Date d'adoption
30 - Gard	Communauté d'agglomération Nîmes Métropole	184 557	2007
30 - Gard	Syndicat Mixte des Transports du Bassin D'Alès	94 622	En cours
31 - Haute-Garonne	Syndicat Mixte des Transports en Commun de L'agglomération de Toulouse	920 402	2017
34 - Hérault	Montpellier Méditerranée Métropole	414 047	2012
34 - Hérault	Communauté d'agglomération Du Bassin De Thau	91 508	2012
34 - Hérault	Communauté d'agglomération De Béziers Méditerranée	89 243	2015
66 - Pyrénées-Orientales	Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole	197 715	2007
84 - Vaucluse	Communauté d'agglomération du Grand Avignon	448 182	2016

Figure 9 : AOM faisant face à l'obligation légale d'élaborer un PDU et dates d'adoption, chiffres Insee 2013

La Figure 10 recense les documents de planification en vigueur et en cours d'élaboration sur le territoire régional. Certains territoires possèdent un Plan Global de Déplacements (PGD) : celui-ci n'a pas de valeur réglementaire mais témoigne d'une volonté de mieux organiser la mobilité. C'est le cas de la CA du Grand Rodez (2005), de l'ex-CC de Decazeville-Aubin (2006), du syndicat des transports des communes d'Auch, Pavié et Duran (en 2006, avant que la compétence ne passe à la CA Grand Auch Cœur de Gascogne), de la CA Hérault Méditerranée (2010) ainsi que de la CC Couserans-Pyrénées (2015). Le territoire du SCoT de la Vallée de l'Ariège et la CA de Carcassonne Agglo ont également des PGD en voie d'élaboration à court terme.

On peut assimiler aux PGD un certain nombre de documents de planification non réglementaires :

- le PDU du Grand Montauban, élaboré en 2005, n'est pas réglementaire car il n'a pas donné lieu à une enquête publique ; à ce titre, on peut le rapprocher des PGD puisqu'il permet de guider l'action sur le territoire sans avoir de valeur contraignante,

- la commune de Figeac a adopté en 2014 un Schéma Communal de Déplacements Urbains,

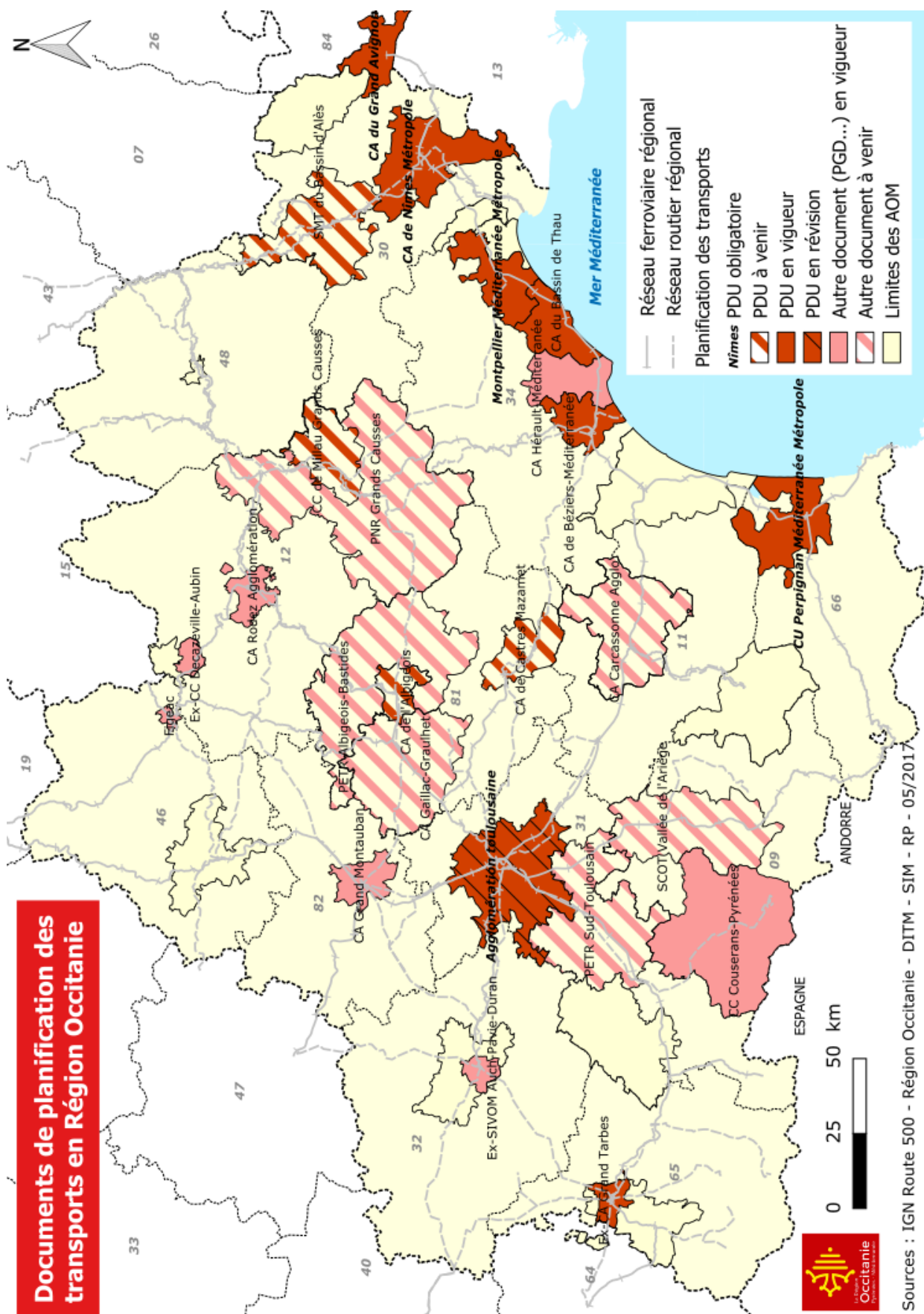


Figure 10 : Recensement des Documents de planification des transports en Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie 2017

- deux ans après leur création, les premiers Plans de Mobilité Rurale commencent à émerger. On dénombre des projets sur le Pays Sud-Toulousain, La CA Gaillac-Graulhet, le PETR Albigeois et Bastides et le PNR des Grands Causses.

On le voit à travers la diversité des structures impliquées dans ce genre de démarches, l'aspect allégé et non-réglementaire permet à toute collectivité, même sans être autorité organisatrice, d'enclencher une réflexion sur les mobilités sur son territoire et de développer des outils adéquats pour y répondre, sans les risques juridiques et le coût d'un PDU.

Le Plan de Déplacements Urbains reste cependant un outil indispensable pour les territoires les plus urbains, sa valeur réglementaire permettant de s'assurer de la cohérence du programme d'actions. Certains PDU sont en cours d'élaboration : il s'agit de ceux de la Communauté d'Agglomération du Grand Albigeois (en enquête publique, processus quasiment à son terme), de la Communauté d'Agglomération de Castres-Mazamet (réalisation en interne) et du Syndicat Mixte des Transports du Bassin d'Alès (marché public pour l'étude lancé en 2015). La CC de Millau grands Causses est également en train d'élaborer son PLUi, dont le volet Mobilités aura valeur de PDU.

Enfin 8 structures ont un PDU déjà en vigueur. L'ensemble des AOM concernées actuellement ou à court terme par l'obligation ont donc déjà élaboré leur PDU à l'exception du SMTP du Bassin d'Alès pour qui la démarche est en cours. Le PDU de Toulouse est par ailleurs en cours de révision ; son approbation est prévue pour décembre 2017. Nous proposons dans la Figure 11 un recensement de leurs grandes orientations et des références qui y sont faites au réseau ferroviaire et interurbain.

Comme on peut le voir, les objectifs et les axes orientant les projets sont souvent très similaires d'un PDU à l'autre. Cela s'explique aisément par le fait que les objectifs d'un PDU sont en partie définis dans le code des transports : lutte contre la pollution, aménagements de sécurité, développement des modes doux et transports en commun, logistique urbaine... Cependant, les moyens pour mettre en œuvre ces objectifs varient d'un plan à l'autre.

On peut lire dans ces PDU une attente très forte par rapport au mode ferroviaire ; en effet l'ensemble des documents analysés appuient une partie de leur stratégie sur son développement. Celui-ci peut prendre des formes diverses : réouvertures de lignes, réaménagement de la gare centrale en pôle d'échanges, ouverture de nouvelles haltes, renforcement des dessertes périurbaines, anticipation de l'arrivée de la LGV, meilleures connexions entre réseau urbain, fer et réseaux interurbains, développement d'une tarification, billettique et information multimodales.

AOM – Date d’adoption	Grandes orientations	Références au ferroviaire et à l’interurbain
CA Nîmes Métropole – 2007 <sup>33</sup>	7 leviers : multimodalité, transports publics, circulation, stationnement, modes doux, impératifs économiques, environnement et aide au changement de comportement. Développement du BHNS	« Un potentiel ferroviaire important, aujourd’hui sous-exploité. » Dessertes périurbaines à horizon 2025. Création de nouvelles haltes. Optimisation des lignes existantes et réouverture de la rive droite du Rhône. « Mettre l’infrastructure ferroviaire au cœur d’un projet métropolitain »
CA du Grand Avignon – 2016 <sup>34</sup>	3 axes : développer une offre alternative à la voiture, maîtriser les flux, accompagner le changement dans la durée Développement du tramway, et de bus haute fréquence dans la partie gardoise	« Mobilisation des partenaires sur l’enjeu ferroviaire ». Optimisation de l’étoile ferroviaire, réouverture de la gare de Villeneuve, pôle multimodal en gare d’Avignon. Partenariat avec les autres réseaux de transport (dont Edgard) : pôles d’échanges, tarification
SMTC de l’Agglomération Toulousaine – 2017 (en cours d’adoption) <sup>35</sup>	3 leviers : report modal, cohérence urbanisme-transport, organisation des réseaux 2015-2020 : ligne A et réseau Linéo 2020-2025 : 3 <sup>e</sup> ligne de métro, desserte de Labège, Aérotram et Ceinture Sud	« Organiser l’intermodalité » : Nombreuses interconnexions entre le réseau urbain et les TER ou réseaux interurbains. Applications mobiles multimodales, tarification combinée
CA Béziers Méditerranée – 2015 <sup>36</sup>	Un plan d’actions sur 6 grands thèmes : structuration du territoire et mobilité durable, améliorer la gestion du trafic et le partage de la voirie, développer les transports collectifs, favoriser l’intermodalité et lutter contre l’autosolisme, mieux utiliser l’outil stationnement, développer l’usage des modes doux, management de la mobilité et actions transversales	PEM de la gare de Béziers. « Développer l’intermodalité en s’appuyant sur les mesures entreprises par la Région. » « Préparer l’arrivée de la nouvelle gare LGV. » « Accompagner localement les évolutions de l’offre ferroviaire. » Soutenir les créations de nouvelles haltes. Billettique & information multimodales
Montpellier Méditerranée Métropole – 2012 <sup>37</sup>	Axe 1 : Construire la ville des courtes distances Axe 2 : Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile Axe 3 : Déployer une offre de transport	« Faciliter l’usage des différents réseaux de transport grâce à la tarification et la billettique. » Relier la gare LGV et appui à LNMP Cadencement de l’offre TER sur la ligne classique. Expérimentation du car à haut

<sup>33</sup> CA NÎMES MÉTROPOLE. *PDU de Nîmes Métropole*. 2007. [Consulté le 24 mai 2017]. Disponible à l’adresse : <http://www.nimes-metropole.fr/fileadmin/mediatheque/Dossier-commun/Documentations/PDU-nimes-metropole.pdf>.

<sup>34</sup> COMMUNAUTÉ D’AGGLOMÉRATION DU GRAND AVIGNON. *PDU du Grand Avignon*. 2016. [Consulté le 24 mai 2017]. Disponible à l’adresse : <http://www.grandavignon.fr/vivre-au-quotidien/deplacements/plan-de-deplacements-urbains/documents-a-telecharger/>.

<sup>35</sup> TISSÉO SMTC. *Le projet Mobilités 2025-2030 avance !* 2017. [Consulté le 24 mai 2017]. Disponible à l’adresse : <http://online.fliphtml5.com/mute/iwxg/#p=1>.

<sup>36</sup> CA BÉZIERS MÉDITERRANÉE. *PDU de Béziers Méditerranée*. 2015. [Consulté le 24 mai 2017]. Disponible à l’adresse : [http://www.beziers-mediterranee.fr/15\\_projet\\_pdu\\_cabm\\_documentcomplet\\_arrete.pdf](http://www.beziers-mediterranee.fr/15_projet_pdu_cabm_documentcomplet_arrete.pdf).

<sup>37</sup> MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE. *PDU de Montpellier Méditerranées Métropole*. 2012. [Consulté le 24 mai 2017]. Disponible à l’adresse : <http://www.montpellier3m.fr/sites/default/files/downloads/files/PDU1.pdf>. 2<sup>e</sup>ème tome : <http://www.montpellier3m.fr/sites/default/files/downloads/files/PDU2.pdf>.

	intermodale à l'échelle de la métropole	niveau de service
<b>CA Thau Agglomération</b> – 2012 <sup>38</sup>	Axe 1 : Vers des transports publics renforcés Axe 2 : Vers une circulation apaisée Axe 3 : Vers un espace public pacifié	Renforcement des trains régionaux, aménagement des gares, mise en œuvre de la ligne LGV, voire mise en place d'un tram train en relation avec l'agglomération montpelliéraine
<b>CA de l'Albigeois</b> – 2017 (en cours d'adoption) <sup>39</sup>	6 orientations stratégiques : alternatives de mobilité, système de transport collectif, structuration du réseau routier, urbanisme et stationnement, transport de biens, changement de comportement	« aménager un pôle d'échanges multimodal à la gare Albi-ville » « mettre en place une tarification commune aux différents réseaux de transports »
<b>CA du Grand Tarbes</b> – 2007 <sup>40</sup>	Axe 1 : Développer l'usage du vélo Axe 2 : développer l'usage des transports collectifs et l'intermodalité Axe 3 : améliorer l'accessibilité et la sécurité Axe 4 : favoriser de nouveaux comportements	Le PDU n'est pas disponible en ligne dans son intégralité
<b>CA Perpignan Méditerranée</b> – 2007	Le PDU a semble-t-il été adopté en 2007 mais n'est pas trouvable en ligne. Il est normalement valable 10 ans, il devrait donc être révisé prochainement.	

Figure 11 : Grandes orientations et références au ferroviaire et à l'interurbain dans les PDU d'Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie

Comme on peut le voir sur la carte, seulement 2 PDU sont en contact entre eux pour l'instant : Montpellier et Sète. Cependant, l'élaboration prochaine du PDU d'Alès le mettra directement en contact avec celui de Nîmes. Il est alors intéressant de regarder comment les PDU prennent en compte les interactions avec le PDU voisin.

Le PDU de Thau Agglomération pense beaucoup les liens avec les autres autorités organisatrices. Il y a notamment une réflexion sur une structuration des transports autour du TER, et sur une interconnexion avec le réseau de Montpellier Méditerranée Métropole. Il évoque ainsi la possibilité d'un tram-train, et le projet de prolongement de la ligne 2 du tramway de Montpellier jusqu'à Cournonsec, dans une perspective de rabattement. Le PDU de Montpellier, quant à lui, intègre dans sa réflexion l'aire urbaine et un « territoire de projet métropolitain » allant de Sète à Lunel. Même si ses actions se concentrent sur le périmètre de la métropole, il intègre également le principe d'une desserte ferroviaire périurbaine de Sète à Lunel, et la possibilité de rabattement depuis le Bassin de Thau vers le futur terminus du tramway à Cournonsec. Il faut garder à l'esprit les relations importantes entre les deux agglomérations ;

<sup>38</sup> CA THAU AGGLOMÉRATION. *PDU de Thau Agglomération*. 2012. [Consulté le 24 mai 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.thau-agglo.fr/wp-content/uploads/2015/03/PDU-Version-compl-te.pdf>.

<sup>39</sup> CA GRAND ALBIGEOIS. *Projet de PDU du Grand Albigeois*. 2017. [Consulté le 28 août 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.grand-albigeois.fr/252-plan-de-deplacements-urbains-pdu-hm>.

<sup>40</sup> LE GRAND TARBES. *Le Plan de Déplacements Urbains*. 2007. [Consulté le 28 août 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.legrandtarbes.fr/gp/PDU/137/o>.

7000 habitants de l'aire urbaine sétoise travaillent à Montpellier, et un peu moins de 3000 dans le sens inverse.

Le PDU de Nîmes prend également en compte la proximité avec Alès et ses environs. Il fait état du dynamisme démographique du secteur situé entre les deux villes et propose des solutions pour résoudre les problèmes d'engorgement, à la fois routières (contournements...) et ferroviaires (amélioration de la desserte et création de haltes sur la ligne Nîmes-Alès).

Le terme d'AOM définit donc en réalité des réalités bien différentes les unes des autres. L'enjeu principal du SRADDET les concernant sera de permettre une meilleure intermodalité entre ces réseaux et avec le réseau régional.

### 1.3.2 L'organisation des mobilités en milieu non-urbain : un héritage complexe pour la Région

Comme les autres Régions, la Région Occitanie reprend avec la loi NOTRe les compétences transports de ses 13 départements. Mais elle est également une des 6 nouvelles régions issues des fusions de la Réforme Territoriale. La politique de transports qu'elle développera à présent s'inscrit donc à la suite d'un héritage pluriel, façonné par 2 politiques régionales et 13 politiques départementales de transports, toutes singulières.

- **Les politiques régionales des transports menées avant la fusion**

Avec toute décentralisation de compétence, vient une appropriation différente de la compétence par chaque collectivité, et donc une différenciation des politiques entre celles-ci. Lors des trente années de décentralisation ferroviaire précédant leur fusion, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées n'ont pas échappé à la règle et ont donc mené des politiques distinctes. Ces politiques sont marquées par l'histoire des majorités régionales<sup>41</sup>.

En Languedoc-Roussillon, sous la présidence de Jacques Blanc (1986-2004), élu de Lozère, c'est une volonté d'aménagement équilibré du territoire qui guide l'action régionale, comme l'illustre le projet de modernisation de la ligne Béziers-Neussargues qu'il a soutenu tout au cours de ses mandats successifs comme vecteur d'aménagement du territoire et de désenclavement. L'ex-région reste cependant relativement en retrait par rapport aux autres régions et les relations avec la SNCF sont difficiles. Ainsi, en 2002, elle se classe 18<sup>e</sup> sur 22 régions pour le budget consacré au TER, toujours d'après Sylvain Barone. L'arrivée de Georges Frêche (2004-2010), maire de

---

<sup>41</sup> BARONE, Sylvain. Le TER et la politique : ce que les élus font aux politiques ferroviaires régionales. Dans : BARONE, Sylvain, *Les politiques régionales en France*. Paris : La Découverte, 2011.



Montpellier, marque une rupture très forte. En quelques années, le budget alloué aux transports double, passant de 76,4 à 154,6 millions d'euros 2002 et 2007. Ces investissements alimentent une politique d'acquisition de matériel roulant et de développement des dessertes, qui profite surtout à la ligne littorale. Georges Frêche a une conception urbaine de l'offre et souhaite mettre en place un cadencement à 10 minutes sur celle-ci, en cohérence avec les services urbains.

L'engagement de Midi-Pyrénées est plus irrégulier, avec des élus qui ont parfois tendance, au début, à donner leur préférence au routier alors que la SNCF ferme des lignes dans des territoires peu denses<sup>42</sup>. Cependant le premier Schéma Régional des Transports, ambitieux, est élaboré en 1981. Selon Jean-François Troin, « *la région Midi-Pyrénées [...] a exécuté avec régularité de 1982 à 1986 un SRTC élaboré dès avant le conventionnement [...] : augmentation de l'offre en km/trains et km/autocars, amélioration des voies, achats de matériel [...]* »<sup>43</sup> avant-même que la région n'ait la compétence ferroviaire. Sous l'influence du président de région Marc Censi, originaire de l'Aveyron, la ligne Rodez-Séverac-le-Château, fermée en 1987, est rouverte en 1989 pour créer une desserte Toulouse-Millau<sup>44</sup>. Le réseau étant en mauvais état, une convention « infrastructure » est signée en 1991 pour le rénover et améliorer les temps de parcours. Cependant, entre 1995 et 1997, les relations entre la Région Midi-Pyrénées et la SNCF sont totalement rompues à cause d'un différend financier. Pour cette raison, Midi-Pyrénées n'est pas retenue pour faire partie des 6 régions qui expérimentent le transfert de la compétence ferroviaire en 1995<sup>45</sup>.

La politique de transports prend une nouvelle tournure plus volontariste avec l'arrivée à la tête de la Région de Martin Malvy (1998-2015). Les relations avec la SNCF restent tendues jusqu'à 2004 mais la présence d'un cheminot à la vice-présidence transports assure que ceux-ci soient une priorité. Dès la prise en charge de la compétence ferroviaire, la région Midi-Pyrénées met en place le cadencement intégral sur certaines lignes (la première est Toulouse-Auch) ce qui permet de quasiment doubler le nombre de trains entre 2000 et 2005. Mais en 2006, les résultats de l'audit Rivier, commandité à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne conduisent la Région à dépasser son champ de compétences pour mener entre 2008 et 2013 le Plan Rail qui permet de rénover 500 km de lignes ferroviaires à hauteur de 820 millions d'euros, et en particulier de

---

<sup>42</sup> WOLFF, Jean-Pierre. Midi-Pyrénées : une politique volontariste sujette à des incertitudes. Dans : OLLIVIER-TRIGALO, Marianne, *Six régions à l'épreuve des politiques de transport*. Arcueil, 2009.

<sup>43</sup> TROIN, Jean-François. *Rail et Aménagement du Territoire. Des héritages aux nouveaux défis*. Aix-en-Provence : Edisud, 1995.

<sup>44</sup> WOLFF, Jean-Pierre. La Région Midi-Pyrénées : plus de 10 ans de compétence ferroviaire. *Géotransports*. 2017, n° 8, p. 75-94.

<sup>45</sup> BARONE, Sylvain. Le TER et la politique : ce que les élus font aux politiques ferroviaires régionales. Dans : BARONE, Sylvain, *Les politiques régionales en France*. Paris : La Découverte, 2011.

nombreuses lignes rurales dont l'état était très dégradé et qui menaçaient d'être fermées à court terme. Sous la présidence de Martin Malvy, originaire de Figeac, la politique ferroviaire est donc marquée par trois préoccupations majeures, comme le résume Jean-Pierre Wolff : « l'aménagement du territoire, l'environnement avec le report de la route vers le rail et l'action sociale »<sup>46</sup>.

En somme, malgré les différentes temporalités et les inégalités d'investissement, les deux ex-régions ont toujours été tiraillées entre deux tendances, qui ne sont pas toujours contradictoires : développer la desserte urbaine et périurbaine, ou garantir la survie du service public là où il est menacé. On peut également remarquer qu'elles se sont véritablement investies dans le ferroviaire à des moments similaires, grâce à la prise de compétence ferroviaire de 2002.

En parallèle, les deux ex-Régions avaient développé des politiques différentes d'ouverture de leurs réseaux sur l'extérieur. Alors que ce n'était pas un axe fort en ex-Midi-Pyrénées (malgré des accords avec les régions voisines pour garder un service cohérent jusqu'à Carcassonne, Pau, Agen et Brive), ex-Languedoc-Roussillon avait fait de l'ouverture vers l'extérieur une priorité (exprimée dans le SRADDT sous le terme de « têtes de pont »<sup>47</sup>). C'est ainsi que les TER Languedoc-Roussillon avaient en quelque sorte anticipé la fusion en allant jusqu'à Toulouse, mais aussi Avignon ou Marseille.

Sur le plan tarifaire, les deux régions ont également innové suite à la décentralisation ferroviaire, et ont pu avoir des politiques similaires bien que les modalités en soient différentes. Ainsi, les offres « ViaPro » et « Via Liberté » d'ex-Languedoc-Roussillon, tout comme les « Pack Illimité » et « Pack Liberté » en ex-Midi-Pyrénées proposent des réductions intéressantes pour des trajets réguliers. Le « train à 1€ », action phare dans la tarification d'ex-Languedoc-Roussillon, propose tout comme le « TikéMouv' » des offres promotionnelles qui ont un double-objectif : constituer un prix d'appel pour attirer de nouvelles clientèles, et favoriser le report des voyageurs n'ayant pas de contraintes horaires sur les heures creuses. Ex-Midi-Pyrénées avait également développé « Midi-Pyrénées Emploi » qui permet aux chômeurs de prendre gratuitement les transports régionaux pour les trajets interdépartementaux, ainsi que la formule Skirail qui combinait forfait de ski et titre de transport<sup>48</sup>. Enfin, « Kartatoo » et « Pastel + » constituent deux

---

<sup>46</sup> WOLFF, Jean-Pierre. La Région Midi-Pyrénées : plus de 10 ans de compétence ferroviaire. *Géotransports*. 2017, n° 8, p. 75-94.

<sup>47</sup> Voir I-1.1

<sup>48</sup> REVELLI, Bruno. *Fusionne-t-on les politiques de transports comme on fusionne les régions ?* Mémoire de M2 Transmob. Toulouse : Université Toulouse 2, 2015.

offres urbaines que nous développerons plus en détail dans la prochaine sous-partie consacrée à la tarification intermodale.

Les deux ex-régions ont également eu à cœur de renouveler le matériel roulant. Depuis 2002, 128 nouvelles rames sont en circulation : 83 AGC, 17 X73500, 2 Z150, 26 Régiolis. En termes d'investissements dans le matériel roulant depuis 2002, le montant global atteint 652 M€. Elles ont également développé la maintenance locale. L'ex-Région Midi-Pyrénées « a financé intégralement la création, à Toulouse, de l'Établissement régional de maintenance des TER pour un montant total de 54 M€. Ce technicentre, construit au cœur de la ville, assure, sur ses 2 500 m<sup>2</sup>, l'entretien et la maintenance des rames TER Régiolis et Régio2N. Par ailleurs, le centre de maintenance régional de Nîmes, mis en service en 2008, réalise la maintenance des 15 rames Z2 et des 46 Automoteurs de Grande Capacité (AGC). Il a coûté 14,2 M€ financés à 70 % par l'ex-Région Languedoc-Roussillon et à 30 % par la SNCF »<sup>49</sup>.

L'exercice de la compétence Transports par les deux ex-Régions s'est aussi traduit par l'élaboration de schémas et plans de transport régionaux, que nous nous proposons d'analyser afin de recontextualiser le SRADDET. Créés par la loi du 25 juin 1999, les Schémas Régionaux des Infrastructures et des Transports (SRIT) étaient les héritiers des premiers Schémas Régionaux de Transports. S'ils n'avaient pas de valeur prescriptive, ils définissaient et formalisaient la politique régionale des transports.

Les deux ex-régions ont élaboré leur dernier schéma à la même période, en 2008 pour ex-Midi-Pyrénées et en 2009 pour ex-Languedoc-Roussillon. Les régions ne disposaient à l'époque d'aucune compétence en matière d'intermodalité, mais ça ne les avait pas empêché de traiter cette thématique.

- **Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports ex-Midi-Pyrénées**

Adopté le 26 juin 2008, le SRIT ex-Midi-Pyrénées<sup>50</sup>. Il repose sur des schémas antérieurs et sur le Plan Régional des Transports, document planifiant les dessertes et les actions de développement des infrastructures ferroviaires élaboré en 2006. Cependant, il propose déjà une logique qu'on retrouvera plus tard dans la Planification Régionale de l'Intermodalité du SRADDET, visant à mettre en cohérence les réseaux des différentes autorités organisatrices au moyen d'une concertation.

---

<sup>49</sup> RÉGION OCCITANIE. *Le rail et l'Intermodalité dans votre région. 10 chantiers pour demain*. 2016. Disponible à l'adresse : [http://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661\\_-\\_plaquette-egri\\_170x270\\_-\\_page-a-page.pdf](http://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661_-_plaquette-egri_170x270_-_page-a-page.pdf).

<sup>50</sup> RÉGION MIDI-PYRÉNÉES. *Schéma Régional des Infrastructures de Transport*. 2008.

« En termes de transports, l'objectif premier [du SRIT] est de renforcer l'accessibilité régionale des personnes et des biens dans une logique de développement durable<sup>51</sup>. Afin de parvenir à cet objectif, [...] il lui revient d'assurer la cohérence entre les diverses politiques territoriales au travers d'objectifs communs et partagés. Pour cela, la réalisation d'une concertation soutenue entre les différents acteurs et autorités organisatrices des transports au sein de la région constitue un élément clef de la réussite du SRIT. »

Il pose ainsi dans son diagnostic le constat suivant : « Les transports publics se sont organisés en fonction des intérêts des populations représentées par les différentes autorités organisatrices des transports ainsi qu'en fonction des capacités de ces dernières et notamment des problématiques de financement. Cette situation constitue aujourd'hui un frein à l'organisation coordonnée de la chaîne des transports notamment sur la question de la tarification et de la billettique. [...] La pluralité des Autorités organisatrices et les différences de compétences qu'elles exercent induit souvent de fortes ruptures dans le traitement de la chaîne des déplacements. C'est pourquoi, une meilleure cohésion entre les AO s'impose et qu'il est nécessaire de réfléchir à l'organisation de cette cohésion. »

Parmi d'autres enjeux, le SRIT se propose de « favoriser les synergies entre les territoires de Midi-Pyrénées » ainsi que « le report modal des voyageurs. » L'ambition est de faire du transport régional la « colonne vertébrale des réseaux régionaux. »

Une concertation est ensuite opérée autour des différents thèmes, en la présence des AOM et des acteurs concernés, afin de définir des objectifs communs qui débouchent ensuite sur des scénarios de phasage déclinés en fiches-actions. Cette co-construction et ces scénarios de phasage sont pour la région un gage que le schéma sera appliqué. « En effet, plutôt que la construction de scénarios alternatifs plus ou moins réalisables, il a été préféré l'élaboration d'un phasage permettant la mise en cohérence d'actions déjà programmées en Midi-Pyrénées, ainsi que la mise en place d'une méthode engageant des partenariats multiples en vue de l'élaboration d'actions restant à définir. En ce sens, le SRIT est bien un document de planification, dont le caractère réaliste vise une mise en œuvre rapide du fait de la nature des enjeux posés. » Toutefois, le schéma n'étant pas prescriptif, l'application de ces fiches-actions reste du ressort des autorités organisatrices compétentes.

Douze fiches actions concernent le volet « voyageurs », autour de trois axes stratégiques : conforter l'attractivité régionale de Midi-Pyrénées au niveau national et international, répondre

---

<sup>51</sup> Cet objectif répond déjà à une obligation légale

aux besoins de déplacements à l'échelle régionale, et favoriser le report modal dans une logique de développement durable, tandis que sept fiches action relèvent du volet « marchandises ».

Parmi les actions retenues, intéressons-nous plus particulièrement à celles concernant l'intermodalité :

- **Développer et organiser les partenariats**

Ces partenariats permettront notamment d'étendre la complémentarité entre le TER et les transports routiers régionaux avec les transports départementaux et urbains pour répondre à l'objectif d'une desserte fine et d'un maillage complet des territoires de Midi-Pyrénées.

Pour répondre à la problématique de l'extension de l'influence des aires urbaines au-delà des limites régionales, cette coopération devra également être engagée avec les Régions limitrophes.

- **Développer les pôles d'échanges et parcs relais**

Poursuivant les opérations déjà engagées, l'aménagement de points d'échanges performants entre modes de transport doit être amplifié.

- **Développer l'information, la communication - Billettique et tarification**

- Développer la Centrale d'Information Multimodale en intégrant à terme la totalité des réseaux de transports en commun,

- Renforcer les politiques de communications (démarche type marketing),

- Aller vers la simplification de la tarification,

- Associer les partenaires de la Région dans la démarche engagée sur la billettique interopérable,

- Aller vers une billettique juxtaposée, combinée, ou intégrée.

- **Développer les modes doux pour tous les motifs de déplacement**

- Généraliser les études des schémas directeurs cyclables dans les principales agglomérations de la Région, en intégrant notamment le cheminement vers les gares en vélo,

- Soutenir les initiatives prises par les collectivités, prendre mieux en compte les modes doux, vélo et marche à pied dans les études de PDU,

- Etudier le développement d'une offre complète de services (garages sécurisés, location, entretien) notamment dans les principales gares de la Région et les parcs relais,

- Engager des études sur le développement du bi-mode car – vélo,

- Assurer les continuités des cheminements vélos le long du Canal du Midi et sécuriser les traversées des routes le croisant.

Figure 12 : Extraits choisis des fiches-actions du SRIT 2008

On peut lire dans ces fiches-actions que l'ex-Région se préoccupait déjà d'intermodalité dans son SRIT. Le schéma n'étant pas prescriptif, leur mise en application dépendait cependant des partenariats entretenus avec les AOM et départements. Nous verrons quels en ont été les effets concrets dans la deuxième partie.

- ***Le Schéma Régional des Transports et des Communications (SRTC) ex-Languedoc-Roussillon<sup>52</sup>***

Adopté l'année suivante, le 16 décembre 2009, il tient lieu de SRIT. Son appellation dénote une volonté de la Région d'aller plus loin en partant notamment des besoins des usagers. Comme en Midi-Pyrénées, il dépasse les compétences régionales pour inclure les réseaux des AOM dans son diagnostic et dans les actions visées. « *Le SRTC constitue un cadre de travail pour l'ensemble des acteurs des transports et des communications, dont la Région fait partie sans disposer elle-même de tous les leviers.* »

Le Schéma Régional des Transports et des Communications répond aux trois grands objectifs du Pacte Régional, tels qu'ils sont également déclinés dans le SRADDT et les autres schémas régionaux : développer l'économie régionale, aménager durablement le territoire et atteindre l'excellence environnementale et promouvoir l'égalité des chances.

Il se décline en quatre grands axes rassemblant 11 « fonctionnalités » du schéma : voir Figure 13 et Figure 14. Celles-ci se traduisent ensuite par des orientations plus précises, qui n'engagent cependant que la région et attendaient donc d'être déclinées en action en concertation avec les autres AOM.

---

<sup>52</sup> RÉGION LANGUEDOC-ROUSSILLON. *Schéma Régional des Transports et des Communications*. 2009.

## TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

*des fonctionnalités orientées vers les USAGERS  
au service des objectifs du PACTE RÉGIONAL  
pour un DÉVELOPPEMENT DURABLE*

Développer  
l'économie régionale  
Assurer  
l'égalité des chances  
Aménager durablement  
le territoire et atteindre  
l'excellence environnementale

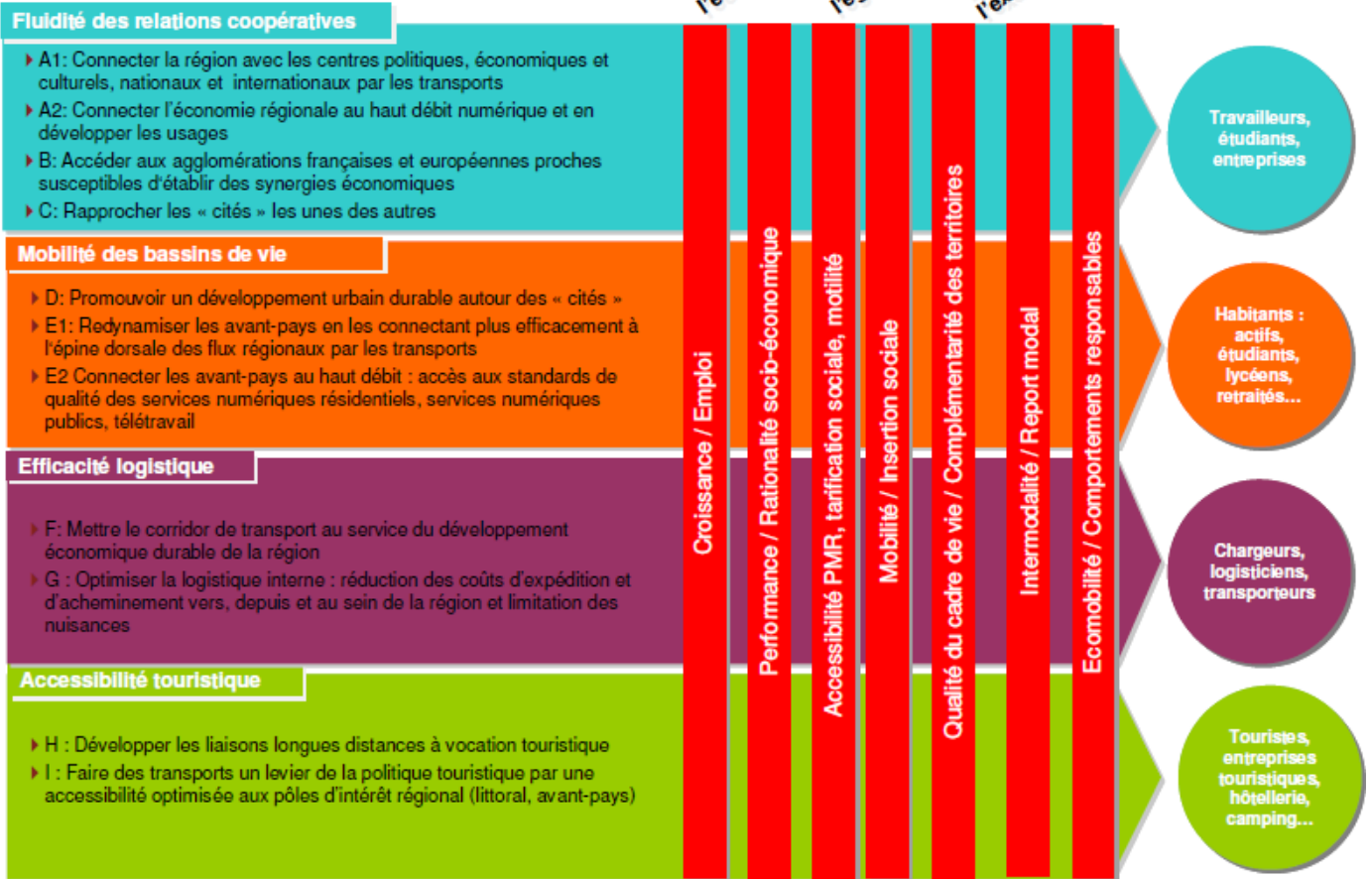


Figure 13 : Les 11 fonctionnalités du SRTC Languedoc-Roussillon, 2009

### **2.3 Des offres de transports coordonnées**

- Kartatoo sur carte à puce pour passer d'un réseau de transport à l'autre sans changer de carte et avoir accès des services diversifiés et modernes : réductions, cinémas, théâtres, etc.,
- Une offre de cars et de transports publics régionaux parfaitement coordonnée pour passer facilement d'un réseau à l'autre,
- Des axes de transport lourd (train, tramway, tram-train) renforcés dans les grandes agglomérations,
- Une offre de cars, de bus et de transports à la demande intégrée permettant depuis tous les points du territoire régional de gagner une gare.

### **2.4 Une information multimodale**

- Une information voyageur (site internet, SMS, écrans à bord des trains, etc.) permettant de se déplacer facilement et écologiquement dans toute la région : trains et cars régionaux, cars départementaux, transports urbains, transports à la demande, covoiturage, autopartage, location de vélos et pistes cyclables.

### **2.5 Des pôles d'échange modernes et fonctionnels**

- 18 pôles d'échange multimodaux, accessibles par tous (personnes à mobilité réduite) permettant de passer rapidement du train aux autres modes de transport (cars, bus, tramways, vélo, piéton, voiture, lignes routières régionales),
- Des points d'arrêt intermédiaires de qualité homogène et plus nombreux sur les lignes périurbaines,
- Des gares conçues pour accueillir plus de voyageurs à Lunel et à Sète,
- Un accès en transports publics aux gares TGV et aux aéroports amélioré pour toute la région.

### **2.6 Une écomobilité partout facilitée**

- Un territoire régional accessible en vélo en tout point et de manière sûre et pratique,
- Un site internet permettant notamment de favoriser le covoiturage, l'auto-partage.

Figure 14 : Extraits choisis des orientations du SRTC 2009

- **13 départements et autant de réseaux différents**

De la même manière, l'ensemble des 13 départements ont développé et exercé leurs compétences de façon variée (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Comme cela avait été analysé par Guillaume Espiasse<sup>53</sup>, ils n'ont pas le même mode d'exploitation, la même politique tarifaire, et les réseaux sont assez disparates du fait des inégalités entre les territoires régionaux.

---

<sup>53</sup> ESPIASSE, Guillaume. *Les transports collectifs régionaux en Occitanie : Quelle(s) perspective(s) de développement à l'heure des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité ?* Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2016.



L'implantation de la population est en effet extrêmement différente d'un territoire à l'autre, et a appelé des réponses différenciées. C'est également lié au fait que le réseau routier régional était plus dense en ex-Midi-Pyrénées qu'en ex-Languedoc-Roussillon. Il y a 66 lignes régulières dans l'Hérault et 53 en Haute-Garonne, mais seulement 1 ligne régulière en Lozère et 2 dans le Gers. Généralement, ces transports sont majoritairement empruntés par des scolaires (environ 90% de la clientèle).

### Réseaux de cars routiers non-urbains départementaux en Occitanie

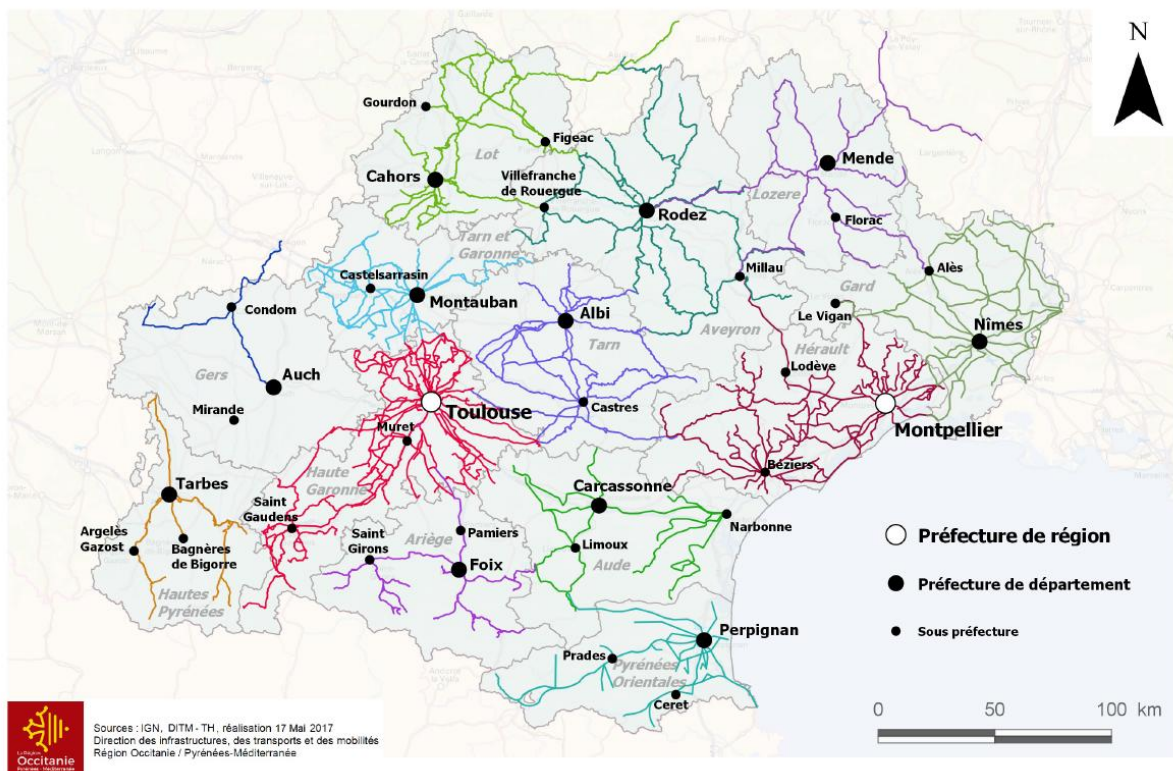


Figure 15 : Réseaux de cars routiers non-urbains départementaux en Occitanie<sup>54</sup>, réalisation Thomas Heuveline pour la Région Occitanie

Les départements ayant développé leurs réseaux de transports commerciaux en même temps que leur réseau de transports scolaires, certains ont mutualisé les deux. Dans le Lot ainsi que dans le Tarn et Garonne, la logique est poussée à son comble puisqu'il n'y a plus aucune ligne régulière à vocation uniquement commerciale. Le seul réseau est constitué par les services de transports scolaires ouverts aux voyageurs commerciaux. Ces services ont cependant des horaires très limités.

<sup>54</sup> Certains réseaux ayant été modélisés en 2014, il est possible que certaines lignes aient été modifiées depuis. La carte comprend également des lignes scolaires ouvertes aux passagers commerciaux, notamment dans le Lot, la Lozère et le Tarn-et-Garonne.

Quant aux AO2, elles sont également extrêmement diverses puisque chaque département édictait ses règles de financement, auxquelles chaque AO2 s'adaptait. Elles peuvent ainsi être des communes, des EPCI, des Centres d'Actions Sociales ou même des associations. Certaines se limitent à un trajet par semaine tandis que d'autres jouent un véritable rôle de transport collectif. Elles permettent d'organiser les TAD et transports scolaires au plus près des territoires, mais leur multiplication (il y en a environ 150) et leur immense diversité entre les départements, nuit à l'articulation et à la lisibilité du réseau global. Sur le périmètre ex-Midi-Pyrénées, un dispositif de soutien financier régional aux services TAD existait avant que la compétence ne lui revienne, dont le montant était conditionné au respect de certains critères.

La compétence « organisation des transports non-urbains » qui est attribuée à la Région depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 ne correspond pas à l'heure actuelle à un réseau unique mais bien plusieurs. Il y a donc là un fort enjeu qui ne se limite pas au SRADDET : harmoniser l'ensemble des services de transports pour former un réseau régional cohérent, tout en respectant les spécificités du territoire.

Le processus d'élaboration du SRADDET en étant à ses débuts, et le périmètre de la Région Occitanie étant nouveau, une remise à plat des connaissances disponibles sur la région ainsi qu'un état des lieux de l'intermodalité s'imposent avant de pouvoir aller plus avant dans la réflexion de ce mémoire. Ce diagnostic posera les bases pour, dans une troisième partie, éclairer les enjeux amenés par la Réforme en matière d'intermodalité et les outils à disposition pour y répondre.

## II – Diagnostic : la Région Occitanie et l’intermodalité

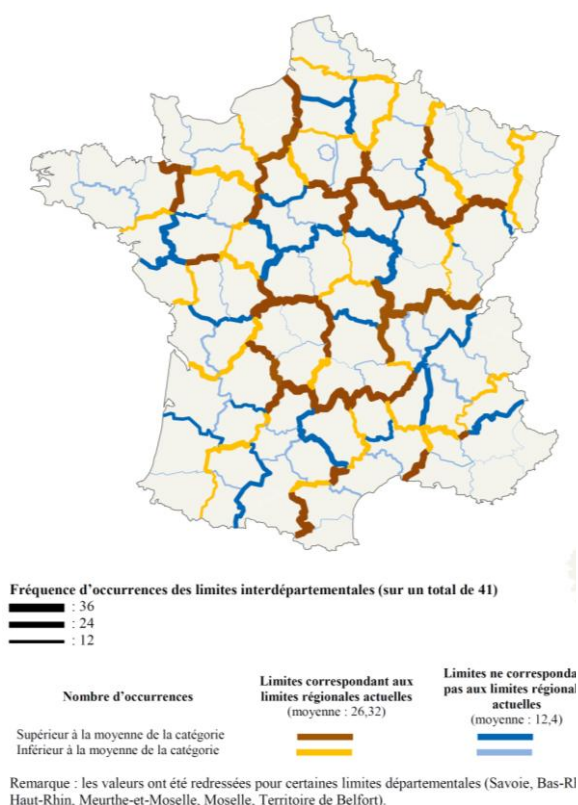
### 2.1 – L’Occitanie, un territoire nouveau

#### 2.1.1 La construction d’une organisation et d’une identité

- **Un territoire nouveau**

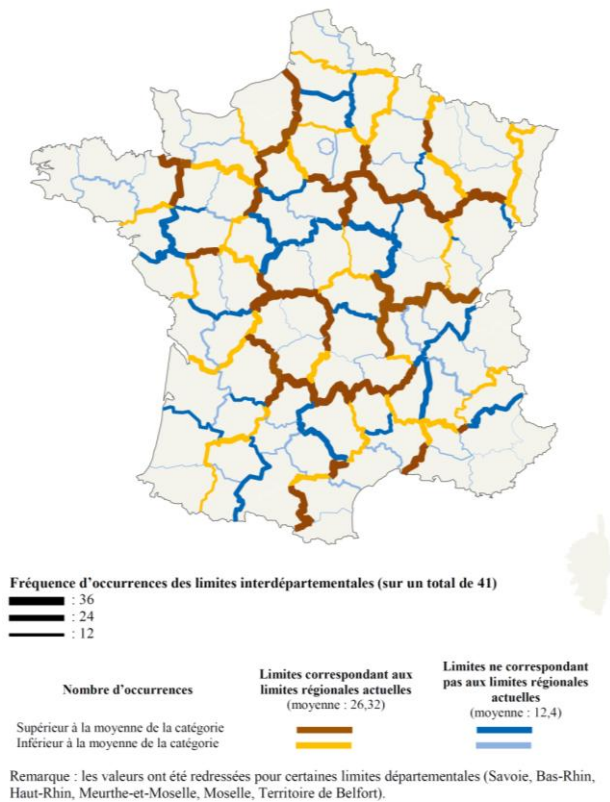
La région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée naît en janvier 2016 de la fusion des anciennes régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées. C’est le périmètre administré par une collectivité locale, le Conseil Régional d’Occitanie, nouvellement élu, et par la nouvelle préfecture de région, service déconcentré de l’État. Le périmètre administratif de la Région précède donc son territoire. C’est ce qui a guidé le choix de nous intéresser d’abord dans cette partie aux lectures et représentations institutionnelles du territoire, avant de nous pencher sur ses réalités.

La région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée est la 2ème région la plus grande de France métropolitaine, mais aussi une des plus diverses. Les travaux d’Arnaud Brennetot et Sophie de Ruffray<sup>55</sup> ont montré qu’un périmètre régional est loin de faire l’unanimité à sa création, et qu’il demande du temps pour être approprié par la population et les élus. Pour autant, à peine 60 ans après leur création en 1956 et 30 ans après les premières élections régionales en 1986, les régions ont été relativement vite appropriées par la population. Les



**Figure 16 : Les frontières régionales les plus fréquentes au sein des découpages proposés entre le milieu du XIXe siècle et 1960 - Brennetot/De Ruffray 2014**

<sup>55</sup> BRENNETOT, Arnaud et RUFFRAY, Sophie DE. Découper la France en régions : l’imaginaire régionaliste à l’épreuve du territoire. *Cybergeo : European Journal of Geography* . 2014, n°. Disponible à l’adresse : <https://cybergeo.revues.org/26376>.



Figure

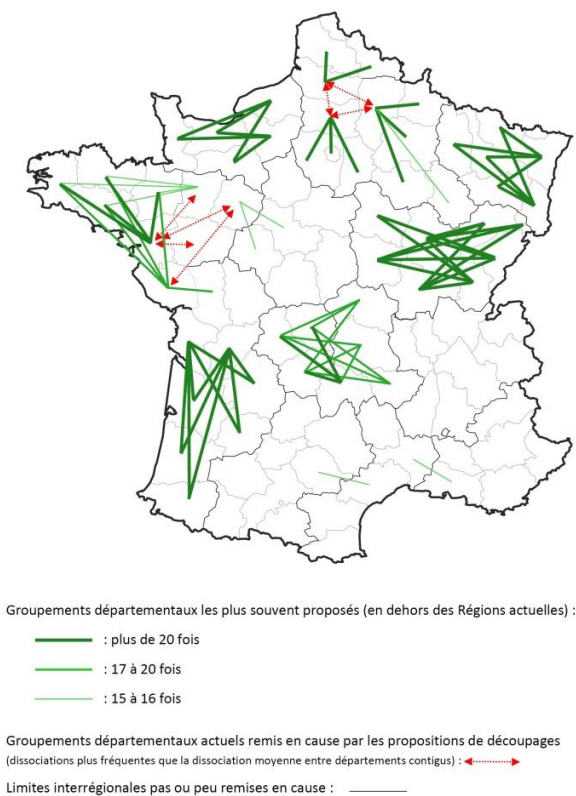


Figure 17 le démontrent plutôt bien : des frontières

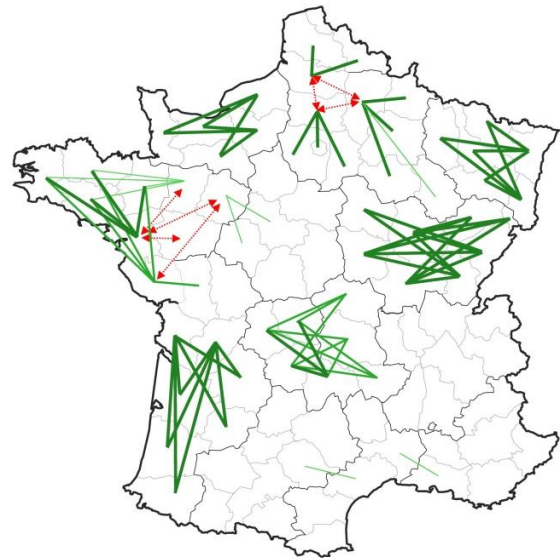
régionales qui pouvaient faire débat avant 1960 (Aveyron/Lozère, Hautes-Pyrénées/Pyrénées Atlantiques) ne sont plus remises en cause, et des régions parmi les plus « artificielles » (Rhône-Alpes, Centre) ne sont plus contestées<sup>56</sup>.

<sup>56</sup> BRUNET, Roger. Oui à la géographie régionale à condition qu'elle change complètement. *Espaces-Temps*.

Pour ce qui nous intéresse, il faut remarquer que, après la décentralisation de 1982, l'existence de 3 grandes régions dans le quart du Sud-Ouest de la France s'est installée comme naturelle dans les esprits. Les régions deviennent l'échelle de référence pour de nombreuses réflexions sur le territoire<sup>57</sup>. Les cartes issues des SRADDT respectifs des deux régions permettent de se représenter la vision du territoire qui s'y est progressivement construite.

- **Deux visions à concilier**

D'un côté, le territoire de Midi-Pyrénées (Figure 18) est pensé comme mono-centrée autour de Toulouse. La relation entre Toulouse et sa région, longtemps considérée comme déséquilibrée (on parlait de « Toulouse et le désert midi-pyrénéen »), a évolué vers la représentation d'un réseau urbain en étoile entre Toulouse et les villes moyennes (Auch, Montauban, Albi, Castres, Pamiers-Foix, parfois étendue à Cahors, Rodez, Carcassonne, Saint-Gaudens, Tarbes). Le Massif Central, les Pyrénées sont pensés comme des marges plus que comme des lieux d'interface. Les rapports entre Carcassonne et Toulouse sont réfléchis (à travers notamment la constitution d'une aire métropolitaine avec les différentes agglomérations, ou la démarche interSCoT), mais cela ne va guère plus loin.



Groupements départementaux les plus souvent proposés (en dehors des Régions actuelles) :

- : plus de 20 fois
- : 17 à 20 fois
- : 15 à 16 fois

Groupements départementaux actuels remis en cause par les propositions de découpages (dissociations plus fréquentes que la dissociation moyenne entre départements contigus) : —

Limites interrégionales pas ou peu remises en cause : —

**Figure 17 : Les propositions de modifications les plus fréquemment proposées pour réformer le découpage régional actuel entre 1960 et 2014 - Brennetot/De Ruffray 2014**

1979, Vol. 10, n° 1, p. 14-17. AL.

<sup>57</sup> MARCONIS, Robert. *Midi-Pyrénées. XIXe-XXe Siècles. Transports-Espace-Société*. Milan, 1984, 2 vol. ; DUGOT, Philippe, LABORDERIE, Serge et TAULELLE, François. *Midi-Pyrénées, région d'Europe*. Toulouse : CRDP-SCEREN Midi-Pyrénées, 2008.

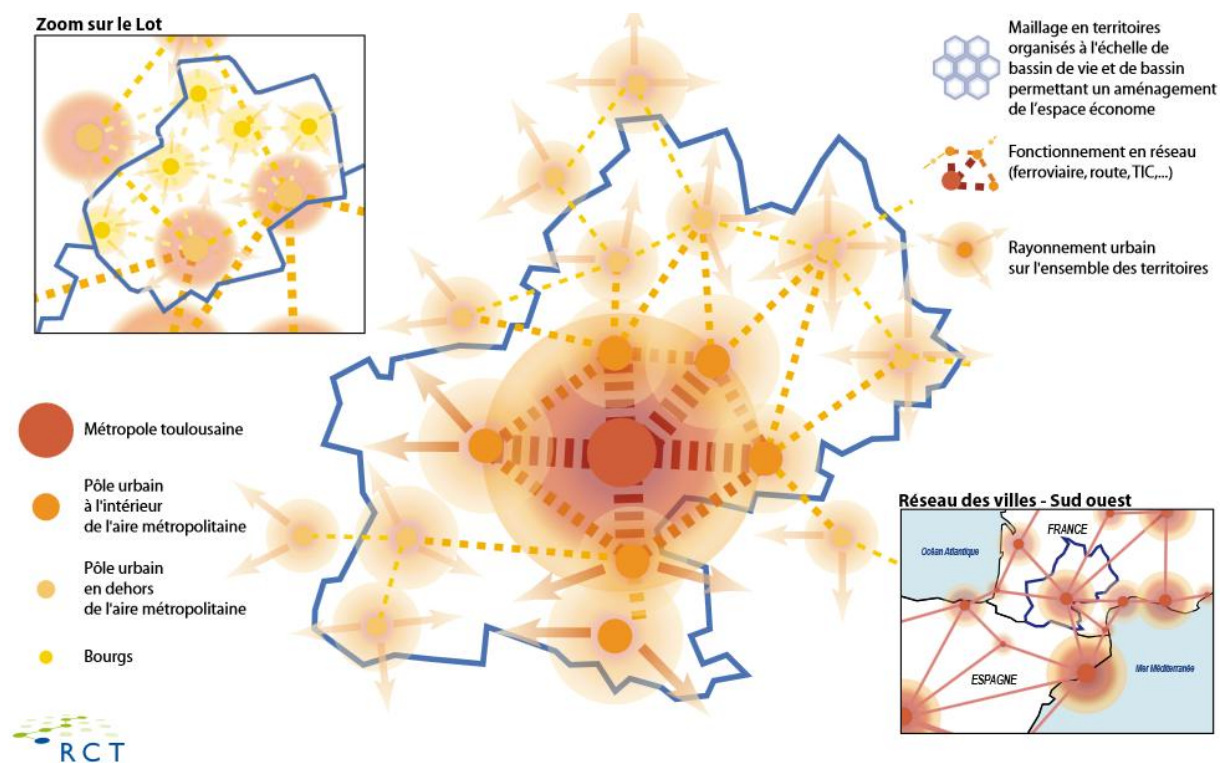


Figure 18 : « Aménager l'espace régional pour un développement équilibré et une gestion raisonnée des ressources », schéma issu du SRADDT Midi-Pyrénées, 2009

De l'autre côté, la région Languedoc-Roussillon, soumise à des mouvements centrifuges beaucoup plus importants, essaye dans un premier temps de faire région autour de Montpellier (dont la prééminence n'est pas si évidente à la création de la région). Dans cette optique, les différentes forces d'attraction vers l'extérieur (les Pyrénées-Orientales vers la Catalogne, l'Est du Gard vers Avignon et Marseille, la Lozère vers le Massif Central et l'Ouest de l'Aude vers Toulouse) sont vues comme des menaces pour la cohésion de la région. Le pari est pourtant relativement réussi 30 ans plus tard, et a donné au passage à Montpellier une véritable envergure métropolitaine.

Le SRADDT de 2009 prend le contre-pied des représentations habituelles (Figure 19) : « l'arrière-pays » (Massif Central et Pyrénées) devient « avant-pays », les espaces sous influences extérieures deviennent des « têtes de pont ». On parle d'une « métropole en réseau » autour de Montpellier, Nîmes, Alès et Sète et d'un « quadrilatère » autour de Béziers et Narbonne, à la croisée des axes structurants. C'est une affirmation de la région comme espace multipolarisé. Le rapport à l'extérieur est réfléchi mais la fusion est encore loin : l'enjeu est d'utiliser ces liens avec l'extérieur pour du développement sur le territoire régional.

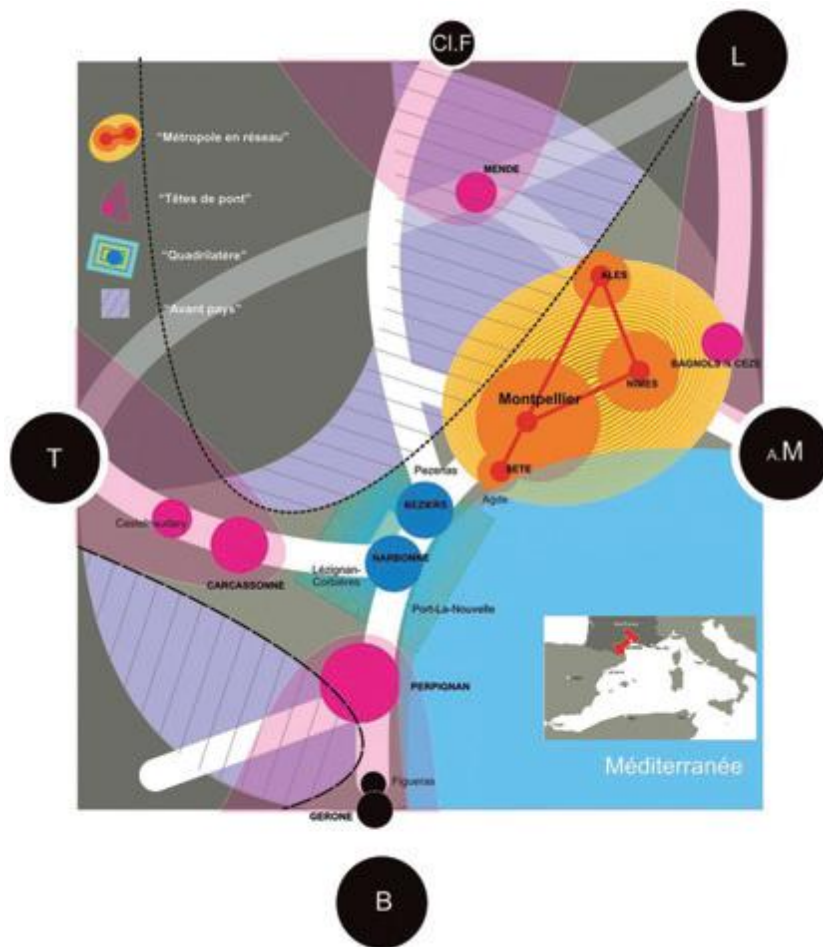


Figure 19 : « Les dynamiques régionales en Languedoc-Roussillon », SRADDT Languedoc-Roussillon, 2009

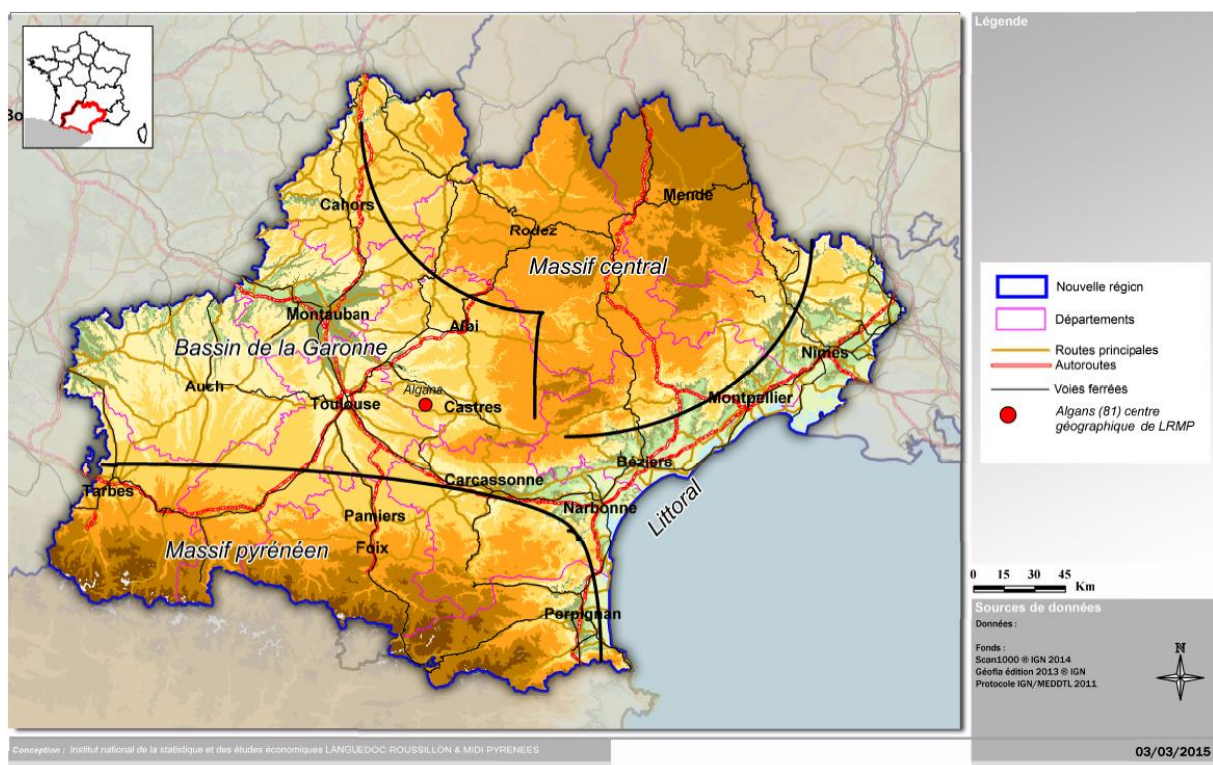
Dans ce contexte, l'annonce le 2 juin 2014 du président François Hollande de fusionner Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, prend de nombreux acteurs locaux au dépourvu. Cette fusion est pourtant confirmée par la carte à 13 régions produite le 18 juillet par l'Assemblée Nationale, et définitivement actée par le Conseil Constitutionnel le 15 janvier 2015. Jacques Lévy, dans un article du Monde du 17 novembre 2014<sup>58</sup>, a dénoncé comment ce redécoupage s'est fait, comme en 1955, depuis l'Élysée sans consultation de la base. Cette question a déjà été explorée par Bruno Revelli<sup>59</sup>.

<sup>58</sup> LÉVY, Jacques. Nouvelles régions : « Raboter les identités, c'est prendre le risque de replis négatifs ». *Le Monde*. 17 novembre 2014. Disponible à l'adresse : [http://www.lemonde.fr/politique/article/2014/11/17/nouvelles-regions-raboter-les-identites-c-est-prendre-le-risque-de-replis-negatifs\\_4524636\\_823448.html](http://www.lemonde.fr/politique/article/2014/11/17/nouvelles-regions-raboter-les-identites-c-est-prendre-le-risque-de-replis-negatifs_4524636_823448.html).

<sup>59</sup> REVELLI, Bruno. *Fusionne-t-on les politiques de transports comme on fusionne les régions ?* Mémoire de M2 Transmob. Toulouse : Université Toulouse 2, 2015.

- **Une identité régionale en construction**

Dès lors, deux régions qui avaient mené leurs politiques de façon singulière pendant 30 ans se voient forcer de revoir leur vision du territoire. C'est le cas des conseils régionaux mais aussi de nombreuses administrations décentralisées de l'Etat, et plus généralement de l'ensemble de la population et des acteurs du territoire. Même les universitaires adaptent leur vision aux nouveaux périmètres institutionnels : par exemple, le manuel de référence d'Armand Colin, *La France des 26 Régions*, est réédité en 2016 sous le titre *La France des 13 Régions*<sup>60</sup>. François Taulelle y écrit en ouverture du chapitre consacré à l'Occitanie : « *Rassembler des régions, c'est provoquer un nouveau regard sur des ensembles territoriaux qui doivent construire une unité.* »



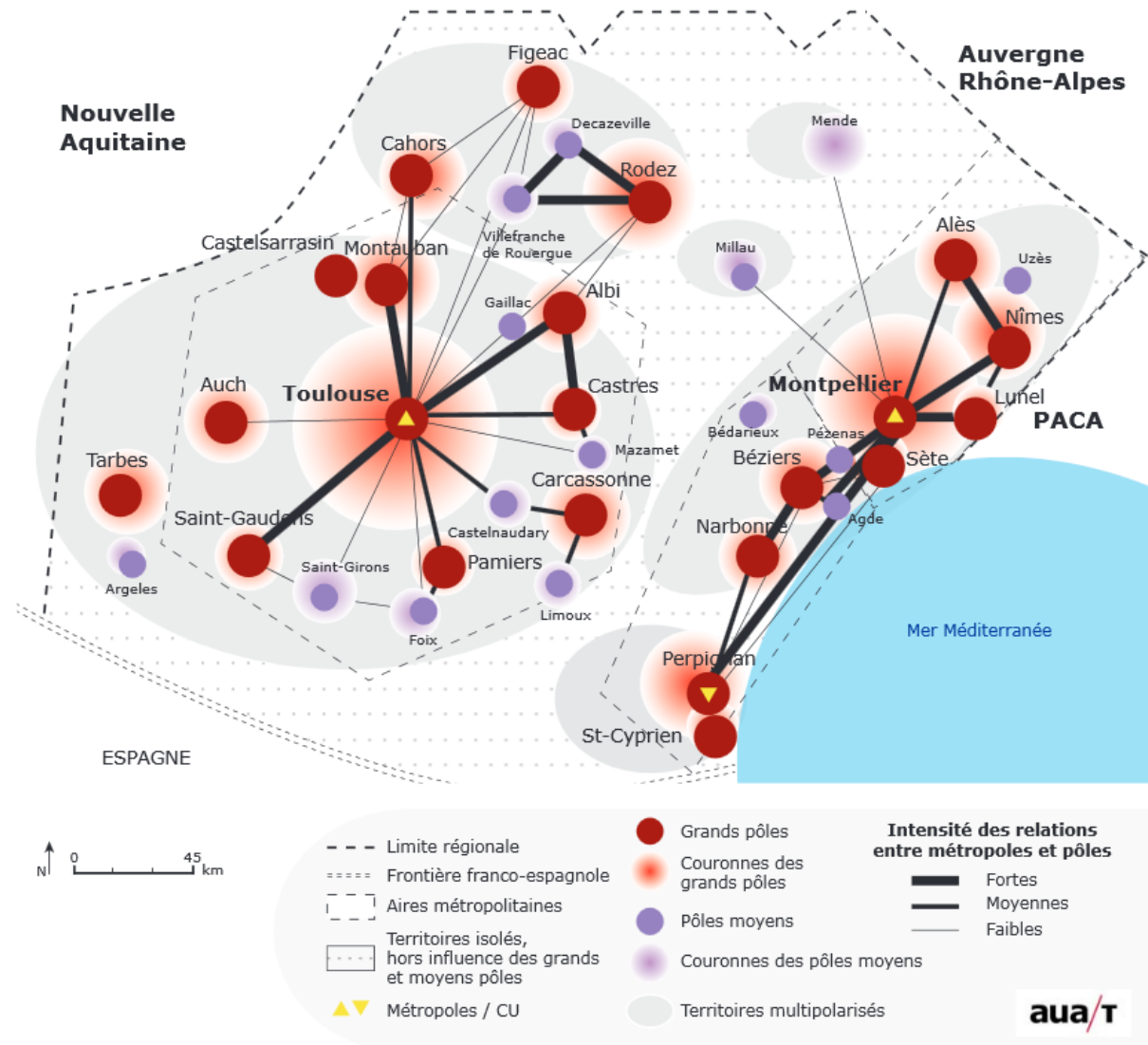
**Figure 20 : Quatre grands espaces dans la nouvelle région, Insee 2014**

Quel est donc ce nouveau territoire, cette nouvelle région qui n'a, à ce moment, pas encore de nom ? Elle rassemble 13 départements, ce qui constitue un record de France : l'Ariège, l'Aude, l'Aveyron, le Gard, la Haute-Garonne, le Gers, l'Hérault, le Lot, la Lozère, les Hautes-Pyrénées, les Pyrénées-Orientales, le Tarn et le Tarn-et-Garonne. L'Insee est la première à proposer une lecture, distinguant 4 grands espaces dans la nouvelle région (voir Figure 20) sur des critères de géographie physique, mais qui recoupent une certaine réalité humaine. Deux territoires de plaine, le littoral languedocien et le bassin de la Garonne, rassemblent la majorité

<sup>60</sup> CARROUÉ, Laurent (dir.). *La France des 13 Régions*. Malakoff : Armand Colin, 2017.



des hommes et des activités, et deux territoires de montagne, les Pyrénées et le Massif Central, apparaissent plus en marge malgré leur situation plus centrale dans la nouvelle région.



Une autre lecture est proposée en 2016 dans un document coécrit par les 3 Agences d'urbanisme de la région, l'A'U (Nîmes-Alès), l'AURCA (Perpignan) et l'aua/T (Toulouse), intitulé « Nouvelle région, nouveau réseau » (voir Figure 21). Elle se base en grande partie sur le travail effectué en 2012 par la DATAR qui avait défini des Systèmes Urbains de Proximité à partir de critères tels que les mobilités domicile-travail et résidentielles ou les relations économiques et scientifiques. Cette lecture, plus basée donc sur les relations entre aires urbaines, est assez éloquente puisqu'on y voit deux réseaux adossés, l'un en étoile autour de Toulouse qui intègre un système secondaire autour de Rodez, et surtout l'Ouest Audois autour de Carcassonne, et le second autour de Montpellier qui intègre l'ensemble du littoral languedocien ainsi que Mende et

Millau. On peut remarquer que ces deux systèmes confirment les visions proposées par les deux SRADDT.

La constante dans ces lectures est qu'elles perpétuent, entre littoral Méditerranéen et bassin de la Garonne, entre système urbain montpelliérain et toulousain, une distinction entre deux espaces qui correspondent aux deux anciennes régions. Et ce, malgré des rapprochements sur les espaces ruraux, Massifs central et Pyrénéen, et un certain glissement (qui répond à une réalité fonctionnelle) de Millau vers Montpellier et de Carcassonne vers Toulouse.

Devant ce constat d'une région bicéphale, l'enjeu est pour la nouvelle assemblée régionale élue en décembre 2015 de construire une nouvelle identité pour la région. Cet enjeu se pose dans beaucoup de régions nouvellement fusionnées mais est beaucoup plus fort que dans d'autres comme Auvergne-Rhône-Alpes ou Nouvelle-Aquitaine. Le choix de la capitale, comme en Grand-Est ou en Bourgogne-Franche-Comté, est délicat : même si les arguments en faveur de Toulouse sont nombreux (population, dynamique métropolitaine, centralité plus affirmée), les élus refusent de trancher. Ils ne voudraient pas donner l'impression d'abandonner le territoire littoral languedocien : il y a un enjeu d'équilibre territorial (emplois induits par le statut de capitale régionale) mais aussi un enjeu électoral (importance du vote Front National en ex-Languedoc-Roussillon dont le discours se construit en partie sur l'abandon de certains territoires au profit des métropoles).

Pour « faire région », il faut lui trouver un nom. C'est l'objet d'une consultation en mai 2016 qui propose à la population de se prononcer entre 5 noms (choisis parmi des noms proposés par la population). 204 000 citoyens se prononcent et c'est finalement le nom « d'Occitanie » qui en ressort et est adopté le 24 juin 2016. Il fait référence à une identité régionale partagée, à la fois linguistique (la langue d'Oc) et historique (la province du Languedoc au Moyen-Âge et à l'époque moderne, et sa nouvelle revendication depuis le XXe siècle.) Cependant, il est finalement décidé qu'il y serait adjoint la signature « Pyrénées-Méditerranée ». Il faut y voir un enjeu de territoire sous-jacent : les catalans ne se reconnaissant pas dans l'identité occitane, le nom de la Région ne peut pas les laisser de côté.

La prochaine étape est la détermination du nouveau logo régional. Un concours est lancé en octobre 2016 et débouche sur le choix, le 3 février 2017 du nouveau logo (voir Figure 22 : Le nouveau logo régional Figure 22). On y voit encore une fois le souci de ménager les identités régionales avec un rappel de la



Figure 22 : Le nouveau logo régional

croix occitane et du blason catalan.

Cependant si les éléments de communication sont symboliques et révélateurs, ils ne peuvent suffire à construire une identité commune aux habitants de la nouvelle région. Dès lors on comprend pourquoi les élus régionaux ont fait des transports une priorité pour le mandat 2015-2020. La tenue des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité fut même l'une des premières décisions de la Présidente nouvellement élue Carole Delga, avant le choix du nom et du logo. Les effets structurants d'une politique de transports sont recherchés, comme l'ont analysé plusieurs auteurs. Pour Sylvain BARONE<sup>61</sup>, « la régionalisation ferroviaire modifie les rapports entre élus, institutions et territoire et change, de ce fait, l'analyse des politiques régionales. En effet, ce qui caractérise le ferroviaire par rapport à d'autres domaines est sa capacité à produire du territoire. Mettre en scène un espace « irrigué » et unifié par des réseaux constitue un enjeu particulièrement important pour les acteurs politiques locaux. » Pour Pierre ZEMBRI<sup>62</sup>, qui s'intéressait à l'époque aux débuts de la régionalisation du ferroviaire, c'est caractéristique des collectivités jeunes, en quête d'affirmation. Bruno REVELLI<sup>63</sup> quant à lui analysait l'utilisation du Plan Rail Midi-Pyrénées à des fins de marketing territorial.

Les enjeux sont multiples pour les transports dans la nouvelle région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée : arrivée des LGV, liaison Toulouse-Montpellier, desserte des territoires ruraux et périurbains... C'est pourquoi ont été tenus des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (Voir 3.1.2 La fondation du volet mobilité sur les États Généraux du Rail et de l'Intermodalité) pour dégager un consensus sur le sujet.

---

<sup>61</sup> BARONE, Sylvain. Le TER et la politique : ce que les élus font aux politiques ferroviaires régionales. Dans : BARONE, Sylvain, *Les politiques régionales en France*. Paris : La Découverte, 2011.

<sup>62</sup> ZEMBRI, Pierre. L'émergence des réseaux ferroviaires en France : quand un territoire institutionnel modifié s'impose au territoire fonctionnel. *Flux*. 1997, Vol. 13, n° 29, p. 25-40. AL.

<sup>63</sup> REVELLI, Bruno. *Fusionne-t-on les politiques de transports comme on fusionne les régions ?* Mémoire de M2 Transmob. Toulouse : Université Toulouse 2, 2015.

## 2.1.2 Des espaces différenciés

- **Un territoire complexe fait de contrastes et d'interactions**

Alors, quelle est la réalité de ce territoire ? 3ème région de France par sa taille après la Guyane et la Nouvelle-Aquitaine, la région Occitanie est extrêmement diverse. Son périmètre administratif rassemble ainsi des espaces très dissemblables. Nous avons voulu avec cette sous-partie proposer une lecture de son territoire en 4 catégories. Cette volonté part du constat que les analyses sur le territoire de la nouvelle région sont encore très jeunes et manquent souvent de précision.

En effet, les lectures du territoire s'arrêtent bien trop souvent à la division entre les deux ex-territoires, opposant dans une vision très simpliste l'ex-région Midi-Pyrénées portée par l'industrie aéronautique et le secteur agro-alimentaire, et l'ex-région Languedoc-Roussillon, corridor méditerranéen à fort taux d'activité présentielle. On pourrait caricaturer en disant que ces études se contentent de présenter les chiffres sur les deux ex-régions puis de faire la moyenne.

Il arrive cependant que des études qualitatives ou statistiques parues depuis la fusion dépassent cette opposition entre littoral et intérieur des terres. Mais même celles-ci vont rarement au-delà des frontières départementales, ce qui apporte une amélioration (on y voit par exemple à quel point la Lozère connaît des dynamiques différentes des 4 départements littoraux, se rapprochant plus de l'Aveyron) mais reste très réducteur. Par exemple, les départements de la Haute-Garonne ou de l'Hérault se détachent souvent dans ces études du fait du poids de Toulouse et Montpellier. Mais les dynamiques sont très contrastées à l'intérieur-même de ces départements, entre les cœurs de métropoles, leurs espaces périurbains, des villes moyennes telles que Saint-Gaudens ou Béziers ou encore les espaces de montagne du Sud-Comminges ou de la Montagne Noire.

Nous opérons donc dans cette partie une lecture qui nous semble essentielle pour mieux comprendre les caractéristiques socio-économiques, mais aussi les pratiques de mobilité sur l'ensemble du territoire. Nous nous appuyons notamment sur les travaux de Laurent Davezies et Magali Talandier, qui ont mis en évidence les liens d'interdépendance entre les métropoles et leur environnement<sup>64</sup>. Ces liens peuvent se faire quotidiennement à l'échelle locale, du fait des

---

<sup>64</sup> DAVEZIES, Laurent et TALANDIER, Magali. *L'émergence de systèmes productivo-résidentiels : territoires productifs, territoires résidentiels, quelles interactions ?* Paris : La Documentation Française, 2014.

déplacements pendulaires entre les communes résidentielles périurbaines et les zones d'emploi urbaines. Ils peuvent se faire un peu moins régulièrement et sur un « hinterland » un peu plus large (échelle régionale) quand les citadins partent en weekend ou en vacances dans les campagnes, les montagnes ou les littoraux à proximité (parfois de façon durable en faisant l'acquisition d'une résidence secondaire). Enfin, ils peuvent se faire sur un temps beaucoup plus long par le biais des mobilités résidentielles (notamment de retraités) qui redistribuent les revenus depuis les communes d'emploi vers les communes résidentielles, à l'échelle nationale.

C'est pourquoi il importe de ne pas voir dans cette typologie une séparation stricte entre les espaces, mais bien une relation fonctionnelle de complémentarité entre des espaces distincts. Cette relation de complémentarité se traduit au quotidien par des échanges, et donc des mobilités, qui seront décrites plus avant dans la partie

## 2.2 – Les mobilités en région Occitanie.

Pour établir nos catégories, nous ne partons pas de zéro mais nous nous basons sur deux typologies qui nous semblent pertinentes dans cette compréhension.

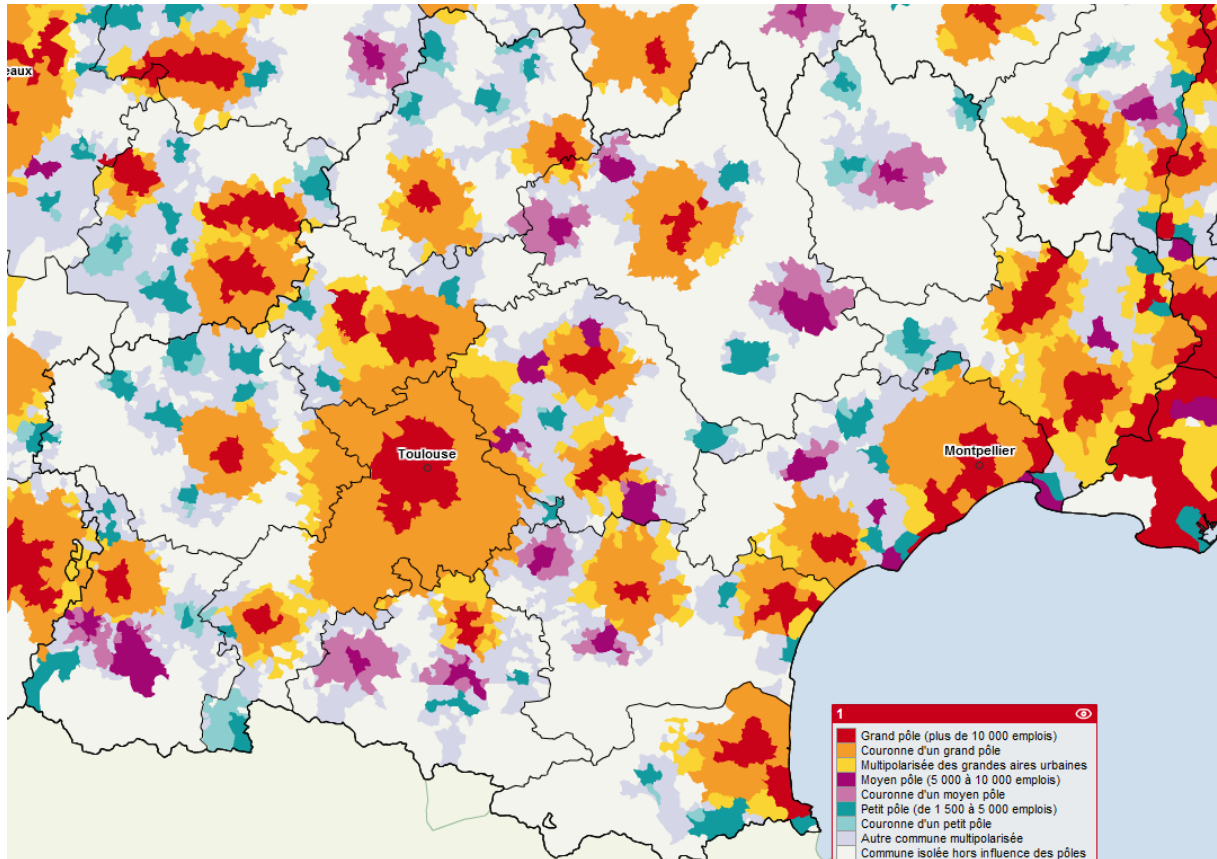


Figure 23 : Typologie en aires urbaines, Observatoire des Territoires, Insee 2010

La première est la classification en aires urbaines, conçue par l'Insee en 1999 et réactualisée en 2010 (voir Figure 23). Elle nous a paru intéressante car elle se base sur les relations fonctionnelles entre les territoires : les aires urbaines se définissent comme l'ensemble des communes dont plus de 40% des actifs travaillent dans un pôle urbain, ou dans les communes attirées par celui-ci. À la notion acceptée de ville en tant que paysage urbain, l'unité urbaine dont la définition se base sur la continuité du bâti, elle ajoute une vision, plus large, de la ville en tant que système fonctionnel, associant pôle urbain et couronne périurbaine. Si cette classification n'est pas exempte de critiques, notamment sur l'arbitrarité des seuils de 200 mètres pour l'unité

urbaine ou de 40% pour l'aire urbaine<sup>65</sup>, elle permet de spatialiser une réalité certaine, le fait périurbain.

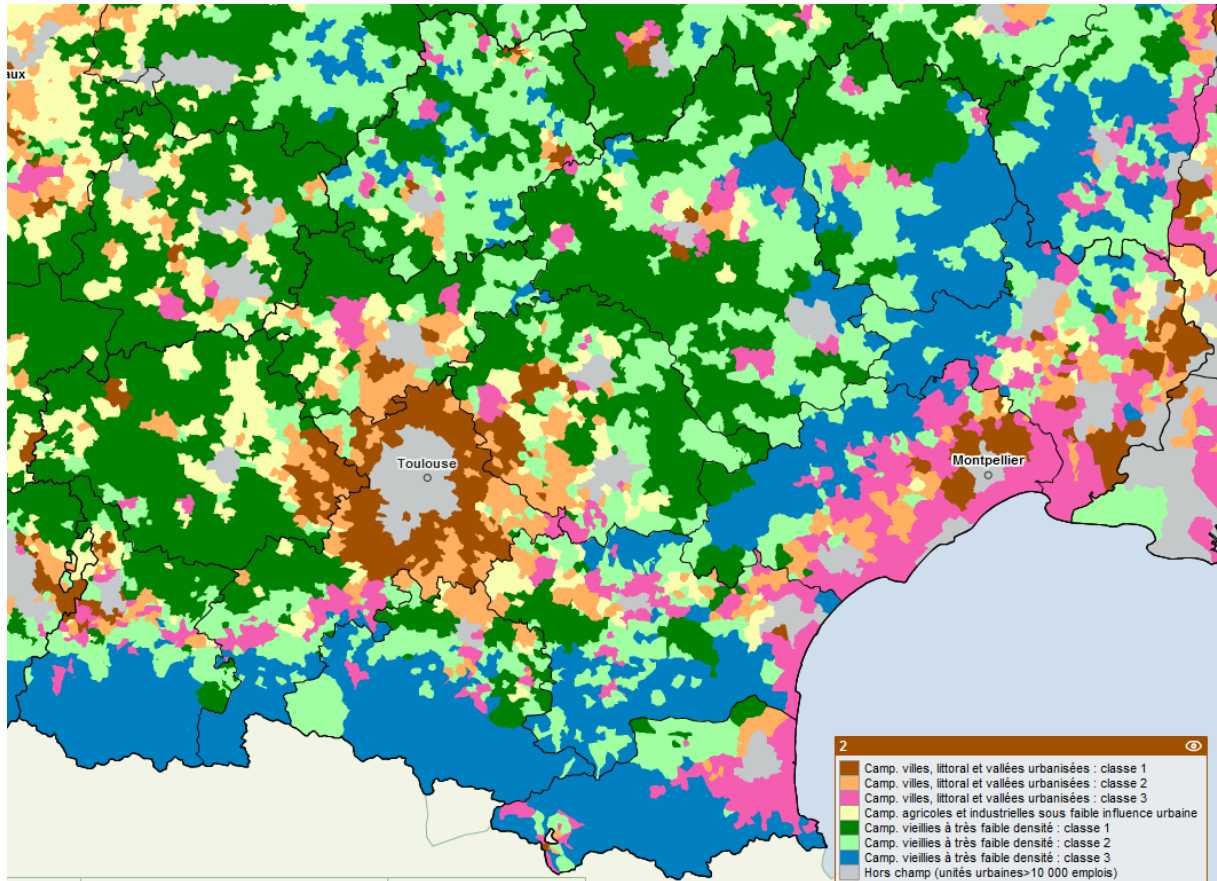


Figure 24 : Typologie des campagnes françaises, Observatoire des Territoires, DATAR 2012

La seconde est la typologie des campagnes rurales éditée par la DATAR (renommée depuis en CGET) en 2012 (voir Figure 24). Celle-ci utilise des critères d'espace, d'accessibilité, de mobilités, de dynamiques économiques et d'occupation des sols et paysages, pour distinguer 3 grandes catégories de communes : les campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées ; les campagnes agricoles et industrielles ; et les campagnes vieilles à très faible densité. Elle nous a paru intéressante principalement dans la distinction, très nette, qu'elle crée sur le territoire régional, entre les plaines, relativement denses, périurbaines et/ou productives, et les montagnes et plateaux, beaucoup moins denses et plus résidentiels ou touristiques.

Les 4 catégories qui résultent de notre analyse (représentées sur la Figure 25) sont donc :

<sup>65</sup> DUMONT, Gérard-François. Territoires : un fonctionnement radial ou réticulaire ? *Population & Avenir*. Mai 2015, n° 723, p. 3-3.

- les deux métropoles, Montpellier et Toulouse,
- l'armature urbaine des villes moyennes,
- les espaces périurbains et ruraux des plaines, plaine languedocienne et bassin de la Garonne,
- les espaces ruraux peu denses, montagnes et piémonts.

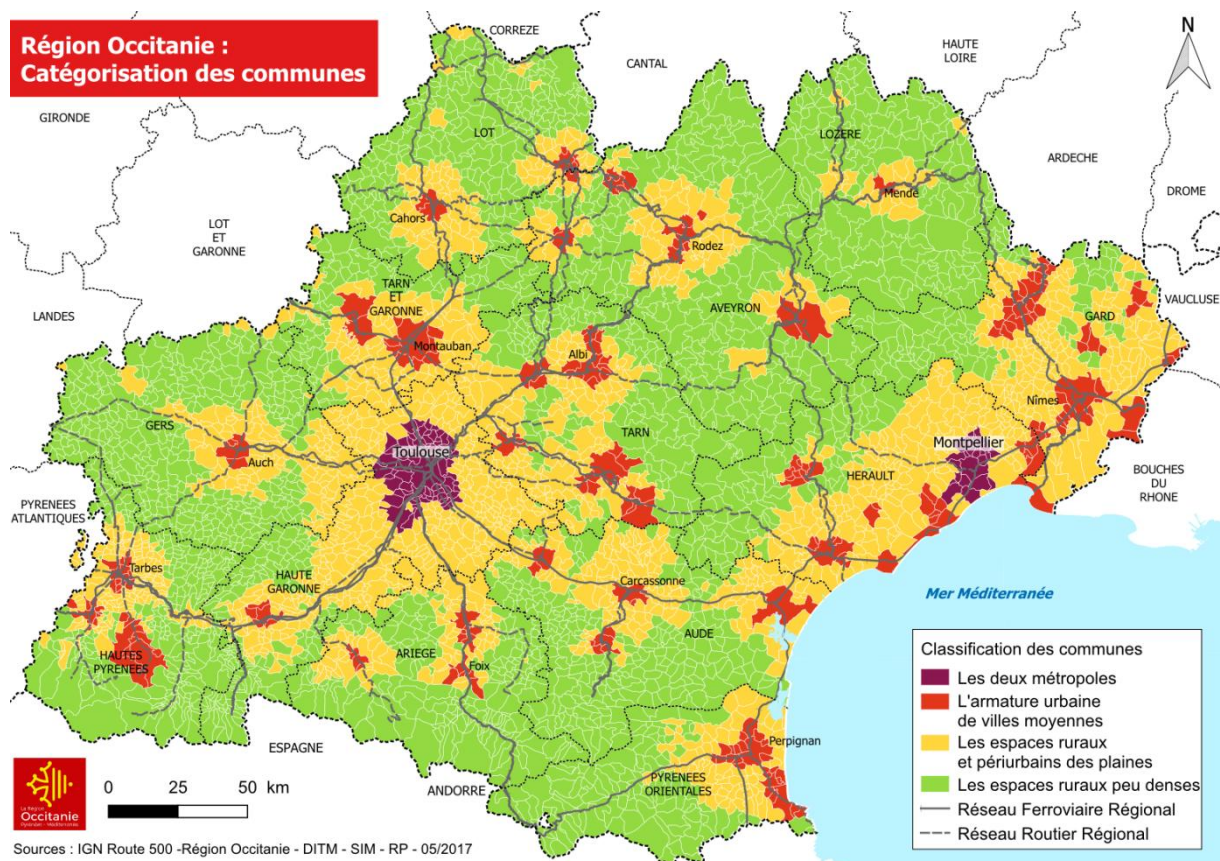


Figure 25 : Catégorisation des communes d'Occitanie, réalisation personnelle pour la région Occitanie 2017

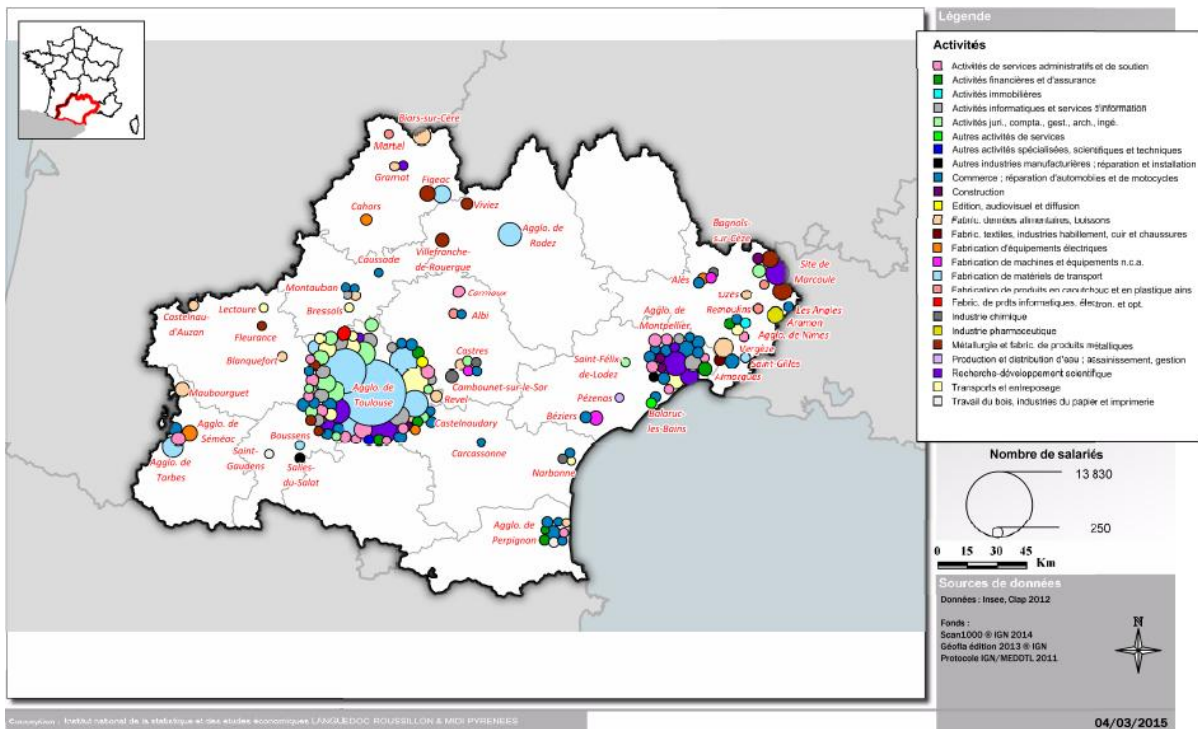
- **Les deux métropoles**

Les deux métropoles, Montpellier et Toulouse, que nous délimitons selon les limites des deux unités urbaines définies par l'Insee (un critère de continuité du bâti donc et non administratif ou institutionnel), peuvent être considérées comme des espaces singuliers dans cette nouvelle région. Les récents travaux montrent à quel point les métropoles sont des espaces particuliers. Pour Paul Vermeulen, elles s'organisent autour de quatre valeurs : agilité, créativité, solidarité et durabilité<sup>66</sup>. Elles ne sont pas hors-sol mais connaissent une dynamique spécifique : elles sont plus connectées à la mondialisation, elles sont à la pointe de l'innovation dans des domaines comme la gouvernance, la solidarité ou le développement durable. Elles concentrent ce

<sup>66</sup> VERMEYLEN, Paul. *Le temps de la Métropole, agile, créative, solidaire, durable. Parcours en Europe*. L'Harmattan, 2014



que l'INSEE appelle les « fonctions métropolitaines »: conception-recherche, prestations, intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs. Ces fonctions leur confèrent un certain rayonnement<sup>67</sup>.



**Figure 26 : Établissements de 250 salariés ou plus du secteur marchand en 2012, Insee 2015**

Toulouse est ainsi hautement spécialisée dans l'aéronautique, l'espace et les systèmes embarqués, avec le pôle de compétitivité mondial Aerospace Valley. Montpellier est à la pointe sur les biotechnologies et la santé, et les deux villes partagent un dynamisme autour des nouvelles technologies ou de l'agronomie (voir Figure 26). Avec 920 000 habitants pour l'unité urbaine de Toulouse et 414 000 pour celle de Montpellier, elles représentent à elles seules 1,3 million d'habitants, soit 23,4% de la population régionale. Entre 1998 et 2013, les deux tiers des créations d'emplois régionales se sont concentrées sur les deux zones d'emploi de Toulouse et Montpellier<sup>68</sup>.

Ces métropoles connaissent encore aujourd'hui une forte croissance démographique : elles attirent chaque année 12700 habitants pour Toulouse et 6900 habitants pour Montpellier<sup>69</sup>, soit plus du tiers de la croissance annuelle régionale. Il est à noter que cette croissance ne se fait

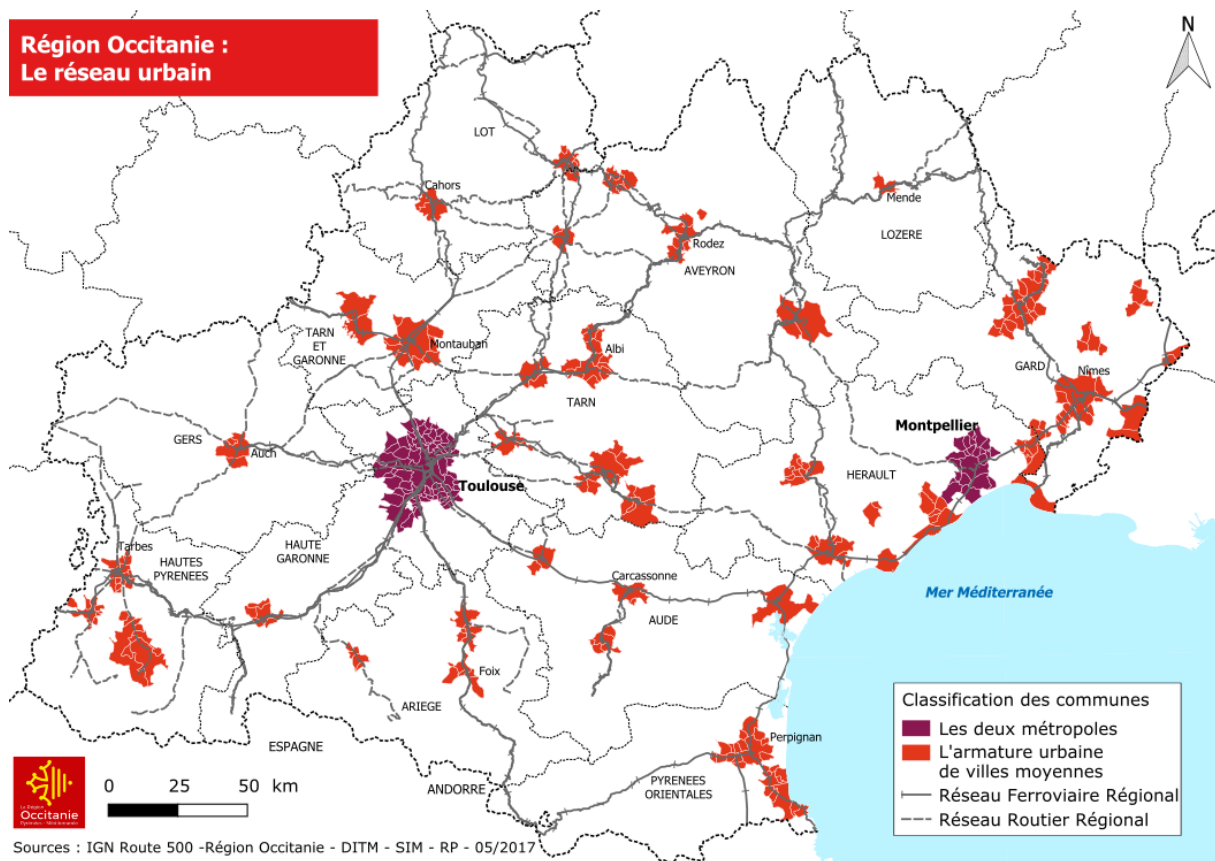
67 FNAU. Métroscope. 50 indicateurs clés pour les métropoles françaises, 2017. Disponible à l'adresse : <http://www.fnau.org/wp-content/uploads/2017/07/metroscope-sept-2017-bd.pdf>.

68 TAULELLE, François. Occitanie. Dans : CARROUÉ, Laurent, *La France des 13 Régions*. Malakoff : Armand Colin, 2017.

69 INSEE. 5 730 753 habitants en Occitanie . 2017. [Consulté le 13 mai 2017]. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2533777>.

pas au détriment du reste du territoire régional, mais, pour une part, grâce à leur solde naturel, et pour l'autre à une capacité d'attraction des populations au plan national voire international, à relier au dynamisme de leur emploi. Depuis de nombreuses années, la périphérie de ces villes grandissait plus vite que les communes-centre, cependant les récents recensements montrent un retour de la croissance en cœur d'agglomération, à relier aux politiques d'intensifications urbaines et zones d'aménagement concertées et aux lois introduites depuis les années 2000 (telles que la loi Solidarité et Renouvellement Urbain) pour limiter la périurbanisation.

Les deux agglomérations connaissent des inégalités importantes. On y trouve à la fois des populations très riches dans certains quartiers centraux et communes de banlieue, des classes moyennes importantes et des populations pauvres et souvent marginalisées qui se concentrent dans la ville-centre. Ce sont surtout des centralités majeures grâce à leurs nombreux emplois, établissements d'enseignement secondaires et supérieurs, services administratifs et spécialisés (notamment de soin), équipements métropolitains, évènements culturels, commerces de masse (hypermarchés) ou hautement spécialisés. Leur rayonnement est d'ampleur différente selon le motif de déplacement. Pour les déplacements pendulaires, quotidiens (domicile-études ou domicile-travail) le rayon d'attraction est d'environ 70 à 80 km pour Toulouse et 50 km pour Montpellier. Pour d'autres déplacements, motivés par des équipements d'envergure métropolitaine (université, soins spécialisés, aéroport...), leur influence varie en fonction de la rareté de l'équipement mais se fait jusqu'à l'échelle régionale voire au-delà.



**Figure 27 : Le réseau urbain (métropoles et villes moyennes), réalisation personnelle pour la région Occitanie, 2017**

- **L'armature urbaine des villes moyennes**

L'armature urbaine des villes moyennes est définie comme l'ensemble des unités urbaines de plus de 10 000 habitants à l'exception des deux métropoles (Figure 27). Ces villes moyennes rassemblent au total 1,7 million d'habitants, soit 29,5% de la population régionale.

Elles constituent un double-réseau qui organise l'ensemble du territoire régional autour des deux métropoles. Ce réseau se constitue de liens fonctionnels : relations domicile-travail, domicile-études ou pour l'accès aux équipements d'envergure métropolitaines, liens économiques entre filiales d'une même entreprise ou de sous-traitance (voir Figure 28, et Figure 21 p65). À l'Ouest, le réseau est en étoile autour de Toulouse, avec notamment Auch, Montauban, Albi, Castres, Carcassonne, Pamiers, Foix et Saint-Gaudens, les « villes à une heure de Toulouse ». S'y ajoutent Cahors, Figeac, Rodez et le Nord-Aveyron, Agen et Villeneuve-sur-Lot avec des liens un peu plus distendus. Cas particulier, Tarbes et Lourdes fonctionnent plus en lien avec Pau. À l'Est, le réseau urbain est marqué par une domination moins écrasante de Montpellier. Il regroupe notamment, en cordon autour du littoral, Nîmes, Lunel, Sète, Béziers et Narbonne, ainsi que des têtes de pont à l'intérieur des terres comme Alès, Mende, Millau et Carcassonne (qui constitue

l'articulation entre le réseau toulousain et le réseau montpelliérain). Perpignan et Saint-Cyprien fonctionnent en relative autonomie, tandis que Bagnols-sur-Cèze et Beaucaire sont tiraillés entre Nîmes et Avignon.

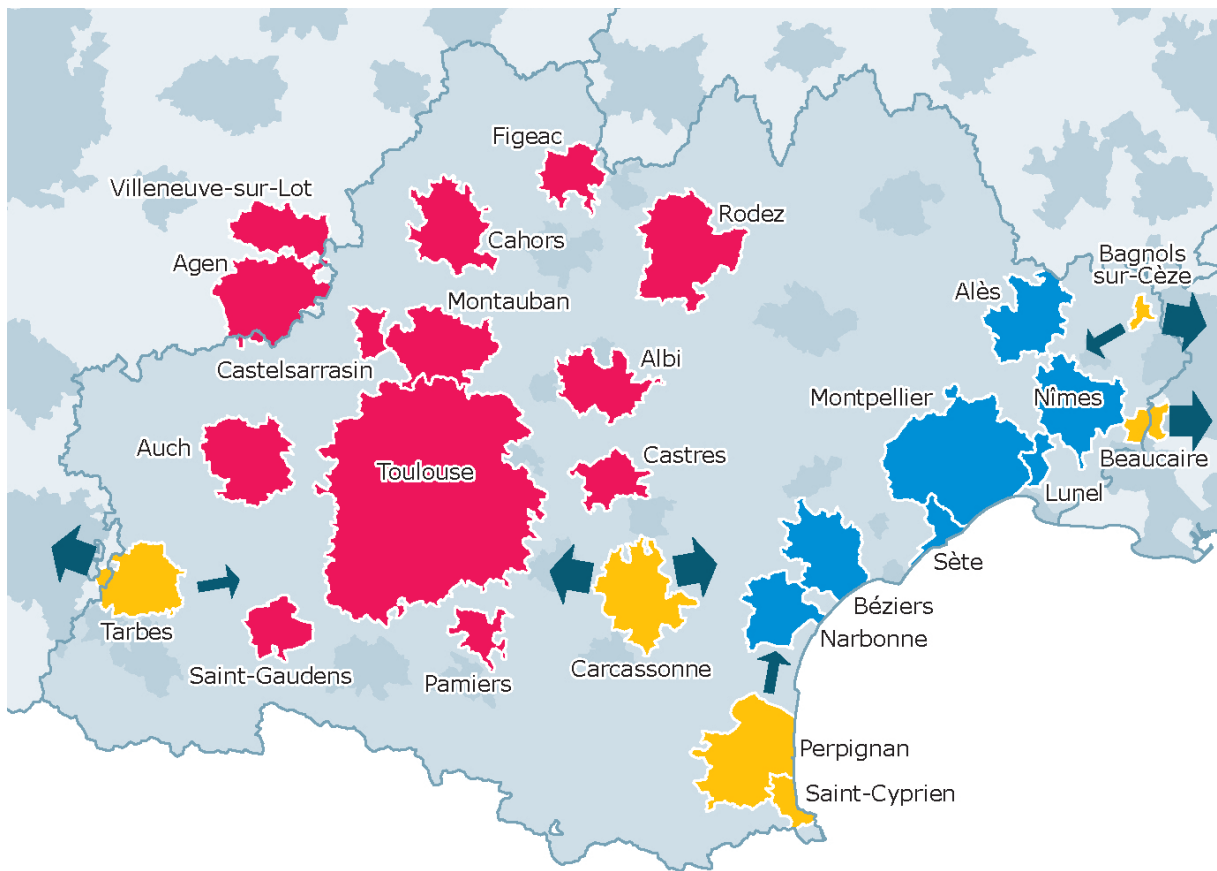


Figure 28 : Deux grands réseaux adossés en Occitanie, Insee 2017

Il est entendu que ces villes recouvrent des réalités différentes ; certaines comme Decazeville, Saint-Girons ou Bédarieux ont une taille relativement modeste mais constituent des centralités importantes pour les campagnes qui les entourent, tandis que les plus grandes, Perpignan, Nîmes, Alès, Sète ou Béziers, rassemblent chacune entre 80 000 et 200 000 habitants et se rapprochent par certaines de leurs caractéristiques des métropoles. La distinction avec ces dernières nous a cependant paru pertinente car les dynamiques en terme d'organisation des mobilités et de rayonnement métropolitain n'y sont pas les mêmes.

Si l'on parle d'armature urbaine, c'est parce que ces villes organisent le territoire régional, grâce à des services d'envergure intermédiaire (lycée, IUT, hôpital, préfecture, commerces spécialisés...). Ce sont des pôles d'emplois importants qui fonctionnent en réseau entre eux et avec les métropoles. Elles connaissent une croissance de population plus contrastée que ces

dernières, parfois très positive (les agglomérations de Béziers, Montauban, Nîmes, Saint-Cyprien ont des croissances annuelles supérieures à 1%), parfois négative (les pôles urbains de Tarbes, Castres, Carcassonne, Rodez perdent des habitants tandis que leurs couronnes périurbaines en gagnent).

Pour François Taulelle, ces villes sont confrontées à des enjeux communs aux autres villes moyennes de France : une difficulté à faire vivre les centralités urbaines, à les mettre en valeur sans les « muséifier », et la nécessité de trouver des créneaux de développement originaux et complémentaires à ceux des métropoles<sup>70</sup>. Cette réalité nous a été confirmée lors des entretiens que nous avons pu avoir avec les Communautés d'Agglomération au cours du stage.

Pour ce qui est des caractéristiques socio-économiques de ces villes, on y retrouve très souvent une pauvreté et une précarité importantes, notamment dans les villes-centres, avec un revenu médian plus faible et un taux de chômage plus important que dans les couronnes périurbaines de ces mêmes villes.

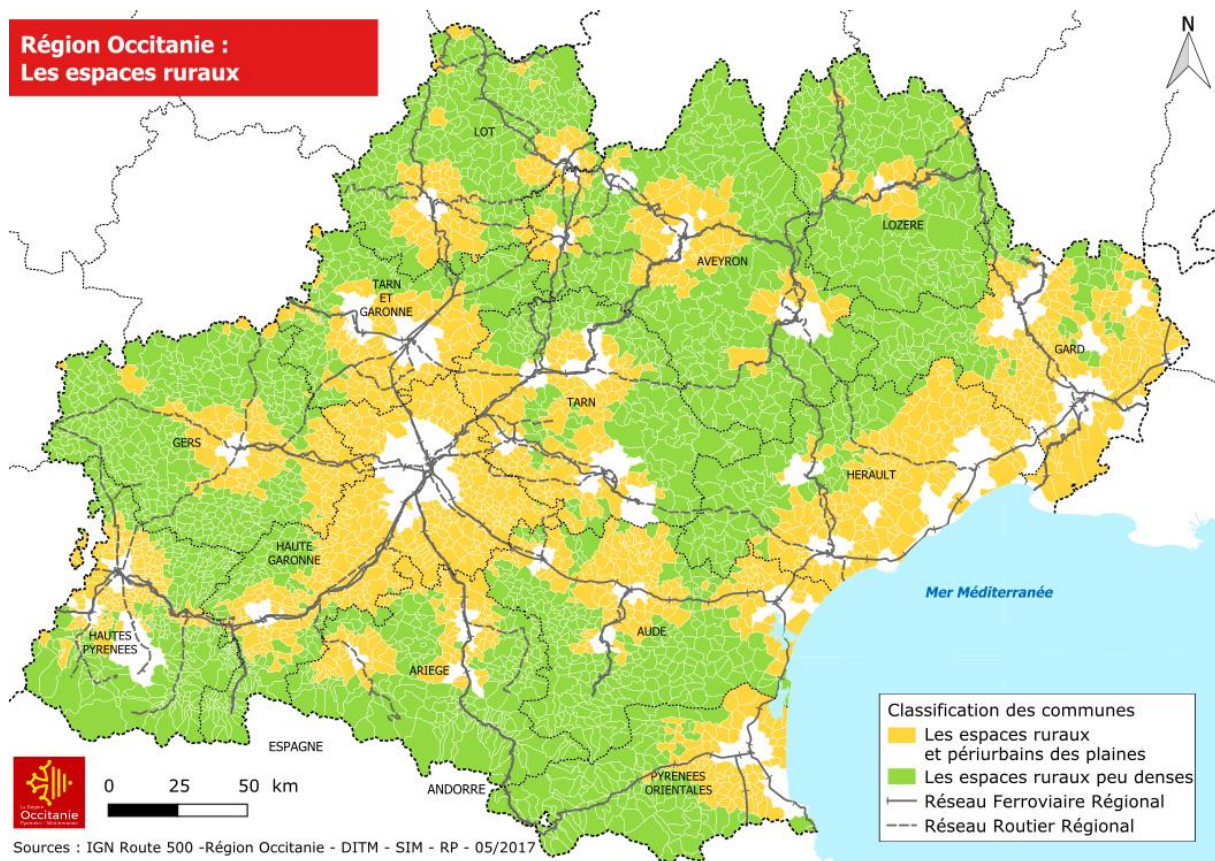
- ***Les espaces périurbains et ruraux des plaines***

Les espaces périurbains et ruraux des plaines (Figure 29), plaine languedocienne et bassin de la Garonne, sont des espaces de transition entre la ville et la campagne. Nous avons bâti cette catégorie à partir des deux typologies précédemment évoquées. Nous avons pris, d'une part les couronnes périurbaines des grands et moyens pôles définies par l'Insee (espaces où au moins 40% des habitants travaillent dans un pôle urbain ou dans les communes attirées par celui-ci) ainsi que les « communes multipolarisées des grandes aires urbaines » (qui regroupent donc les communes dépendantes des villes pour leur emploi), et d'autre part les communes classées par la DATAR comme les « campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées », ou « campagnes agricoles et industrielles ».

On s'en doute, ces deux classes se recoupent fortement puisqu'elles tentent de décrire une même réalité.

---

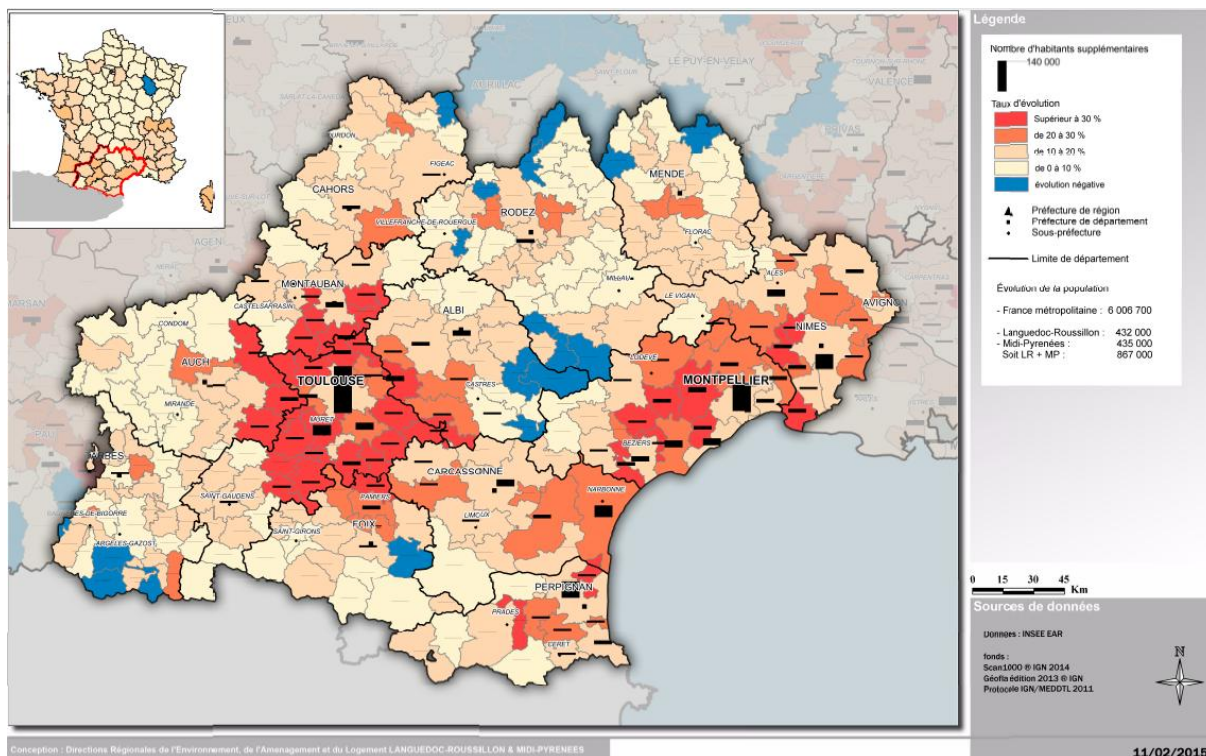
<sup>70</sup> TAULELLE, François. Occitanie. Dans : CARROUÉ, Laurent, *La France des 13 Régions*. Malakoff : Armand Colin, 2017.



**Figure 29 : Les espaces ruraux : du périurbain aux faibles densités, réalisation personnelle pour la région Occitanie, 2017**

Leur premier dénominateur commun est que ce sont des campagnes densifiées. Avec quasiment 1,9 million d’habitants et 32,7% de la population régionale, c’est le plus peuplé de nos quatre espaces, et celui qui a connu la dynamique la plus forte au cours des dernières années (Figure 30).

Ce processus de densification des espaces ruraux est directement lié au phénomène de périurbanisation, apparu en Occitanie dans les années 1960-1970 et engendré par la démocratisation de la voiture. C’est pourquoi la classification en aires urbaines, qui décrit des territoires organisés autour de pôles urbains pour leur emploi, bien que purement fonctionnelle, correspond à une réalité des espaces et paysages.



**Figure 30 : Evolution de la population 1999-2011 par Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), DREAL 2015**

En effet les « campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées » identifiées par la DATAR (voir Figure 24 p71) « se caractérisent par une forte croissance résidentielle depuis une trentaine d'années » et les conditions de vie et l'économie y « sont, plus ou moins fortement, liées aux dynamismes des métropoles et des villes environnantes »<sup>71</sup>. Les « campagnes agricoles et industrielles » sont plutôt rares en Occitanie par rapport aux campagnes du Nord de la France et se concentrent à peu près sur des espaces similaires, parfois un peu plus loin des villes. On retrouve dans notre catégorie, sans surprise, l'aire urbaine toulousaine, les vallées de la Garonne, du Tarn, de l'Agout, de l'Ariège, du Rhône, du Gardon ainsi que la plaine et le littoral languedociens.

Ces territoires de plaines ou de coteaux sont aussi les espaces agricoles les plus productifs de la région, comme le relève une carte de l'occupation du sol (Figure 31), construits autour d'une agriculture intensive centrée sur le vin (plaine languedocienne, Fronton, Gaillac) et les monocultures céréalières (blé, maïs dans le bassin toulousain élargi à la plaine garonnaise et au Nord du Gers).

<sup>71</sup> DATAR. *Typologie générale des campagnes françaises*. DATAR, 2012. [Consulté le 13 mai 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/observatoire-des-territoires/fr/typologie-g-n-rale-des-campagnes-fran-aises>.

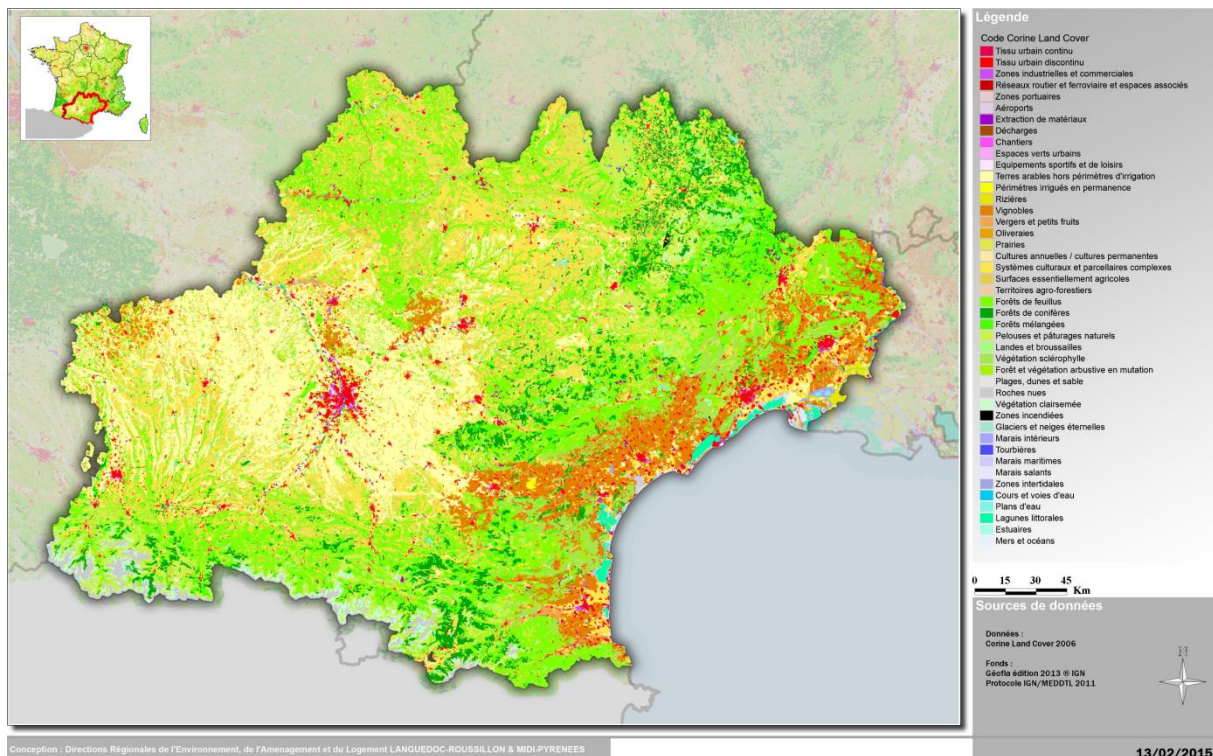


Figure 31 : Occupation du sol en Occitanie, DREAL 2015

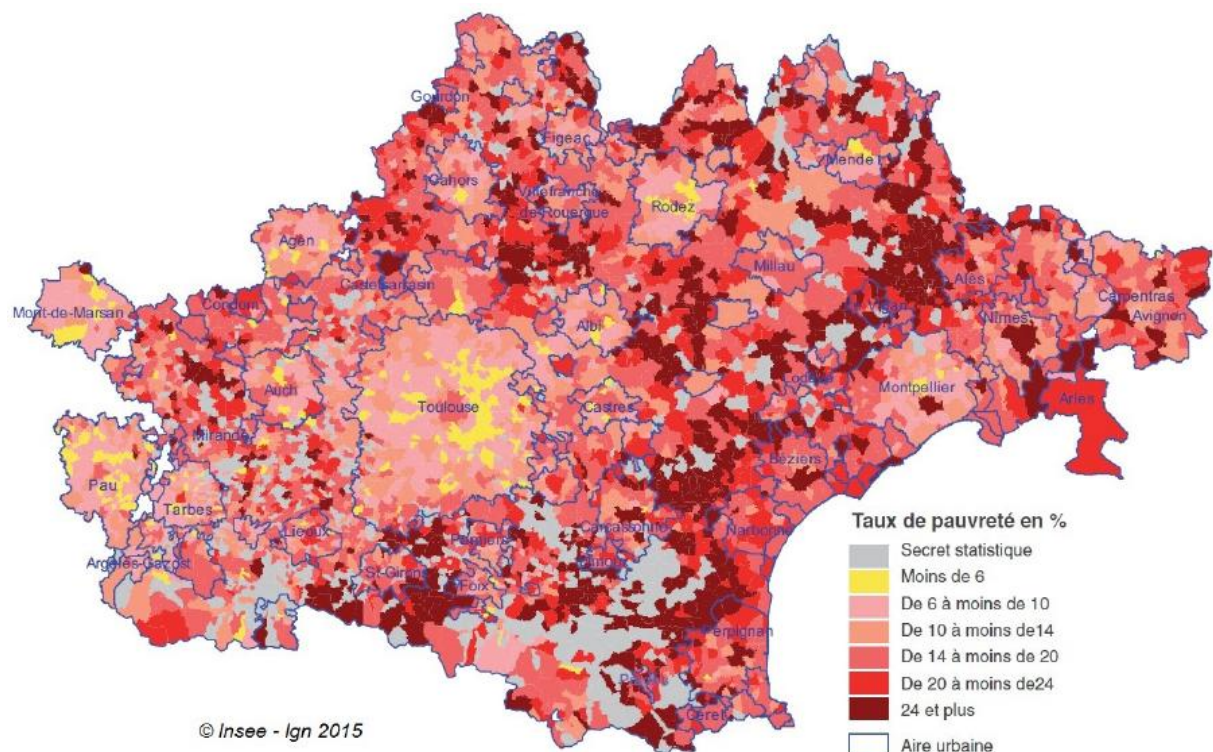


Figure 32 : Taux de pauvreté en Occitanie en 2012, Insee 2015

Les populations habitant ces espaces peuvent se révéler très contrastées, entre populations au mode de vie rural, et nouveaux arrivants au mode de vie périurbain. La Figure 32 nous indique que les espaces les plus riches d'Occitanie sont des espaces périurbains, notamment



autour de Toulouse, de Montpellier et de Rodez. Elle ne doit pas effacer pour autant que certaines populations périurbaines peuvent se retrouver très précarisées, notamment en marge des aires urbaines où le coût des déplacements devient considérable pour quelqu'un qui aurait perdu un emploi ou divorcé avec des enfants à charge<sup>72</sup>.

- **Les espaces ruraux peu denses**

Les espaces ruraux peu denses, montagnes, piémonts et collines, se définissent mécaniquement comme les espaces non-inclus dans les trois catégories précédentes. Ce sont des communes que l'Insee désigne comme « isolées hors influence des grands pôles » (c'est-à-dire dont moins de 40% de la population travaille dans une aire urbaine) « petites unités urbaines » et « autres communes multipolarisées », et que la DATAR catégorise en « campagnes vieilles à très faible densité ». On retrouve donc les Pyrénées et leur piémont (Corbières, Pays d'Olmes, plateau de Lannemezan), le Massif Central et ses contreforts (Cévennes, Montagne Noire, causses de l'Aveyron, de la Lozère, du Lot, de l'Est du Tarn-et-Garonne), mais aussi les coteaux du Gers ou du Nord du Tarn-et-Garonne.

Elle regroupe 811 000 habitants (14,3% de la population régionale) sur 42 000 km<sup>2</sup> (56% du territoire régional). Cela représente une densité moyenne de 19 habitants au km<sup>2</sup>, ce qui est logique puisque nous en avons exclu toutes les villes de plus de 10 000 habitants, mais représente une réalité marquante donc pour plus de la moitié du territoire régional.

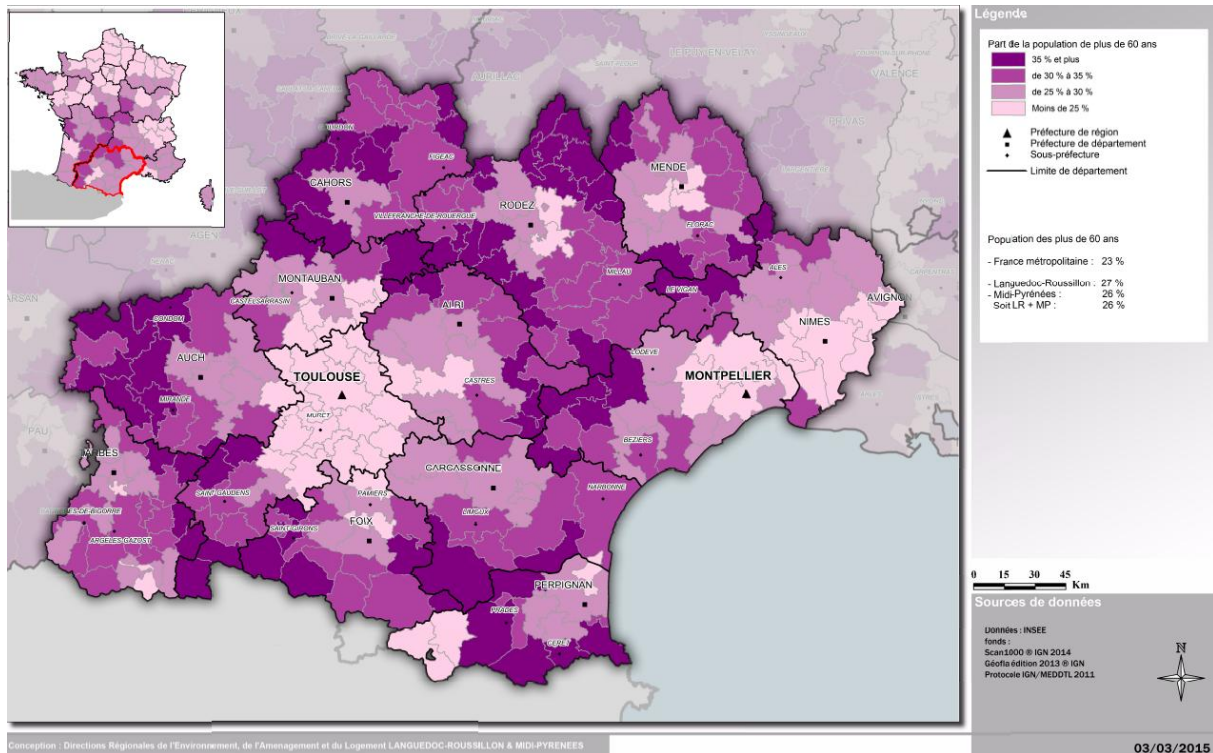
Les « campagnes vieilles à très faible densité » de la DATAR sont définies comme suit : « Après une longue période d'exode rural, ces campagnes connaissent un brassage de populations et parfois un regain démographique. Cependant, le vieillissement de la population reste important, le niveau de revenus parmi les plus faibles et l'accessibilité très en deçà de la moyenne française ». En matière de paysages, ce sont souvent des territoires montagneux ou vallonnés, éloignés des grandes villes et caractérisées par une pression humaine moins forte sur l'environnement : agriculture plus extensive, couvert forestier plus important.

La typologie de la DATAR fait cependant une distinction entre trois catégories dans ces espaces ruraux peu denses : les communes à économie présentielle et agricole (classe 1, en vert foncé sur la Figure 24 p71), les communes à économie présentielle et touristique (classe 2, en vert

---

<sup>72</sup> ROUGE, Lionel. *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les « captifs » du périurbain ?*. Thèse de doctorat de Géographie et Aménagement du territoire. Université de Toulouse II – Le Mirail, 2005. Disponible à l'adresse : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00012157/file/These.pdf>. AL.

clair), et les communes à économie présentielle et touristique dynamique, notamment montagneuses (classe 3, en bleu).



**Figure 33 : Population des plus de 60 ans en 2011 par EPCI, DREAL 2015**

La faible densité n'est pas nécessairement un marqueur de fragilité des territoires, et on peut y trouver de l'activité, notamment touristique ou industrielle. Malgré tout, ces espaces restent marqués par une pauvreté et une précarité très importante à laquelle s'ajoute l'éloignement des services et des voies de communication. La Figure 32 montre bien à quel point ces espaces sont les plus pauvres de la région, avec une diagonale du Sud de la Lozère aux Pyrénées Orientales et à l'Ariège où les taux de pauvreté sont supérieurs à 20%. L'absence de données est dû à des densités trop faibles mais recouvre souvent les mêmes réalités. À la pauvreté s'ajoutent un vieillissement important (souvent plus de 30% et jusqu'à 60% de personnes âgées dans certaines communes, cf Figure 33) et des taux de chômage plus contrastés selon les territoires.

Espace	Nombre d'habitants	Superficie (km <sup>2</sup> )	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Démographie	Caractéristiques de la population	Emploi	Principales problématiques
Métropoles	1 334 000 (23,4%)	1 144 (1,6%)	1166	Croissance démographique	Très jeune, étudiants et jeunes diplômés, fortes inégalités	Emploi très dynamique et fortement qualifié	Accueil de populations, saturation des réseaux, inégalités
Armature urbaine de villes moyennes	1 700 000 (29,5%)	4 989 (6,8%)	341	Croissance contrastée entre centres et périphéries	Population plutôt vieillissante	Dynamiques contrastées entre les villes	Déclin des centres-villes, menace de déclassement
Espaces urbains et périurbains des plaines	1 900 000 (32,7%)	24 600 (33,8%)	77	Démographie très dynamique	Actifs avec enfants, population parfois aisée, poches de pauvreté.	Emploi en hausse, économie présentielle	Accueil de populations, étalement urbain, saturation des réseaux
Espaces ruraux peu denses	811 000 (14,3%)	41 600 (57,2%)	19	Beaucoup d'espaces en déprise démographique	Population vieillissante, forte pauvreté	Emplois touristiques, chômage faible	Accès aux services, aux soins, à l'emploi, vieillissement
Région	5 680 000	72 700	79	Croissance démographique	Population plus vieille et plus pauvre que la moyenne française, forts contrastes	Emploi en hausse, fort taux de chômage	Accueil de populations, développement équilibré du territoire

Figure 34 : Tableau récapitulatif des caractéristiques des catégories de communes distinguées

Les 4 espaces ici décrits ont des caractéristiques très marquées (Figure 34) mais fonctionnent bien comme un système qui associe les métropoles et villes moyennes à leurs espaces périurbains et à leur arrière-pays plus éloigné. Il y a cependant un réel enjeu de mieux connecter ces territoires entre eux pour que le développement sur le territoire régional soit le plus équilibré possible. François Taulelle conclut son chapitre sur l'Occitanie sur la nécessité de « tisser des liens » : « Le premier défi à relever est de parvenir à penser le rapprochement des deux régions à travers une organisation territoriale. Le deuxième défi est celui des vides et des pleins. »

## 2.2 – Les mobilités en région Occitanie

### 2.2.1 Caractéristiques générales des mobilités en région

À présent que nous avons présenté la région plus en détail, intéressons-nous à ses caractéristiques en terme de mobilités, à commencer par les flux domicile-travail et domicile-études. Si ceux-ci ne constituent qu'une partie des déplacements, dont la part ne cesse de diminuer, ils restent des déplacements incompressibles, réguliers et quotidiens sur lesquels de nombreuses données existent. D'autre part, les grandes tendances en matière de bassins de vie dessinés par les flux domicile-travail se retrouvent souvent dans les autres motifs de déplacements. Ils permettent donc une première lecture très instructive de la structure des mobilités sur le territoire régional.

- **Les déplacements domicile-travail**

Dans un Insee Flash de mars 2016, intitulé « En Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, des déplacements domicile-travail de plus en plus nombreux et plus longs », l'Insee Occitanie dresse un portrait de ces déplacements dans la région<sup>73</sup>. En 2013, 56% des 2,1 millions de personnes en emploi, soit 1,2 million de personnes, ne travaillent pas dans leur commune de résidence. Cette part reste plus faible que la moyenne française (64%), ce que l'Insee explique par le « caractère rural de notre région », mais a tout de même augmenté de 6 points en 14 ans, tandis que les distances s'allongent (+1,7 kilomètre entre 1999 et 2013). Cette dynamique est nationale et est essentiellement liée à la périurbanisation.

Qui sont ces navetteurs ? Les Figure 35 à Figure 40 nous renseignent sur les interactions qui existent entre les territoires.

---

<sup>73</sup> INSEE. *En Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, des déplacements domicile-travail de plus en plus nombreux et plus longs*. 2016. [Consulté le 14 mai 2017]. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019768>.

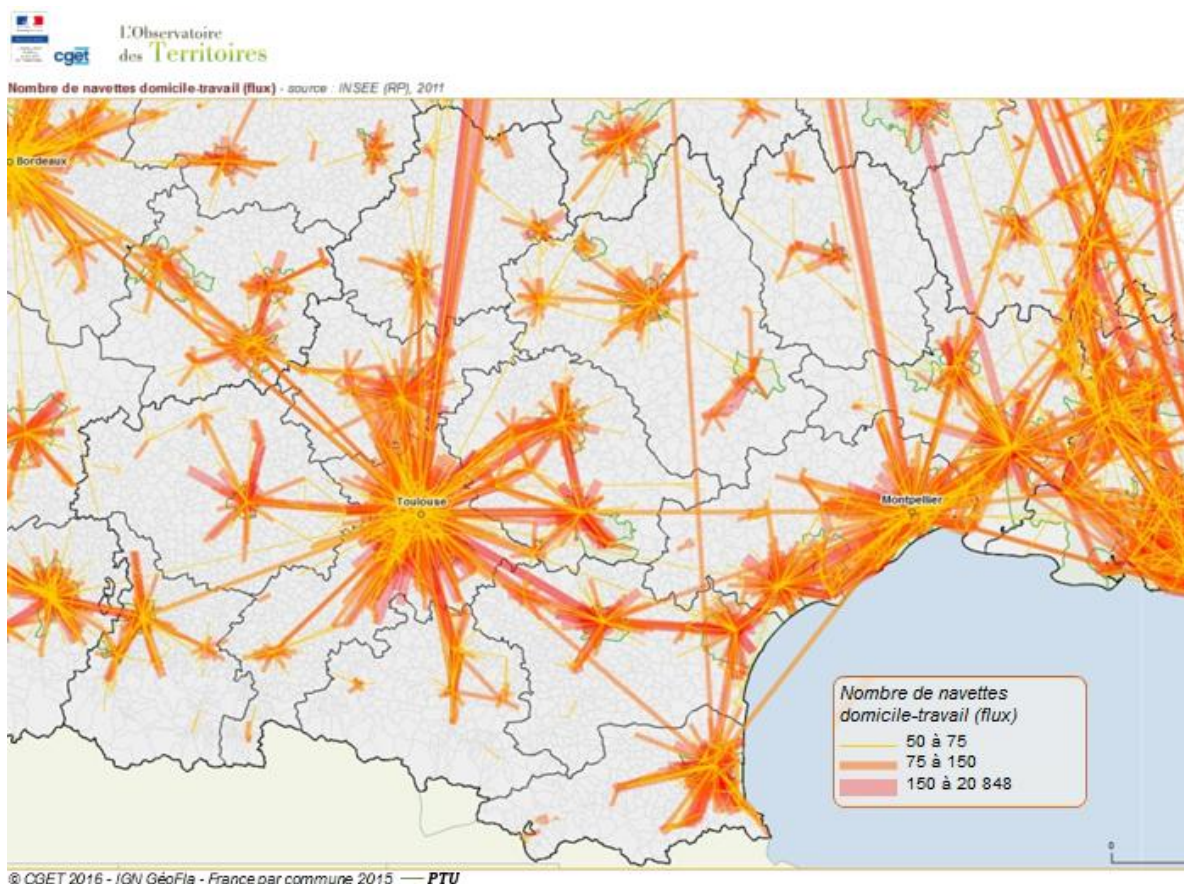


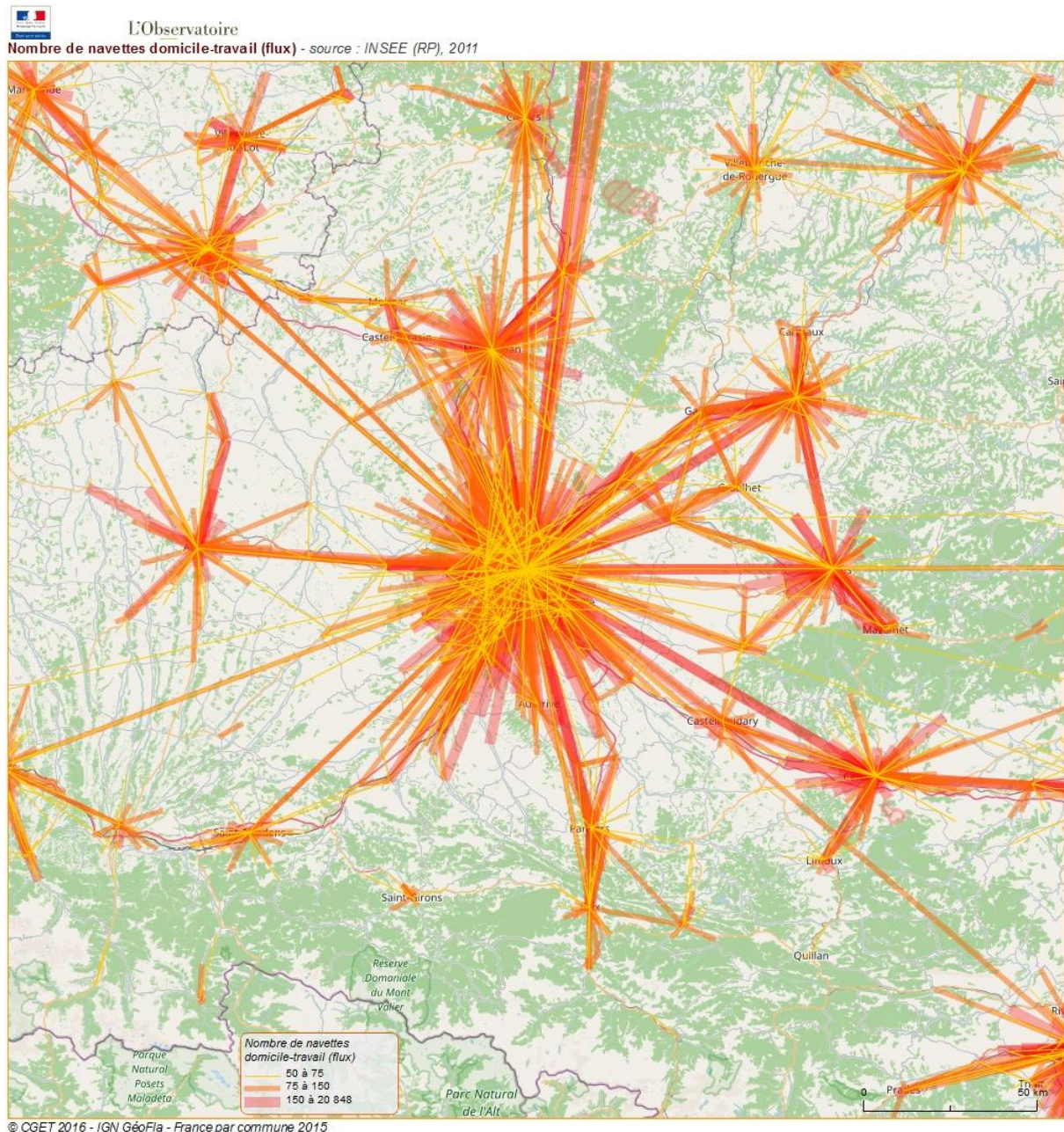
Figure 35 : Flux domicile travail, Observatoire des Territoires 2017

Le fait le plus marquant est sans conteste l'importance des flux pendulaires à l'intérieur des aires urbaines. Ils constituent près de 60% des flux de navetteurs régionaux. Extrêmement forts au cœur des agglomérations (le plus fort étant de Toulouse vers Blagnac : 9000 trajets quotidiens), ils sont de plus en plus diffus au fur et à mesure que la distance au centre augmente, formant des cercles concentriques d'intensité décroissante. Les flux domicile-travail sont plus forts le long des grands axes de communication (autoroutes, voies ferrées, routes nationales). C'est particulièrement visible autour de Toulouse (diffusion sur l'A68, l'A20, A64, la N20 particulièrement), mais cela s'observe dans toutes les villes, comme à Auch ou à Perpignan. Le rayon est proportionnel à la taille de la ville : « un quart des déplacements quotidiens se concentre sur l'aire urbaine de Toulouse »<sup>74</sup>, et 8% sur l'aire urbaine de Montpellier. Mais le phénomène concerne aussi les plus petites villes de la région, telles que Condom (32), Luchon (31), Le Vigan (30), Saint-Pons de Thomières (34)...

Un deuxième fait marquant est l'existence de flux quotidiens entre les différentes villes. Bien que ceux-ci ne soient pas comparables aux flux périurbains (16% des navetteurs résident dans

<sup>74</sup> INSEE. *En Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, des déplacements domicile-travail de plus en plus nombreux et plus longs*. 2016. [Consulté le 14 mai 2017]. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019768>.

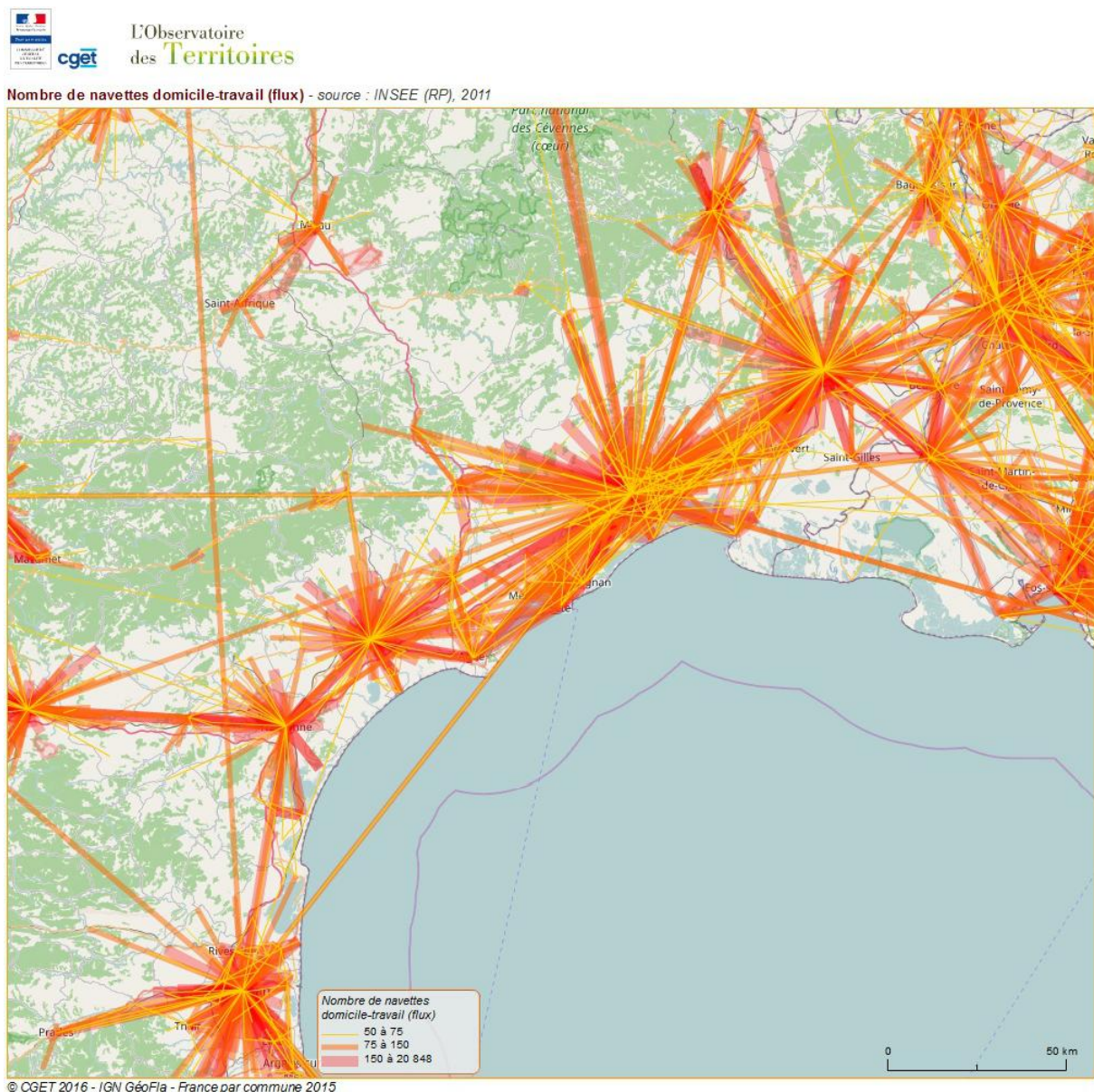
une aire urbaine et travaillent dans une autre), ils confirment que les villes d'Occitanie / Pyrénées-Méditerranée forment bien un réseau entre elles. Les plus importants sont entre les communes de Nîmes ou Montpellier, et Toulouse et Montauban, où plus de 1000 personnes font le trajet dans chaque sens chaque jour. Comme Aline Lateule l'avait déjà remarqué<sup>75</sup>, ces flux constituent un enjeu important pour la Région car, sur un trajet de ville-centre à ville-centre, le train est souvent plus compétitif par rapport à la voiture.



**Figure 36 : Déplacements domicile-travail : zoom sur l'aire métropolitaine toulousaine, Observatoire des Territoires 2017**

<sup>75</sup> LATEULE, Aline. *Enjeux de Mobilité et réponses en matière d'offre de transports en Midi-Pyrénées*. Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2013.

Par ailleurs, ces cartes font particulièrement bien émerger les réseaux de villes, et confirment une différence d'organisation entre littoral et intérieur des terres. On y voit bien l'organisation radiale de l'étoile métropolitaine toulousaine (Figure 36), à mettre en lien avec la structure des réseaux autoroutier et ferroviaire. Plus localement, d'autres réseaux apparaissent : le triangle Tarbes-Lourdes-Pau, la vallée de l'Ariège avec Lavelanet, le Nord et le Sud de l'Aveyron...



**Figure 37 : Déplacements domicile-travail : zoom sur le littoral languedocien, Observatoire des Territoires 2017**

On y voit également l'organisation beaucoup plus linéaire du réseau urbain du littoral (Figure 37), encore une fois le long de l'axe structurant constitué par l'A9 et la ligne de chemin de fer. Dans ce réseau, les relations se font vers Montpellier, mais aussi entre villes voisines, comme

entre Béziers et Narbonne ou entre Nîmes et Lunel. À noter que le réseau dépasse les frontières régionales et se prolonge vers l'Est en direction d'Arles, Avignon, et Marseille.

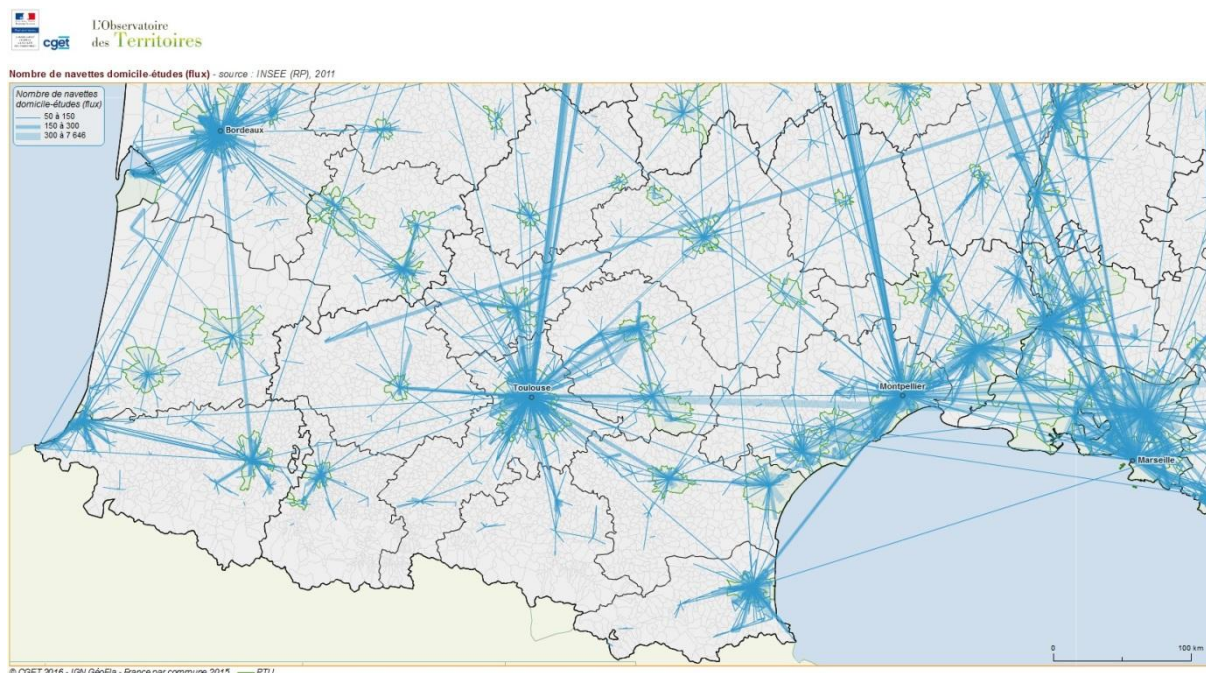


Figure 38 : Flux domicile-études, Observatoire des Territoires

Enfin, le 3<sup>e</sup> fait marquant est la portée supérieure des trois plus grandes agglomérations de la région, visible par les flux domicile-travail mais aussi les flux domicile-études (Figure 38). En effet, pour la plupart des communes régionales, les flux restent très locaux, limités à un rayon de 50 à 100 kilomètres. Mais Toulouse, Montpellier et Perpignan, par leur haut niveau d'équipement (notamment dans le domaine de l'enseignement supérieur) et leur spécialisation, génèrent des flux à une échelle qui couvre l'ensemble de la région. Ces flux seront à prendre en considération quand on traitera des relations entre les grandes villes régionales.

- **Les flux entre aires urbaines et départements**

Plus spécifiquement, quels sont les flux les plus importants entre les aires urbaines, et entre les départements? Ces flux sont particulièrement importants à analyser dans une perspective d'harmonisation entre les différents réseaux et de constitution d'éventuelles zones tarifaires.

Entre les aires urbaines (Figure 39), les flux sont les plus importants autour de Montpellier, du fait d'une configuration différente par rapport à Toulouse. En effet, les aires urbaines de Sète, Lunel, Clermont l'Hérault et Le Grau du Roi sont très proches de la métropole, ce qui engendre des flux très importants. Cela ne veut pas dire que de tels flux n'existent pas autour de Toulouse. Au contraire, Toulouse polarise tellement l'emploi autour d'elle que son aire



urbaine intègre un certain nombre de petites villes dans un rayon de 50 kilomètres (L'Isle-Jourdain, Fronton, Saint-Sulpice, Villefranche-de-Lauragais, Auterive, Carbonne). Les échanges sont également très forts entre les aires urbaines de Nîmes et Montpellier, Nîmes et Lunel, Toulouse et Montauban, Toulouse et les aires urbaines de l'Ouest du Tarn, Perpignan et Saint-Cyprien.

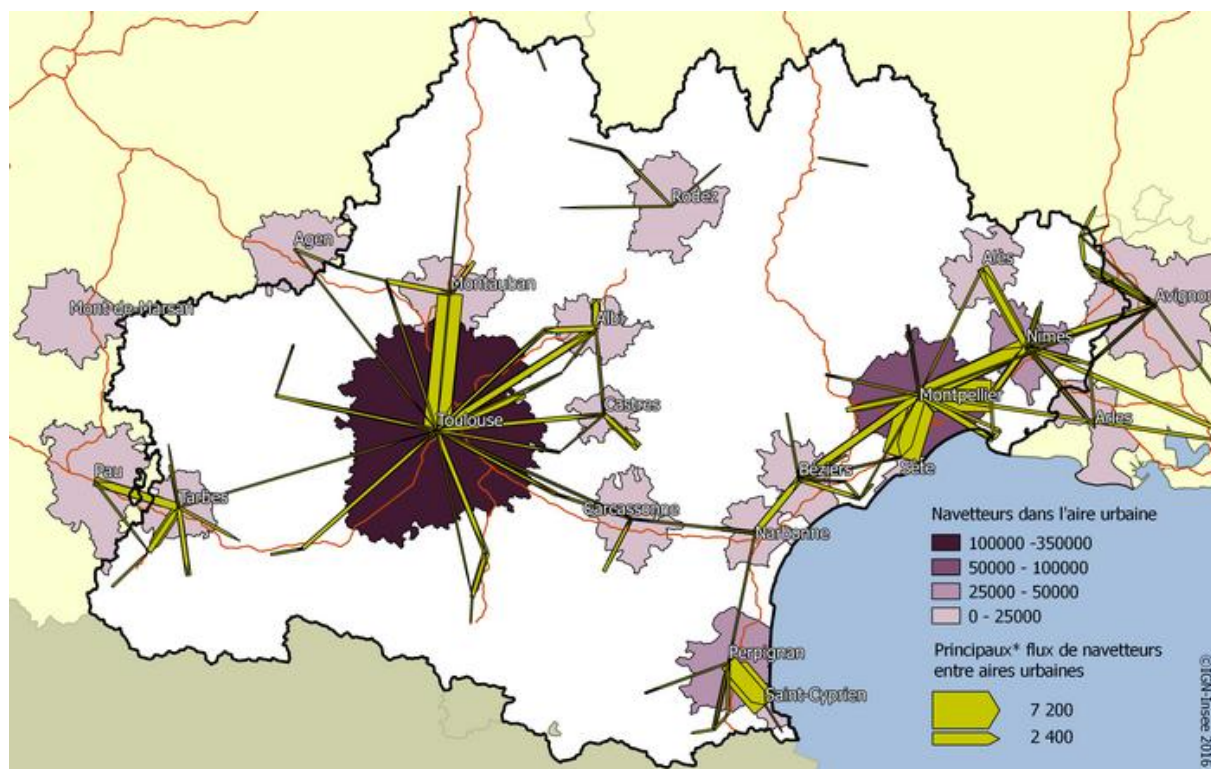


Figure 39 : Flux domicile-travail entre aires urbaines, Insee 2013

On retrouve ces mêmes échanges à l'échelle départementale (Figure 40) : entre la Haute-Garonne et les départements voisins (Tarn-et-Garonne et Tarn majoritairement, Gers, Aude, Ariège) de façon très déséquilibrée vers la Haute-Garonne, entre l'Hérault et le Gard de façon un peu plus équilibrée, et de façon plus marginale entre l'Hérault et l'Aude. Surtout, on voit l'importance des relations extra-régionales : de nombreux gardois vont chaque jour travailler dans les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse, et, dans une moindre mesure, des échanges sont entretenus entre les Hautes-Pyrénées et les Pyrénées-Atlantiques.

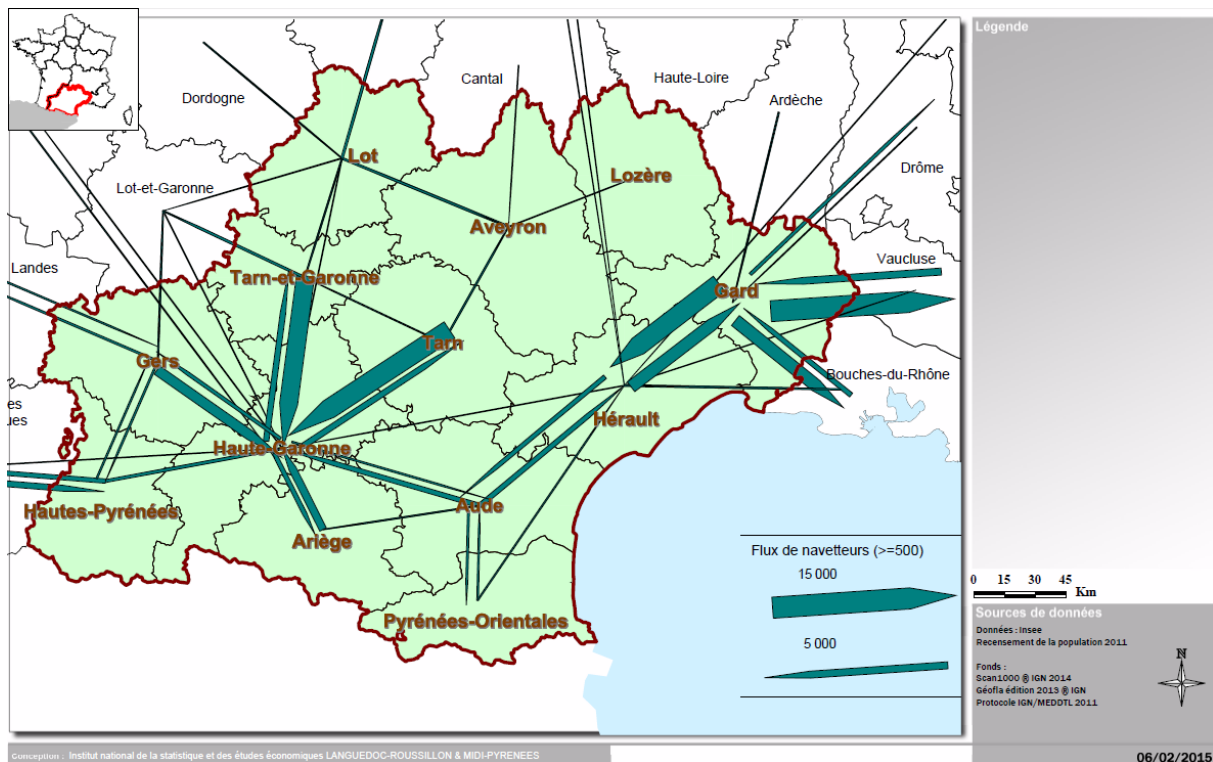


Figure 40 : Flux domicile-travail entre départements, Insee 2015

En moyenne en Occitanie en 2012, 78% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture<sup>76</sup>. Seulement cette moyenne cache d'importantes disparités régionales, que nous allons tenter d'expliquer dans la sous-partie suivante.

### 2.2.2 Les spécificités des grands espaces régionaux

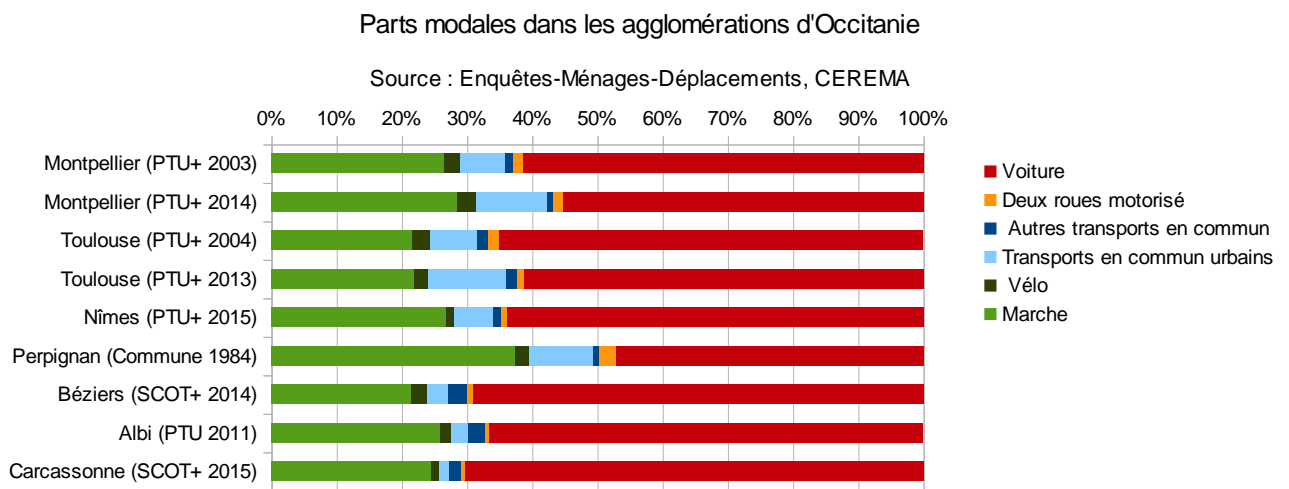
Nous avons voulu ici nous attarder sur les grands espaces distingués dans le 2.1 pour déterminer leurs spécificités et les structures de leurs mobilités

- **Les deux métropoles, Montpellier et Toulouse**

Ce sont des pratiques très spécifiques par rapport au reste du territoire que l'on observe dans ces deux villes. Les parts modales des transports en commun, de la marche et du vélo y sont plus hautes que dans le reste de la région. C'est bien sûr lié au développement des réseaux de transports en commun depuis les années 1970-1980 décrites en 1.3.1 L'exercice de la compétence mobilité par le bloc communal ainsi qu'aux politiques d'apaisement et de limitation de la circulation automobile. Ces actions ont permis de préserver et de redévelopper les alternatives à l'automobile, et avec elles des pratiques bien différentes de celles observées dans le reste de la région.

<sup>76</sup> INSEE. Les parts modales des déplacements domicile-travail. Dans : INSEE, *Insee Dossier n°2 : Le développement durable en Occitanie*. 2016, p. 16-18. Disponible à l'adresse : [https://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/54773/1/ID\\_OC\\_5.pdf](https://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/54773/1/ID_OC_5.pdf).

La Figure 41 ci-dessous rassemble l'ensemble des parts modales déterminées par les enquêtes-ménages-déplacements et enquêtes déplacements villes moyennes, enquêtes très poussées menées par le CEREMA sur l'ensemble d'un territoire pendant un temps donné. Le tableau doit cependant être pris avec précaution quand il s'agit de faire des comparaisons. Les chiffres concernant Perpignan surtout ne peuvent absolument pas être comparés puisque la dernière enquête qui y avait été menée date de 1984 et n'avait été faite que sur le périmètre communal. Les autres enquêtes sont déjà plus comparables entre elles bien que les périmètres divergent.



**Figure 41 : Parts modales dans les agglomérations d'Occitanie, réalisation personnelle d'après des données du CEREMA**

Les agglomérations toulousaine et montpelliéraine se distinguent avant tout par la part qu'y occupent les transports en commun (respectivement de 11 et de 12% dans les périmètres choisis, qui correspondent plus ou moins à l'unité urbaine élargie), qui s'ajoutent à Montpellier à une forte pratique des modes actifs (31% contre 23% à Toulouse) pour expliquer une part modale de la voiture de 20 points inférieure à la moyenne régionale, bien que toujours majoritaire (55% et 60%). Les différences entre Montpellier et Toulouse peuvent trouver plusieurs explications. Tout d'abord, les périmètres et conditions météorologiques ne sont pas les mêmes entre les deux enquêtes. La différence est cependant trop significative pour être seulement explicable par des biais statistiques. On pourrait donc penser à la différence de densité entre Toulouse et Montpellier pour expliquer la part modale de la marche notamment. Enfin, le choix du métro explique sûrement la meilleure performance des transports en commun à Toulouse, performance qui se fait – en partie – au détriment des modes actifs. Les chiffres ne sont pas communiqués pour la commune de Montpellier, mais à l'échelle de la commune de Toulouse, le recul de la voiture est

encore plus fort que pour la proche périphérie, sa part modale s'établissant à 40% en 2013, au profit des transports en commun<sup>77</sup>.

- **L'armature urbaine des villes moyennes**

Si les réseaux et parts modales des transports en commun dans les villes moyennes ne peuvent pas rivaliser avec les métropoles, leur atout est souvent la petite taille de leur centre qui permet à la marche à pied de rester concurrentielle, comme le montre la Figure 42. Cependant, dès qu'on s'éloigne de l'hypercentre, la voiture domine à nouveau et les transports en commun ne captent une part significative de la clientèle que dans les faubourgs à proximité. Ainsi, à des échelles proches de l'aire urbaine, la part modale des transports urbains est faible : 6% à Nîmes qui est donc dans une situation intermédiaire (c'est probablement le cas de Perpignan également), 3% à Béziers et Albi, 1% à Carcassonne.

## Comment vous déplacez-vous ?

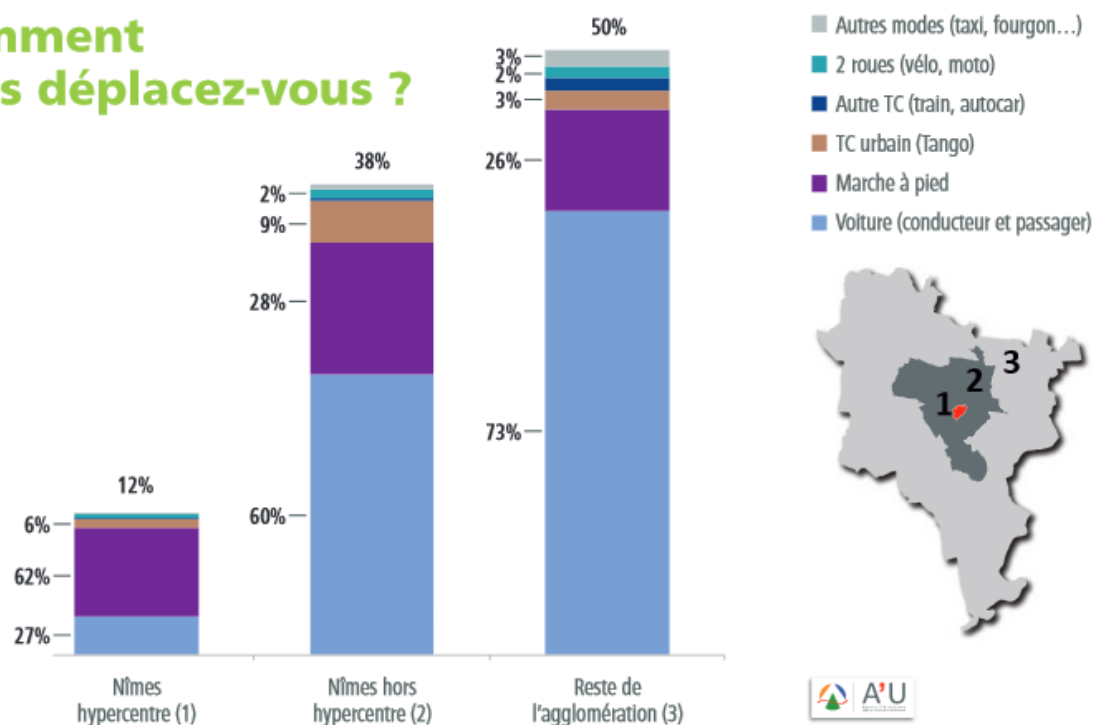


Figure 42 : Parts modales d'après l'Enquête Ménages-Déplacements de Nîmes, A'U 2015

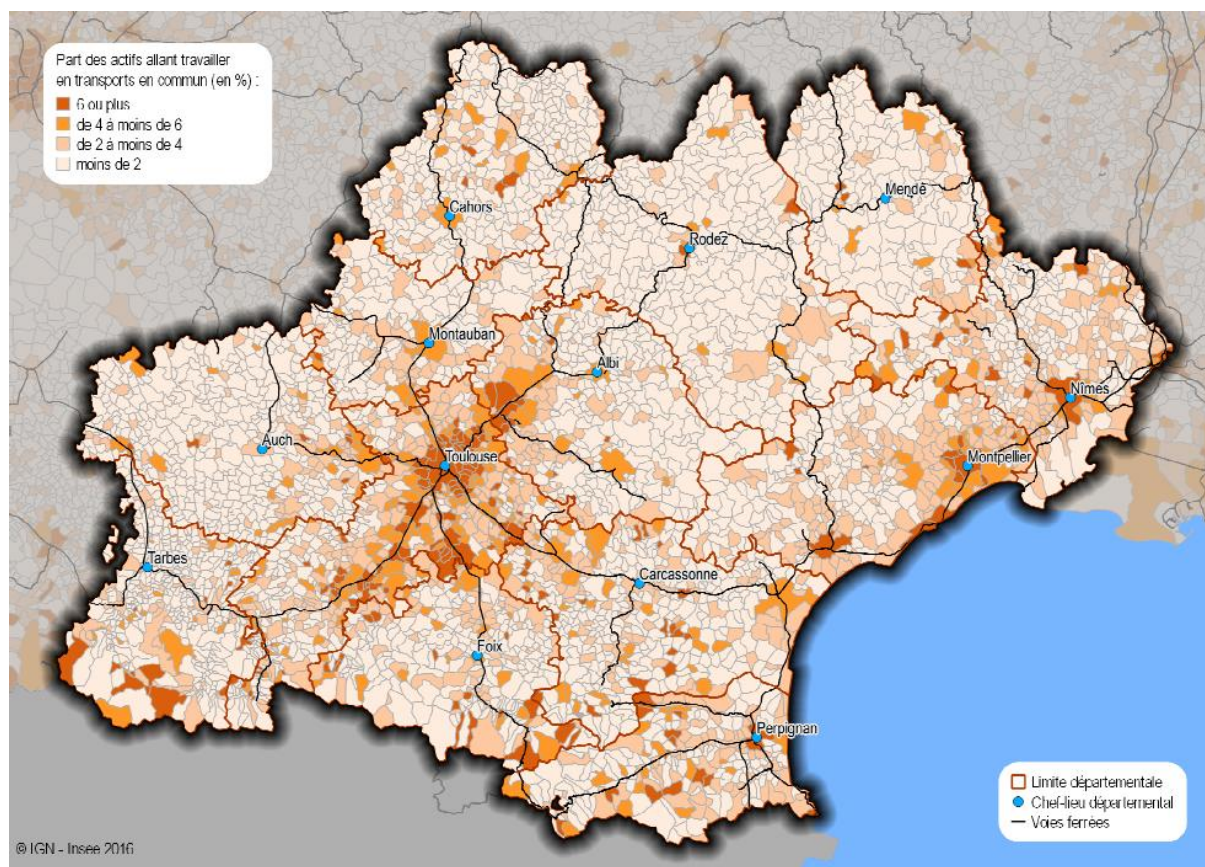
Il est intéressant de considérer, notamment pour le SRADDET, que c'est souvent dans ces villes (ainsi qu'à Toulouse et Montpellier) que se développe l'intermodalité. En effet, ce sont souvent des nœuds de transports, points de connexion entre les actuels réseaux ferroviaire, routier régional et routiers départementaux. D'ailleurs, la part des « autres transports en

<sup>77</sup> TISSÉO. *Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine. Principaux résultats de l'Enquête Ménages Déplacements et de l'Enquête Cordon Routière*. 2013. [Consulté le 14 mai 2017]. Disponible à l'adresse : [https://www.tisseo.fr/sites/default/files/Enquete\\_menage\\_deplacement.pdf](https://www.tisseo.fr/sites/default/files/Enquete_menage_deplacement.pdf).

commun », c'est à dire réseaux ferroviaire et routier interurbain, est la plus forte autour d'Albi et Béziers, deux villes moyennes situées dans des départements aux réseaux conséquents. À Nîmes, elle grandit également au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre.

- **Les espaces périurbains et ruraux des plaines**

Ces espaces, dont on a déjà dit qu'ils rassemblent un tiers de la population régionale, concentrent l'essentiel des enjeux du report modal car, plus que tous les autres, ils ont été en grande partie construits par et pour la voiture. Cependant, leur relative densité et leur organisation autour d'axes routiers souvent doublés d'axes ferroviaires, ont pour conséquence une utilisation des transports en commun non négligeable (Figure 43). C'est particulièrement le cas dans les trois départements les plus peuplés, la Haute-Garonne, l'Hérault et le Gard. Dans ces départements, la desserte conséquente assurée par les réseaux de transports non urbains permet pour certaines communes une alternative à l'automobile. Mais ce sont les 6 branches de l'étoile ferroviaire toulousaine qui permettent les plus forts usages des transports en commun.



**Figure 43 : Des transports en commun peu utilisés hors de l'aire urbaine toulousaine, Insee 2016**

Pour autant, l'automobile reste une réalité pour la grande majorité des populations du périurbain, et, on le voit sur la Figure 44, les temps de trajet sont plus longs à la périphérie des

aires urbaines que partout ailleurs dans la région. En résulte un coût de la mobilité accru qui peut aggraver des problématiques sociales.

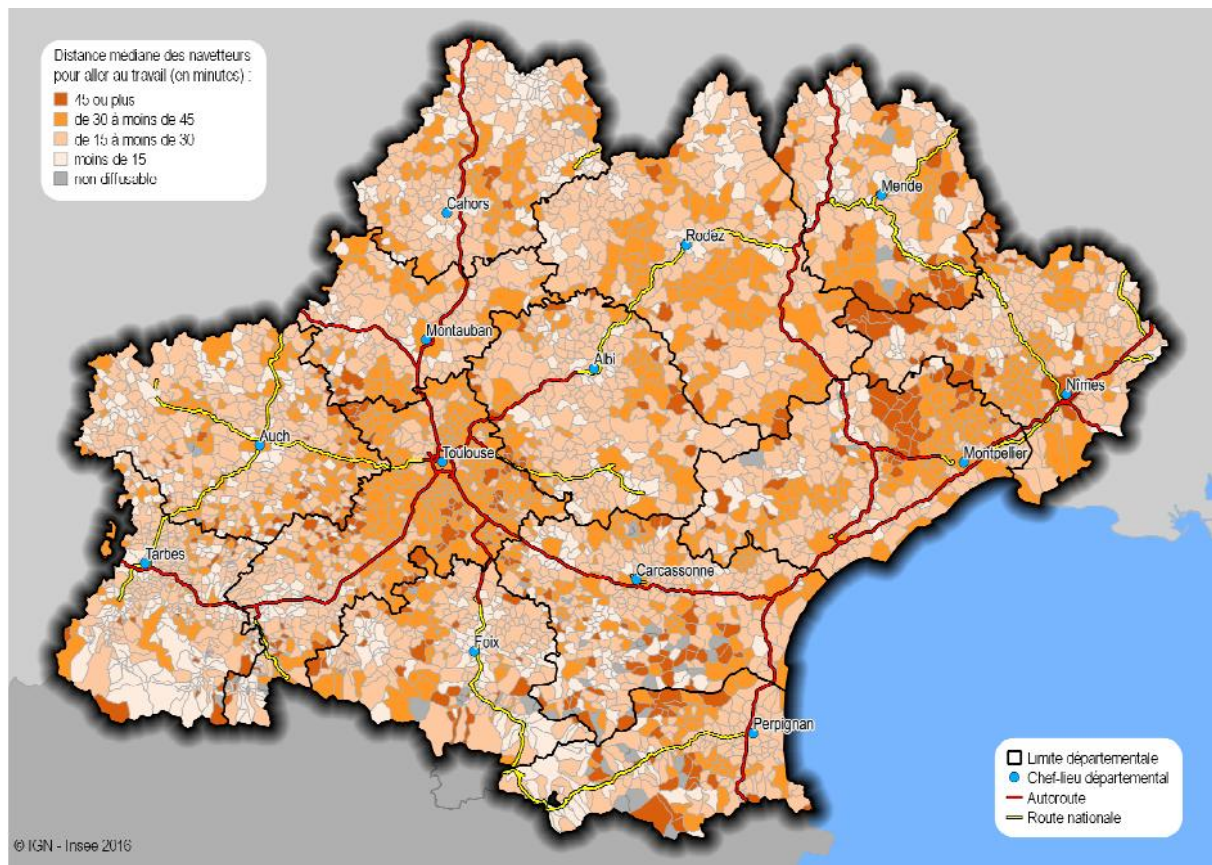


Figure 44 : Des temps de trajet plus longs à la périphérie des grandes agglomérations, Insee 2016

- **Les espaces ruraux peu denses, montagnes et piémonts**

Les espaces ruraux peu denses sont eux aussi très dépendants de la voiture, mais les pratiques y sont quelque peu différentes. Du fait de la faible densité, les transports y sont plus rares, ce qui pose des problèmes d'isolement par rapport à l'emploi, aux services (Figure 45), aux soins mais aussi à la société. Cet isolement aggrave la précarité des populations les plus fragiles, notamment les personnes âgées ou les chômeurs. Les distances restent importantes, la voiture représente un coût trop élevé pour ces catégories, dont nous avons vu qu'elles sont bien représentées dans ces territoires.

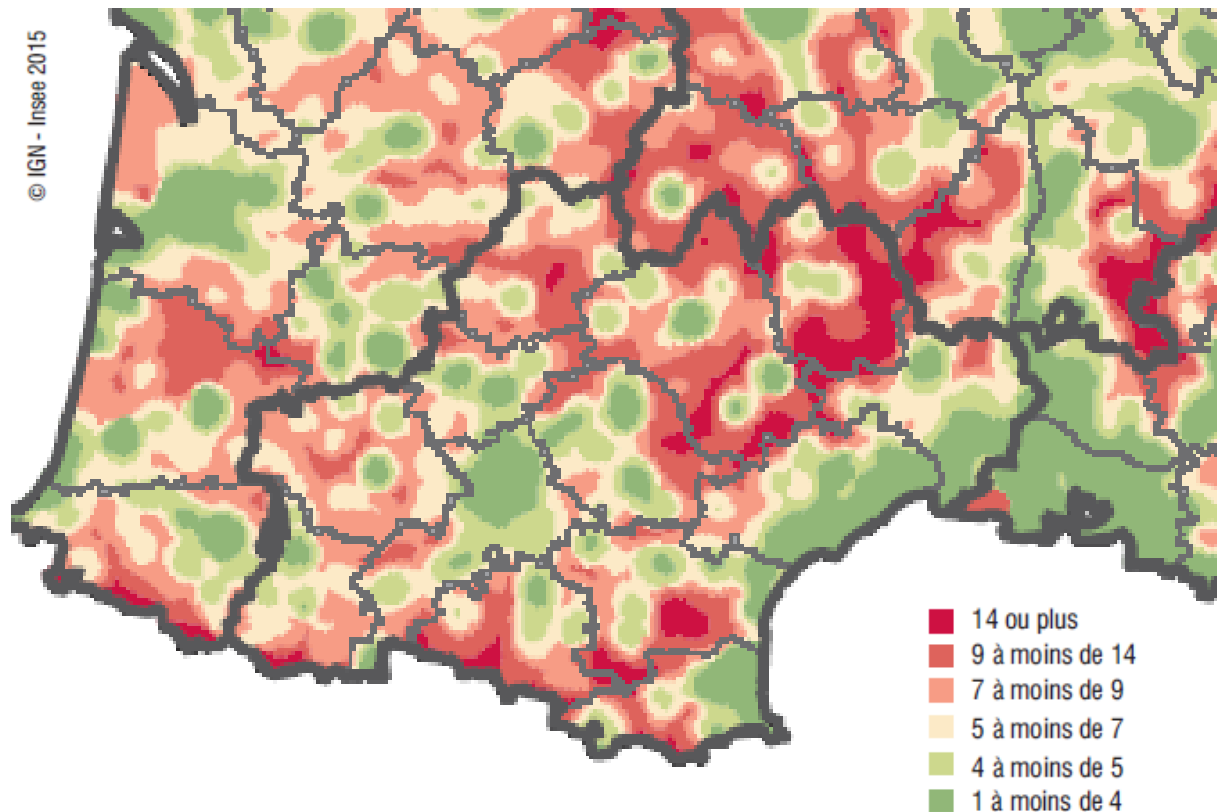


Figure 45 : Temps d'accès médian routier aux principaux services de la vie courante (en minutes), Insee 2015

C'est pour répondre à ces problématiques que se développent les initiatives évoquées plus haut : transport à la demande, covoiturage, autostop organisé, centrales de mobilité... Cependant ces services souffrent souvent d'un manque de communication ou d'attractivité, et restent ainsi des pratiques marginales qui ne suffisent pas à l'heure actuelle à répondre à l'ensemble des besoins de la population. C'est pourquoi la voiture y reste la plupart du temps hégémonique.

## 2.3 – Bilan des actions en faveur de l’intermodalité en Occitanie

Après avoir décrit le territoire régional puis ses pratiques de transports et mobilités, poursuivons notre analyse en nous penchant sur la question de l’intermodalité. Cet état des lieux a été en partie réalisé en collaboration avec Thomas Heuveline, collègue stagiaire au service Tarification Billettique Services de la DITM. L’objectif est de recenser l’ensemble des actions ou dispositifs existants permettant de favoriser l’intermodalité. Étant donnée la diversité des modes de transport et de déplacement, on comprend bien l’immense diversité des actions concernées.

On peut discerner deux grands types d’intermodalité : l’articulation entre deux réseaux de transports collectifs (train, métro, tramway, car, bus), et le passage entre un transport collectif et un mode de déplacement individuel (voiture – usage individuel ou partagé –, vélo, marche). Ces deux types d’intermodalité concourent au même but : optimiser les réseaux de transports afin de rendre l’enchaînement de plusieurs modes de déplacements le plus facile et confortable possible, et ce, dans le but d’obtenir un report modal depuis la voiture individuelle. La discontinuité de l’offre ou la difficulté d’accès aux transports en commun est en effet un des principaux freins à leur usage. Une intermodalité bien organisée améliore la performance globale des réseaux de transports concernés<sup>78</sup>, mais nécessite souvent de la part des acteurs en charge de ceux-ci, des compromis qui peuvent être difficiles à trouver.

### 2.3.1 L’intermodalité physique

L’intermodalité « physique » est celle qui paraît la plus évidente, et elle est absolument nécessaire avant de mettre en place les deux autres types d’action que nous présentons par la suite.

- **La coordination de l’offre de transport**

L’intermodalité entre deux modes de transport consiste d’abord à les faire se rencontrer au même endroit, dans des conditions d’accueil acceptables, avec un temps de correspondance assez long pour ne pas rater l’autre mode de transport en cas de léger retard, mais assez court pour ne pas être dissuasif : idéalement, entre 5 et 15 minutes.

On pourrait penser qu’elle se fait plus facilement entre deux transports du même réseau (pour la région, entre deux TER, deux cars ou entre un TER et un car, ou pour un réseau local

---

<sup>78</sup> SOUCHON, Aurélie. *De l’intermodalité à la multimodalité : Enjeux, limites et perspectives. Illustré par un projet d’expérimentation de tarification multimodale entre Martigues et Marseille*. Mémoire de M2 TURP. Université Lyon 2, 2006. Disponible à l’adresse : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00412863/document>.



comme Tisséo, entre deux bus, ou entre le métro et un bus). Et en effet, un obstacle est supprimé, celui de l'entente entre deux autorités organisatrices différentes. Cependant, il y a des difficultés spécifiques au ferroviaire : le manque de souplesse du réseau induit par le respect de contraintes techniques qui impose à ce que les horaires soient fixés un an à l'avance, ainsi que les cadences de desserte parfois très espacées en milieu rural. Il peut également y avoir des difficultés liées aux opérateurs différents des services de transport ferroviaire et des services de transport routier, qui peuvent avoir leurs propres contraintes : emploi du temps des personnels, disponibilité du matériel roulant...

Il faut ensuite que l'aménagement soit prévu pour que, par exemple, un car puisse stationner à la gare ; il faut que la correspondance marche pour la gare d'arrivée mais aussi pour la gare de départ. Prenons l'exemple du car régional 953 entre Béziers et Castres : il devra non seulement partir à la bonne heure de Béziers, mais aussi arriver à la bonne heure à Castres, sans compter d'autres contraintes comme les horaires des établissements scolaires, d'éventuels imprévus, etc. Au sein de la Région Occitanie, c'est un travail quotidien qui est opéré sur les fiches horaires par le service Études et Stratégies en collaboration avec le service Transports Routiers.

Mais dans le cadre de l'élaboration du SRADDET, ce sont bien les correspondances entre deux réseaux différents (qu'ils soient urbains, départementaux, ou régionaux) qui nous intéressent. Et dans ce cas, aux contraintes évoquées plus haut (qui demeurent), s'en ajoutent d'autres, et principalement la multiplication du nombre d'acteurs aux logiques parfois contraires. Pour faciliter les échanges, il est nécessaire que les différents réseaux s'entendent sur la définition des points de connexion entre les différents services.

Ces pôles d'échanges se constituent le plus naturellement, mais pas exclusivement, autour des gares : en effet le réseau ferroviaire, moins souple et plus capacitaire que les réseaux routiers, exige qu'on organise les correspondances autour de lui puisque lui ne peut pas s'adapter aux autres réseaux sans investissements conséquents. Dans ces cas-là, un aménagement des abords de la gare est nécessaire pour faciliter les connexions et rendre les correspondances plus agréables. Ces aménagements visent à créer des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM).

Lors de la réalisation d'un TCSP, mode plus capacitaire et moins souple, il est nécessaire de penser les connexions bien en amont. C'est ce qui a été fait de façon admirable à Montpellier où les 4 lignes de tramway se croisent à la gare SNCF de Montpellier-Saint-Roch. C'est également ce qui a été fait pour les BHNS de Nîmes et Perpignan qui passent par la gare SNCF. À Toulouse cependant, des occasions ont été manquées. La ligne A du métro propose deux connexions au réseau ferré, à Marengo-SNCF, reliée par souterrain à la gare centrale de Matabiau, et à Arènes

(où passent également les lignes de tramway T1 et T2), reliée par souterrain à la gare de banlieue de Saint-Cyprien-Arènes. La qualité de ces connexions peut aujourd'hui être améliorée mais reste a minima satisfaisante. La ligne B, en revanche, a manqué des occasions pourtant très intéressantes pour l'intermodalité : la station La Vache se situe à 350m de la halte ferroviaire Route de Launaguet, sans aucun aménagement. Le croisement avec la ligne A se fait à Jean-Jaurès, à 600 mètres de la gare de Matabiau. Enfin, plus satisfaisant, une station a été décaissée à l'emplacement où est pressentie la future gare Niel, où l'actuelle halte Toulouse-Saint-Agne pourrait être déplacée à terme<sup>79</sup>. Notons que la 3e ligne de métro actuellement en projet est construite en partie autour de 5 connexions avec le réseau ferré, à Colomiers, Route de Launaguet (La Vache), Matabiau, Montaudran et Labège, dans une démarche associant la Région et la SNCF.

Si ces grands pôles d'échanges urbains sont emblématiques, ils sont loin d'être représentatifs de la multitude de points de connexion qui existent entre les réseaux sur le territoire régional. Reprenons ainsi l'exemple de notre ligne 953. Sur son trajet entre Béziers et Castres, elle s'arrête à Saint-Pons de Thomières (Hérault). 3 lignes Hérault Transport passent par cette ville. S'arrêtent-elles au même arrêt ? Les horaires des deux lignes rendent-elles la correspondance vers Castres possible, par exemple, depuis la ligne 482 en provenance de Bédarieux ? Les conditions d'attente sont-elles satisfaisantes, l'arrêt est-il identifiable ? Ces types de questions avaient été traités en détail sur les gares du territoire ex-Midi-Pyrénées en 2013 par un atelier du Master Villes & Territoires auquel on peut encore se référer utilement<sup>80</sup>. On se rend cependant bien compte que, malgré l'importance du sujet, il ne nous est pas possible en l'espace de 6 mois de dresser un diagnostic complet et actualisé sur l'ensemble du territoire régional. Un diagnostic beaucoup plus complet intégrant l'ensemble des offres (réseau ferroviaire, réseau routier régional, réseaux départementaux, réseaux urbains, TAD...) sera nécessaire une fois que les réseaux départementaux auront été pleinement intégrés au réseau régional, afin de réfléchir à une réorganisation et à une optimisation du réseau. Ce moment n'est toutefois pas encore venu, et la priorité est en premier lieu de traiter des barrières plus immatérielles : celles de la tarification, de la billettique et de l'information multimodale, traitées à la suite de cette sous-partie.

---

<sup>79</sup> WOLFF, Jean-Pierre. La Région Midi-Pyrénées : plus de 10 ans de compétence ferroviaire. *Géotransports*. 2016, n° 8, p. 75- 94.

<sup>80</sup> M2 VILLES ET TERRITOIRES. *Analyse de l'intermodalité en Région Midi-Pyrénées*. Atelier. Région Midi-Pyrénées, 2013.

- **L'accès aux gares et les Pôles d'Échanges Multimodaux**

La deuxième composante de l'intermodalité, tout aussi essentielle, concerne l'accès aux gares. Ce paramètre souvent négligé est pourtant essentiel pour améliorer l'attractivité d'un réseau, par rapport à la voiture qui permet d'aller de porte à porte (ou du moins en donne l'illusion). L'accès aux gares se fait en effet souvent par un mode de déplacement individuel : la marche, le vélo ou d'autres modes doux, le 2 roues motorisés ou la voiture. Des politiques ont déjà été menées pour faciliter cet accès en Occitanie / Pyrénées-Méditerranée. Pour l'ex-région Midi-Pyrénées, un atelier aux enseignements toujours valables, a été réalisé en 2015 par une promotion d'étudiants de M2.<sup>81</sup>

L'intérêt de l'intermodalité vélo/train n'est pas seulement de faciliter l'accès aux gares mais aussi de diminuer les risques de conflits d'usagers à l'intérieur des trains, où les vélos peuvent prendre trop de place aux heures de pointe. Permettre au navetteur de laisser son vélo à la gare de départ, de prendre le train puis de reprendre un deuxième vélo à la gare d'arrivée, permet de conserver plus de place dans les trains. C'est un modèle très répandu aux Pays-Bas par exemple.

En ex-Midi-Pyrénées, une expérimentation a été déployée entre 2010 et 2014 autour de l'intermodalité vélo/train. Cette expérimentation s'est traduite par l'implantation de stationnements cyclables de divers types (arceaux, box individuels, consignes collectives sécurisées) sur la ligne Toulouse-Castres-Mazamet, choisie pour la diversité des profils de ses gares et haltes. En 2013, est inaugurée la Vélostation de Toulouse-Matabiau, grâce à des financements SNCF, Région et FEDER<sup>82</sup>. Avec 678 places de stationnement de vélos dont 600 réservées aux usagers du TER, c'est l'une des plus grandes de France. Elle offre une solution de stationnement sécurisé et vidéosurveillé aux usagers réguliers des transports en commun régionaux, dans la même logique de complémentarité rail/vélo<sup>83</sup>. Ces équipements, adaptés à l'importance de chaque gare, peuvent permettre aux navetteurs périurbains d'utiliser deux vélos pour leur déplacement, sans craindre de se le faire voler pendant la nuit ou la journée.

---

<sup>81</sup> M2 Villes et Territoires, *Diagnostic du dispositif de subvention des gares TER de Midi-Pyrénées*, 2015.

<sup>82</sup> Fonds Européen de Développement Régional

<sup>83</sup> SNCF et RÉGION MIDI-PYRÉNÉES. 6 juin 2013, *la Vélostation de 700 places de la gare de Toulouse-Matabiau ouvre ses portes*. 2013. Disponible à l'adresse : [https://www.gares-sncf.com/sites/default/files/field\\_files/2014-12/dp\\_04\\_06\\_2013\\_velostation.pdf](https://www.gares-sncf.com/sites/default/files/field_files/2014-12/dp_04_06_2013_velostation.pdf).

L'analyse de l'utilisation de ces divers équipements selon le profil des gares, a permis de tirer des enseignements qui servent aujourd'hui à définir les stationnements cyclables dans les PEM.

De même que pour le vélo, l'accès aux gares en voiture est également facilité via l'aménagement de stationnements supplémentaires. Toutes ces problématiques de coordination de l'offre, d'accès aux gares mais aussi de rénovation se sont progressivement articulées, dans les deux ex-régions, pour former une politique cohérente de Pôles d'échanges multimodaux. Cette politique consiste à financer des projets de pôles d'échanges développés par les communes ou EPCI. 130 gares régionales ont déjà bénéficié de travaux de modernisation, parmi lesquelles Pamiers, Baraqueville, Saverdun, Gaillac, Carmaux, Capdenac, Le Vernet, Vergèze, Le Grau-du-Roi, Lunel, Mende, Saint-Chély-d'Apcher, Vauvert, Castelnaudary, Bédarieux, Prades ou encore Font-Romeu, etc. La Région a ainsi investi 16 M€ pour la réalisation de ces travaux.



**Figure 46 : Le PEM de Baillargues (34), et sa consigne à vélos au premier plan, photographie par l'auteur**

En plus de ce plan global de modernisation des gares, la région a mené quelques opérations de grande envergure telles que la réalisation du PEM de Baillargues (Figure 38) : 5,17 M€ sur un total de 19,82 M€ pour transformer la gare et accompagner l'évolution de l'offre,

passée de 8 à 38 trains quotidiens en 2014. Ce PEM est, à ce jour, le seul dont la maîtrise d'ouvrage est assurée directement par le Conseil Régional. Situé en banlieue de Montpellier, sa construction s'est élaborée en deux phases : la phase Nord, terminée au printemps 2014, comporte la réfection des quais et le réaménagement de la halte, un accès cyclable, des stationnements automobiles (dont certains réservés au covoiturage et des bornes de recharge électrique), l'installation d'une consigne de vélo et de distributeurs de billets TaM/TER. La phase Sud, prévue pour le dernier semestre 2018, doit comporter des stationnements supplémentaires, l'aménagement d'une piste cyclable vers Mauguio (3 km au Sud) par le Conseil Départemental, et l'aménagement de quais à destination des bus des réseaux TaM et Hérault Transport. Cet aménagement se fait en parallèle de la suppression par SNCF Réseau d'un passage à niveau dangereux au profit d'une trémie.

Le nouveau Pôle d'Échanges Multimodal de Montpellier Saint-Roch a été inauguré le 2 décembre 2014, après trois ans de travaux. La gare est désormais deux fois plus grande et plus accessible. La Région est le premier financeur de l'opération, à hauteur de 17 M€ pour la maîtrise d'ouvrage SNCF et de 0,57€ pour la maîtrise d'ouvrage RFF. Enfin, la gare de Perpignan a également été entièrement refaite à l'occasion de l'arrivée de la LGV.

### 2.3.2 La tarification et la billettique

- **La tarification intermodale**

Les barrières tarifaires constituent un frein important à l'intermodalité. Il y a barrière tarifaire dès lors que le passage entre deux réseaux, ou deux zones au sein d'un même réseau, entraîne un différentiel de coût trop important qui va dissuader l'utilisateur. Ces barrières sont souvent accentuées par la mise en place de forfaits d'abonnements ou de tarifications zonales. Marc Giraud et Francis Beaucire avaient ainsi pu mettre en évidence les effets de barrière tarifaire dus à la frontière régionale entre l'Île-de-France et la Picardie<sup>84</sup>. Un forfait à 2€ sur l'ensemble d'une zone (région, département, ressort territorial d'une AOM) efface les barrières à l'intérieur de la zone mais les renforce aux limites de celle-ci ou au contact d'un autre réseau. On pense souvent aux espaces périphériques, mais ça peut également être le cas, par exemple, quand sur un même territoire se côtoient réseau départemental, réseau régional, réseau national et réseau urbain.

---

<sup>84</sup> BEAUCIRE, Francis et GIRAUD, Marc. T.E.R. Et territoires, quels effets de frontière interrégionaux ? Le mur tarifaire Picardie / Île de France. Dans : *actes du colloque de Besançon*. Besançon : Presses Universitaires de Franche-Comté, 2005.

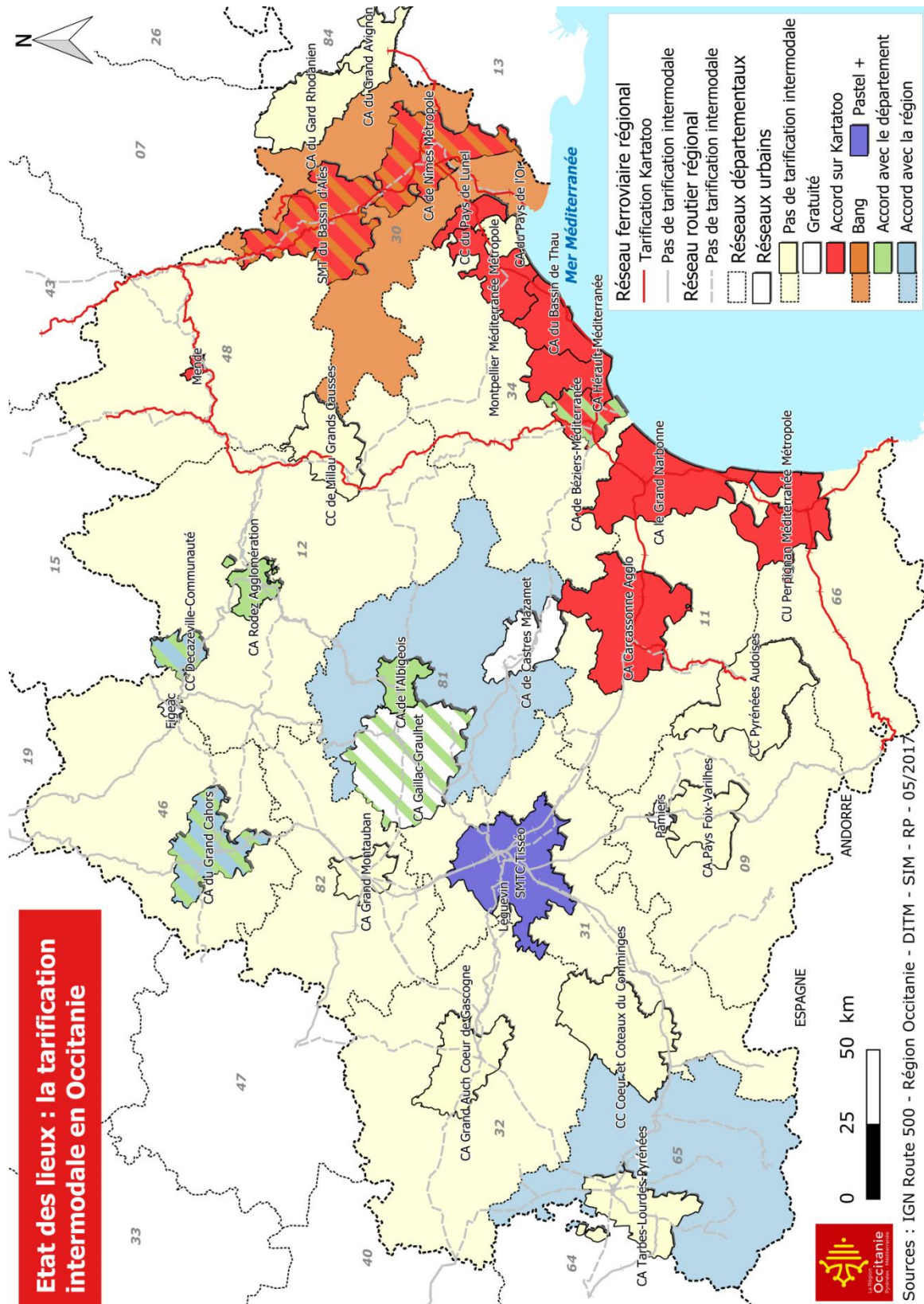


Figure 47 : Etat des lieux : la tarification intermodale en Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie, 2017

Elles sont plus discriminantes pour les espaces en marge des périmètres desservis par les différents réseaux de transports, et constituent un frein à la mobilité lorsque le périmètre de l'aire urbaine dépasse celui du ressort territorial (comme c'est le cas autour de Toulouse et Montpellier par exemple), mais aussi pour les espaces où se côtoient de nombreux réseaux comme c'est le cas le long du littoral et notamment dans l'Hérault. Elles influencent les pratiques des usagers ; dans les cas les plus extrêmes, elles peuvent même influencer leurs stratégies résidentielles.

Un autre frein notable à l'intermodalité découle de la superposition de différents réseaux. C'est souvent quand une ligne TER ou RRR traverse une agglomération que son potentiel intermodal est le plus important. Or, si une tarification adaptée n'est pas mise en place, l'offre de transport existante, trop complexe, n'est pas attractive pour les usagers.

Précisons d'ores et déjà que l'intégration tarifaire est automatique lorsqu'un réseau est gratuit : il est alors possible de combiner un trajet interurbain et un trajet urbain sans devoir acheter de titre supplémentaire. Les réseaux gratuits en Occitanie sont ceux de la CA Castres-Mazamet, Pamiers, Figeac, et les navettes urbaines de Gaillac, Graulhet, Rabastens et Couffoulex dans la CA Gaillac-Graulhet.

Mais quand les réseaux à connecter sont tous les deux payants, il est possible de mettre en place des accords tarifaires. Des actions plus ou moins ambitieuses ont déjà été prises en Occitanie / Pyrénées-Méditerranée. La cartographie de ces actions (Figure 47) met en évidence la différence d'approche entre les deux ex-régions en la matière.

En ex-Languedoc-Roussillon, qui comporte un certain nombre de réseaux urbains en chapelet le long de la ligne de chemin de fer littorale, la Région a initié en 2006 dans un protocole d'intermodalité signé avec l'ensemble des autorités organisatrices des transports et départements, une démarche vers une tarification plus intégrée. Les partenaires signataires s'engageaient ainsi à conduire « *une réflexion commune afin :*

- *d'accorder des réductions tarifaires supplémentaires aux voyageurs intermodaux notamment par le biais de nouveaux abonnements combinés permettant l'utilisation successive ou alternative de plusieurs modes de transport,*
- *d'étudier la pertinence et la possibilité de faire évoluer, sur l'ensemble du périmètre régional, les systèmes tarifaires existants vers des tarifications zonales,*
- *de développer des points de vente communs aux différents réseaux en mutualisant les services afin de favoriser la mise en place d'un système de distribution moderne adapté aux besoins des voyageurs. »*

Ces ambitions se concrétisent dès avril 2007 avec la mise en place de la tarification intermodale zonale **Kartatoo**. D'abord limitée entre Montpellier et Nîmes, elle est rapidement étendue : création d'un forfait pour les scolaires en août de la même année ; extension jusqu'à Narbonne en 2008 ; jusqu'à Perpignan, Carcassonne et Alès en 2009 ; extension à l'ensemble du territoire desservi par les TER régionaux ex-Languedoc-Roussillon et création d'une formule annuelle en 2010 ; extension jusqu'à Tarascon (Vaucluse) en 2011.



Figure 48 : Document de communication présentant les zones Kartatoo, [ter.sncf.com](http://ter.sncf.com)

Aujourd'hui, Kartatoo constitue donc une tarification :



- Intermodale intégrée puisqu'elle permet de coupler l'utilisation du TER et des Transports Urbains des différentes AOM signataires de la convention,
- Zonale : elle comporte 40 zones calquées sur les ressorts territoriaux (ex-PTU) ou les bassins de vie (Figure 48),
- Evolutive (dans son périmètre d'action, les motifs de déplacements concernés, les réseaux de transport intégrés) ; actuellement, son périmètre s'étend à l'ensemble du territoire languedocien desservi par les TER, y compris la portion aveyronnaise de la ligne Béziers-Saint-Chély-d'Apcher, et la gare de Tarascon en Provence-Alpes-Côtes d'Azur.

Concrètement, elle propose un prix unique sur toutes les zones, et un forfait unique de passage d'une zone à l'autre. Les déplacements sont possibles à la fois en intrazone (déplacements TER et urbains au sein d'une même zone) et en interzone (passage entre deux zones contiguës). Elle fonctionne uniquement sur le principe de l'abonnement (mensuel ou annuel) et s'adresse donc à un public effectuant des trajets quotidiens combinant le TER et les réseaux urbains. Par exemple, un habitant de Sète se rendant quotidiennement à Montpellier pour ses études ou son travail devait auparavant souscrire à 3 abonnements : Thau Agglo, TER SNCF et TaM (Montpellier). Avec la tarification Kartatoo, il n'en a qu'un seul.

En 2013, une autre initiative est prise entre le département du Gard et les réseaux urbains d'Alès et Nîmes, pour mettre en place **BANG** (Billettique Alès-Nîmes-Gard, voir ci-dessous). 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.

En ex-Midi-Pyrénées, il n'y a pas eu de mise en place de tarification intermodale à l'échelle régionale mais plutôt des aménagements au cas par cas, par le biais d'accords avec les différentes AOM et les départements, portant pour la plupart sur des accords pour l'acceptation de titres d'un réseau sur un autre.

L'un des plus anciens est l'accord sur la portion **Arènes-Colomiers** de la ligne Toulouse-Auch, sur lequel a été mise en place une tarification urbaine suite à un accord entre le Conseil Régional, la SNCF et le SMTC Tisséo. Associée à un ambitieux programme de création de nouvelles haltes et au cadencement de la ligne jusqu'à Auch, elle a permis une hausse très importante de la

fréquentation<sup>85</sup>. Toutefois, en raison de la complexité du montage en matière de répartition des coûts et des compétences, cette expérience n'a pas été reproduite sur d'autres tronçons. Juliette Maulat l'explique par une insatisfaction des deux partenaires par rapport à celui-ci : Tisséo finance et appose sa marque mais n'a pas de maîtrise sur l'exploitation, tandis que la Région finance également mais n'a pas de maîtrise sur la tarification et l'image de marque.

À l'image de cet accord sur Arènes-Colomiers, un certain nombre d'accords a été conclu avec différentes AOM : c'est le cas de la **CA d'Agen**, de la **CA du Grand Cahors**, et de la **CC de Decazeville-Aubin**. Ces accords ont pour objet de rendre possible l'utilisation d'une tarification urbaine sur les lignes de cars régionales à l'intérieur du ressort territorial de ces AOM, dans la limite des places disponibles dans ces cars. Ces accords, qui ne concernent généralement qu'un petit nombre d'arrêts, permettent cependant une extension significative des réseaux urbains de ces agglomérations.

Des accords similaires ont 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 réseau routier régional 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 incluses dans le périmètre départemental. La carte des transports gratuits est attribuée selon des critères différents selon les départements : allocataires, demandeurs d'emploi, seuil de revenu, contrats uniques d'insertion, stagiaires, personnes en situation de handicap et accompagnants, sans domicile fixe, demandeurs d'asile...). C'est donc une mesure sociale qui permet une plus grande facilité de mobilité pour des publics souvent en difficulté.

Enfin, le dernier né et le plus ambitieux de ces accords régionaux, **Pastel +** créé en 2015 une tarification commune aux réseaux Tisséo et aux TER sur le ressort territorial (ex PTU), en partenariat avec le Tisséo-SMTC. La mise en place de Pastel + devait à l'origine s'échelonner sur 2 phases : la première sur le PTU et la seconde sur l'aire urbaine, en partenariat avec le Conseil Départemental de la Haute-Garonne. Mais la phase 2 (extension à l'aire urbaine et intégration des réseaux Arc-en-Ciel et routier régional) a été reportée par l'arrivée de la loi NOTRe, qui transfère

---

<sup>85</sup> MAULAT, Juliette. *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques*. Thèse de géographie. Université Paris 1, 2014. Disponible à l'adresse : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01287375/document>.

le réseau Arc-en-Ciel à la région. Il est à noter que par son caractère multimodal, zonal et évolutif, la tarification Pastel + se rapproche beaucoup de la tarification Kartatoo qui a été mise en place en ex-Languedoc-Roussillon, à la différence près qu'elle n'est implantée que sur une seule zone.

Par ailleurs, des accords ont pu également être mis en place entre départements et AOM. On peut ainsi recenser une acceptation tarifaire des titres urbains pour la CA du Grand Cahors avec le Département du Lot, pour la CC Decazeville-Communauté et la CA Rodez Agglomération avec le Département de l'Aveyron, pour la CA de Béziers Agglomération avec Hérault Transport, et pour la CA de l'Albigeois avec le réseau Tarnbus. Enfin, les navettes urbaines de la CA Gaillac-Graulhet sont gratuites (donc interopérables par définition) mais le titre de TAD donne lui aussi accès au réseau Tarnbus.

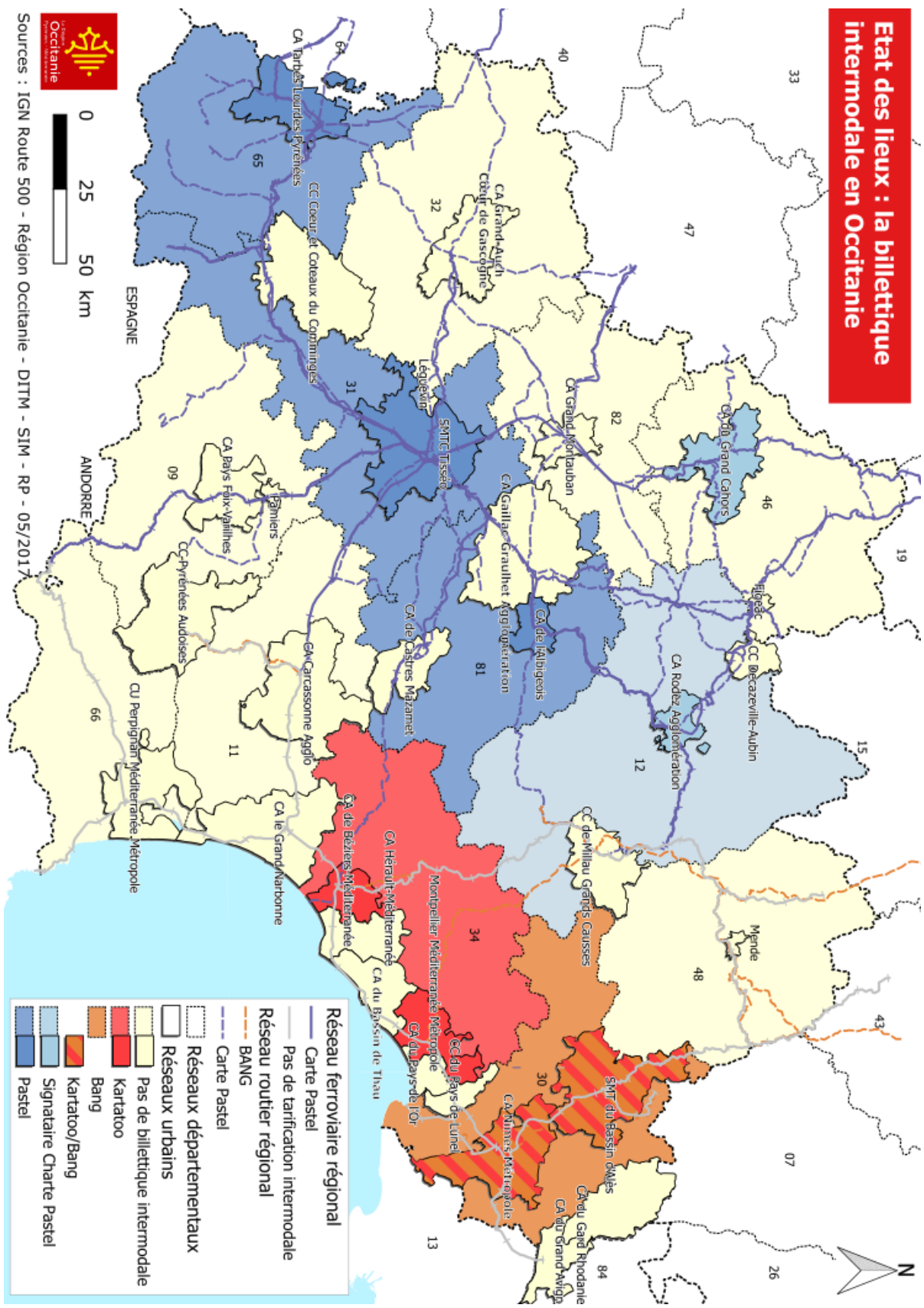
- **La billettique intermodale**

La billettique est un second aspect de l'intermodalité qui n'est pas à négliger : la multiplication des supports billettiques nuit à la lisibilité de l'intermodalité entre les différents réseaux de transports, et rend le passage de l'un à l'autre plus difficile pour les usagers. Une billettique intermodale simplifie l'intermodalité entre les modes, rend beaucoup plus facile la mise en place des aménagements tarifaires détaillés plus haut, et constitue également un symbole fort en faveur de l'intermodalité. On dénombre à l'heure actuelle trois initiatives de billettique intermodale (Figure 49).

**BANG** (Billettique Alès Nîmes Gard) est mis en place en 2013 sur les réseaux urbains d'Alès et de Nîmes ainsi que sur le réseau départemental du Gard, et les lignes du réseau routier régional du Gard. Il permet l'utilisation de cartes sans contact, billets sans contact, clés USB, tags NFC et puces NFC embarquées.

La tarification **Kartatoo** en ex-Languedoc-Roussillon s'accompagne d'une billettique gérée par la SNCF. Elle permet une validation sur tous les réseaux partenaires interopérables (à l'heure actuelle, les réseaux urbains de Nîmes, Alès, Montpellier, Béziers et Hérault Transport). Il n'y a cependant pas de validation sur le réseau ferroviaire. Cette billettique existe seulement pour les abonnements mensuels et son codage est limité à 16 zones (pas possible d'y ajouter de zone supplémentaire).

# Etat des lieux : la billettique intermodale en Occitanie



Sources : IGN Route 500 - Région Occitanie - DITM - SIM - RP - 05/2017

Figure 49 : Etat des lieux : la billettique intermodale en Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie, 2017

Enfin, la charte d'interopérabilité régionale, ratifiée en 2004 par l'ex-Région Midi-Pyrénées, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne et le SMTC Tisséo, a abouti en 2006 au premier déploiement de la carte **Pastel**. Au fil des années, plusieurs autres réseaux ont adhéré à cette charte et la carte Pastel est aujourd'hui utilisée sur le réseau de bus et trains régionaux du périmètre ex-MP, sur les réseaux urbains Tisséo SMTC, Albigeois, Tarbes et Lourdes et sur les réseaux départementaux de la Haute-Garonne, du Tarn et des Hautes-Pyrénées. Par ailleurs 3 réseaux (le Grand Rodez, le Grand Cahors et le Conseil Départemental de l'Aveyron) ont adhéré à la charte en vue de déployer une billettique Pastel mais ont finalement opté pour une technologie moins chère. La carte Pastel est d'ailleurs, comme la Kartatoo, limitée dans la quantité de titres qu'un utilisateur peut charger dessus.

La charte en elle-même constitue une base appréciable : elle définit des objectifs de partage et/ou reconnaissance des produits tarifaires d'un réseau avec un autre, de référentiel commun pour les équipements et supports, de partage sécurisé des informations concernant les données et les organisations, d'harmonisation des profils des usagers (moins de 25 ans, etc) pour permettre des tarifications spécifiques.

La carte Pastel et la Kartatoo sont ce qui se rapproche aujourd'hui le plus d'une billettique intermodale régionale, mais la technologie évolue vite dans ce milieu et elles sont aujourd'hui en voie d'être dépassées. En effet, la carte Pastel est limitée dans le nombre de titres de transport (abonnements, déplacements...) que l'on peut charger dessus. Il est impossible d'aller au-delà de 8 contrats sur une même carte. À l'opposé, le support Kartatoo est confondu avec le titre ; il est impossible de charger un autre titre de transport que les titres Kartatoo.

Aujourd'hui, de nouvelles technologies apparaissent qui ne nécessitent plus de stocker des informations personnelles sur les cartes, ce qui simplifie énormément les problèmes de sécurité et permet de réduire substantiellement les coûts. D'autres sont envisagées, tels que le chargement des titres sur smartphone avec la technologie NFC.

Au travers des descriptions des politiques billettiques et tarifaires, on voit la différence d'approche entre ex-Languedoc-Roussillon et ex-Midi-Pyrénées. En ex-Languedoc-Roussillon, l'objectif était avant tout la tarification intermodale intégrée, et le support billettique Kartatoo a été développé ensuite pour faciliter cette politique tarifaire. En Midi-Pyrénées, l'accent a été mis sur la mise en place d'une billettique commune mais celle-ci a été relativement peu utilisée pour porter des tarifications intégrées.

### 2.3.3 L'information Multimodale

Un des principaux obstacles à l'intermodalité, et plus généralement au report modal, est le défaut d'information (ou la mauvaise information) concernant les différentes options disponibles pour réaliser un déplacement. Il ne suffit donc pas de développer une offre performante et de bien coordonner les réseaux entre eux, ni même de faciliter l'accès aux arrêts pour les usagers : encore faut-il que l'utilisateur connaisse l'ensemble des options à sa disposition.

Encore une fois, sur la problématique de l'information, la juxtaposition et la superposition de différents réseaux sont très pénalisantes pour l'utilisateur. Si un usager doit, pour connaître ses horaires, rechercher un bus sur tel site, un train sur un autre et un tramway sur un troisième, il y a de fortes chances qu'il soit découragé. Bien souvent même, il n'aura pas connaissance de toute l'étendue des services qui s'offrent à lui. C'est pourquoi l'information est cruciale pour le report modal : il faut rendre l'utilisation des transports en commun aussi simple que celle de la voiture.

Par ailleurs, l'information est une problématique complexe car elle peut être déclinée sur de multiples canaux : fiches horaires, information en gare ou embarquée, divers sites internet et applications pour mobile.

La mise en place d'une information multimodale de qualité a donc toute son importance pour faciliter l'intégration des réseaux entre eux.

Les SIM, l'*open data*, le recours à Google Transit permettent au voyageur connecté à Internet de planifier son trajet en amont, puis d'avoir accès à l'information sur l'offre de transport et de rester informé d'éventuelles perturbations. En 2016 selon les chiffres du CRÉDOC, 85% de la population Française a accès à Internet à son domicile, et 65% est équipée d'un smartphone (dont 55% l'utilisent pour naviguer sur Internet). Cette proportion est en hausse mais n'est pas homogène selon les populations : elle est plus forte en ville et surtout plus faible chez les personnes âgées. Ainsi, il faut voir le pendant de ces chiffres : 15% de la population n'a pas accès à Internet, et 45% ne se connecte pas à Internet sur son téléphone<sup>86</sup>. L'information multimodale via Internet est donc un excellent outil mais qui ne touche pas l'ensemble de la population (et notamment, parmi les plus fragiles). Elle n'est pas, non plus, accessible partout et tout le temps : il y a encore des zones blanches en Occitanie, et il peut aussi y avoir des pannes ou dysfonctionnements.

---

<sup>86</sup> CROUTTE, Patricia, LAUTIE, Sophie et HOIBIAN, Sandra. *Le baromètre du numérique 2016*. CRÉDOC, 2016. Disponible à l'adresse : <http://www.credoc.fr/pdf/Rapp/R333.pdf>.

Ces trois facteurs (éloignement des villes, présence d'une population plus âgée, et zones blanches) se concentrent dans les parties du territoire régional que nous avons identifiées comme « campagnes peu denses », qui sont aussi celles où les réseaux sont les moins denses. Le maintien et l'amélioration des canaux d'information traditionnels (guichet, fiches horaires, information en gare, cartes du réseau, téléphone) gardent donc toute leur importance, et d'autant plus dans ces territoires.

- **Les SIM et calculateurs de trajets**

Un Système d'Information Multimodale (SIM) ou Centrale d'Information Multimodale (CIM) a pour fonction de mettre à disposition des voyageurs l'information des différents transporteurs d'un territoire au moyen d'un calculateur de déplacements (Figure 50). Le voyageur peut ainsi entrer un point de départ et une destination, et le calculateur lui retourne les meilleurs trajets pour relier ces deux points. Les SIM peuvent être plus ou moins performants : intégrer plusieurs réseaux de transport, la marche, le vélo, le covoiturage, l'autopartage, le TAD ; comparer les trajets en fonction de critères comme le temps de parcours, le bilan carbone, le coût, l'accessibilité ; ou tout simplement être plus ou moins ergonomiques sur les différents supports sur lesquels ils sont disponibles.

En matière d'information multimodale, l'action la plus significative est la mise en place du site **Mobimipy** et ses améliorations successives. Cette CIM mise en place en septembre 2006 puis plusieurs fois remaniée a été à l'époque la première mise en place par une région en France. C'est donc un geste fort pour l'intermodalité de la part de tous les acteurs qui y ont contribué. Créée à l'initiative de l'ex-Région Midi-Pyrénées, elle est abondée en données par tous les partenaires et entretenue par la SNCF.

Aujourd'hui, Mobimipy constitue un site web qui fournit de l'information multimodale aux voyageurs sur un nombre important de réseaux, en intégrant également un calculateur pour l'accès piéton (Figure 51). On y trouve la quasi-totalité des AOM d'ex-Midi-Pyrénées (à l'exception de la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban, et de la Communauté d'Agglomération du Rabastinois – Tarn et Dadou – Vère et Grésigne – Pays Salvagnacois nouvellement formée), et l'ensemble des 8 départements. Ces technologies évoluent vite et, malgré une refonte du site en 2013, Mobimipy est aujourd'hui améliorable sur plusieurs points :

- l'information est restreinte au périmètre d'ex-Midi-Pyrénées ;
- certaines pages (ex covoiturage, autopartage...) mériteraient d'être actualisées ;

# Etat des lieux : l'information multimodale en Occitanie

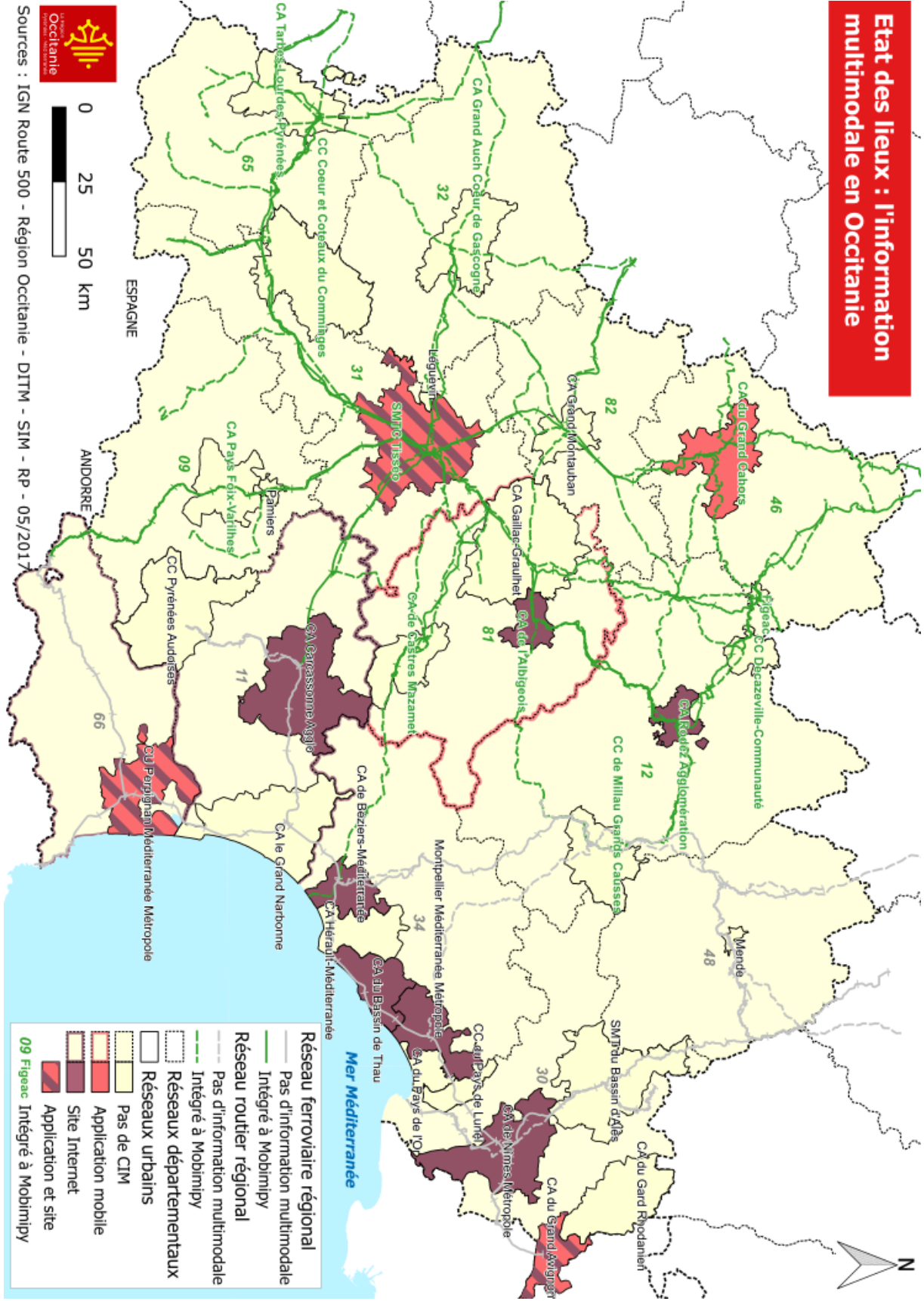


Figure 50 : Etat des lieux : l'information multimodale en Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie, 2017



- le design est peu ergonomique et graphiquement peu attrayant, il n'y a aucun portage sur téléphone mobile ;
- pas d'intégration de trajets en vélo ou en voiture, du vélo en libre-service, du covoiturage ou de l'autopartage ni du TAD ;
- pas de mention du prix d'un trajet ;
- information en temps réel (perturbations, travaux...) existante mais qui pourrait être mieux intégrée. Pas d'horaires en temps réel alors que ces données existent pour certaines AOM.

Ce sont des détails, mais des détails qui ont leur importance. Malgré ces reproches, Mobimipy ne se résume pas à son interface mais constitue aussi une base de données très complète qui rassemble les arrêts, réseaux et horaires de 23 AOM et départements, et qui est donc potentiellement extensible et exploitable pour d'autres usages.



Figure 51 : capture d'écran du site mobimipy.fr, 2017

En ex-Languedoc-Roussillon, le protocole d'intermodalité de 2006, signé par l'ensemble des AOM et départements de l'ex-région, posait 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, intégrant :

- la mutualisation des données horaires et tarifaires

-la création d'espaces d'information voyageurs communs

-l'étude de la faisabilité d'une information en temps réel coordonnée pour répondre, en situation perturbée en particulier, aux attentes des voyageurs. »

Même si cette déclaration d'intention n'a pas amené de concrétisation, elle atteste d'une volonté commune et d'un engagement de l'ensemble des partenaires pour développer l'information multimodale.

Réseau	Site	Appli	Marche	Vélo	VLS	TAD	Voiture	Autres réseaux
SNCF TER	X	X						
Tarnbus (81)		X	X					
CD66	X							
CD11	X							
TaM (Montpellier)	X		X	X	X		X	
Tangobus (Nîmes)	X		X					Ligne dép. 41
Béziers Méditerranée	X	X	X					
Carcassonne Agglo	X		X					
Thau Agglo (Sète)	X		X					
CTMP (Perpignan)	X	X						
SMTC Tisséo	X	X	X		X			
Grand Albigeois	X		X					
Grand Rodez	X	X						
Evidence (Cahors)	X	X	X			X		
Alezan (Tarbes)	X		X					

**Figure 52 : Calculateurs d'itinéraires en région Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie, 2017**

En parallèle, de nombreux autres acteurs proposent des calculateurs d'itinéraires ou des SIM. On voit bien sur la Figure 52 les disparités importantes entre les différents outils mis en place par les réseaux de transports urbains. Certains parmi les plus basiques ne proposent qu'un calcul d'arrêt à arrêt, parfois sans représentation cartographique (comme celui de l'Aude). Beaucoup font appel à des entreprises (Mecatran, basée à Montpellier, Canal TP ou MyBus) pour concevoir les sites ou applications. Les réseaux qui ne sont pas mentionnés n'en ont pas. Leur limite est souvent de se restreindre à un seul réseau de transport, sans intégrer ceux des autres autorités

organisatrices, quand bien même il existerait des accords tarifaires permettant d'emprunter une ligne régionale ou TER incluse dans le ressort territorial.

Signalons quelques particularités :

- Le SMTC Tisséo (Toulouse) dispose en fait de deux calculateurs d'itinéraires. Le premier, sur son site et sur application mobile, intègre seulement le réseau Tisséo et la marche. Le second est une vraie centrale d'information multimodale, la CIMM, qui intègre les lignes TER et Arc-en-Ciel (CD31) dans le périmètre du département et de l'aire urbaine (grâce à une convention d'échange mutuel de données entre Tisséo et le Conseil Régional). Ce 2<sup>ème</sup> calculateur n'est pas fléché de façon évidente depuis le site de Tisséo, du Conseil Régional ou du Conseil Départemental.
- Le Conseil Départemental de l'Aude a mis en place récemment, en lien avec Carcassonne Agglomération, une centrale de réservation téléphonique pour les TAD.
- Le réseau Edgard (30) ne propose pas de calcul d'itinéraires mais dispose d'une carte interactive, réalisée par Mecatran.

- **L'open data**

La démarche *open data* (ou « ouverture des données ») consiste à mettre sur un serveur à disposition du public des données de façon à permettre leur réutilisation libre, immédiate et gratuite. L'intérêt de la démarche *open data* est qu'elle est relativement légère pour la collectivité et permet à chaque citoyen de contribuer pour en proposer une meilleure lecture. Ce sont souvent des start-ups locales ou des développeurs indépendants qui se saisissent des données pour un résultat qui peut dépasser le cadre qu'en aurait initialement imaginé la collectivité. L'appropriation des données par la population peut notamment contribuer à toucher un nouveau public<sup>87</sup>.

En Occitanie, les initiatives sont encore rares (et encore plus dans le domaine des transports) : l'*open data* est une démarche technique qui demande un certain engagement et certaines compétences de la part de la collectivité. Un projet mis en place par la préfecture de région, [opendatalab.fr](http://opendatalab.fr) propose une veille sur les initiatives existantes et un appui aux collectivités qui souhaitent faire la démarche.

---

<sup>87</sup> KINDERMANS, Marion. Open data : l'enjeu clef des transports intelligents. *Les Échos* . mai 2017. [Consulté le 7 juin 2017]. Disponible à l'adresse : <https://www.lesechos.fr/pme-regions/actualite-des-marches-publics/030336124169-open-data-lenjeu-clef-des-transport-intelligents-2090508.php#Xtor=AD-6000>.

L'initiative la plus aboutie de la région est sûrement celle du Tisséo SMTC, qui a engagé une démarche *open data* avec Toulouse Métropole<sup>88</sup>. On y trouve les arrêts, les lignes et les horaires théoriques mais aussi une API\* qui diffuse les horaires des transports en temps réel. Celle-ci a notamment été utilisée par Bus 31 pour une application et un système de SMS automatiques<sup>89</sup>. Le temps réel est une grande avancée par rapport aux horaires théoriques, notamment dans les zones où les horaires de desserte sont très espacés. Ils permettent de minimiser le doute pour l'utilisateur et donc de rendre les transports en commun plus fiables.

Les disponibilités des VéloToulouse sont également accessibles en temps réel grâce à une API. De nombreuses applications permettent de consulter cette information. L'application Go Toulouse Free va même plus loin puisqu'elle utilise les deux API précitées pour proposer un calcul d'itinéraire multimodal. Révélatrice de la plus-value que peut apporter l'*open data* à l'information multimodale, elle n'est cependant plus mise à jour depuis 2 ans.

Montpellier Méditerranée Métropole met également en accès libre les arrêts, le réseau, les parkings et stations VéloMagg mais pas d'horaires<sup>90</sup>.

Quelques autres structures ont mis en lignes des données (surtout des arrêts et des réseaux); c'est le cas du Grand Cahors ou du CD31 par exemple.

- **Google Transit**

L'entreprise Google présente via Google Transit un moyen de diffuser l'information multimodale vers les usagers. Ceux-ci peuvent y accéder via le site ou l'application Google Maps, où elles sont intégrées dans le calculateur d'itinéraire qui peut combiner les réseaux ou comparer avec la voiture, le vélo, la marche à pied ou l'avion. Le service est gratuit, il suffit de partager un flux au format GTFS avec l'entreprise<sup>91</sup>.

Les avantages de Google Maps sont nombreux : la mise en œuvre et son coût sont très légers et l'intégration intermodale est facilitée. Son recours fait disparaître les frontières

---

<sup>88</sup> TOULOUSE MÉTROPOLE. *Plate-forme Open Data de Toulouse Metropole*. [Consulté le 12 mai 2017]. Disponible à l'adresse : <https://data.toulouse-metropole.fr/explore/?sort=modified&refine.theme=Transport>.

<sup>89</sup> GALLINARI, Thomas. *Bus 31 Toulouse* [logiciel]. Thomas Gallinari, 2016. [Consulté le 12 mai 2017]. Disponible à l'adresse : <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.thomasgallinari.bus31>.

<sup>90</sup> MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE. *Plate-forme Open Data de Montpellier Méditerranée Métropole*. [Consulté le 12 mai 2017]. Disponible à l'adresse : [http://data.montpellier3m.fr/datasets/categorie/transport-28?query=&sort\\_by=changed&sort\\_order=DESC](http://data.montpellier3m.fr/datasets/categorie/transport-28?query=&sort_by=changed&sort_order=DESC).

<sup>91</sup> GOOGLE TRANSIT. *Partenariat Google Transports en commun*. [Consulté le 12 mai 2017]. Disponible à l'adresse : <http://maps.google.com/help/maps/mapcontent/transit/>; GOOGLE TRANSIT. *Pourquoi participer à Google Transports en commun ?*. [Consulté le 12 mai 2017]. Disponible à l'adresse : [https://support.google.com/transitpartners/answer/1111471?hl=fr&ref\\_topic=3521043](https://support.google.com/transitpartners/answer/1111471?hl=fr&ref_topic=3521043).

régionales mais aussi internationales. C'est aussi un moyen stratégique de capter de nouveaux publics qui n'auraient pas forcément envisagé de recourir à un SIM autrement. Rappelons que Google Maps est utilisé quotidiennement par de nombreux usagers et notamment par des automobilistes pour planifier leurs déplacements ou s'informer sur les embouteillages. Toutefois le recours à l'entreprise Google pour mener l'action publique peut poser des questions si l'on considère son utilisation parfois peu éthique des données amassées sur les utilisateurs. La question est politique.

Plusieurs réseaux en Occitanie sont d'ores et déjà intégrés au calculateur Google Maps : ceux des agglomérations d'Albi, Béziers, Cahors, Perpignan et Tarbes, ainsi que les opérateurs de bus interurbains privés Flixbus et Ouibus. En juin 2017, la SNCF les a imités en mettant à son tour ses horaires de train à disposition sur le site. Cependant les cars interurbains régionaux et départementaux n'y sont pas présents. L'utilisateur, par conséquent, s'il passe par ce moteur de recherche pour planifier son trajet, ne sera pas informé que cette solution existe.

- ***L'information en gare***

L'information en gare, et, plus généralement, dans les pôles d'échanges multimodaux, joue un rôle essentiel dans le parcours intermodal d'un voyageur. Ainsi, bien trop souvent, l'information est cloisonnée entre les différents réseaux de transports. Les exemples abondent de gares ferroviaires juxtaposées à des gares routières (ou des arrêts de bus, de TAD, des stations de tramway, de métro...), où aucune information n'est disponible sur les départs de bus et cars dans le bâtiment voisin, et inversement.

La difficulté réside dans l'enchevêtrement des compétences et des propriétaires des infrastructures en question. Même quand il serait techniquement possible d'afficher des informations multimodales, se pose un problème de responsabilité du gestionnaire de la gare (Gares & Connexions) puisqu'il n'aurait pas de levier d'action sur les horaires qu'il afficherait. Dès que ceux-ci ne seraient pas respectés ou modifiés, il afficherait une information fausse.

Pour autant, plusieurs initiatives ont été prises pour améliorer l'information dans les gares. Dans certaines gares d'ex-Midi-Pyrénées équipées d'écrans Navitia, lorsque d'autres réseaux de transports sont présents à proximité de la gare, des écrans « Départs intermodaux » ont été ajoutés aux habituels écrans « Départs » et « Arrivées » à proximité des sorties (Figure 53). Ils affichent les départs des autres réseaux à partir de la base de données de Mobimipy. Leur principale limite est que l'information, contrairement à celle de la SNCF, n'est pas mise à jour en

cas de perturbation. Cela peut d'une part rendre l'information moins fiable et perturber l'utilisateur qui voit ainsi se juxtaposer une information statique et une information dynamique.



Figure 53 : Départs intermodaux en gare de Toulouse-Matabiau, photo personnelle

Dans quelques gares, l'intégration de l'information multimodale est allée un peu plus loin. Par exemple, à Lourdes et Tarbes, des accords ont été conclus entre Gares & Connexions, la Région, le Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées et les AOM pour répliquer sur un écran dans la gare, l'écran des départs déjà présent dans la gare routière. De même, en gare de Perpignan, une convention a été conclue avec la Communauté Urbaine pour afficher les départs des bus de la CTMP.

- **Des « champs du possible » à compléter par un appui à la « motilité »**

Si la rencontre physique entre les réseaux et les systèmes de mobilité est une condition absolument essentielle de l'intermodalité, elle ne suffit pas pour autant. Vincent Kaufmann, grâce

à une approche utilisant les outils de la sociologie, a pu montrer comment la mobilité recoupe trois dimensions<sup>92</sup>. Il s'agit :

- des conditions : ce sont les « champs du possible », définis par les réseaux existants qu'un individu peut utiliser. Ainsi, un individu situé en centre-ville de Toulouse ou Montpellier a plus de possibilités de déplacement que l'habitant d'une zone peu dense non desservie par les transports publics,

- des aptitudes : deux individus habitant au même endroit et ayant accès aux mêmes possibilités de déplacement n'auront pas pour autant la même aptitude à se déplacer. La présence d'une offre de transport ne garantit pas que chacun puisse l'utiliser. Ces aptitudes peuvent être physiques (handicaps divers), économiques (tout le monde ne peut pas se payer tous les modes de transport : le TGV, le taxi, l'avion, l'achat et l'entretien d'une voiture, mais aussi parfois un simple ticket de bus, sont des charges qui peuvent être rédhibitoires pour les moins fortunés) mais surtout des éléments de capital social : Vincent Kaufmann s'appuie surtout sur l'exemple de classes moyennes éduquées qui, par exemple, arrivent à voyager moins cher en avion, à combiner plusieurs modes de déplacement, ou à saisir des offres promotionnelles, grâce à leur maîtrise des nouvelles technologies et leur connaissance du fonctionnement de ces offres. Cette capacité à se déplacer et à utiliser au mieux les offres de transports disponibles est qualifiée par Kaufmann de « motilité ».

- des mouvements : la motilité (capacité à se déplacer) se transforme en déplacement effectif. C'est la réalisation des aptitudes grâce aux conditions.

Appliquée aux problématiques d'intermodalité en Occitanie, cette analyse se révèle particulièrement éclairante. La construction d'un déplacement combinant plusieurs modes pour optimiser sa durée, son prix ou son confort n'est pas une capacité innée. Elle nécessite un processus d'apprentissage (apprendre où chercher les informations, comment lire une carte, utiliser une technologie, se repérer dans l'espace) ou la possession de moyens (accès à Internet, smartphone, permis de conduire) dont la distribution est inégale dans la société et selon les territoires.

Ce n'est donc pas parce qu'une interconnexion existe qu'elle permet à chacun de se déplacer. La rupture de charge reste pour beaucoup de gens un élément dissuasif. Par exemple, un des principaux freins à l'utilisation des transports à la demande est la nécessité d'appeler pour

---

<sup>92</sup> KAUFMANN, Vincent. *Les paradoxes de la Mobilité*. Lausanne : Presses Polytechniques et universitaires romandes, 2008.

réserver, ce que beaucoup de personnes n'osent pas faire. De la même manière, une offre tarifaire telle que Pastel +, Kartatoo ou même l'intégration tarifaire du tronçon Arènes-Colomiers, n'est pas forcément connue ou compréhensible du grand public, qui n'est pas toujours informé de la répartition des compétences en matière de transports. Enfin, l'existence d'une CIM ou d'une application calculatrice de déplacements multimodale, ne garantit pas que la population s'en empare.

Toutes ces offres sont bien sûr utiles car elles contribuent à effacer les frontières entre les réseaux, et donc à rendre l'intermodalité plus facile. Mais elles doivent être les plus lisibles possibles et la communication, la sensibilisation, la pédagogie ne sont pas inutiles si l'on veut qu'elles aient une réelle efficacité.

On a pu voir à travers cet état des lieux que l'intermodalité est une problématique complexe qui est affectée par de nombreux paramètres. Mais, malgré la difficulté de sa mise en application, c'est un principe essentiel pour l'organisation des transports publics. L'objectif d'une politique d'intermodalité doit être de mieux organiser les offres et les dessertes mais aussi de supprimer un maximum de barrières pour créer un réseau efficace, cohérent et fonctionnel. Dans cet objectif, ce n'est plus le réseau qui doit être la préoccupation première mais bien l'utilisateur.



## III – Le SRADDET au service de l’intermodalité en Occitanie

On l’a vu dans la première partie, l’intermodalité (qui n’était jusqu’ici qu’une préoccupation secondaire des Régions) revient aujourd’hui au premier plan à la suite de la Réforme Territoriale. La deuxième partie nous a montré comment l’intermodalité est une problématique centrale pour les transports en Occitanie, et comment les initiatives qui existent déjà sont intéressantes mais manquent cruellement de coordination. Comment la Région Occitanie va-t-elle pouvoir utiliser le SRADDET et ses nouvelles compétences pour développer l’intermodalité sur son territoire ? Il apparaît d’abord nécessaire de s’intéresser à la méthodologie de mise en place du SRADDET utilisée par la Région.

### 3.1 – La méthodologie de mise en place du volet intermodalité du SRADDET en Occitanie

L’ensemble des régions entament l’élaboration du SRADDET dans des temporalités très similaires à cause de l’obligation légale de son adoption avant août 2019. Cependant, les modalités de construction étant laissées relativement libres par la loi, et étant donné qu’il n’y a aucun précédent, la démarche varie énormément selon les régions. Cette sous-partie se propose de présenter son appropriation en région Occitanie, en comparaison avec 10 autres régions qui ont pu être contactées dans le cadre du stage (voir résultats du questionnaire en annexe 3 p205).

#### 3.1.1 La nouvelle logique impulsée par le SRADDET

- **La stratégie régionale : Occitanie 2040**

Comment construire le SRADDET ? L’envergure doublement étendue de ce schéma par sa prescriptivité et sa transversalité, confronte les services régionaux à une situation nouvelle qui leur impose d’adopter une nouvelle méthodologie de travail. Intégrer dans un même document des thèmes aussi différents que le développement économique, les transports, le climat et l’énergie, la gestion des déchets, le tourisme, la culture, etc. impose, au sein de la collectivité, de faire travailler ensemble autant de services différents. Ce n’est pas chose aisée, et selon la

méthode retenue, le résultat sera très différent. Marion Alary<sup>93</sup> distinguait « deux conceptions relatives au niveau d'ambition accordé au SRADDET :

*-La première voit dans ce schéma un outil structurant de la nouvelle identité régionale;*

*-La seconde le conçoit de façon plus minimaliste comme un outil intégrateur qui sera constitué de la somme des schémas qu'il absorbe.*

*Si la loi laisse cette appréciation à la discrétion des décideurs régionaux, il serait dommage que ce schéma ne vienne pas conférer à la Région et à ses partenaires une capacité d'action supplémentaire, une valeur ajoutée par rapport à une simple juxtaposition des politiques sectorielles. »*

La réalité se situera probablement pour la plupart des régions quelque part entre les deux. Il paraît impossible de n'avoir absolument aucune transversalité dans ce schéma (ne serait-ce que parce que beaucoup de thématiques se recoupent entre elles, d'ailleurs les anciens SRADDT avaient déjà un caractère légèrement transversal) Mais devant la grande variété des thèmes recouverts et les contraintes d'organisation inhérentes à la réalisation d'un tel schéma, l'intégration la plus complète distinguera toujours des grands volets d'actions. La solution la plus simple consisterait à décliner le schéma selon les thèmes traités par les anciens schémas.

Le degré d'intégration du schéma dépend donc de deux facteurs principaux : la volonté de l'exécutif régional de faire de ce schéma un « outil structurant », et la capacité des différents services en charge de son écriture à travailler ensemble pour le rendre transversal.

En Occitanie, la démarche d'élaboration du SRADDET a été lancée lors de l'assemblée plénière du 2 février 2017<sup>94</sup>, après un premier débat lors de la CTAP du 15 décembre 2016, situant ainsi la région dans la moyenne par rapport à ses homologues. Parmi les régions que nous avons pu interroger, la première région à lancer la démarche a été Hauts-de-France en novembre 2016, et deux régions ne l'ont pas encore lancée en mai 2017. Lors de la délibération d'adoption du SRADDET, ont été définies ses grandes tendances mais également son nom : il s'appellera « **Stratégie Occitanie 2040** ». 3 défis ont été retenus comme base de l'élaboration du SRADDET, avec une volonté de transversalité, de fédération des territoires des deux ex-régions, tout en répondant aux enjeux spécifiques au territoire régional :

---

<sup>93</sup> ALARY, Marion. *Occitanie, une Région qui se réinvente. La prospective et le diagnostic du SRADDET, instruments essentiels de la construction d'un nouveau projet de territoire*. Mémoire de M2 APTER. Université Toulouse 2, 2016.

<sup>94</sup> Voir Annexe 2 p164

- le défi de la promotion sociale pour mettre l'attractivité de la Région au service de tous ses habitants et faire de notre région un territoire d'opportunité ;

- le défi de la réciprocité territoriale pour que les interdépendances entre territoires s'organisent dans une logique d'enrichissement mutuel, garantissant équilibre et égalité des territoires ;

- le défi du rayonnement au service du développement pour accroître la cohésion et la visibilité de la grande région à l'externe et en optimiser les retombées locales sur le territoire.

- **La transversalité**

Cette délibération répond également aux questions concernant la transversalité et la prescriptivité. « Sur la question du caractère intégrateur du SRADDET, une démarche pragmatique sera privilégiée, prenant appui sur les principaux projets ou objets d'ampleur régionale qui nécessitent une approche transversale. » Elle insiste « notamment sur des synergies fortes entre aménagement, environnement et mobilités. » Les objets pouvant faire l'objet de synergies sont par exemple le littoral, la montagne, la transition énergétique, l'économie circulaire ou le Canal du Midi.

Pour ce faire, un comité de pilotage est constitué pour suivre toute la démarche, composé de Carole Delga (présidente), de la Vice-Présidente (VP) en charge de l'Aménagement du Territoire, des TIC et des politiques contractuelles, de la VP en charge de la Montagne et de la Ruralité, de la VP en charge de la Transition Écologique et Énergétique, de la Biodiversité, de l'Économie Circulaire et des Déchets, et de Jean-Luc Gibelin, VP en charge des Mobilités et des Infrastructures de Transports). Il sera élargi lors des grands points d'étapes aux élus en charge de l'économie, de la politique de la ville, de la prospective, du littoral.

D'un point de vue technique, un Comité Technique restreint rassemble la Direction de la Transition Écologique et Énergétique, la Direction des Infrastructures, des Transports et de Mobilités, la Direction de la Mer, la Direction de projet « Foncier », la Direction de projet « Politiques Contractuelles territoriales et appui à l'attractivité touristique » et la Direction de projet du Laboratoire des Mutations Sociales et Territoriales. Ce comité est lui aussi élargi à l'ensemble des directions opérationnelles aux étapes-clés.

Concrètement, l'élaboration du SRADDET est coordonnée par la Direction de l'Action Territoriale, de la Ruralité et de la Montagne (DATRM), qui a notamment pour mission d'élaborer un diagnostic intégrant les problématiques relatives aux différentes thématiques. Elle est assistée

par une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO)<sup>95</sup> sur 4 missions : un Accompagnement stratégique et réglementaire, la sécurisation juridique et réglementaire (pour un schéma nouveau qui encourt un risque fort d'être attaqué en justice), la co-construction et concertation, et l'évaluation environnementale. La mission de cette AMO doit démarrer en juillet 2017. Beaucoup d'autres Régions ont fait ce choix de recourir à une AMO, pour des missions plus ou moins étendues. Certaines vont même jusqu'à utiliser une AMO pour élaborer le volet transports, ce qui n'est pas le cas de la Région Occitanie.

Une partie du schéma sera élaborée par la DATRM, comme par exemple le diagnostic régional. Chaque Direction est ensuite invitée à contribuer dans le champ où elle est compétente, et le document final sera assemblé et harmonisé sous la responsabilité de la DATRM. En la matière, les modes d'organisation peuvent varier selon les régions mais sont souvent sensiblement similaires, du groupe de projet aux comités techniques de coordination.

- **La prescriptivité**

La Région Occitanie a émis le souhait que les règles s'adaptent aux territoires, mais ceux-ci ne sont pas encore définis. L'objectif serait d'aller au-delà des clivages « traditionnels » rural/urbain, pour envisager des territoires comme le littoral, la montagne... Au delà de ces grands ensemble, une distinction entre villes petites et moyennes pourrait être judicieuse car les enjeux en matière de transports, d'urbanisme ne sont pas du tout les mêmes.

Parmi les autres régions qui ont réfléchi à la question, Provence-Alpes-Côte d'Azur semble la plus en avance puisqu'elle envisage déjà 4 grands territoires : les Alpes (Hautes-Alpes, Alpes de Haute Provence, partie des Alpes-Maritimes), le couloir rhodanien (d'Orange à Fos), la Côte d'Azur et le littoral provençal (Marseille au Centre-Var).

« Concernant le caractère prescriptif du SRADDET, il ne s'agit pas d'élaborer un document porteur de règles strictes, imposées d'en haut mais de s'inscrire dans une démarche d'incitation et de négociation de la règle en amont. » Comme on l'a vu, la prescriptivité du schéma est limitée par la nécessité de ne pas imposer de dépenses supplémentaires aux autres collectivités. Trois pistes sont donc envisageables pour que ce schéma soit prescriptif :

- une précision de la règle nationale,
- une territorialisation de la règle,
- une conditionnalité de la règle.

---

<sup>95</sup> AMO : Aide à un maître d'ouvrage (ici, un groupement de bureaux d'études vient assister la région) dans l'élaboration d'un projet : coordination du projet, conseils, missions annexes. Le maître d'ouvrage reste décisionnaire sur la stratégie à employer.

La dernière est sûrement la plus intéressante et c'est celle qui est la plus explorée par la Région. Elle permet de produire des synergies entre le schéma et les autres actions de la Région, et en premier lieu les investissements et les politiques contractuelles. En fléchant certaines de ses subventions sur des actions du SRADDET et en les conditionnant au respect par les collectivités de la stratégie qu'il édicte, la Région peut s'assurer de l'opérationnalité du schéma. Elle peut par exemple conditionner son appui aux projets de revitalisation de bourgs-centres à leur prise en compte des enjeux de rénovation énergétique.

Dans le champ de la mobilité, les applications d'une telle stratégie sont également intéressantes : il est possible de conditionner une réouverture de ligne à l'existence d'un véritable projet de territoire autour de cette réouverture, afin de garantir une utilité optimale de la ligne une fois ouverte. Il est possible de conditionner l'ouverture d'une nouvelle halte périurbaine à l'existence d'un projet d'urbanisme cohérent. On peut également imaginer une modulation des aides régionales aux TAD en fonction du respect de certains critères définis par le SRADDET. Ces opportunités sont détaillées dans le II-3.

Il n'est pas encore envisagé de formaliser ces conditionnalités en adjoignant une convention au schéma, comme c'est permis par la loi. Quoi qu'il en soit, il est primordial de co-construire le schéma avec les acteurs concernés, comme une deuxième assurance que celui-ci sera bien compris et accepté.

### **3.1.2 La fondation du volet mobilité sur les États Généraux du Rail et de l'Intermodalité**

Une fois les modalités de construction du SRADDET définies, les différents volets sont pilotés par différentes directions. Le volet mobilité est piloté par la Direction des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DITM) Concrètement, ce volet vient remplacer les anciens Schémas Régionaux des Infrastructures et des Transports (SRTC en ex-Languedoc-Roussillon) qui avaient été élaborés en 2008 et 2009 par les deux ex-Régions<sup>96</sup>, et les SRI créés par la loi MAPTAM, mais qui n'avaient pas encore été réalisés en Occitanie. Dans le texte de loi, ces deux thématiques sont séparées, comme un héritage des anciens schémas. Dans un premier temps, ces deux schémas sont abordés par la DITM comme deux volets séparés du SRADDET, la Politique Régionale des Infrastructures et des Transports (PRIT) élaborée par le Pôle Infrastructures et le Service Études et Stratégies, et la Politique Régionale de l'Intermodalité (PRI) par le Service Intermodalité avec l'appui du Service Tarification, Billetterie et Services. Mais il devient vite évident que ces deux

---

<sup>96</sup> Voir 1.3.2

stratégies doivent converger, et des réunions de coordination sont tenues à intervalles réguliers pour préparer un seul et unique volet mobilité.

- **Les EGRIM, une démarche volontaire de concertation autour des transports**

Dans cette entreprise, la Direction des Transports peut s'appuyer sur un socle commun : les États Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM). Cette vaste entreprise de concertation autour des transports, tenue en 2016, répond à un contexte particulier qu'il convient d'expliquer.

Dès sa prise de fonction en janvier 2016, le Conseil Régional d'Occitanie est confronté à de nombreux enjeux : celui de « faire région » d'abord des suites de la fusion<sup>97</sup>, mais aussi le grand bouleversement dans les compétences de transports, et notamment son rôle de chef de file de l'intermodalité.

En plus de ces enjeux déjà évoqués, le contexte des transports ferroviaires à l'heure de la fusion des régions est difficile, comme l'a analysé Laurent Sainrau dans son mémoire en 2016<sup>98</sup>. Alors que les dotations aux collectivités par l'Etat sont à la baisse, on demande aux régions de toujours plus participer aux projets de nouvelles infrastructures et au fonctionnement des transports ferroviaires. Des projets tels que les lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ou Montpellier-Perpignan sont remis en cause ou en attente de financements, et l'Etat se désengage en menaçant de supprimer certains trains d'équilibre du territoire (TET)<sup>99</sup>. Dans le même temps, le fer subit de plus en plus durement la concurrence de l'aérien (notamment le low cost), du covoiturage et des services privés de transport par autocar créés par la loi Macron. La SNCF est d'ailleurs présente sur les deux derniers domaines, à travers ses filiales iDvroom et Ouibus.

Comment alors définir les limites de l'action régionale ? La région a-t-elle vocation à financer des projets qui ne relèvent pas directement de sa compétence mais participent à l'attractivité ou au désenclavement de son territoire, et à la survie du mode ferroviaire qui constitue le cœur de sa compétence transports ? Quels projets nouveaux la Région doit-elle porter ? Les débats sont importants au sein-même de la majorité régionale, entre les socialistes, la gauche radicale et les écologistes, en particulier sur le sujet de la grande vitesse.

---

<sup>97</sup> Voir I-1.1

<sup>98</sup> SAINRAU, Laurent. *La démarche de concertation dans les politiques publiques. Évaluation des dispositifs employés et de la participation lors des États généraux du rail et de l'intermodalité*. Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2016.

<sup>99</sup> Les trains d'équilibre du territoire (marque commerciale : Intercités) sont des trains subventionnés par l'Etat sur des liaisons nationales. En 2016, le secrétaire d'État aux transports Alain Vidalies annonce la suppression d'un certains nombres de lignes, dont l'intégralité des trains de nuit à l'exception de Paris-Rodez-Latour de Carol.

Pour répondre à tous ces enjeux, le nouvel exécutif régional a choisi de fonder la nouvelle politique de transports sur une démarche de démocratie participative : les États Généraux du Rail et de l'Intermodalité. Ouverts à la population et à tous les acteurs, ils se sont tenus du 21 avril au 11 juillet 2016 (Figure 55Figure 54) et constituent donc une des premières actions lancées par la nouvelle région. Ils ont pour objectif une remise à plat de la politique de transports de la nouvelle grande région. Ils servent donc de base à l'élaboration du volet transports et intermodalité du SRADDET.



Figure 54 : Carte des réunions publiques tenues pour les États Généraux du Rail et de l'Intermodalité, issu de la plaquette de restitution, 2016

#### Bilan chiffré de la communication et de la mobilisation citoyenne<sup>100</sup>

- Durée de la démarche : du 21 avril au 9 juillet 2016
- 37 réunions publiques dans les 13 départements de la région, 3100 participants en salle
- 13 798 individus ont répondu au questionnaire, 6595 par internet, 4145 par questionnaire papier obtenu sur site, 3058 par un questionnaire papier inséré dans le magazine de la Région
- 286 contributions écrites par courrier ou via le site Internet
- Coût global de la démarche pour la collectivité : 500 000 euros

Figure 55 : Bilan chiffré de la concertation des EGRIM, extrait de la plaquette de restitution 2016

<sup>100</sup> RÉGION OCCITANIE. Le rail et l'Intermodalité dans votre région. 10 chantiers pour demain . 2016. Disponible à l'adresse : [http://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661\\_-\\_plaquette-egri\\_170x270\\_-\\_page-a-page.pdf](http://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661_-_plaquette-egri_170x270_-_page-a-page.pdf).

Après la phase de concertation, une deuxième phase, de juillet à septembre 2016, permet aux services régionaux d'analyser et de confronter les résultats obtenus, et de s'appuyer sur eux pour élaborer une feuille de route jusqu'à l'horizon 2030 pour les transports publics régionaux. Il y a un certain enjeu symbolique à co-construire ainsi la politique régionale de transport au lendemain de la fusion. Elle sera ainsi le vecteur d'une identité nouvelle et de l'appropriation du territoire régional par ses habitants. « *Il s'agit donc symboliquement à travers la concertation de mobiliser les citoyens derrière une problématique commune dont le rôle est essentiel pour faire le lien entre les deux anciennes Régions.* »<sup>101</sup>

Cette démarche a d'ailleurs été récompensée à deux reprises par des concours auxquels la Région Occitanie a participé. Elle lui a permis de remporter le Grand Prix Notoriété 2017 de Villes, Rails et Transports, ainsi que le Trophée Spécial 2017 pour la meilleure stratégie de Développement du Territoire du Sommet Infrastructures, Aménagement du Territoire & Immobilier.

Même si ce n'est pas leur seul objet, la volonté d'utiliser les EGRIM pour construire la nouvelle politique régionale de l'intermodalité contenue dans le SRADDET est manifeste ; ceux-ci devaient d'ailleurs s'appeler à l'origine « États Généraux du Rail » mais ont été renommés pour prendre en compte les nouvelles compétences régionales et la perspective de l'élaboration du schéma.

Le bilan de la concertation et la feuille de route pour les transports régionaux sont présentés lors d'une restitution le 14 décembre 2016, à l'hôtel de Région de Toulouse. Dix chantiers composent cette feuille de route, auxquels s'ajoute un chantier transversal qui est celui de l'innovation (voir Figure 56 et Annexe 2 p172 pour le détail de ces chantiers) :

---

<sup>101</sup> SAINRAU, Laurent. *La démarche de concertation dans les politiques publiques. Évaluation des dispositifs employés et de la participation lors des États généraux du rail et de l'intermodalité*. Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2016.



- 1) L'amélioration de la qualité de service du TER
- 2) L'harmonisation de la tarification et le billet intermodal
- 3) La sauvegarde des lignes ferroviaires et l'adaptation de l'offre TER
- 4) La mise en accessibilité des services ferroviaires et routiers
- 5) L'arrimage de la région à la grande vitesse
- 6) L'intégration et le redéploiement des services autocars/transports à la demande dans une logique intermodale
- 7) La multiplication des pôles d'échanges multimodaux
- 8) L'avenir des trains d'équilibre du territoire
- 9) La relance du fret ferroviaire
- 10) La poursuite de la concertation et les relations partenariales.

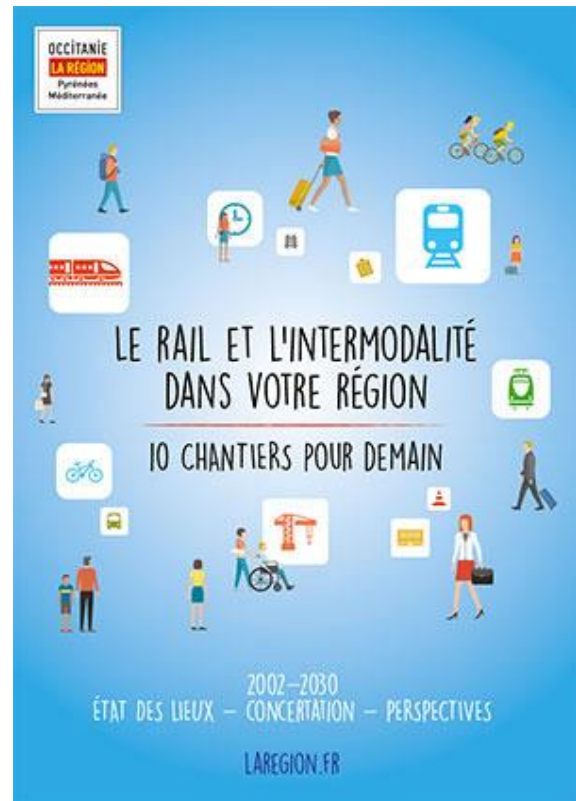


Figure 56 : couverture de la plaquette de restitution des EGRIM, 2016

Le résultat des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité, formalisé par les 10 chantiers, donne donc un cap clair pour la politique de transport de la région, et la trame de ce qui composera le futur SRADDET en matière de mobilités. Il conforte la Région dans son ambition de sauvegarde et de développement du mode ferroviaire comme axe structurant du réseau intermodal de transport régional, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises. En effet, la concertation a montré que la population et les acteurs locaux partagent cette ambition et cet attachement au rail. On trouve donc tant des actions relatives aux infrastructures (sauvegarde et réouverture de lignes ferroviaires, arrimage de la région à la grande vitesse), à l'offre de transports (amélioration de la qualité de service TER, trains d'équilibre du territoire, mise en accessibilité), au fret ferroviaire qu'à l'intermodalité (harmonisation de la tarification et billet intermodal, intégration et redéploiement des autocars et TAD, pôles d'échanges multimodaux).

Ce choix de refonder la politique de transports et d'intermodalité par la concertation dès le début du mandat a permis à la région Occitanie d'être déjà armée au moment de débiter la réalisation du SRADDET. La région PACA se trouve dans un cas similaire puisqu'elle a tenu au début de l'année 2017 des Assises Régionales des Transports, qui lui fournissent également une base. D'autres régions ont fait des choix différents. La région Hauts-de-France reposera ainsi sa stratégie sur les orientations contenues dans le rapport prospectif produit en juillet 2016 par le

vice-président aux transports Gérald Darmanin.<sup>102</sup> Les autres régions n'ont pour la plupart défini que de grandes priorités, à affiner à travers le processus de concertation du SRADDET, même si certaines peuvent s'appuyer sur des travaux déjà effectués. C'est le cas de la région Bourgogne-Franche-Comté qui s'appuie sur un travail important de préparation effectué en vue de la renégociation de la convention TER, qui leur a permis de connaître finement l'offre routière et TER et son adéquation avec la demande.

Néanmoins, les États Généraux du Rail et de l'Intermodalité ne suffisent pas à eux seuls à fonder le volet transports du SRADDET, qui doit également contenir un volet routier en définissant un Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR). Le volet routier est élaboré en interne par le service Infrastructures, et un volet aérien sera ajouté en adaptant la Stratégie Aéroportuaire en cours de formulation par le Service Aérien.

- ***L'intégration des résultats des EGRIM dans le SRADDET***

Mais comment intégrer ces résultats des EGRIM dans le SRADDET, et garantir la cohérence de ce dernier ? Il se trouve que chacun des 10 chantiers des EGRIM répond à l'un des 3 grands défis de la stratégie Occitanie 2040.

- **Défi de la promotion sociale :**

L'égalité des chances passe aussi par la mobilité des habitants, c'est une donnée essentielle du développement des territoires. À travers ses 10 chantiers ferroviaires et son action pour l'accessibilité routière, la région Occitanie peut améliorer les capacités de déplacement de chacun de ses habitants, et limiter ainsi l'exclusion sociale et ses effets. L'accès à l'emploi mais aussi aux services et aux soins sont des enjeux forts pour l'ensemble de la population. Mais un meilleur accès de la population à l'emploi contribue également au dynamisme et à l'attractivité du territoire.

Parmi les chantiers qui répondent à ce défi de promotion sociale, on compte :

- le billet intermodal qui, en lissant les tarifs des différents modes, rendra plus simple et plus abordable l'utilisation des transports en commun ;

- l'accessibilité de toutes les gares, programmée pour 2024 mais en chantier dès à présent, pour une meilleure inclusion de tous les usagers ;

---

<sup>102</sup> DARMANIN, Gérald. *Rapport prospectif : transports et infrastructures de transports en Hauts-de-France*. Région Hauts-de-France, 2016.

- la poursuite de la concertation et des relations partenariales, pour que la politique de transports régionale colle toujours au plus près des besoins de la population.

- **Défi de la réciprocité territoriale :**

Les mobilités peuvent avoir un rôle primordial de garantes de l'égalité territoriale. Il s'agit de mieux connecter la région pour mieux diffuser le développement sans oublier de territoire, et favoriser les interrelations bénéfiques à tous les espaces.

Répondent à ce défi :

- la sauvegarde des lignes ferroviaires et l'adaptation de l'offre TER pour mieux relier les territoires les plus éloignés des espaces métropolitains ;

- le maintien des trains d'équilibre du territoire qui jouent un rôle majeur en connectant l'Occitanie aux régions voisines ;

- la multiplication des pôles d'échanges multimodaux qui jouent un rôle majeur de diffusion de la mobilité ferroviaire dans les territoires ;

- l'intégration et le redéploiement des services autocars/transports à la demande dans une logique intermodale, notamment sur les territoires qui ne sont pas desservis autrement ;

- les projets routiers qui visent à désenclaver les villes moyennes de la région.

- **Défi du rayonnement :**

Les mobilités sont également un facteur extrêmement important pour le rayonnement de la région. Les principales agglomérations de la région connaissent une forte croissance démographique et économique et sont un moteur pour l'activité régionale. Une action forte est nécessaire pour ouvrir la Région sur l'extérieur et accompagner cette croissance en évitant la saturation des voies de communication.

Dans ce défi du rayonnement s'inscrivent :

- le développement de la grande vitesse pour rapprocher l'Occitanie de Paris et des autres métropoles européennes ;

- le développement de dessertes périurbaines grâce à des investissements sur le réseau et à l'acquisition de matériels roulants plus performants, pour garantir le fonctionnement des grands pôles d'emploi régionaux ;

- la décongestion des nœuds routiers qui permet d'accompagner la croissance économique et démographique sans saturer les voiries ;

- la relance du fret ferroviaire pour mieux organiser les transports de marchandises dans la région et permettre un développement durable ;
- la stratégie aéroportuaire qui permet d'améliorer les relations nationales et internationales ;
- le chantier transversal de l'innovation qui s'appuie sur le tissu d'entreprises régionales et le stimule.

La politique de transports et d'intermodalité définie par les EGRIM est donc tout à fait compatible avec les objectifs du SRADDET. Désormais, la question qui se pose est celle de la transversalité : dans le document final, y aura-t-il un volet mobilité, ou ces objectifs seront-ils rassemblés avec d'autres selon des thématiques transversales ? On pourrait imaginer par exemple, que le fret soit traité avec l'économie circulaire, ou que les réouvertures de lignes soient associées à l'aménagement des territoires ruraux. Mais il faudrait alors veiller à garder une cohérence dans la stratégie de transports et d'intermodalité.

### 3.1.3 La poursuite de la concertation

Plus encore que pour le reste du schéma, le dialogue est essentiel à la mise en œuvre de la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI). En effet, celle-ci reposera en grande partie sur les Autorités Organisatrices de la Mobilité. Sans elles, il sera impossible d'harmoniser les horaires, la tarification, la billettique, l'information... Il faut donc que ce schéma ne soit pas seulement une production des services régionaux, mais bien une co-construction avec l'ensemble des acteurs concernés. En clair, la Région pourra y imprimer sa stratégie mais elle doit être prête à accueillir des propositions « du bas vers le haut (*bottom up*) » et à infléchir sa stratégie en conséquence. Le volet mobilité du SRADDET doit être une rencontre entre les volontés régionale et locales, c'est à ce prix qu'il pourra ensuite être opérationnel<sup>103</sup>.

D'ailleurs, « la poursuite de la concertation et des relations partenariales » est le dixième des chantiers des EGRIM, et constitue donc un engagement des élus qu'il faut honorer. De plus, la mise en place d'une démocratie participative à l'échelle régionale était une des dispositions fondatrices de l'accord qui a fondé la majorité régionale.

Pour cette raison, la Région Occitanie ne se repose pas seulement sur la concertation des EGRIM mais a mis en place un certain nombre d'outils pour communiquer avec l'ensemble des

---

<sup>103</sup> ADCF et TRANSDEV. *Mobilités et Intermodalité : la nouvelle donne*. 2016. [Consulté le 22 mai 2017]. Disponible à l'adresse : [http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites\\_intermodalite\\_07-2016-web.pdf](http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites_intermodalite_07-2016-web.pdf).

acteurs et populations concernés, dans toute leur diversité. Certains de ces outils sont spécifiques à la mise en place de la démarche SRADDET, d'autres sont prévus pour durer, et animer les territoires sur le long terme. De plus, certains sont à vocation intersectorielle tandis que d'autres sont dédiés uniquement à la mobilité. Enfin, les acteurs impliqués ne sont pas les mêmes suivant les outils de concertation.

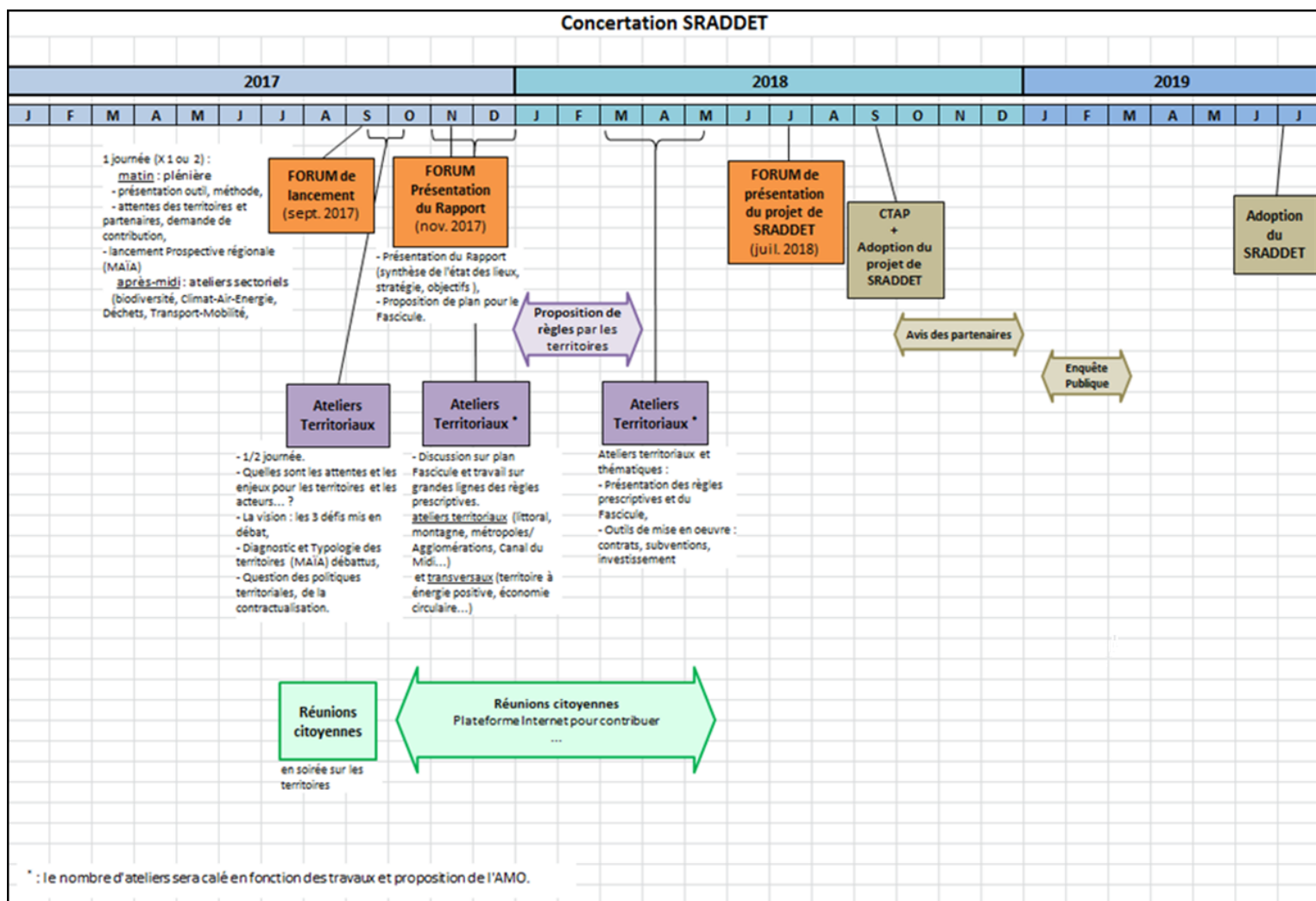
- ***Les instances impliquées dans le processus d'élaboration du SRADDET***

- La **Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP)** est créée par la loi MAPTAM<sup>104</sup>. Présidée par la Présidente du Conseil Régional, elle fournit un cadre de dialogue entre les collectivités d'une région. Si cette instance est imposée par la loi, son mode de fonctionnement est largement laissé à la discrétion des collectivités qui la composent. Lors de la CTAP du 22 septembre 2016, la Région Occitanie a présenté de façon générale les exigences réglementaires du SRADDET. Lors de celle du 15 décembre 2016, elle a précisé les modalités d'élaboration de son SRADDET, ainsi que la stratégie retenue sous le nom « d'Occitanie 2040 » et ses 3 défis. La CTAP devrait être consultée une dernière fois en septembre 2018, lors de l'adoption du projet. Elle devra alors soumettre son avis. Si cette instance est intéressante car elle permet de « saisir » officiellement les territoires, elle garde une fonction très générale et politique et ne permet pas de travailler les différentes problématiques en profondeur ni de s'adresser à l'ensemble de la population, des acteurs ni même des collectivités.

- La **concertation officielle du SRADDET** va être menée à partir du 11 septembre 2017, avec l'appui de l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Son calendrier, présenté dans la figure, est relativement complexe mais doit permettre à chaque acteur de s'exprimer. On y discerne des temps forts matérialisés par les forums (Figure 57) de lancement en octobre 2017, de Présentation du Rapport en novembre 2017 puis de présentation du projet de SRADDET en juillet 2018. L'approche se veut également transversale et intégrée, même si des ateliers sectoriels et territoriaux seront tenus (ce qui est inévitable du fait de l'ampleur du schéma). Le contenu de ces ateliers, dont certains doivent porter sur les transports et la mobilité, est encore à préciser, mais ils seront plutôt à destination des acteurs spécialistes du sujet. Le but sera de dégager leurs attentes et enjeux, de discuter de l'architecture du schéma et de leur demander des propositions de règles et des outils de mise en œuvre du schéma. En parallèle, l'ensemble de la population est convié à s'investir dans la démarche à différents stades, au travers de réunions citoyennes dans les territoires à partir de l'automne 2017, ainsi qu'une plateforme en ligne ouverte aux contributions à la même période.

---

<sup>104</sup> Voir II - 1.3



- Figure 57 : Calendrier non-définitif de la concertation officielle du SRADDET, services régionaux 2017

Enfin, le SRADDET respecte les dispositifs de concertation obligatoire. Une fois le projet de SRADDET adopté, fin 2018, les personnes publiques associées, dont l'avis est requis par la loi, pourront le motiver. Ce sont :

- Le Préfet;
- Les conseils départementaux sur les aspects relatifs à la voirie;
- Les métropoles de Montpellier et Toulouse;
- Les AOM ayant élaboré un PDU;
- Les établissements / Collectivités / organismes en charge de l'établissement des SCOT, PLU, etc. ;
- Les comités de massifs.

Le projet de schéma sera mis à disposition du public via le site Internet de la Région, et l'enquête publique, obligation réglementaire, interviendra début 2019. Finalement, le schéma sera soumis à l'adoption du préfet de Région ; c'est cette adoption par le préfet qui lui confère son

caractère contraignant vis à vis des autres collectivités territoriales (contournant ainsi la règle de non-tutelle d'une collectivité sur une autre). Le schéma devrait être adopté en juillet 2019, pour respecter les délais imposés par la loi, après un temps de concertation et co-construction qui aura donc duré quasiment 2 ans.

- Le **Conseil Économique, Social et Environnemental Régional** (CESER) est une instance beaucoup plus ancienne que toutes celles citées plus haut, dont la création remonte à 1972, aux débuts des Régions. Constitué pour un tiers de représentants des entreprises et activités professionnelles non salariées de la région, pour un tiers de représentants des organisations syndicales représentatives sur le plan national, et pour un tiers de représentants des organismes et associations qui participent à la vie collective de la région, il a aujourd'hui un rôle essentiellement consultatif mais néanmoins important. Il est obligatoirement consulté pour avis lors d'actes régionaux importants, dont fait partie le SRADDET, et peut réaliser des études (à son initiative ou à la demande du Conseil Régional) sur tout sujet dans le champ de compétences de la région. Il représente, en quelque sorte, l'avis de la société civile. Le président actuel du CESER Occitanie est Jean-Louis Chauzy.

- ***Le volet mobilités : réunions bilatérales de préparation***

- Les **réunions techniques bilatérales** de préparation du volet mobilités du SRADDET sont en cours de finalisation. Leur réalisation s'est étendue entre juin à septembre 2017. Les services Intermodalité et Tarification, Billettique et Services de la Région, se sont déplacés aux quatre coins du territoire régional pour rencontrer les Autorités Organisatrices des Mobilités. La préparation puis la conduite de ces entretiens a constitué une part importante du stage.

L'objectif était de préparer le volet mobilités du SRADDET sur le plan technique : s'assurer que le diagnostic réalisé est correct et l'enrichir des contributions de l'AOM, présenter le SRADDET, ses contraintes réglementaires, la stratégie retenue par la région et ses nouvelles compétences, et le confronter à la stratégie et aux projets de l'AOM pour en discuter, et élaborer une stratégie commune. C'était également l'occasion d'établir ou de renforcer les rapports entre les services régionaux et les AOM, et d'affirmer la nouvelle dimension de la Région, cheffe de file de l'intermodalité et autorité organisatrice de la mobilité interurbaine.

Les réunions ont porté en particulier sur la tarification, la billettique, l'information multimodale, les pôles d'échanges et interconnexions entre réseaux, et la planification des transports. Ces réunions ont notamment permis de connaître beaucoup mieux les actions, projets et préoccupations des différentes AOM, construisant ainsi un état des lieux plus précis des

mobilités sur le territoire. Les équipes régionales ont ainsi pu s'apercevoir que de nombreuses problématiques étaient partagées par beaucoup de territoires, telles que celle de l'accessibilité, du développement des modes doux... Et amorcer la réflexion sur certaines composantes du SRADDET : RRIR, pôles d'échanges stratégiques, etc. Les retours ont été très positifs : les services techniques des différentes structures rencontrées étaient globalement heureux d'être consultés et d'y voir un peu plus clair avant la concertation principale, le SRADDET restant un objet encore très obscur en dehors des services régionaux.

- **Une co-construction qui s'inscrit dans la durée**



Figure 58 : Tweet de Jean-Luc Gibelin à l'occasion de la réunion de préfiguration du GART régional, le 22 mai 2017

- Le **groupement des autorités responsables de transport (GART) régional** fait partie des engagements pris à la suite des EGRIM. Ce sera une association qui décline à l'échelle régionale le principe du GART national, association fondée en 1980 qui rassemble 280 autorités organisatrices des transports et de la mobilité à des fins de dialogue et de promotion de la mobilité durable. L'objectif étant de créer à l'échelle régionale une branche du GART national, celui-ci a été sollicité afin de bénéficier de son expérience et expertise en la matière. Au niveau de l'Occitanie, le GART régional a pour but de fédérer et animer les débats entre les acteurs de la mobilité de la région. Il a vocation à associer l'ensemble des AOM de la région, sur le modèle du GART régional breton. Les départements, bien que n'ayant plus de compétence interurbaine, y seront toujours associés



de par leur compétence sur la voirie et l'accessibilité. Il ne sera pas nécessaire d'être adhérent au GART national pour en faire partie.

Sa réunion de préfiguration a eu lieu le 22 mai (voir Figure 58) à Toulouse en présence d'un grand nombre d'AOM et des départements. Des propositions ont déjà été émises, par exemple la Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée a proposé la tenue de réunions sectorielles et thématiques, par exemple sur les PEM, la tarification... La réunion de lancement, elle, se tiendra en octobre 2017. Le GART régional sera l'instance de concertation du volet mobilité urbaine du SRADDET. Mais cette instance s'inscrit aussi sur le long terme, et pourra ensuite alimenter les discussions autour des modalités d'application du SRADDET : choix d'une billettique commune, mise en place d'une tarification zonale ou d'autres politiques communes. Elle ne doit cependant pas être limitée aux sujets intéressant la Région et pourra, à l'initiative de ses membres, travailler sur des sujets divers comme le stationnement par exemple.

- La création de **comités départementaux** constitue le deuxième engagement des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité. L'objectif est d'intégrer pleinement l'ensemble des modes de déplacement dans un débat sur les transports et l'intermodalité, afin de trouver des solutions adaptées aux différents territoires. La plaquette de restitution des EGRIM précise qu'ils « pourront coordonner les **comités de ligne** déjà prévus dans le cadre de la convention d'exploitation Région/SNCF, plus axés sur le ferroviaire. » Ceux-ci ne peuvent en effet suffire à répondre aux besoins de tous les territoires, comme les « déserts ferroviaires » ou les espaces périurbains. Ces comités, qui s'inscrivent dans le temps long, vont être créés dans l'année 2017.

- **L'Assemblée des Territoires** est constituée de 158 élus locaux ne siégeant pas au Conseil Régional, son rôle est de proposer au Conseil Régional des recommandations et amendements. C'est un organe de proposition et de réflexion dont le rôle est d'incarner la diversité des territoires de la région. C'est aussi un moyen pour l'exécutif régional de dialoguer avec ces élus locaux. Les participants de cette assemblée sont désignés de façon paritaire par les territoires de projets (Pôles d'équilibre territoriaux et ruraux, Pays, EPCI ...) avec la volonté d'être en adéquation avec les territoires vécus<sup>105</sup>. Cela permet aux territoires les plus ruraux, peu représentés dans la CTAP, de faire entendre leur voix. Le choix de faire figurer dans cette assemblée uniquement des élus se justifie par une nécessité de forte assiduité et d'impliquer des personnes en charge de responsabilités locales.

---

<sup>105</sup> ALARY, Marion. *Occitanie, une Région qui se réinvente. La prospective et le diagnostic du SRADDET, instruments essentiels de la construction d'un nouveau projet de territoire*. Mémoire de M2 APTER. Université Toulouse 2, 2016.

Elle se réunit pour des sessions d'une journée qui comprennent une séance plénière et des ateliers de travail, et s'inscrit sur le temps long. La première session a eu lieu le 4 novembre 2016 à Albi, et la 2<sup>ème</sup> à Frontignan le 31 mars 2017. Son rôle est relativement peu lié aux transports, mais ces sujets pourraient peut-être émerger lors d'une session particulière.

Instance	Temporalité	Acteurs impliqués	Territoire concerné	Thématique	Obligation légale
EGRIM	2016	Professionnels des transports, collectivités, population	Territoire régional	Rail et Intermodalité	Non
CTAP	Permanente	Collectivités	Territoire régional	Transversale	Oui
Réunions techniques bilatérales	Été 2017	AOM	Territoire régional couvert par les AOM	Transports, mobilité et intermodalité	Non
Concertation du SRADDET	2017-2018	Tous acteurs régionaux	Territoire régional	Tous thèmes couverts par le SRADDET	En partie
CESER	Permanent	Société civile	Territoire régional	Générale	Oui
GART régional	Permanent	AOM et départements	Territoire régional	Transports, mobilité et intermodalité	Non
Comités départementaux	Permanents	Acteurs locaux et population	Périmètres départementaux	Transport, mobilité	Non
Comités de ligne	Permanents	Acteurs locaux et population	Territoire desservi par une ligne ferroviaire	Rail et intermodalité	Non
Assemblée des Territoires	Permanente	Élus locaux	Territoires de projet	Générale	Non

Figure 59 : Tableau récapitulatif des instances de concertation qui concernent la mobilité en Occitanie, réalisation personnelle 2017

La Région Occitanie utilise donc de nombreux outils en fonction de la temporalité, de la thématique et des personnes concertées. Elle fait ainsi le choix de concerter largement plus que ce que prévoit la loi. Il faut désormais se demander quelle sera leur efficacité réelle pour impliquer l'ensemble des structures concernées, mais aussi les habitants, dans la construction du SRADDET et dans sa mise en application. Le grand nombre de ces outils (voir Figure 59) pourrait en effet faire craindre un éparpillement et un manque de lisibilité de la concertation régionale.

Cela reste un effort considérable de concertation qui est entrepris par la Région. Le GART régional tout particulièrement pourrait être un outil essentiel pour la nouvelle politique de l'intermodalité régionale, et se rapproche en cela de la « conférence des AOT » présentée dans le document de l'AdCF et Transdev<sup>106</sup>.

Ces méthodologies de concertation varient beaucoup d'une région à l'autre. On l'a vu, la région PACA a également fondé sa démarche en matière de mobilité sur les Assises Régionales des Transports. La région Bretagne peut s'appuyer sur son « GART Breizh » qui existe depuis 2005, et a lancé une démarche très extensive autour du SRADDET, avec une volonté de mener une véritable « COP régionale », sur le modèle de la COP 21. La Région Hauts de France s'appuie beaucoup dès l'étape du diagnostic sur des ateliers territoriaux. Des grands territoires (qui ne recoupent pas forcément les départements) ont été dessinés et les ateliers qui y prennent place peuvent aborder leurs problématiques spécifiques.

De manière générale, on distingue quatre grands types de concertation dans la construction du volet mobilité du SRADDET :

- des réunions techniques en bilatéral ou ateliers de travail thématiques, avec les acteurs concernés,
- des ateliers territoriaux, plus rares, parfois avec les élus,
- des formes de concertation plus intégrée au niveau de la démarche SRADDET,
- l'enquête publique officielle dans ses modalités définies par la loi.

On a pu voir au cours de cette sous-partie comment le SRADDET vient transformer l'action régionale pour lui donner un rôle prépondérant dans l'organisation de la vie des collectivités locales. C'est une occasion inédite pour les Régions, longtemps les « parents pauvres » de la décentralisation, de s'affirmer et de construire une stratégie cohérente pour peser à l'échelle européenne. Concernant la mobilité, c'est une chance d'enfin en finir avec les incohérences et barrières physiques, tarifaires, billettiques, entre les différents réseaux de transport décentralisés, et d'appréhender la mobilité dans sa globalité et de façon cohérente. Cependant, tout dépendra de la façon dont les Régions se saisiront de cette occasion.

---

<sup>106</sup> ADCF et TRANSDEV. *Mobilités et Intermodalité : la nouvelle donne* . 2016. [Consulté le 22 mai 2017]. Disponible à l'adresse : [http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites\\_intermodalite\\_07-2016-web.pdf](http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites_intermodalite_07-2016-web.pdf).

## 3.2 – La mise en cohérence des réseaux : enjeux pour l’intermodalité en Occitanie

Le plus gros de l’élaboration du SRADDET est encore à venir, et dépasse le cadre du stage effectué et de ce mémoire. Cependant, en nous appuyant sur le diagnostic effectué, l’analyse du nouveau système d’acteurs qui émerge peu à peu des suites de la Réforme Territoriale, enrichis grâce aux entretiens effectués avec les AOM, nous avons tenu à présenter ici des pistes de réflexion sur les réponses que peut aujourd’hui apporter la Région Occitanie aux questions de l’intermodalité. La plupart de ces réponses pourront se traduire dans le nouveau SRADDET, mais pas uniquement.

Cette dernière sous-partie ne représente en aucun cas la vision de la Région Occitanie sur les sujets abordés et n’engage que son auteur. En effet, dans le but de proposer un maximum de pistes de réflexion pour appuyer la construction du volet intermodalité du SRADDET, nous avons voulu prendre en compte toute l’étendue des possibles, sans restriction. Il n’y a donc là rien de définitif ni d’officiel.

Le principal enjeu pour l’intermodalité est bien de mettre en cohérence les réseaux, qui sont pour l’heure souvent simplement juxtaposés, comme nous l’avons décrit dans les parties précédentes. Cette mise en cohérence doit se faire à de multiples niveaux : entre les modes de transports collectifs, entre ceux-ci et les modes de déplacement individuels, entre les réseaux des différentes autorités organisatrices, entre les deux ex-territoires régionaux, et avec les réseaux interrégionaux et internationaux.

Si on atténue les ruptures entre les réseaux, le mode ferroviaire, en raison de son caractère structurant, peut devenir une colonne vertébrale, l’armature sur laquelle tous les autres réseaux viendraient se brancher et qu’elle permettrait de relier entre eux. La Région a aujourd’hui les moyens pour agir sur tous les modes de déplacement qui permettent l’accès aux gares, qu’ils soient collectifs (car interurbains, réseaux urbains, transport à la demande) ou individuels (voiture y compris ses usages partagés, vélo, marche à pied). En plus des enjeux écologiques évoqués au I.1.1 (favoriser le report modal pour aller vers une région à énergie positive), la constitution d’un tel réseau intégré régional lui permettrait d’affirmer sa position d’acteur majeur des transports et d’unifier, symboliquement et fonctionnellement, la région nouvellement fusionnée. « Faire réseau » pour « faire Région », en somme.

L'enjeu est très fort et la Région dispose aujourd'hui de leviers nouveaux pour y répondre. Nous nous attacherons dans cette partie à décrire ces enjeux en proposant des réponses possibles de la Région par le biais du SRADET et de ses nouvelles compétences.

### 3.2.1 La mise en place de solutions adaptées aux territoires

Dans leur étude parue en juillet 2016, l'AdCF et Transdev listent quatre enjeux de l'intermodalité suite à la Réforme Territoriale : rationalisation, connexion, intégration, et gouvernance.<sup>107</sup> La Région peut aujourd'hui tirer profit de la clarification de la répartition des compétences pour en finir avec les incohérences et doublons hérités des concurrences entre différents réseaux, clarifier le réseau de transport régional, l'organiser et le hiérarchiser. Dans cette organisation, les modes choisis devront être les plus adaptés aux territoires desservis, en gardant un souci d'efficacité et d'équité territoriale.

- **Les mobilités dans les espaces ruraux et périurbains**

Dans les territoires ruraux et périurbains, la reprise des compétences du département signifie bien souvent que la Région est désormais la seule autorité organisatrice. La Région dispose là de moyens d'action inédits pour mieux organiser l'intermodalité, à un niveau de finesse qu'elle n'avait jusqu'alors pas l'habitude de traiter. Notons que cette organisation de l'intermodalité est dans sa majeure partie indépendante du SRADET.

L'intégration des réseaux départementaux ne sera pas chose aisée. Guillaume Espiasse avait déjà listé dans son mémoire l'étendue des divergences entre les réseaux<sup>108</sup> en vue de préparer leur intégration. La première étape pourra être de simplement reprendre les réseaux : intégrer les personnels départementaux, reprendre les marchés publics et délégations de service public, « changer de logo », prendre connaissance de la nouvelle dimension du réseau. Cela représente déjà un travail considérable qui est en cours de préparation par la cellule Loi NOTRe, mais c'est une condition essentielle aux dispositions qui vont suivre.

Un second travail important sera à mener pour faire converger les tarifications, les supports billettiques et les dispositifs d'information (voir II-3.2). Mais le principal levier pour

---

<sup>107</sup> ADCF et TRANSDEV. *Mobilités et Intermodalité : la nouvelle donne*. 2016. [Consulté le 22 mai 2017]. Disponible à l'adresse : [http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites\\_intermodalite\\_07-2016-web.pdf](http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites_intermodalite_07-2016-web.pdf).

<sup>108</sup> ESPIASSE, Guillaume. *Les transports collectifs régionaux en Occitanie : Quelle(s) perspective(s) de développement à l'heure des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité ?* Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2016.

refonder la politique régionale sera la restructuration des réseaux selon une logique intermodale, tel qu'exprimé par le 6<sup>ème</sup> chantier des EGRIM.

En effet, le doublon de compétence entre départements et régions a entraîné certaines incohérences (Figure 60). Il y a parfois des doublons entre une ligne régionale et une ligne départementale parallèle, comme entre Millau et Saint-Affrique ou entre Nîmes et Le Grau du Roi. Lors du lancement des cars à 1€ par le département des Pyrénées-Orientales, la ligne ferroviaire Perpignan-Prades a vu sa fréquentation baisser fortement au profit de ceux-ci. Bien sûr, ces doublons peuvent trouver leur justification dans des dessertes différenciées qui peuvent être complémentaires (un car peut être complémentaire d'un train pour assurer une desserte plus fine, comme un bus et un métro). Mais ils souffrent d'un manque de clarté et de coordination qui est, *in fine*, dommageable pour l'ensemble du système des transports interurbains.

### Réseaux de transports régionaux et départementaux en Occitanie



Figure 60 : Réseaux de transports régionaux et départementaux en Occitanie, Thomas Heuveline/Région Occitanie 2017

Beaucoup de lignes départementales s'arrêtent aux frontières des Départements, voire ne vont pas jusqu'à celles-ci. C'est évidemment dommage pour ces lignes qui sont moins performantes en bout de ligne (quand elles relient les franges départementales à un centre urbain) et pourraient être rendues plus performante en combinant deux lignes ou en

prolongeant une vers la centralité la plus proche du département voisin. Par exemple, il y aurait peut-être un moyen de mutualiser la ligne Foix-Lavelanet avec celles de Limoux-Puivert ou Chalabre-Quillan, à la frontière entre l'Aude et l'Ariège. Ou encore la ligne Carcassonne-Les Martys, qui s'arrête pour l'instant à la frontière du département du Tarn, pourrait-t-elle être prolongée jusqu'à la gare de Mazamet, à 10 kilomètres de là.

### Avant la Réforme, des réseaux juxtaposés

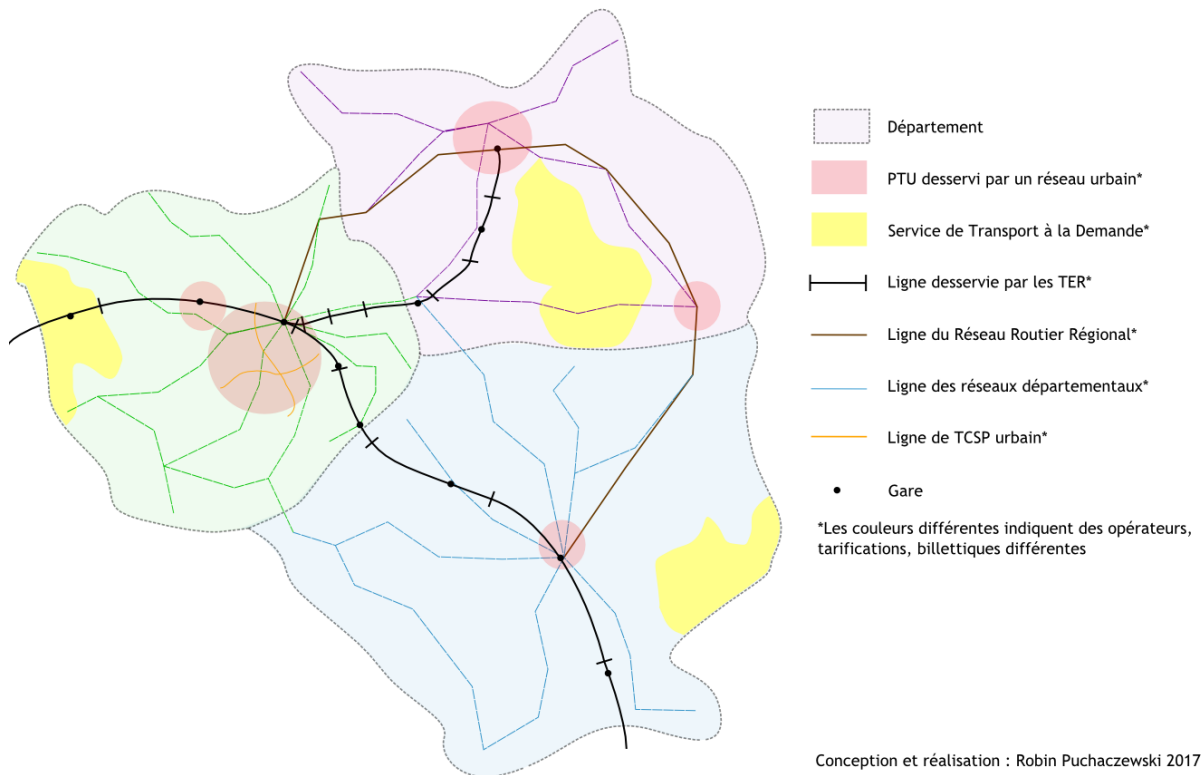


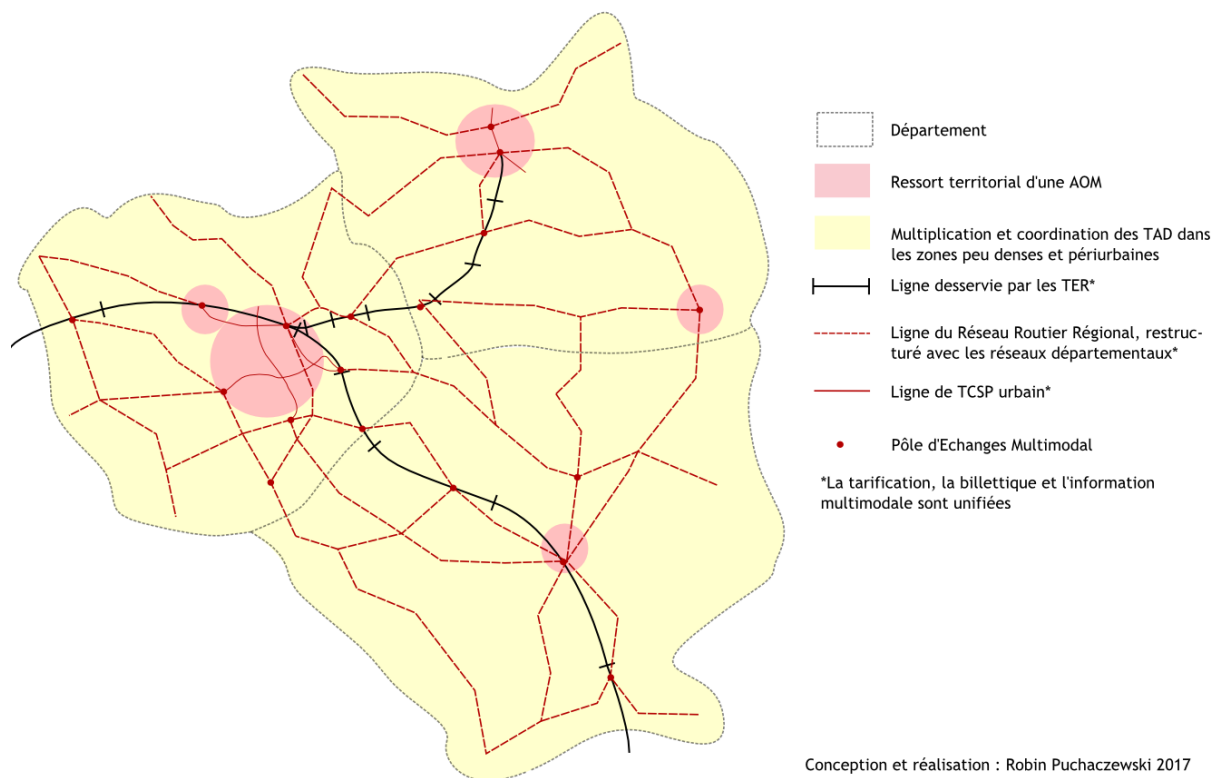
Figure 61 : Schéma synthétique présentant l'organisation des réseaux avant la Réforme, réalisation personnelle 2017

De plus, de nombreuses lignes départementales mériteraient d'être rabattues sur le ferroviaire ou sur les réseaux de TCSP des AOM, notamment aux abords des grandes agglomérations. Cela permettrait d'améliorer leur performance en évitant le plus possible de les faire rentrer dans les embouteillages, mais aussi de réduire les coûts d'exploitation et de renforcer le rôle structurant du ferroviaire en hiérarchisant les flux. Cette approche nécessite bien entendu la multiplication des PEM, la mise en cohérence des horaires et l'intégration de la tarification pour rendre ces interconnexions plus simples, plus efficaces et plus attractives.

Enfin, les moyens économisés en simplifiant le réseau permettraient de développer de nouvelles dessertes, notamment interdépartementales. On peut par exemple imaginer des

créations de lignes comme Pamiers-Castelnaudary, Castelnaudary-Revel-Castres, Revel-Carcassonne, vallée de la Lèze, L'Isle-Jourdain-Saint-Lys-Muret, Montpellier-Alès<sup>109</sup>...

## Grâce à la Réforme et au SRADDET, un réseau unifié et optimisé



**Figure 62 : Schéma synthétique présentant les potentialités d'amélioration du réseau avec la redistribution des compétences et le SRADDET, réalisation personnelle 2017**

Ces économies pourraient également permettre de renforcer les moyens sur certaines lignes périurbaines structurantes, et même, pourquoi pas, d'envisager l'inscription de sites propres pour cars interurbains au Réseau Routier d'Intérêt Régional, sur le modèle du projet de TSPO Strasbourg – Wasselone mené par le Département du Bas-Rhin. Un projet de site propre est déjà en cours par le département de l'Hérault à Juvignac dans la banlieue Ouest de Montpellier. L'inscription de tels projets au RRIR pourrait conditionner le financement régional à une amélioration de la circulation des autocars. Ce processus d'intégration est résumé par les Figure 61 Figure 62.

La Région reprend également les transports scolaires. Cette reprise demande elle aussi un travail considérable (beaucoup de transports ont été délégués à des AO2, et les règlements sont très différents d'un département à un autre : conditions de gratuité, prix, statut des accompagnateurs, ouverture au voyageurs commerciaux...). Cependant le potentiel existe pour

<sup>109</sup> REVELLI, Bruno. *Fusionne-t-on les politiques de transports comme on fusionne les régions ?* Mémoire de M2 Transmob. Toulouse : Université Toulouse 2, 2015.



harmoniser les transports scolaires et mieux les mutualiser avec les transports réguliers, notamment le réseau routier régional. Il faudra aussi s'inspirer du Conseil Départemental de l'Hérault pour favoriser quand c'est possible l'accès aux établissements scolaires à pied et à vélo.

Enfin, le Conseil Régional est également chargé de conventionner avec les AO2 en charge des transports à la demande. Il faut rappeler les divergences importantes entre les territoires en la matière. D'une part, les départements, précédentes collectivités en charge du conventionnement TAD, avaient des politiques et des critères de financement très différents les uns des autres. D'autre part, l'ex-Région Midi-Pyrénées avaient été l'une des seules Régions de France à fonder une politique de soutien au TAD avant la réforme.

Avec la reprise de compétence des départements, une refonte et une harmonisation de la politique de soutien aux TAD est nécessaire. L'harmonisation est nécessaire d'abord dans un souci d'équité territoriale. Les subventions Régionales étaient limitées à 45% (échelonnés selon le respect de certains critères), ce qui s'ajoutait aux subventions départementales qui pouvaient aller jusqu'à 45% dans le Tarn-et-Garonne pour atteindre 90% au total. D'autres territoires n'avaient droit à aucune subvention régionale et à des subventions départementales plus faibles. Entre ces deux extrêmes, il faut trouver un juste milieu.

Mais l'harmonisation doit aussi être l'occasion d'utiliser le TAD pour couvrir l'ensemble du territoire régional par les transports en commun. C'est en effet un mode plus adapté que des lignes régulières pour les territoires les moins denses, dont on a vu dans le diagnostic qu'ils représentaient la moitié de la superficie régionale. Il est pour cela nécessaire de faire évoluer les services actuels pour viser des horaires plus larges (permettant d'aller travailler ou étudier) et l'ensemble de la population. L'objectif doit être également de mieux penser les dessertes et de rabattre au maximum vers les pôles d'échanges multimodaux ferroviaires ou routiers, pour favoriser la complémentarité entre les modes. Une évolutivité TAD/lignes régulières en fonction du niveau de fréquentation peut d'ailleurs être expérimentée. Enfin, une harmonisation entre les différents services de TAD peut être poursuivie à travers la création d'une centrale de réservation régionale, par téléphone et sur Internet, une uniformisation tarifaire et pourquoi pas une uniformisation visuelle, même partielle, des véhicules (badge, logo, ...).

Pour ce faire, la Région dispose d'un levier qu'elle utilisait déjà avant la Réforme : le financement. Celui-ci peut partir d'un taux minimal pour un service basique (qui peut déjà inclure le respect de certaines exigences régionales simples : centrale de réservation, prix du service...), puis évoluer en fonction de certains critères (amplitude horaire, desserte d'un PEM, port du logo...), afin d'inciter les AO2 à s'intégrer dans la stratégie régionale. La nouveauté réside à la fois

dans la volonté régionale de relier le SRADDET aux outils de contractualisation et dispositifs, et dans le poids accru de son influence à présent qu'elle est l'unique source de financements pour de nombreuses AO2. Cette harmonisation ne doit pas cependant être abusive, l'intérêt principal du TAD étant qu'il s'adapte aux territoires desservis.

Enfin, dans les espaces ruraux, la Région peut également s'appuyer sur les Nouvelles Mobilités (vélo, covoiturage, autopartage) pour améliorer les conditions de déplacement de la population, ce que nous verrons un peu plus avant.

- **La gouvernance urbaine des transports**

Si l'on voit bien le potentiel de coordination et de réorganisation des mobilités que peut entraîner la Réforme Territoriale dans les zones rurales et périurbaines, où la Région est désormais quasiment la seule autorité organisatrice, son impact réel sur les territoires dépendant des autorités organisatrices de la mobilité est encore incertain.

En effet, dans ces territoires, le Conseil Régional n'est qu'un acteur secondaire par rapport à l'AOM. Ses lignes routières y ont souvent leur origine ou leur destination, mais n'ont pas le droit de faire du cabotage. Cela signifie qu'un voyageur ne peut pas monter et descendre à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM. Il a également la responsabilité du mode ferroviaire, dont les principales gares sont dans les ressorts territoriaux des AOM, avec une marge de manœuvre également contrainte pour organiser l'intermodalité comme expliqué en II-3-1. Le SRADDET, les dispositifs de financement et la co-construction apparaissent donc comme les principaux moyens pour le Conseil Régional de coordonner la mobilité sur ces territoires.

Le SRADDET a un pouvoir prescriptif sur les PDU, limité cependant par l'interdiction d'entraîner des dépenses et contraintes techniques supplémentaires pour les autres collectivités. Comment celui-ci peut-il s'exercer ? Il pourra certainement avoir une influence sur les objectifs généraux des PDU. Ceux-ci sont largement orientés par la loi, comme nous l'avons vu, mais il est possible de préciser la loi en inscrivant, par exemple, comme règle, le respect de principes généraux formant la stratégie régionale. Dès lors, les nouveaux PDU devront respecter ces dispositions. Cependant, celles-ci ne pourraient concerner que des principes généraux, par exemple :

- privilégier l'organisation des réseaux autour des pôles d'échanges définis par la Région, et la liaison de ces pôles entre eux quand il y en a plusieurs ;

- réfléchir l'interface des transports interurbains avec les transports urbains, notamment en périphérie ;

- contribuer à construire une tarification, une billettique et une information multimodales régionales ;

- préciser les objectifs de parts modales que le PDU doit permettre d'atteindre (idée explorée par la Région Bourgogne-Franche-Comté)...

La loi prévoit explicitement que le SRADDET assure « la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional ainsi que la cohérence des dispositions des plans de déplacements urbains limitrophes ». Mais nous l'avons vu, on ne compte que 4 plans de déplacement adjacents en région Occitanie. Entre Nîmes et Alès, les enjeux sont relativement limités mais peuvent être relatifs à la desserte périurbaine des espaces situés entre les deux pôles urbains, ainsi qu'à l'organisation autour de la ligne ferroviaire Nîmes-Alès. Entre Montpellier et Sète, l'enjeu est plus important. Les PDU envisagent le renforcement des liaisons entre les deux villes par deux modes, le ferroviaire et le rabattement sur une extension du tramway de Montpellier jusqu'à Cournonsec (voir 1.3.1). La Région pourrait avoir son mot à dire.

Mais il ne semblerait pas que le SRADDET puisse aller beaucoup plus loin que des objectifs généraux sans un recours aux dispositifs de financement et à la co-construction.

En effet, la participation financière de la Région peut lui permettre d'influencer un projet en conditionnant ses financements, même si les capacités financières des plus grandes AOM rendent la participation régionale moins essentielle aux projets que pour des communes plus rurales. Cet appui conditionné peut notamment se faire à travers deux dispositifs.

- le dispositif TCSP : a travers ce dispositif encore en cours de réflexion, la Région pourrait formaliser ses soutiens aux projets de transports en commun en site propre. La volonté est de continuer à financer ces projets stratégiques pour la mobilité durable, mais de les soumettre à des règles. À travers un tel dispositif, la Région pourrait imposer en contrepartie à sa participation aux projets, par exemple, une meilleure intermodalité avec les gares ou les réseaux interurbains. Cependant, très peu d'agglomérations de la Région ont la taille suffisante pour porter un tel projet. L'existence d'un tel dispositif appellerait donc, dans un souci d'équité territoriale, un soutien aux réseaux des villes moyennes, par exemple sur la restructuration des réseaux.

- le dispositif PEM : succédant aux anciens dispositifs d'appui à l'aménagement de stationnements autour des gares en ex-Midi-Pyrénées, et appuyés plus ponctuels mais souvent plus conséquents en ex-Languedoc-Roussillon, ce dispositif doit permettre d'uniformiser les critères de financement de pôles d'échanges multimodaux. Ceux-ci doivent toujours être portés par les

collectivités locales, à l'exception du PEM de Baillargues. Si ce dispositif concerne l'ensemble du territoire régional, les pôles d'échanges les plus stratégiques sont ceux situés en milieu urbain ou périurbain. Via ce dispositif, la Région a la capacité d'orienter les projets en fonction de sa stratégie : places réservées au covoiturage, stationnements d'autocars, bornes de recharge électriques, stationnements cyclables, information en gare...

Mais il nous semble que les enjeux de l'intermodalité dans les villes d'Occitanie vont au-delà, et notamment dans les métropoles et sur le littoral.

Toulouse dispose d'une étoile ferroviaire à 6 branches qui offre des potentialités très prometteuses pour la desserte de sa périphérie. L'idée d'un « RER toulousain » (sur le modèle du Réseau Express Régional Parisien) a été explorée par Maxime Lafage<sup>110</sup>, mais sa mise en place serait très complexe. Elle nécessiterait notamment des investissements importants (doublements de voies, création de terminus partiels, de voies de retournement, achat de matériel, frais d'exploitation...) pour augmenter le nombre de dessertes périurbaines, les mêmes voies étant utilisées pour les trains périurbains, régionaux, nationaux et de fret. Une amélioration est d'ailleurs en projet sur la section Matabiau-Castelnau-d'Estrétefonds, dans le cadre du GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : LGV Toulouse-Bordeaux), qui prévoit la mise à 4 voies pour faire circuler en parallèle grandes lignes et dessertes locales.

Etant donné le coût élevé et la complexité d'organisation, la mise en place d'un « RER toulousain » nécessiterait également une entente entre les acteurs concernés (Tisséo-SMTC, Région et SNCF) pour déterminer qui financerait à quelle hauteur, qui exploiterait les trains, quelle marque serait mise en valeur...

Pourtant, ce serait une amélioration significative pour les usagers et une incitation forte au report modal, mais pas seulement. Les investissements sur le ferroviaire et le développement de la desserte périurbaine dans l'agglomération toulousaine concordent avec deux grands projets qui devraient voir le jour à l'horizon 2024. Le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro toulousaine fonde en partie son efficacité sur ses 5 connexions avec le mode ferroviaire, c'est un projet fondamentalement intermodal qui nécessite d'être articulé avec une amélioration de la desserte ferroviaire pour atteindre son potentiel complet. En parallèle, l'arrivée de la LGV à Toulouse, accompagnée par le projet Toulouse Euro-Sud-Ouest, amène un risque de saturation de la gare de Toulouse-Matabiau. Pour cette raison, la Région pourrait mettre en place des terminus partiels dans les gares précédant celle-ci : Saint-Cyprien-Arènes, Saint-Agne, Montaudran, La Vache.

---

<sup>110</sup> LAFAGE, Maxime. *Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement »*. Mémoire de fin d'études à l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014.

Comme c'est déjà le cas aux Arènes en connexion avec la ligne A du métro, certains de ses trains n'iraient donc plus en gare de Matabiau. L'occasion d'opérer une différenciation entre trains périurbains et trains régionaux.

À Nîmes (4 branches et une cinquième en voie de réouverture), Montpellier (pas d'étoile ferroviaire mais des enjeux importants vers Sète et Lunel), Béziers et Perpignan (3 branches), des potentialités similaires d'utilisation du réseau ferroviaire pour des dessertes urbaines et périurbaines se posent avec d'autant plus d'acuité que la mise en service du CNM et le projet de LNMP devraient permettre de libérer des sillons pour plus de trains régionaux. Surtout, l'ampleur des flux entre les différentes agglomérations littorales et leur organisation linéaire le long de l'axe ferroviaire rendrait une desserte littorale cadencée de Nîmes à Perpignan extrêmement pertinente. Mais encore une fois, celle-ci demanderait une coordination importante entre les acteurs et probablement un apport financier de la part des AOM.

Ces possibilités de synergies entre réseaux, bien qu'intéressantes, ne seront pas envisageables sans un niveau avancé de coordination entre les autorités organisatrices ferroviaire et urbaine. Nous explorerons cette hypothèse à la fin de cette partie.

- ***Le développement des Nouvelles Mobilités***

Nous avons vu comment les « nouvelles mobilités » sont en réalité très diverses : modes actifs (vélo, marche...) et usages innovants de la voiture (covoiturage, autopartage, voiture autonome et électrique). Ce sont des réponses plus souples et moins chères pour la collectivité à des enjeux très divers, comme expliqué dans le 1.3.1. Le SRADDET offre une opportunité de coordonner les politiques en la matière à l'échelle régionale.

Le développement des modes actifs, et en particulier du vélo, est sans doute la préoccupation de plus longue date des autorités organisatrices en matière de nouvelles mobilités. Leur complémentarité avec les transports collectifs lourds pour constituer un système altermodal performant n'est plus à prouver. Pour le développement des modes actifs à l'échelle régionale, voici quelques pistes à explorer :

- L'échelle régionale est idéale pour soutenir le cyclotourisme, à travers le développement de voies vertes. Plusieurs voies vertes européennes traversent le territoire de la Région Occitanie, mais elle peut surtout s'appuyer sur une voie verte « évidente », le Canal du Midi, prolongé vers l'Est par la ViaRhona d'Avignon à Sète, et vers l'Ouest par le Canal Latéral à la Garonne jusqu'à Bordeaux. Cette voie verte, parallèle à une voie de chemin de fer sur toute sa longueur, pourrait faire l'objet d'un programme mettant en valeur la complémentarité avec le ferroviaire, sur le

modèle de Train Vélo Loire mené par les régions Pays de la Loire et Centre-Val de Loire. Rappelons que, au-delà du simple atout touristique, les voies vertes permettent des itinéraires faciles et sécurisés pour un usage utilitaire du vélo en entrée d'agglomération, et contribuent à renforcer le système vélo sur le territoire avec la présence de réparateurs, loueurs, accessoiristes. En agglomération, elles constituent souvent des axes structurants assimilables à des véloroutes ou « autoroutes à vélo ». Elles améliorent également l'image des modes actifs et encouragent leur pratique et leur apprentissage. Dans le cadre du SRADDET, la Région pourrait formaliser un réseau prioritaire des voies vertes à développer, et y associer un dispositif de financement contractuel.

- La Région pourrait également développer un dispositif favorisant le financement de la réalisation de schémas directeurs cyclables, sous certaines conditions, par exemple qu'ils aient vocation à porter des déplacements utilitaires, qu'ils organisent l'accès des modes actifs aux gares, aux voies vertes, aux établissements scolaires (pas seulement les lycées puisque la Région est désormais autorité organisatrice des transports scolaires) et à tout autre équipement intéressant, qu'ils comportent des dispositions pour le stationnement cyclable... Ce dispositif pourrait s'inspirer de ceux existant en Pays de la Loire (financement de réseaux cyclables dans un rayon de 3 kilomètres autour d'une gare) et en Provence-Alpes-Côte-d'Azur (financement lorsqu'une gare ou un équipement régional est desservi). Afin de garantir une qualité des projets financés et aller plus loin qu'un simple saupoudrage, ce dispositif pourrait prendre la forme d'un appel à projet qui ne récompenserait qu'un nombre limité de lauréat selon des critères qualitatifs. Ce système, pouvant s'inspirer du dispositif national Territoires à Énergie Positive et à Croissance Verte (TEPCV), ne serait pas nécessairement très coûteux pour la Région mais ne manquerait pas de créer une émulation et de tirer les ambitions vers le haut dans les territoires éligibles.

- Le dispositif de financement des pôles d'échanges multimodaux permet également à la Région de demander l'implantation de stationnements cyclables dans les gares.

On a également vu en première partie combien les usages partagés de la voiture, s'ils sont souvent regroupés par commodité, répondent en réalité à des enjeux très différents selon les territoires, entre l'alternative à la propriété d'une voiture en milieu urbain, et les problématiques de dépendance à la voiture en milieu plus rural. Le covoiturage mérite qu'on s'y intéresse de manière globale, par exemple :

- en établissant un schéma régional des aires de covoiturage en coopération avec les départements et les AOM (Figure 63),

- en le prenant en compte dans le financement du réseau routier d'intérêt régional, à travers la création d'aires de covoiturage ou d'arrêts de type Rézo Pouce ou Coovia,
- en réservant des places au covoiturage et à la dépose-minute dans les projets de PEM qu'elle finance,
- en soutenant des expérimentations telles que RézoPouce, Coovia ou BlablaLines, mais en encourageant la complémentarité plutôt que la concurrence avec les transports collectifs,
- en permettant une mise en relation des sites internet de covoiturage au niveau régional, en visant l'intégration au sein d'un site unique, comme est en train de le faire la Région Bretagne (beaucoup de sites lancés à l'échelle du département ou de l'AOM n'atteignent pas la masse critique d'utilisateurs nécessaire à leur bon fonctionnement),
- en intégrant le covoiturage au système d'information multimodal régional, comme l'a fait le département de l'Oise.



Figure 63 : Aire de covoiturage du département du Tarn, photo personnelle 2017

Plus spécifiquement, les leviers de la Région sont limités dans les milieux urbains puisque l'organisation de ces compétences incombe aux AOM. Elle peut cependant, à travers les règles du SRADDET, imposer une prise en compte du covoiturage lors de la réalisation de parkings relais. Elle peut également encourager les acteurs régionaux de l'autopartage (Citiz' à Toulouse et Modulauto dans les villes du littoral) à travailler ensemble et à investir d'autres villes de la Région.

Enfin, dans la stratégie « région à énergie positive », le mode d'alimentation des véhicules motorisés occupe une place importante. Le SRADDET peut permettre à la Région Occitanie de préparer la diffusion de d'énergie alternatifs au pétrole : biogaz, hydrogène ou bornes de recharges électriques, notamment grâce au dispositif PEM (possibilité d'imposer des bornes de recharge dans les PEM importants).

Le thème des nouvelles mobilités recouvre aussi celui des démarches innovantes en territoires ; la région a tout intérêt à soutenir celles-ci via des appels à projet ou aides ponctuelles.

### **3.2.2 Les pôles d'échanges stratégiques : l'organisation physique de l'intermodalité**

La Région doit définir dans le SRADDET « *les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et leurs groupements relatives aux pôles d'échanges stratégiques (aménagement accessibles au public destinés à faciliter la prise en charge ou la dépose de passagers des services réguliers de transport routier, y. c. gares routières et à l'exclusion des aménagements destinés exclusivement au transport scolaire) ainsi que l'identification d'aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transports et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants* »

Cette disposition légale a fait l'objet d'un travail particulier lors du stage : comment définir ces pôles d'échanges stratégiques de façon à appuyer la politique régionale d'intermodalité ? Ainsi, bien que ces pôles d'échanges stratégiques soient envisagés par la loi comme essentiellement routiers, la Région intégrera à cette classification l'ensemble des modes de transport dans un souci de cohérence.

L'objectif que l'on peut donner à ces pôles est d'organiser l'intermodalité entre les différents réseaux afin de faciliter l'accès de tous les territoires aux métropoles et aux liaisons extrarégionales voire internationales. Deux niveaux de pôles sont donc distingués :

- les pôles de rayonnement extrarégional doivent permettre de connecter les grandes « portes d'entrée » du territoire régional aux différents transports régionaux et locaux ;



- Les pôles de rayonnement régional ont pour vocation de faciliter les échanges entre le réseau structurant régional et l'ensemble des territoires.

Il a été choisi de ne pas aller plus finement vers le niveau local afin de ne pas imposer trop de contraintes par cette classification, et de par la difficile objectivité et la nécessaire arbitrarité des choix. Cela permet ainsi de s'assurer du caractère stratégique de ces pôles.

- ***Les pôles de rayonnement extrarégional***

L'enjeu des liaisons vers l'extérieur n'est pas nouveau. Le développement des liaisons avec les autres régions et avec l'étranger a été une préoccupation de longue date en Occitanie, et s'est traduit au cours des années par un soutien aux aéroports et aux ports, aux lignes à grande vitesse, ou encore aux dessertes du quotidien vers les autres régions. Cependant, de nouvelles données viennent redonner son importance à cet enjeu. D'une part, le paysage évolue beaucoup en ce moment avec les réalisations et projets de LGV nouvelles, la libéralisation du transport routier de longue distance ou la mise en cause des trains d'équilibre du territoire. D'autre part, le SRADDET présente une opportunité de mieux intégrer ces « portes d'entrée » du territoire aux réseaux régionaux.

- ***Les gares ferroviaires***

En terme de nombre de voyageurs, les gares restent dans la majorité des villes le principal point de contact avec l'extérieur. Les Trains à Grande Vitesse mais aussi les Trains d'Équilibre du Territoire (bien que certains aient été mis en cause voire supprimés en 2015) représentent une réelle ouverture pour les territoires (Figure 64). Certains sont des lignes majeures qui permettent des relations rapides avec Paris ou Lyon, structurent le territoire (Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille-Nice constitue la dorsale du réseau ferroviaire occitan, Barcelone-Montpellier-Lyon ou Toulouse-Hendaye ont également un rôle structurant), d'autres assurent une desserte plus fine et sont essentiels à l'équilibre des territoires (les trains de jours de l'Aubrac et du Cévenol, les trains de nuit Paris-Albi via Rodez et Paris-Latour-de-Carol).

Il est proposé de retenir comme pôle d'échanges stratégique toute gare desservie par un TGV ou TET dont le trafic est supérieur à 300 000 voyageurs par an, à partir des dernières données rendues disponibles par la SNCF<sup>111</sup>. Cela permet d'inclure, au-delà des gares majeures de la Région comme Toulouse (9,6M de voyageurs en 2015 – voir Figure 69), Montpellier (8M) ou Nîmes (3,8M), des gares un peu plus modestes comme Cahors (330000 voyageurs) ou Tarbes (490000) qui ont cependant une importance majeure à une échelle départementale.

---

<sup>111</sup> <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/>

En plus des gares déjà existantes, le SRADDET devrait prendre en compte les gares nouvelles en construction ou en projet dans le cadre des projets de lignes à grande vitesse, celles-ci étant par nature appelées à organiser les échanges entre le territoire régional et l'extérieur.

Jusqu'en 2017, les LGV ne pénétraient que très marginalement sur le territoire régional (Figure 65) : au Sud, la LGV Perpignan-Figueiras, mise en service en 2010 et prolongée jusqu'à Barcelone en 2013, et à l'Est, la LGV Méditerranée, ouverte en 2001 et reliant Nîmes à Marseille et Paris. Une nouvelle ligne, le Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM), doit être mise en service le 6 octobre 2017. Deux autres projets sont à l'étude. Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) doit prolonger la LGV Paris-Bordeaux (en service le 2 juillet 2017) vers Toulouse et Dax, puis de Dax vers le pays basque espagnol. Il a été déclaré d'utilité publique le 2 juin 2016 et son ouverture est programmée pour 2024, sous réserve de financements. Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est le dernier maillon manquant à grande vitesse entre Amsterdam et Madrid. Après un débat public en 2009, il est toujours à l'étude et, si son ouverture est envisagée à l'horizon 2025, son avenir est encore incertain. Carole Delga, présidente de région, a proposé récemment de phaser la construction de la ligne en commençant par Montpellier-Béziers pour réaliser Béziers-Perpignan dans un deuxième temps. Enfin, la fusion amène de nouvelles réflexions sur l'opportunité d'une LGV Toulouse-Narbonne, reliant ainsi les deux capitales régionales mais aussi les réseaux à grande vitesse de l'Atlantique et de la Méditerranée, renforçant la position de la région comme un carrefour Européen. Tout ceci bien considéré, le gouvernement élu au printemps 2017 a annoncé sa volonté de « faire une pause » dans les grands projets d'infrastructures et la réalisation de ces projets est donc sérieusement compromise à court terme.

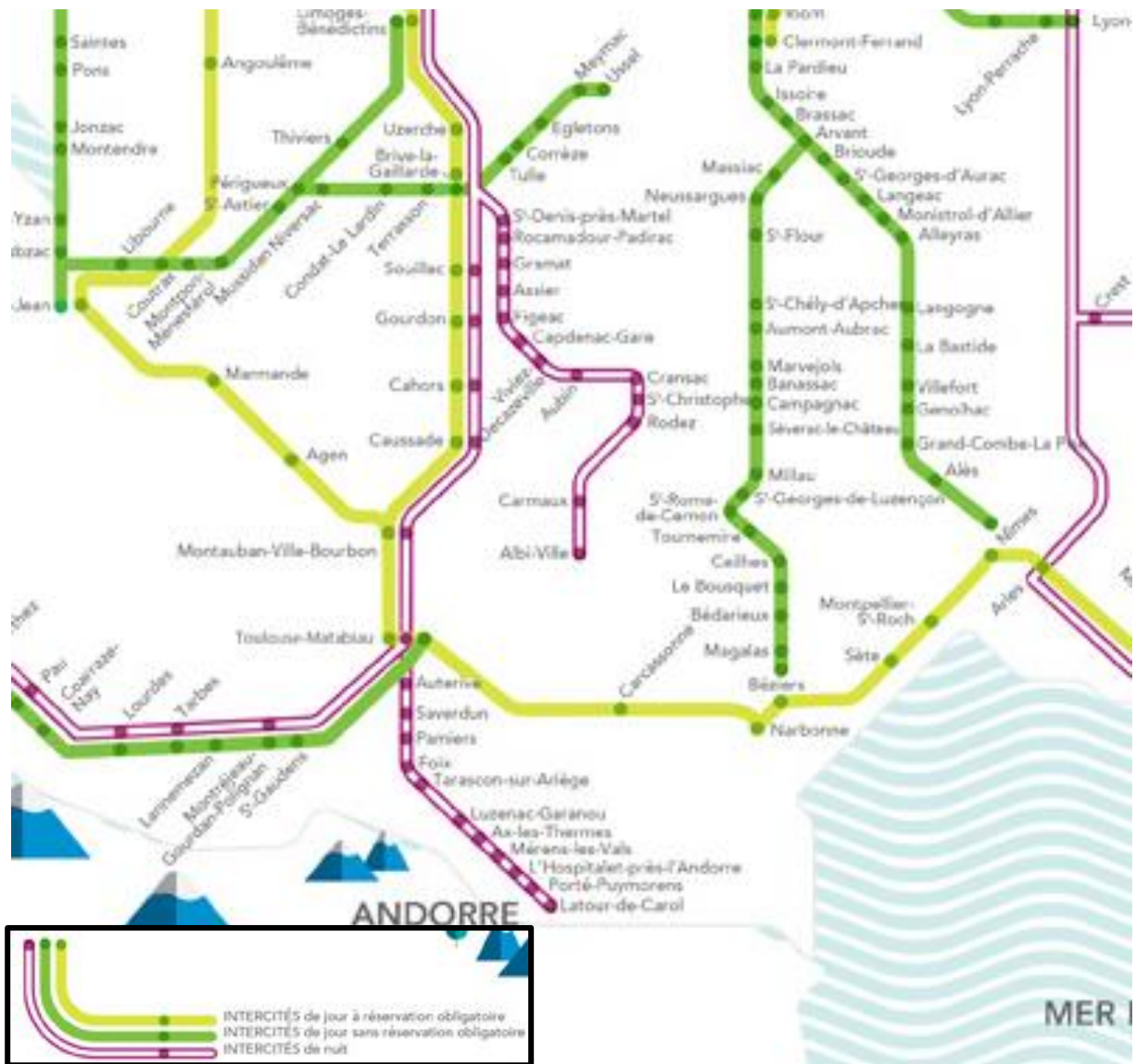
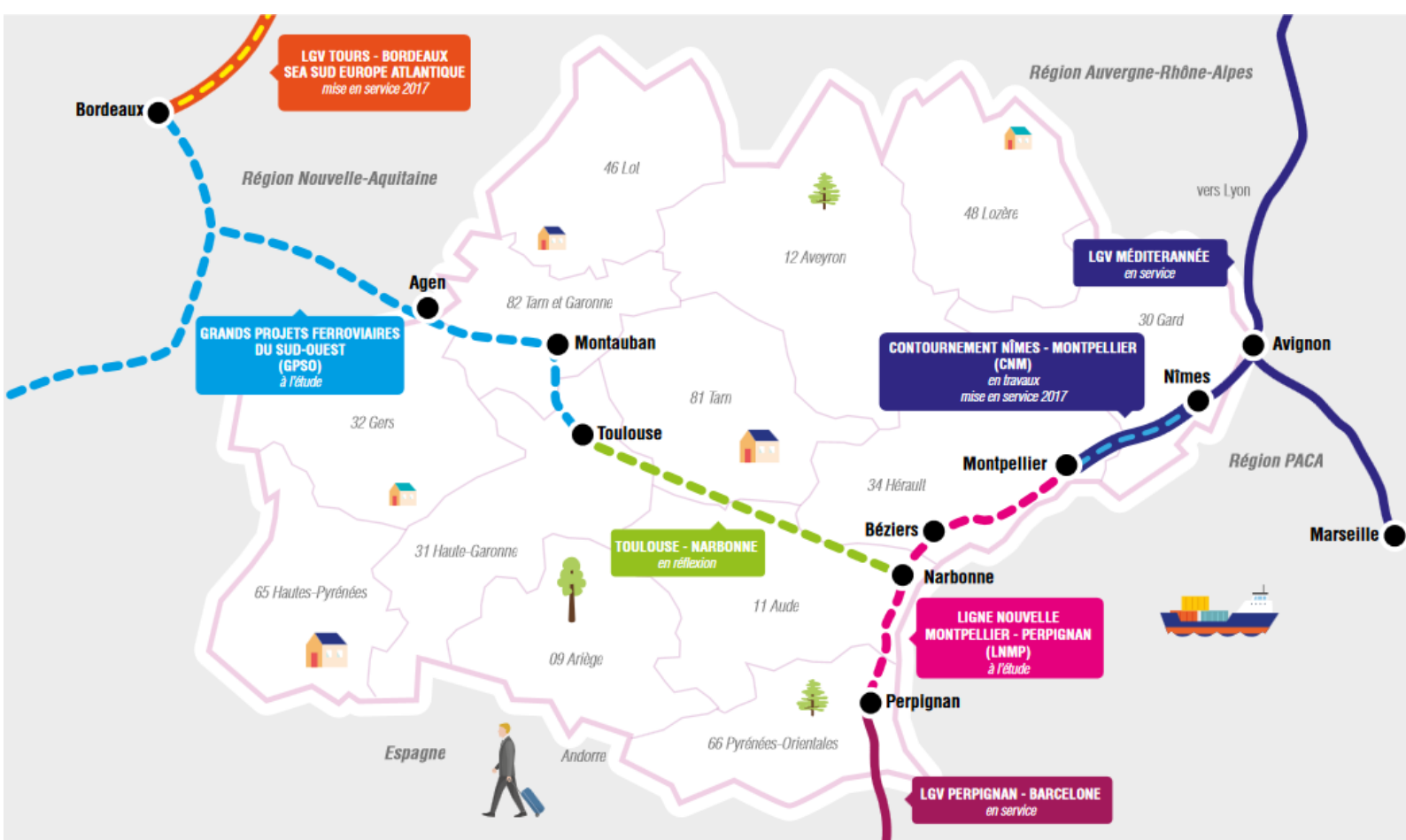


Figure 64 : Extrait de la carte du réseau Intercités, SNCF 2017

Mais quel que soit le calendrier de ces réalisations, l'intermodalité est une donnée essentielle à prendre en compte. En effet, pour augmenter la vitesse d'exploitation, les LGV ne comprennent qu'un nombre limité de gares sur les territoires traversés. L'interconnexion avec les autres réseaux n'en est que plus importante. Ainsi l'ensemble du territoire régional, et non seulement les plus grandes villes, peut profiter des gains de temps et des retombées économiques qui leur sont associées. En retour, le TGV peut atteindre une clientèle plus importante.

Il y aura création de gare nouvelle à Montpellier-La Mogère (actuellement en construction) et probablement à Nîmes-Manduel et Montauban-Bressols. Dans le cas de



Montpellier, une extension de la ligne de tramway n°1 est prévue pour desservir la nouvelle gare située au Sud-Ouest de la ville. Dans le cas des gares de Bressols et de Manduel, l'implantation des

Figure 65 : Les projets de LGV en Occitanie, extrait de la plaquette de restitution des EGRIM 2017

gares nouvelles sur des lignes desservies par TER devrait permettre une liaison avec les centres-villes.

Néanmoins, des dessertes par TGV en centre-ville sont beaucoup plus intéressantes car les gares desservies sont déjà des lieux forts d'intermodalité. Le choix de faire déboucher la LGV sur la gare centrale de Perpignan, par exemple, permet des interconnexions directes avec les trois lignes de TER ainsi qu'avec les réseaux départementaux et urbains, et un accès facile par les modes actifs depuis la ville. C'est également le choix qui a été retenu pour la desserte de Toulouse par le GPSO, qui doit se faire en gare Matabiau, permettant ainsi une connexion avec les 6 branches de l'étoile ferroviaire toulousaine, le RRR et les cars départementaux via la gare routière toute proche, le réseau urbain grâce notamment à une station de métro, et une proximité immédiate avec le centre-ville. C'est pourquoi une décision a été prise à la suite des EGRIM de renoncer aux projets de gares nouvelles de Béziers et Narbonne sur le tracé de la LNMP, pour leur préférer une desserte des centres-villes, potentiellement moins chère et mieux intégrée aux réseaux existants.

Il serait possible d'inscrire cette préférence pour les gares de centre-ville dans le SRADDET, afin de favoriser l'usage des modes actifs et des transports en commun (à l'opposé des gares nouvelles qui favorisent souvent l'usage de la voiture). Il y a également une possibilité de croiser cet enjeu avec des problématiques économiques, d'aménagement et environnementales. En effet, l'arrivée du TGV est souvent l'occasion d'un projet urbain et/ou économique, à l'image du quartier de la gare remodelé avec l'arrivée du TGV à Perpignan, de Toulouse Euro-Sud-Ouest, projet de renouvellement urbain et de développement d'un quartier d'affaires à l'horizon 2024, mais aussi des projets en cours autour des gares de Nîmes-Manduel, Montpellier-La Mogère et Montauban-Bressols. Une implantation de gare TGV en centre-ville est porteuse de renouvellement urbain, tandis qu'une implantation en périphérie est synonyme de consommation d'espaces et d'étalement urbain. Dans l'autre sens, l'implantation préférentielle des projets économiques à proximité des gares plutôt que des infrastructures routières favorise le train par rapport à la voiture.

- ***Les pôles desservis par transports libéralisés par autocar***

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a libéralisé les transports routiers interurbains sur les distances supérieures à 100 kilomètres. C'est la création des « cars Macron ». Depuis cette libéralisation, le paysage a beaucoup évolué et, au fur et à mesure des achats, trois opérateurs se sont imposés : Ouibus (filiale de la SNCF) qui a racheté Starshipper, Eurolines/Isilines (Transdev), et Flixbus, opérateur allemand qui a racheté Megabus. Ces cars ont pris en compte puisqu'ils ont transporté 6,2 millions de voyageurs en

France durant l'année 2016<sup>112</sup>, et sont majoritairement à vocation interrégionale (Figure 66). Il faut cependant souligner ici que leur fréquentation est encore très inférieure à celles des liaisons ferroviaires ou aériennes. Selon les chiffres fournis par l'ARAFER, seule Toulouse dépasse les 250 000 voyageurs annuels avec 551 000 voyageurs en 2016.

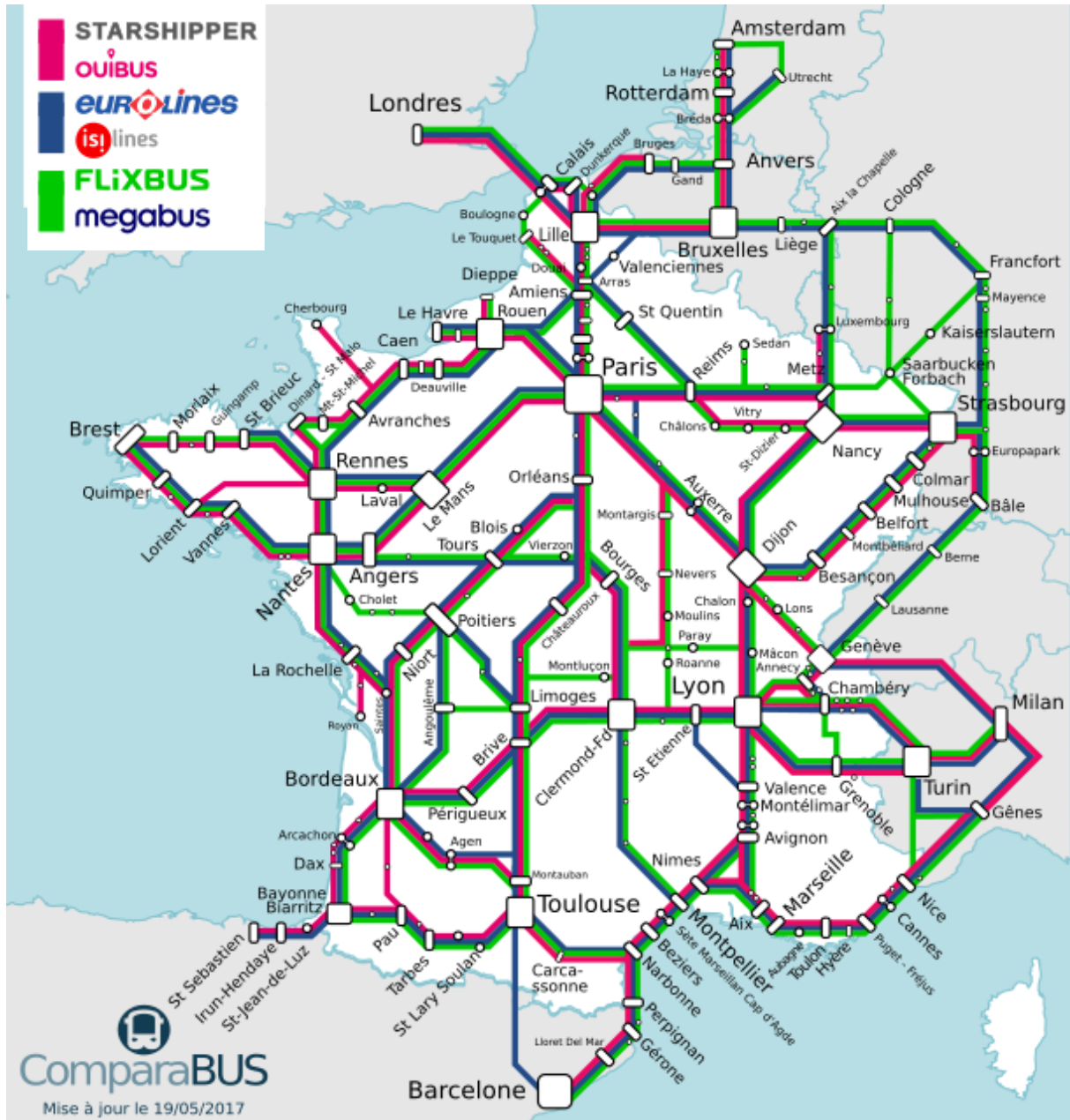


Figure 66 : Réseau routier interurbain libéralisé, comparabus.com 2017

Quelle politique adopter vis à vis de ces réseaux libéralisés ? La Région dispose en tout cas d'un outil intéressant avec les pôles d'échanges stratégiques, implicitement considérés par la loi comme concernant les cars Macron. Il faut cependant être vigilant : les opérateurs attendent de

<sup>112</sup> TYMEN, Élodie. Les «autocars Macron» ont transporté 6,2 millions de voyageurs en 2016. *Le Figaro*. 18 mars 2017.

plus en plus que les collectivités prennent en charge l'amélioration des conditions d'accueil dans les gares routières<sup>113</sup>, mais est-ce vraiment dans son intérêt quand la croissance des transports routiers se fait au détriment du ferroviaire (sans parler de l'impact écologique)? Très peu de liaisons assurées par les cars Macron en Occitanie ne reprennent pas un trajet déjà assuré par une ligne de chemin de fer. Ces réseaux sont actuellement en progression car ils pratiquent à perte des prix inférieurs aux trains, cependant les prix sont appelés à remonter une fois la clientèle fidélisée, pour pouvoir parvenir à l'équilibre financier. Ouibus, par exemple, vise l'équilibre en 2019.

Malgré ces réserves, en tant que transports collectifs, il est souhaitable de les intégrer au système de transports régional, afin de faciliter par exemple la complémentarité avec les réseaux urbains, interurbains ou les modes actifs, et éviter ainsi qu'ils ne génèrent trop de déplacements automobiles et de dysfonctionnements. La solution proposée est de considérer comme pôles d'échanges stratégiques d'envergure extrarégionale seulement les principales gares routières desservies, tout comme les gares. Ces cars desservent en effet parfois de très petites villes comme Saint-Lary-Soulan ou Saint-Chély-d'Apcher. Cependant, l'ARAFER ne communiquant pas les données de fréquentation de toutes les gares, le critère proposé est de ne classer que les villes desservies par l'ensemble des opérateurs (à ce jour avec 3 opérateurs : Tarbes, Montauban, Toulouse, Perpignan, Béziers, Montpellier, Nîmes).

Comme pour la grande vitesse, on peut se poser la question d'une desserte en centre-ville ou en périphérie. Une desserte en centre-ville (comme c'est le cas à Toulouse par exemple), généralement à la gare routière près de la gare ferroviaire, permet une meilleure intermodalité avec les autres réseaux mais peut être génératrice de nuisances : gares routières sous-dimensionnées, trafic important. À l'inverse, une desserte en périphérie réduit souvent les possibilités d'intermodalité mais évite un trafic trop important en centre-ville et réduit les temps de trajet pour les autocaristes. C'est le choix qui a été fait à Montpellier avec la gare routière internationale des Sabines, située dans le quartier de la croix d'Argent, au terminus de la ligne 2 du tramway. L'intermodalité y est tout de même possible avec un certain nombre de lignes Hérault Transport. Reste à savoir, premièrement, si la question a les moyens d'agir sur la localisation des arrêts desservis par ces autocars, et deuxièmement, si elle a intérêt à faciliter l'intermodalité avec eux.

---

<sup>113</sup> PIEYRE, Michel. Montpellier : les usagers des bus longue distance jugent la gare routière. Dans : *MidiLibre.fr* . 23 mars 2017. [Consulté le 11 juin 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.midilibre.fr/2017/03/23/montpellier-les-usagers-des-bus-longue-distance-jugent-la-gare-routiere,1483173.php>.

- **Les aéroports et ports**

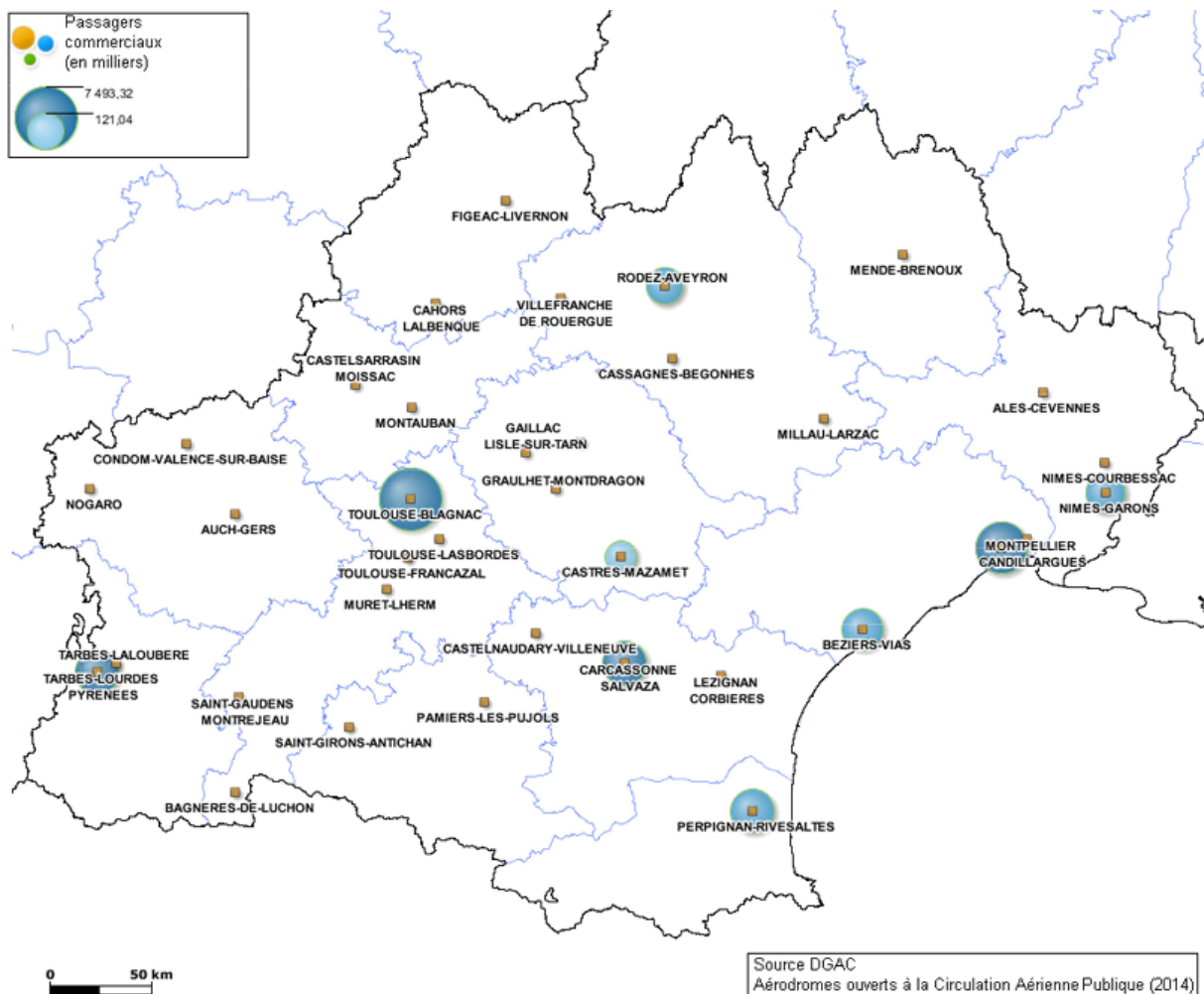


Figure 67 : Aéroports et aéroports par nombre de passagers, CGET 2017 (cercles non-proportionnels)

Les aéroports et ports constituent également des points d'entrée sur le territoire. La Région Occitanie compte 9 aéroports commerciaux<sup>114</sup> ; par ordre du nombre de passagers transportés en 2014, Toulouse-Blagnac (70% du trafic total avec plus de 7 millions de passagers), Montpellier-Méditerranée (13,5%), Carcassonne-Salvaza, Tarbes-Lourdes-Pyrénées, Perpignan-Rivesaltes, Béziers-Vias, Nîmes-Girons, Rodez-Aveyron et Castres-Mazamet (voir Figure 67). Un dixième aéroport, Brive-Vallée de la Dordogne est situé à la frontière entre le Lot et la Corrèze. Ces 10 aéroports ont accueilli pendant l'année 2014 plus de 10 millions de passagers. Les usages sont très différents d'un aéroport à l'autre : d'un usage métropolitain pour Toulouse ou Montpellier, à des aéroports « d'équilibre du territoire » destinés à maintenir des relations d'affaires avec la capitale pour des villes relativement isolées comme Rodez, Brive ou Castres, en passant par des aéroports au service du tourisme local comme Carcassonne, Tarbes ou Nîmes et

<sup>114</sup> CGET. *Région Occitanie - Le maillage régional d'aéroports*. 2017. [Consulté le 10 juin 2017]. Disponible à l'adresse : [http://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/b11\\_occitanie.pdf](http://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/b11_occitanie.pdf).



des usages mixtes (Béziers, Perpignan). Ces fonctions sont toutes, à différentes échelles, utiles pour les territoires régionaux, il semble donc cohérent d'intégrer tous les aéroports commerciaux à la liste des pôles d'échanges stratégiques.

Le Conseil Régional est propriétaire de l'aéroport de Carcassonne, actionnaire majoritaire de celui de Perpignan, et actionnaire d'un certain nombre d'autres aéroports, ce qui lui donne un premier levier pour agir sur les politiques pratiquées par ces aéroports. Le Service Aérien de la DITM est également en train de finaliser une stratégie aéroportuaire, avec pour but de mieux répartir les usages entre ces aéroports, qui sera intégrée au SRADDET.

Concernant les ports, le trafic de voyageurs est certes beaucoup plus réduit puisque seul le port de Sète accueille des voyageurs (environ 177 000 en 2015). Les enjeux sont plus forts concernant le fret. Cependant, cela reste un trafic important et la proximité entre le port et la gare de Sète pourraient conduire à une réflexion sur les liaisons entre les deux équipements. De plus le fait que ce soit l'unique port de voyageurs d'Occitanie lui donne très certainement une dimension stratégique, ne serait-ce que pour le tourisme. La Région Occitanie étant propriétaire du port, elle a ici aussi des marges de manoeuvre importantes.

Les Figure 68 Figure 69 permettent de visualiser dans leur ensemble ces « portes d'entrée » du territoire qui sont donc proposées pour le choix des pôles d'échanges stratégiques de rayonnement extrarégional. On se rend compte d'un premier coup d'oeil de leur inégale répartition sur le territoire régional, du fait de leur concentration sur quatre axes majeurs : le corridor languedocien, et les axes Bordeaux-Narbonne, Toulouse-Bayonne et Toulouse-Paris. Ces axes laissent de côté les départements du Gers, de l'Ariège et de la Lozère, et seuls les aéroports de Castres et Rodez (qu'on pourrait qualifier d'aéroports « d'équilibre ») assurent l'équipement du Tarn et de l'Aveyron, également à l'écart de ces grands axes. Il faut donc bien préciser que l'implantation de ces pôles d'échanges stratégiques reflète la réalité d'une accessibilité inégale selon les territoires, telle qu'on l'a vue dans la deuxième partie.

Ces pôles d'échanges stratégiques doivent donc être dans le SRADDET des outils pour renforcer l'accessibilité de tous les territoires, en privilégiant leur desserte et leur intégration dans le système de transports régional. Par exemple, l'aéroport de Rodez-Aveyron n'est actuellement desservi par aucun service de transports, ni par l'agglomération, ni par le département, ni par la Région. Une desserte apparaît pertinente pour améliorer l'accessibilité du Nord-Aveyron et de l'Est de Lot. De même, l'accessibilité en transports collectifs aux aéroports de Toulouse-Blagnac et Montpellier-Méditerranée depuis les territoires ruraux implique actuellement des chaînes de déplacements complexes à même de dissuader le voyageur.

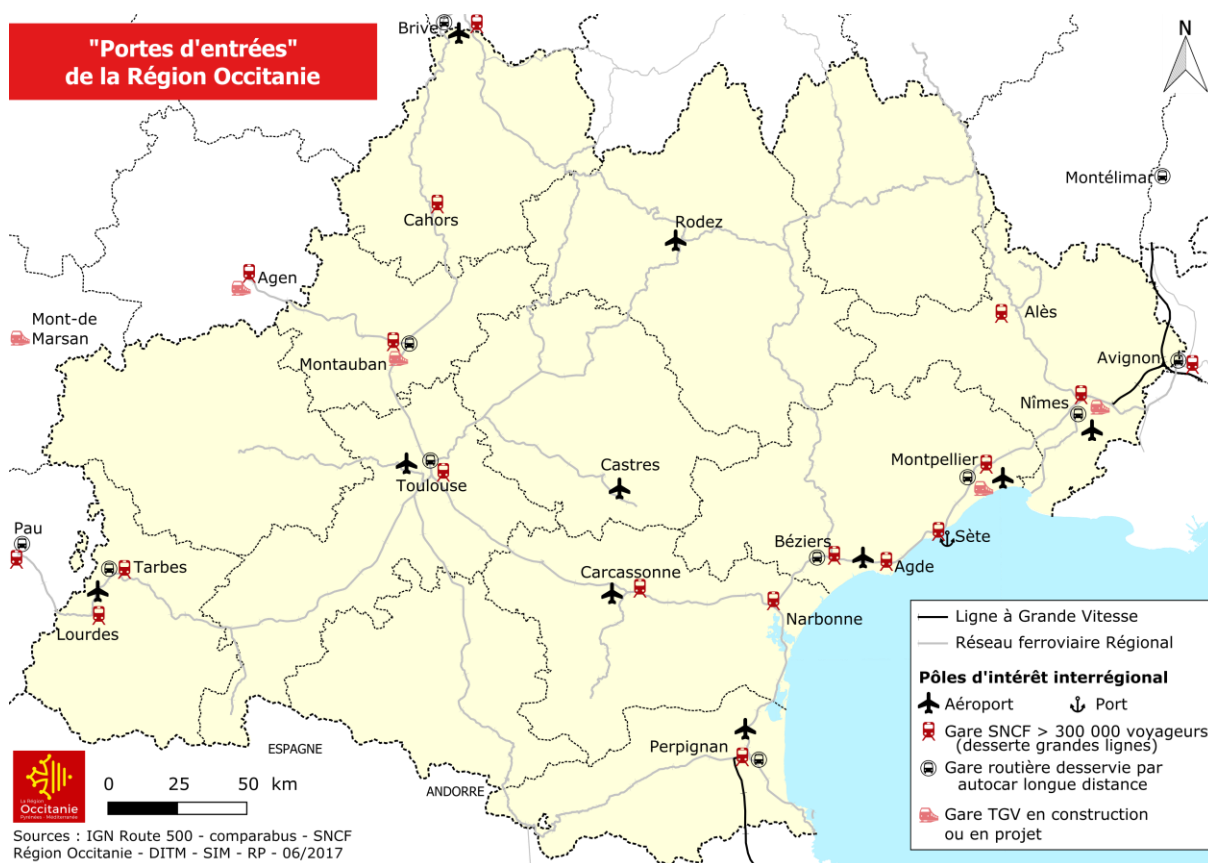


Figure 68 : "Portes d'entrées" de la Région Occitanie pressenties pour le choix des pôles de rayonnement extrarégional, réalisation personnelle pour la Région Occitanie, 2017

Dans de nombreuses villes il y a plusieurs de ces pôles : exemple extrême à Montpellier avec la gare Saint-Roch, la future gare LGV, la gare routière internationale des Sabines et l'aéroport Montpellier-Méditerranée, soit 4 pôles majeurs sans même compter les pôles d'interconnexion tramway/Hérault Transport et les gares de banlieue.

On retrouve cet exemple dans un certain nombre de villes, comme à Montauban avec une gare SNCF, des points d'arrêt cars Macron au Nord et au Sud de la ville, et la future gare LGV, ou à Tarbes avec gare SNCF, gare routière et aéroport.

Ces pôles étant souvent d'importance équivalente entre eux, la question n'est pas vraiment de choisir entre ces pôles mais plutôt de mieux les relier entre eux, ainsi qu'aux transports régionaux par le biais des pôles de rayonnement régional. Une règle pourrait être inscrite à ce sujet dans le schéma, qui demanderait aux AOM de prendre en compte les liaisons entre plusieurs pôles d'échanges stratégiques situés sur leur ressort territorial dans l'organisation de leurs réseaux ou la planification de lignes structurantes.

Pôles de rayonnement extrarégional : tableau récapitulatif à titre indicatif				
Nom	Département	Type	Fréquentation annuelle	(année)
Toulouse Matabiau	31	Gare	9 961 154	2015
Montpellier Saint-Roch	34	Gare	8 008 942	2015
Nîmes	30	Gare	3 836 768	2015
Perpignan	66	Gare	1 655 190	2015
Narbonne	11	Gare	1 364 030	2015
Béziers	34	Gare	1 266 592	2015
Montauban Ville Bourbon	82	Gare	1 087 141	2015
Sète-Ville	34	Gare	1 034 027	2015
Carcassonne	11	Gare	816 645	2015
Lourdes	65	Gare	686 179	2015
Agde	34	Gare	637 131	2015
Tarbes	65	Gare	489 110	2015
Alès	30	Gare	410 721	2015
Cahors	46	Gare	335 602	2015
Nîmes-Manduel	30	Gare TGV	-	-
Montpellier-Sud de France	34	Gare TGV	-	-
Montauban-TGV	82	Gare TGV	-	-
Toulouse-Pierre Sébard	31	Gare routière	551 000	2016
Montpellier-Les Sabines	34	Gare routière	>250 000	2016
Nîmes	30	Gare routière	>100 000	2016
Béziers	34	Gare routière	>100 000	2016
Tarbes	65	Gare routière	>100 000	2016
Perpignan	66	Gare routière	>100 000	2016
Montauban	82	Gare routière	>100 000	2016
Toulouse-Blagnac	31	Aéroport	8 081 179	2015
Montpellier-Méditerranée	34	Aéroport	1 669 058	2015
Carcassonne-Sud de France	11	Aéroport	389 395	2015
Tarbes-Lourdes-Pyrénées	65	Aéroport	381 689	2015
Perpignan-Sud de France	66	Aéroport	377 214	2015
Béziers-Cap d'Agde	34	Aéroport	243 689	2015
Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes	30	Aéroport	214 000	2015
Brive-Vallée de la Dordogne	46	Aéroport	88 876	2015
Rodez-Aveyron	12	Aéroport	70 089	2015
Castres-Mazamet	81	Aéroport	41 189	2015
Port de Sète	34	Port	177 000	2015

Figure 69 : Fréquentation des différents pôles présentés comme stratégiques, Sources : SNCF, ARAFER, DGAC, Port de Sète

- **Les pôles de rayonnement régional**

Deuxième niveau dans la hiérarchie des pôles d'échanges stratégiques, les pôles de rayonnement régional ont pour but d'organiser l'intermodalité pour les déplacements internes au

territoire régional, souvent à une échelle proche du département. Ils permettent le lien entre le réseau structurant régional et les dessertes plus fines : réseaux urbains ou lignes interurbaines secondaires. La classification qui est proposée se base donc sur différents critères. Le parti est pris d'inclure les gares de tous les chefs-lieux de départements (dans une logique d'équilibre territorial), ainsi que celles où l'on trouve une interconnexion entre au minimum :

- une ligne ferroviaire desservie par TER (le territoire régional étant encore couvert de façon assez correcte par le réseau ferroviaire, ce critère n'exclut en réalité que très peu de villes, avec le réseau actuel, Bagnols-sur-Cèze et Decazeville, mais permet de s'assurer que chaque pôle stratégique est connecté au réseau structurant sans recourir à l'opposition entre ex-réseau régional et ex-réseaux départementaux) ;

- un minimum de 2, 3 ou 5 lignes routières interurbaines (le seuil précis reste à trancher suivant le nombre de pôles que l'on souhaite intégrer, voir Figure 70) ;

- un réseau de transports urbains (ce critère exclut quelques villes comme Villefranche de Rouergue, Prades ou Lavour, mais peut avoir un caractère incitatif pour que ces villes développent un réseau).

La Figure 70 présente, parmi les villes disposant d'un réseau urbain, les pôles potentiellement éligibles à ces critères : en rose foncé ceux qui seront éligibles au-dessus d'un seuil de 5 lignes routières interurbaines ou de par leur statut de préfecture, en rose plus clair ceux qui seront éligibles au-dessus d'un seuil de 2 ou 3 lignes, en blanc ceux qui ne seront pas éligibles avec ces critères. Il faut cependant garder à l'esprit que les réseaux vont évoluer et avec eux l'éligibilité à ces critères. La carte page suivante (Figure 71) montre une répartition de ces pôles dans l'espace relativement équilibrée.

Encore une fois, les grandes villes frappent par leurs caractéristiques particulières, en particulier Toulouse et Montpellier où les cars interurbains se rabattent sur les stations de TCSP. Faudrait-il leur réserver un traitement spécifique et encourager les AOM à faciliter les liaisons entre cars interurbains et réseau ferroviaire ?

Pôles de rayonnement régional : tableau récapitulatif à titre indicatif				
Ville	Préfecture de département	Réseau urbain	Desserte ferroviaire	Nombre de lignes routières interurbaines <sup>115</sup>
Pamiers		X	X	2
Foix	X	X	X	5
Narbonne		X	X	5
Carcassonne	X	X	X	5
Quillan		X	X	3
Millau		X	X	6
Rodez	X	X	X	>10
Decazeville		X	à Aubin et Viviez	3
Nîmes	X	X	X	>10
Bagnols sur Cèze		X	Projet de réouverture	5
Alès		X	X	5
Léguevin		X		1
Saint-Gaudens		X	X	9
Toulouse	X	X	X	>10
Auch	X	X	X	6
Béziers		X	X	>10
Montpellier	X	X	X	>10
Agde		X	X	2 (3 en été)
Sète		X	X	5
Lunel		X	X	2 (3 en été)
Mauguio		X		2
Cahors	X	X	X	3 (hors scolaires ouvertes au public)
Figeac		X	X	1 (hors scolaires ouvertes au public)
Mende	X	X	X	3
Tarbes	X	X	X	8
Perpignan	X	X	X	>10
Albi	X	X	X	>10
Gaillac		X	X	6
Castres		X	X	>10
Montauban	X	X	X	3 (hors scolaires ouvertes au public)
Avignon	X	X	X	5 pour Edgard

Figure 70 : Pôles de rayonnement régional, tableau récapitulatif à titre indicatif, réalisation personnelle pour la Région Occitanie 2017

<sup>115</sup> Peut varier ou comporter des erreurs



Figure 71 : Cartographie des pôles de rayonnement régional à titre indicatif, réalisation personnelle pour la Région Occitanie 2017

Grâce aux pôles d'échanges stratégiques, le SRADDET peut donc permettre d'articuler les réseaux de manière à améliorer les liaisons entre les territoires régionaux grâce aux pôles de rayonnement régional, et vers l'extérieur grâce aux pôles de rayonnement extrarégional. En complément, l'articulation des réseaux et des dessertes pourra ensuite se faire autour de ces pôles d'échanges, des plus importants (gares TGV) aux plus locaux. On pourra d'ailleurs s'inspirer pour ce faire des Régions Nouvelle-Aquitaine et Bretagne qui ont prévu une refonte complète de leurs dessertes pour diffuser les effets de l'arrivée des LGV Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes sur l'ensemble de leur territoire. Il pourra également être intéressant d'envisager de soutenir les projets portés par les AOM de renforcer les liaisons entre les pôles d'échanges situés sur leur territoire.

L'occasion est donc présente de relier les réseaux régionaux en un système cohérent. Toutefois, des barrières importantes subsisteront en l'absence d'actions sur la billettique, la tarification et l'information multimodale.

### 3.2.3 Billettique, tarification et information multimodale

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. » Dans ce domaine, la Région ne part pas de zéro, puisqu'un certain nombre de conventions et d'accords ont été conclus dans les deux ex-régions pour mettre en place des solutions facilitant l'intermodalité (voir 2.3). D'autre part, la fusion des régions et l'intégration des réseaux départementaux conduit de toute façon la Région à remettre en cause les dispositifs existants pour réfléchir à ces thématiques. C'est donc l'occasion de penser ces outils comme intermodaux d'entrée de jeu.

- ***Vers une tarification régionale intégrée***

La tarification régionale doit être complètement remise à plat, pour répondre à plusieurs enjeux exposés dans son mémoire par Thomas Heuveline<sup>116</sup>. Tout d'abord, la fusion amène la nouvelle région à harmoniser les deux modèles tarifaires Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, pour des raisons évidentes d'unité régionale. Dans cette entreprise, elle aura plus de liberté qu'auparavant puisque l'ancien secrétaire d'État aux transports Alain Vidalies a notifié par un

---

<sup>116</sup> HEUVELINE, Thomas. *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 ?* Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2017.

courrier du 18 mai 2017, le transfert de l'État aux Régions de la responsabilité de fixer les abonnements TER travail, élèves, étudiants et apprentis<sup>117</sup>.

L'intégration tarifaire des réseaux départementaux au réseau routier régional est également un chantier de première importance. On avait vu en première partie comment les 13 départements ont développé des tarifications différentes avec par exemple une variation du prix du ticket unitaire d'1€ pour l'Aude ou les Pyrénées-Orientales à 3€ dans l'Aveyron. On a vu en deuxième partie combien les enjeux et les pratiques diffèrent d'un endroit à l'autre. La Région Occitanie, en reprenant les réseaux, doit donc reconstruire une tarification qui soit équitable pour tous les territoires.

C'est pourquoi l'harmonisation de la tarification, avec le billet intermodal, est le deuxième chantier des EGRIM. Du fait de l'ampleur de l'harmonisation à effectuer, certains tarifs augmenteront fatalement. Il ne serait pas possible d'exploiter l'ensemble des services routiers à 1€, tout comme il ne serait pas possible d'étendre la gratuité à toutes les catégories de personnes à qui elle pouvait bénéficier d'un réseau à l'autre. Cette remise à plat se fera donc forcément au prix de sacrifices. Mais le caractère inévitable de ces sacrifices peut être une opportunité en permettant l'adoption d'une grille tarifaire simple et lisible, qui opère des choix clairs et sans compromis dans les voyages qu'elle souhaite favoriser (fréquents, occasionnels, tarifs sociaux...)<sup>118</sup>.

La mise en place d'une tarification intermodale attendra donc l'harmonisation de la tarification régionale pour pouvoir être envisagée. Une part importante de sa construction repose en effet sur la détermination de son financement et du montant des compensations entre collectivités et opérateurs (une tarification intermodale représente souvent un coût qu'il faut financer). Or ces données se basent sur les tarifs appliqués par les réseaux impliqués. On distingue plusieurs types de tarification intermodale selon le niveau d'intégration des titres :

- tarification intégrée : mise en place d'un tarif commun pour plusieurs modes,
- tarification juxtaposée : vente de plusieurs titres valables sur plusieurs réseaux, sans pour autant proposer un tarif privilégié,

---

<sup>117</sup> GUERNALEC, Florence. TER : la liberté tarifaire des Régions enfin actée. Dans : *Mobilicités* . avril 2017. [Consulté le 12 juin 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.mobilicites.com/011-6130-TER-la-liberte-tarifaire-des-Regions-enfin-actee.html>.

<sup>118</sup> SARKIS, Dani. Qu'est-ce qu'un bon modèle tarifaire dans le transport public ? Dans : *Mobilicités* . mai 2017. [Consulté le 12 juin 2017]. Disponible à l'adresse : <http://www.mobilicites.com/011-6206-Qu-est-ce-qu-un-bon-modele-tarifaire-dans-le-transport-public.html>.



- tarification combinée : vente de plusieurs titres valables sur plusieurs réseaux avec un tarif privilégié,

- acceptation tarifaire : simple acceptation des titres de transports d'un réseau sur un autre réseau, souvent dans la limite des places disponibles et sur un périmètre donné,

- ou encore support commun à plusieurs modes, sur lequel il est possible de charger les titres de plusieurs réseaux.

Il est cependant possible de préparer d'ores et déjà la tarification intermodale, en se basant sur celles qui existent déjà, à commencer par Kartatoo et Pastel +. La convention Kartatoo représente en réalité une base solide, impliquant déjà plus d'un tiers des AOM régionales, et qu'il suffirait d'étendre au reste du périmètre régional par avenants ou par une nouvelle convention. Il sera cependant nécessaire de revoir le prix de cet abonnement, qui a augmenté moins vite que celui des abonnements aux réseaux urbains. Enfin, un simple abonnement permet une intégration limitée. Il sera opportun de réfléchir ensuite à l'acceptation tarifaire des titres urbains sur les lignes ferroviaires et routières régionales.

L'acceptation tarifaire peut représenter un coût très important pour les collectivités, et donner l'impression aux autorités organisatrices de perdre une partie de leur maîtrise sur leur réseau. Elle peut aussi parfois conduire à de fortes hausses de fréquentation concentrées aux heures de pointe, forçant ainsi l'autorité ferroviaire à affréter des trains supplémentaires ou à rajouter des stationnements, voire à financer des travaux de mise en capacité ou l'achat de matériel roulant. Cependant, elle effacerait au maximum les dissuasions à l'encontre de l'intermodalité entre les réseaux ferroviaires et le réseau urbain, et engendrerait sans aucun doute un regain d'attractivité pour le mode ferroviaire en permettant une alternative crédible à la voiture pour les déplacements périurbains.

- ***Vers une billettique unique régionale***

La billettique est intimement liée à la tarification, c'est la raison pour laquelle elles sont associées pour former le 2<sup>ème</sup> chantier des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité. En effet, une billettique intermodale sans tarification un minimum coordonnée n'est pas très intéressante : elle facilitera des usages qui ne seront pas très développés. Mais, à l'inverse, une tarification intermodale est difficile à mettre en place sans billettique adaptée, car elle nécessite de connaître le mieux possible le nombre de voyageurs l'utilisant pour ensuite répartir les compensations de financement entre autorités organisatrices. Sans l'existence d'un système billettique approprié, cela implique des outils un peu lourds. Le plus souvent, les conducteurs délivrent un titre de

transport à l'usager intermodal mais gardent un coupon comme trace de son voyage ; ces coupons sont ensuite comptés et servent à déterminer, par exemple, combien l'AOM doit à la Région pour avoir utilisé son réseau.

Il faut donc accompagner la tarification intermodale avec la diffusion d'un support de titres qui aura vocation à se diffuser sur l'ensemble des réseaux de la région. Mais lequel choisir ? On a vu que les billettiques Pastel et Kartatoo sont déjà dépassées. La solution s'orientera donc sûrement vers le déploiement d'une solution nouvelle, légère et évolutive, utilisant au maximum les technologies développées ces dernières années qui utilisent le réseau 4G et permettent de multiplier les supports en vendant en dématérialisé : papier, téléphone mobile...

Une chose est sûre, le choix de cette technologie devra se faire en concertation avec les AOM afin de ne pas partir dans des directions différentes. En effet, un certain nombre d'AOM et notamment les plus grandes réfléchissent au successeur de leur billet actuel. La billettique BANG, mise en place il y a quelques années par le SMT du Bassin d'Alès, la CA de Nîmes Agglomération et le Conseil Départemental du Gard, est plus moderne que Pastel et Kartatoo. Le réseau Tarnbus accepte d'ores et déjà le paiement du titre de transport par application mobile. Nîmes a même expérimenté pour le weekend de la Pentecôte 2017 (lors duquel se tient une feria) l'achat du ticket par SMS, système que la Métropole Rouen Normandie a déjà déployé sur l'ensemble de son réseau.

- ***Vers une information multimodale accessible à tous***

L'information multimodale est le troisième des enjeux « immatériels » de l'intermodalité. Un des axes d'innovation sur le chantier n°2 est d'ailleurs de « développer la mutualisation et la publication des données transport sur des canaux à forte visibilité pour le public. » Nous avons fait le constat en 2.3.3 d'une information multimodale morcelée en Occitanie, malgré la présence sur le territoire ex-Midi-Pyrénées du Système d'Information Multimodale (SIM) Mobimipy. Cet enjeu est réactualisé avec la fusion et les EGRIM, qui posent la question de l'avenir de Mobimipy, et notamment son amélioration et son extension à l'ensemble du territoire régional.

Voici quelques pistes pour améliorer ce SIM et en faire un « Mobimipy 2.0 » (le nom étant appelé à changer pour faire référence à la nouvelle identité régionale) :

- étendre son périmètre à l'ensemble du territoire régional, y compris agglomérations et réseaux départementaux en voie d'intégration,
- refondre le design du site pour le rendre plus intuitif et plus attractif,

- développer un portage sur téléphone via une version mobile du site ou une application afin de permettre sa consultation en mobilité (part croissante des usages),
- faciliter son intégration comme « widget<sup>119</sup> » sur le site d'un autre réseau,
- intégrer le plus de modes possible sur le modèle de celui de l'Oise : calculateur de trajets en vélo ou en voiture en plus de la marche, intégration des vélos en libre-service et de l'autopartage, du covoiturage et du TAD,
- mentionner le prix du trajet et éventuellement son empreinte carbone,
- mieux intégrer l'information en temps réel.

L'intégration des horaires en temps réel constituera un réel progrès pour le confort des usagers. Le problème est qu'ils demandent un système de géolocalisation des bus qui n'est pas encore en place sur tous les réseaux, à commencer par les transports régionaux. Les entretiens effectués avec les AOM ont cependant révélé qu'un grand nombre d'entre elles, y compris les plus petites, avaient mis en place un dispositif d'information en temps réel ou projetaient de le faire à court terme. La Région n'a pas encore fait l'achat d'un tel système mais l'envisage à moyen terme sur le routier. Dès lors, une expérimentation d'information multimodale en temps réel pourra être mise en place avec les partenaires volontaires, avec l'ambition d'étendre l'expérience progressivement à l'ensemble des réseaux régionaux. Il faudra peut-être envisager de concevoir un dispositif d'aide financière au développement de l'information multimodale, afin de ne pas se retrouver avec une information à deux vitesses.

Cependant Mobimipy, même sous un nouveau nom, ne peut suffire à lui seul à diffuser l'information multimodale vers tous les habitants du territoire régional. L'ouverture des données (*open data*) et la présence sur des sites tels que Google Maps permettent de toucher plus de monde, tandis que des canaux plus traditionnels doivent être mobilisés pour dépasser la fracture numérique.

La Loi Macron (2015) rend obligatoire pour les autorités organisatrices des transports et les exploitants des services de transport et de mobilité, la diffusion en *open data* des données numériques relatives aux arrêts, aux tarifs publics, aux horaires planifiés et en temps réel, à l'accessibilité aux personnes handicapées, à la disponibilité des services, ainsi qu'aux incidents constatés sur le réseau et à la fourniture des services de mobilité et de transport. Cette obligation est considérée comme remplie dès que les collectivités sont « adhérentes à des codes de

---

<sup>119</sup> Outil permettant d'intégrer une partie d'un site, par exemple un calculateur d'itinéraires, sur un autre site.

conduite, des protocoles ou des lignes directrices » qui « établissent les conditions de diffusion et d'actualisation des données. »

Dans la pratique, très peu d'AOM en Occitanie ont déjà ouvert leurs données, à cause de la technicité que cette démarche demande. La Région Occitanie pourrait donc se saisir de cette condition de respect de la loi (l'adhésion à des « codes de conduite, des protocoles ou des lignes directrices ») pour proposer son propre code de conduite en complément du SRADDET. L'*open data* représente en effet un potentiel très intéressant pour diffuser l'information multimodale à moindre coût, et donne carte blanche aux foyers d'innovation régionaux pour en tirer le meilleur parti.

Par exemple, la Norvège a construit un calculateur d'itinéraires presque exclusivement à partir de logiciels open source et de données « ouvertes » qui intègre l'ensemble des réseaux de transports du territoire. En France, la région PACA et le STIF mettent à disposition du public la topographie de leur réseau et leurs horaires théoriques. Le STIF diffuse également les horaires et les informations sur les perturbations en temps réel. À Toulouse, il existe un petit nombre d'applications qui utilisent les données fournies par Tisséo pour des usages innovants.

	Avantages	Inconvénients
SIM	Action visible et volontariste pour la Région Maîtrise sur l'outil et ses utilisations Outil déjà existant sur le périmètre ex-Midi-Pyrénées (Mobimipy)	Exige une démarche volontaire de la part de l'utilisateur Coût de maintenance très élevé Outil existant à moderniser et à étendre sur le nouveau périmètre régional
Open data	Mise en œuvre légère pour la Région Démarche transparente Appropriation par les citoyens, les start ups locales avec coordination possible par la Région (appels à projets) Expérimentations et utilisations multiples	Visibilité moindre pour certains usagers Peu de maîtrise par la Région de l'utilisation faite des données, notamment sur la qualité des outils développés
Google Transit	Mise en œuvre légère pour la Région Intégration intermodale Pas d'effet frontière avec les régions voisines Sensibilisation de nouveaux publics (application utilisée au quotidien par de nombreux automobilistes)	Peu de maîtrise par la Région après la transmission des données Question éthique et politique sur l'utilisation par l'entreprise des données utilisateurs

Figure 72 : Avantages et inconvénients du SIM, de l'*open data* et de Google Transit, réalisation personnelle 2017

Le recours à Google Transit, bien que distinct de l'*open data* puisque les données brutes restent inaccessibles au grand public (voir Figure 72), est similaire dans sa démarche de

rassembler des données pour confier leur utilisation et leur mise en valeur à un acteur privé. Laurent Briant, directeur de Cityway, indique que « pour les collectivités, l'ouverture des données revient à définir l'articulation entre la vision essentiellement « servicielle » de certaines initiatives privées (ex : Google) et celle qui va au-delà du service, bâtie sur des choix politiques qui peuvent par exemple amener à promouvoir un mode par rapport à un autre, réduire la place de la voiture en centre-ville, encourager le partage... En outre, dans le cadre de l'intermodalité, elle revient aussi à prendre en compte l'avantage que peut présenter un outil capable de proposer des combinaisons de modes, des parcours pour PMR, l'actualisation des données en temps réel, la prédiction des conditions de circulation, etc. »<sup>120</sup>.

Tout comme le développement d'outils numériques permet de toucher un nouveau public, l'utilisation de canaux traditionnels permet de s'assurer que chaque habitant de la région a accès aux informations nécessaires à son déplacement. Nous avons déjà insisté dans la première partie sur le nécessaire maintien de ces canaux : fiches horaires, affichage en gare, téléphone... Mais il est également possible d'innover dans ces domaines.

Pourquoi ne pas, par exemple, éditer un guide des transports en Occitanie ? À destination des habitants mais aussi des touristes, il pourrait présenter l'ensemble des offres de transport régionales et multimodales, et servir de référence pour se renseigner sur tel ou tel déplacement, tout en confortant l'image de la nouvelle région.

De même, l'information en gare pourrait être grandement améliorée en poursuivant l'effort d'intégration des horaires depuis Mobimipy, mais aussi par l'arrivée des horaires en temps réel. Cet exemple montre bien d'ailleurs à quel point Mobimipy est stratégique et ne se résume pas au simple site Internet : c'est une base de données qu'il est possible de mobiliser pour toutes sortes d'usages : *open data*, Google Transit, écrans d'affichage multimodaux...

L'harmonisation des services TAD voulue par les EGRIM passerait en premier lieu par l'amélioration de l'information les concernant. Ils sont en effet très souvent inconnus des habitants des territoires qu'ils desservent. Une intégration à Mobimipy pourrait être un premier pas : quand la destination se situe dans une zone desservie par un service de TAD, cette possibilité serait indiquée. L'étape suivante serait de centraliser les réservations de TAD *via* un numéro unique géré au niveau régional. Il serait également souhaitable de permettre les réservations sur

---

<sup>120</sup> Cité dans ADCF et TRANSDEV. *Mobilités et Intermodalité : la nouvelle donne*. 2016. [Consulté le 22 mai 2017]. Disponible à l'adresse : [http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites\\_intermodalite\\_07-2016-web.pdf](http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites_intermodalite_07-2016-web.pdf).

Internet et application mobile, afin de démocratiser l'usage de ce moyen de transport (l'appel téléphonique peut être une barrière pour certains usagers potentiels).

- **Transversalité, gouvernance et co-construction**

Un des enjeux importants du SRADDET que nous avons encore peu évoqué est la transversalité du schéma et les synergies possibles entre les différents volets qui le composent. Pour ce qui concerne le volet mobilités, les principaux ponts à construire concernent l'urbanisme et le foncier (cohérence urbanisme-transports), l'énergie (les mobilités étant un des principaux consommateurs d'énergie), l'éducation (les implantations d'établissements scolaires et universitaires générant des déplacements) ou encore le tourisme (comment faciliter l'accessibilité des sites touristiques).

Ces synergies auquel il serait possible de parvenir autour des questions de la tarification, de la billettique, de l'information, dans la desserte ferroviaire urbaine et périurbaine et la cohérence entre réseaux ou bien la cohérence urbanisme-mobilités<sup>121</sup>, amènent la question d'une intégration plus poussée entre les politiques de transport. Un simple document, même construit de façon opérationnelle, n'y suffira peut-être pas.

C'est le sens de la dynamique de co-construction du SRADDET enclenchée avec les réunions techniques bilatérales effectuées par le Service Intermodalité et le Service Tarification, Billettique et Services à l'été 2017, et qui sera poursuivie avec la création du GART régional à la fin de la même année, pour faire perdurer ces relations. C'est déjà un pas important de franchi et nous espérons que cette dynamique permettra de construire une politique régionale de l'intermodalité ambitieuse.

Dans ce but, deux outils ne doivent pas être négligés. L'un est la fondation des politiques contractuelles et en particulier du prochain CPER sur le SRADDET. Ainsi, les opérations sur le réseau ferroviaire (pensons à l'achèvement du doublement du tronçon Arènes-Colomiers, dont il est envisagé de reporter les crédits sur une desserte plus périurbaine pour accompagner le projet de 3<sup>ème</sup> ligne du métro toulousain, ou bien aux réouvertures de lignes en milieu rural) peuvent être discutées en entretiens bilatéraux quand elles concernent les AOM, puis entérinées par leur inscription au SRADDET qui pourra être décliné dans le CPER après discussion avec l'État.

---

<sup>121</sup> MAULAT, Juliette. *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques*. Thèse de géographie. Université Paris 1, 2014. Disponible à l'adresse : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01287375/document>.

Le second est la possibilité, comme nous l'avons vu, d'accompagner le SRADDET d'une convention de mise en œuvre conclue avec les collectivités. Cette convention peut permettre de contourner l'interdiction de faire peser des charges supplémentaires sur les autres collectivités, et donc d'aller beaucoup plus loin dans la prescriptivité du schéma. Il pourrait être opportun d'utiliser cette convention pour un « protocole d'intermodalité 2 » à l'échelle de la grande région qui serait prescriptif. Elle ne pourra cependant pas se faire sans une adhésion complète des collectivités en question : ratifier cette convention signifie, pour leur part, signer librement un document qui leur apporte des règles supplémentaires.

Enfin, à la lumière des enjeux évoqués, on peut se demander s'il ne faut pas envisager une intégration encore plus poussée qui s'inscrive sur le temps long. Le GART régional, en effet, est idéal pour débattre et adopter des projets communs mais ne peut rien porter lui-même. L'ex-Région Nord-Pas-de-Calais, par exemple, a créé avec les départements et AOM de son territoire un Syndicat Mixte, le SMIRT (Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports), chargé notamment d'harmoniser la billettique, la tarification, l'information multimodale et les politiques de transport des différents réseaux qui y ont adhéré. Aujourd'hui, la Nouvelle-Aquitaine souhaite s'engager sur la même voie.

Cependant, un Syndicat Mixte à l'échelle régionale serait peut-être trop large, rassemblant des territoires qui n'ont pas forcément énormément en commun entre eux. Peut-être serait-il plus judicieux d'en avoir de plus petits, sur les territoires qui comportent le plus d'enjeux.

Enfin, quelle peut être l'intégration avec les régions et pays voisins de l'Occitanie, concernant les mobilités du quotidien ? Nous avons vu l'ampleur des relations régionales avec Pau et la vallée du Rhône (Marseille, Avignon, Arles, Orange). Il serait dommage, à la suite de la fusion des régions, d'effacer des frontières pour en rétablir d'autres. La Région intègre déjà la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon dans la concertation du SRADDET car celle-ci est en partie sur le territoire régional. Cependant, il doit être possible d'aller plus loin en profitant du fait que les Régions voisines sont personnes publiques associées à la démarche SRADDET. Les relations avec la Catalogne, l'Aragon et l'Andorre ne sont pas aussi intenses mais méritent également qu'on associe ces régions à la démarche, notamment autour de la Cerdagne, du Val d'Aran ou sur la côte catalane.

Quelles que soient les modalités de co-construction choisies, elle seront donc essentielles à l'opérationnalité du schéma. Pour la Région, l'enjeu est d'incarner son rôle de chef de file de l'intermodalité, tout en respectant les préoccupations des AOM. Pour les mobilités, il est celui de mettre en place enfin une réponse aux enjeux de l'intermodalité.





## Conclusion

L'exercice décentralisé de la compétence transport et mobilité se trouve aujourd'hui à un tournant qui constitue le premier bouleversement de sa courte histoire. En renforçant les compétences des Régions et en leur confiant pour mission d'élaborer le SRADDET, la Réforme Territoriale affirme cette collectivité comme le chef de file de l'intermodalité.

Les enjeux sont énormes. Ils sont ceux de la construction, par la mise en cohérence des divers réseaux et politiques, de systèmes intermodaux performants, intégrant l'ensemble des modes de déplacement sur l'ensemble des territoires qui composent les régions. La bonne conduite de ces schémas posera donc les bases du report modal de demain.

Mise face à cet enjeu nouveau, la toute jeune Région Occitanie peut voir dans la mise en place de ce schéma une occasion inédite de mieux répondre aux défis spécifiques que connaît son territoire : la promotion sociale, la réciprocité territoriale et le rayonnement. En matière de mobilité, ces défis se traduisent dans les objectifs exprimés en conclusion des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité. Le SRADDET pourrait fournir un moyen de transformer ces volontés en actes, en particulier sur les thématiques liées à l'intermodalité, en distinguant des pôles d'échanges stratégiques, en adaptant les solutions aux territoires, en engageant une dynamique pour harmoniser les tarifications, les systèmes billettiques et d'information aux voyageurs.

À l'heure actuelle, il n'est pas possible de savoir si ce schéma aura vraiment l'impact escompté sur l'intermodalité ou s'il ne sera qu'un schéma de plus dans la longue liste des schémas régionaux. Pour que son impact soit réel, il faudra qu'il soit construit de façon à être opérationnel : cela implique de le relier aux autres volets de la politique régionale et notamment les dispositifs contractuels, mais surtout de définir ses règles et objectifs de concert avec les autorités organisatrices de la mobilité dans le cadre du GART régional, et de toujours garder en tête la faisabilité des actions proposées. Ce n'est qu'après avoir discuté avec celles-ci que la Région pourra présenter une stratégie définitive en matière de transports et d'intermodalité.

## Lexique et table des sigles

09 : Département de l'Ariège

11 : Département de l'Aude

30 : Département du Gard

31 : Département de la Haute-Garonne

32 : Département du Gers

34 : Département de l'Hérault

46 : Département du Lot

48 : Département de la Lozère

65 : Département des Hautes-Pyrénées

66 : Département des Pyrénées-Orientales

81 : Département du Tarn

82 : Département du Tarn-et-Garonne

AO2 : Autorité Organisatrice de Second rang (compétence transports déléguée par le département)

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité. Anciennement AOT (Autorité Organisatrice des Transports)

AOT(U) : Autorité Organisatrice des Transports (Urbains). Désormais appelée AOM

AMO : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage

API : interface de programmation, un premier logiciel produit des fonctionnalités que peut utiliser un second logiciel. Par exemple, un logiciel accède aux positions GPS des bus et les utilise pour alimenter une base de données en temps réel qu'il met à disposition d'un autre logiciel.

CA : Communauté d'Agglomération

CC : Communauté de Communes

CD : Conseil Départemental, anciennement Conseil Général

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, ex-CERTU

CESER : Conseil Économique, Social et Environnemental Régional

CG : Conseil Général, désormais Conseil Départemental

CNM : Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier

CPER : Contrat de Plan État-Région

CU : Communauté Urbaine

DATRM : Direction de l'Action Territoriale, de la Ruralité et de la Montagne de la Région Occitanie.

DITM : Direction des Infrastructures, des Transports et des Mobilités de la Région Occitanie

DSP : Délégation de Service Public

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale (Communauté de Communes, d'Agglomération, Urbaine ou Métropole)

EPIC : Établissement Public à caractère Industriel et Commercial

FEDER : Fonds Européen de Développement Régional

GART (Régional) : Groupement des Autorités Organisatrices de Transport (Régional)

GPSO : Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (LGV Bordeaux-Toulouse-Dax)

GTFS : General Transit Feed Specification, format informatique standardisé pour communiquer des horaires de transports en commun et les informations géographiques associées (topographie d'un réseau, horaires ou fréquence théorique, correspondances). C'est le format que Tisséo communique à la région.

IMM : Information Multimodale

LGV : Ligne à Grande Vitesse

LNMP : Liaison Nouvelle Montpellier-Perpignan, projet de LGV mixte fret

LOTI : Loi d'Orientation des transports Intérieurs (1982)

MAPTAM : Loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (2016)

Neptune : Norme d'Échange Profil Transport collectif utilisant la Normalisation Européenne, format de référence en France pour l'échange de données d'offre théorique de transport collectif. Plus complet que GTFS, doit être remplacé à terme par Netex

Netex : norme européenne pour décrire la topographie d'un réseau, les horaires et les tarifs

NFC : Near Field Communication, technologie permettant un échange de données sans contact entre un téléphone et une borne, pour par exemple procéder à un paiement ou valider un titre de transport électronique

NOTRe : Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (2015)

PACA : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

PEM : Pôle d'échanges multimodal

PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (anciens "Pays")

PGD : Plan Global de Déplacements

PDU : Plan de Déplacements Urbain

PLU(i) : Plan Local d'Urbanisme (intercommunal)

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

PRI : Planification Régionale de l'Intermodalité

PRIT : Planification Régionale des Infrastructures et des Transports

PTU : Périmètre des Transports Urbains. Désormais appelé ressort territorial

Réforme Territoriale : Dans d'autres travaux, le terme de « réforme territoriale » peut être utilisé pour désigner d'autres réformes, cependant, ici, il désigne spécifiquement celle menée en 2014-2015 par les lois MAPTAM et NOTRe.

RER : Réseau Express Régional parisien

Ressort territorial : Périmètre sur lequel s'exerce la compétence Mobilités d'une AOM. Anciennement PTU

RRR : Réseau Routier Régional (lignes d'autocars organisée par la Région)

RRIR : Réseau Routier d'Intérêt Régional

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SITPRT : Syndicat Intercommunal des transports publics de la région toulousaine

SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération Toulousaine, nom commercial Tisséo

SMTP(BA) : Syndicat Mixte des Transports Publics (du Bassin d'Alès)

SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français

SRADDET : Schéma Régional de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

SRADDT : Schéma Régional de Développement Durable des Territoires (ancêtre du SRADDET)

SRI : Schéma Régional de l'Intermodalité. Fait désormais partie du SRADDET.

SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (2000)

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et Transports. Fait désormais partie du SRADDET.

SRTC : Schéma Régional des Transports et des Communications (tient lieu de SRIT en ex-Languedoc-Roussillon)

TAD : Transport à la Demande

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TER : Train Express Régional

TET : Trains d'équilibre du Territoire

TGV : Train à Grande Vitesse

Trident : format d'échange de données, ancêtre de Neptune, utilisé à l'origine dans l'échange de données entre Tisséo et la Région.

VLS : Vélo en Libre-Service.

# Bibliographie

## Livres et chapitres de livres

BARONE, Sylvain. Le TER et la politique : ce que les élus font aux politiques ferroviaires régionales. Dans : BARONE, Sylvain, *Les politiques régionales en France*. Paris : La Découverte, 2011

DAVEZIES, Laurent et TALANDIER, Magali. *L'émergence de systèmes productivo-résidentiels : territoires productifs, territoires résidentiels, quelles interactions ?* Paris : La Documentation Française, 2014.

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

KAUFMANN, Vincent. *Les paradoxes de la Mobilité*. Lausanne : Presses Polytechniques et universitaires romandes, 2008. Le Savoir Suisse, 46

MARCONIS, Robert. *Midi-Pyrénées. XIXe-XXe Siècles*. Transports-Espace-Société. Milan, 1984, 2 vol.

TAULELLE, François. Occitanie. Dans : CARROUÉ, Laurent, *La France des 13 Régions*. Malakoff : Armand Colin, 2017. U

TROIN, Jean-François. *Rail et Aménagement du Territoire. Des héritages aux nouveaux défis*. Aix-en-Provence : Edisud, 1995

VERMEYLEN, Paul. *Le temps de la Métropole, agile, créative, solidaire, durable. Parcours en Europe*. L'Harmattan, 2014. Questions Contemporaines

VINCENT-GESLIN, Stéphanie. *Altermobilités, mode d'emploi : déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*. CERTU, 2010

WIEL, Marc. *La Transition urbaine: ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Editions Mardaga, 1999

WOLFF, Jean-Pierre. *Midi-Pyrénées : une politique volontariste sujette à des incertitudes*. Dans : OLLIVIER-TRIGALO, Marianne, *Six régions à l'épreuve des politiques de transport*. Arcueil, 2009. Collection de l'Inrets

## Mémoires et thèses

ALARY, Marion. *Occitanie, une Région qui se réinvente. La prospective et le diagnostic du SRADDET, instruments essentiels de la construction d'un nouveau projet de territoire*. Mémoire de M2 APTER. Université Toulouse 2, 2016

COURTEIX, Julian. *Emboitement de compétences relatives aux transports publics et frontières institutionnelles dans une agglomération multipolaire : le cas des Alpes-Maritimes..* Thèse de droit et sciences humaines. Université de Cergy-Pontoise, 2013. Adresse : [https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00872815/file/36762\\_COURTEIX\\_2013\\_archivage.pdf](https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00872815/file/36762_COURTEIX_2013_archivage.pdf)

ESPIASSE, Guillaume. *Les transports collectifs régionaux en Occitanie : Quelle(s) perspective(s) de développement à l'heure des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité ?*

Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2016

GOETZ, Jonathan. *Quelle politique des transports scolaires la Région Occitanie pourrait-elle mettre en place ?* Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2017

HEUVELINE, Thomas. *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 ?* Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2017

LAFAGE, Maxime. *Les transports publics urbains face à « la double-crise de la saturation et du financement »*. Mémoire de fin d'études à l'IEP. Toulouse : Université Toulouse 1, 2014

LATEULE, Aline. *Enjeux de Mobilité et réponses en matière d'offre de transports en*

Midi-Pyrénées. Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2013

MAULAT, Juliette. *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques*. Thèse de géographie. Université Paris 1, 2014. Adresse : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01287375/document>

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

ROUGE, Lionel. *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les « captifs » du périurbain ?*. Thèse de doctorat de Géographie et Aménagement du territoire. Université de Toulouse II – Le Mirail, 2005. Adresse : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00012157/file/These.pdf>. AL

SAINRAU, Laurent. *La démarche de concertation dans les politiques publiques*.

*Évaluation des dispositifs employés et de la participation lors des États généraux du rail et de l'intermodalité*. Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2016

SOUCHON, Aurélie. *De l'intermodalité à la multimodalité : Enjeux, limites et perspectives. Illustré par un projet d'expérimentation de tarification multimodale entre Martigues et Marseille*. Mémoire de M2 TURP. Université Lyon 2, 2006. Adresse : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00412863/document>

VERZEGNASSI, Aurélie. *Midi-Pyrénées, une politique volontariste en matière de transports collectifs. La gare, enjeu stratégique de développement de l'action régionale*. Mémoire de M2 Transmob. Université Toulouse 2, 2013

YEH, Chao-Fu. *Intermodalité et coûts des déplacements urbains dans les mégapoles. Les cas de Paris, Shanghai et Taipei*. Thèse d'architecture et aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2009.

### Articles de revues scientifiques

BEAUCIRE, Francis et GIRAUD, Marc. T.E.R. Et territoires, quels effets de frontière interrégionaux ? Le mur tarifaire Picardie / Île de France. Dans : *actes du colloque de Besançon*. Besançon : Presses Universitaires de Franche-Comté, 2005

BRENNETOT, Arnaud et RUFFRAY, Sophie DE. Découper la France en régions : l'imaginaire régionaliste à l'épreuve du territoire. *Cybergeo : European Journal of Geography*. 2014, Adresse : <https://cybergeo.revues.org/26376>

BRUNET, Roger. Oui à la géographie régionale à condition qu'elle change complètement. *Espaces-Temps*. 1979, Vol. 10, n° 1, p. 14-17.

DUMONT, Gérard-François. Territoires : un fonctionnement radial ou réticulaire ? *Population & Avenir*. 2015, n° 723, p. 3-3

MARCONIS, Robert. Toulouse et la région Midi-Pyrénées. *Nouvelles lectures du « fait*

urbain » (1999-2010). *Sud-Ouest Européen*. 2011, n° 31, p. 141-151

MEISSONNIER, Antoine. L'État déconcentré : les nouveaux textes à connaître. Dans : *Modernisation et archives*. [Consulté le 23 mai 2017]. Adresse : <https://siaf.hypotheses.org/551>

PRIET, François. *Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)*. Paris : GRIDAUH, 4 novembre 2015

WOLFF, Jean-Pierre. La Région Midi-Pyrénées : plus de 10 ans de compétence ferroviaire. *Géotransports*. 2016, n° 8, p. 75-94

WOLFF, Jean-Pierre. Le tramway entre politique de transport et d'urbanisme : Bordeaux, Montpellier et Toulouse. *Sud-Ouest européen*. 2015, n° 39, p. 109-121

ZEMBRI, Pierre. L'émergence des réseaux ferroviaires en France : quand un territoire institutionnel modifié s'impose au territoire fonctionnel. *Flux*. 1997, Vol. 13, n° 29, p. 25-40.

## Articles de journaux

GUERNALEC, Florence. TER : la liberté tarifaire des Régions enfin actée. Dans : *Mobilicités*. avril 2017. [Consulté le 12 juin 2017]. Adresse : <http://www.mobilicites.com/011-6130-TER-la-liberte-tarifaire-des-Regions-enfin-actee.html>

KINDERMANS, Marion. Open data : l'enjeu clef des transports intelligents. *Les Échos*. mai 2017. [Consulté le 7 juin 2017]. Adresse : <https://www.lesechos.fr/pme-regions/actualite-des-marches-publics/030336124169-open-data-lenjeu-clef-des-transport-intelligents-2090508.php#Xtor=AD-6000>

LÉVY, Jacques. Nouvelles régions : « Raboter les identités, c'est prendre le risque de replis négatifs ». *Le Monde*. 17 novembre 2014. Adresse : <http://www.lemonde.fr/politique/article/2014/11/17/nouvelles-regions-raboter-les-identites-c->

[est-prendre-le-risque-de-replis-negatifs\\_4524636\\_823448.html](http://www.lemonde.fr/politique/article/2014/11/17/nouvelles-regions-raboter-les-identites-c-est-prendre-le-risque-de-replis-negatifs_4524636_823448.html)

PIEYRE, Michel. Montpellier : les usagers des bus longue distance jugent la gare routière. Dans : *MidiLibre.fr*. 23 mars 2017. [Consulté le 11 juin 2017]. Adresse : <http://www.midilibre.fr/2017/03/23/montpellier-les-usagers-des-bus-longue-distance-jugent-la-gare-routiere,1483173.php>

SARKIS, Dani. Qu'est-ce qu'un bon modèle tarifaire dans le transport public ? Dans : *Mobilicités*. mai 2017. [Consulté le 12 juin 2017]. Adresse : <http://www.mobilicites.com/011-6206-Qu-est-ce-qu-un-bon-modele-tarifaire-dans-le-transport-public.html>

TYMEN, Élodie. Les «autocars Macron» ont transporté 6,2 millions de voyageurs en 2016. *Le Figaro*. 18 mars 2017

## Documents institutionnels et rapports

ADCF et TRANSDEV. *Mobilités et Intermodalité : la nouvelle donne*. 2016. [Consulté le 22 mai 2017]. Adresse : [http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites\\_intermodalite\\_07-2016-web.pdf](http://www.adcf.org/files/DOCS/mobilites_intermodalite_07-2016-web.pdf)

CA BÉZIERS MÉDITERRANÉE. *PDU de Béziers Méditerranée*. 2015. [Consulté le 24 mai 2017]. Adresse : [http://www.beziers-mediterranee.fr/15\\_projet\\_pdu\\_cabm\\_document\\_complet\\_arrete.pdf](http://www.beziers-mediterranee.fr/15_projet_pdu_cabm_document_complet_arrete.pdf)

CA GRAND ALBIGEOIS. *Projet de PDU du Grand Albigeois*. 2017. [Consulté le 28 août 2017]. Adresse : <http://www.grand-albigeois.fr/252-plan-de-deplacements-urbains-pdu-htm>

CA NÎMES MÉTROPOLE. *PDU de Nîmes Métropole*. 2007. [Consulté le 24 mai 2017]. Adresse : <http://www.nimes-metropole.fr/fileadmin/mediatheque/Dossier-commun/Documentations/PDU-nimes-metropole.pdf>

CA THAU AGGLOMÉRATION. *PDU de Thau Agglomération*. 2012. [Consulté le 24 mai 2017]. Adresse : [\[content/uploads/2015/03/PDU-Version-compl-te.pdf\]\(http://www.thau-agglo.fr/wp-content/uploads/2015/03/PDU-Version-compl-te.pdf\)](http://www.thau-agglo.fr/wp-</a></p></div><div data-bbox=)

CGET. *Région Occitanie - Le maillage régional d'aéroports*. 2017. [Consulté le 10 juin 2017]. Adresse : [http://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/b11\\_occitanie.pdf](http://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/b11_occitanie.pdf)

COMMISSION EUROPÉENNE. *The Common Transport Policy Action Programme 1995-2000*. 1995. [Consulté le 25 août 2017]. Adresse : [http://aei.pitt.edu/1115/1/transport\\_action\\_plan\\_COM\\_95\\_302.pdf](http://aei.pitt.edu/1115/1/transport_action_plan_COM_95_302.pdf)

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND AVIGNON. *PDU du Grand Avignon*. 2016. [Consulté le 24 mai 2017]. Adresse : <http://www.grandavignon.fr/vivre-au-quotidien/deplacements/plan-de-deplacements-urbains/documents-a-telecharger/>

CROUTTE, Patricia, LAUTIÉ, Sophie et HOIBIAN, Sandra. *Le baromètre du numérique 2016*. CRÉDOC, 2016. Adresse : <http://www.credoc.fr/pdf/Rapp/R333.pdf>

DARMANIN, Gérald. *Rapport prospectif : transports et infrastructures de transports en*

Hauts-de-France. Région Hauts-de-France, 2016

DATAR. *Typologie générale des campagnes françaises*. DATAR, 2012. [Consulté le 13 mai 2017]. Adresse : <http://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/observatoire-des-territoires/fr/typologie-generale-des-campagnes-francaises>

FNAU. *Métroscope. 50 indicateurs clés pour les métropoles françaises*. 2017. [Consulté le 10 août 2017]. Adresse : <http://www.fnau.org/wp-content/uploads/2017/07/metroscope-sept-2017-bd.pdf>

FRANCE URBAINE. *Tout savoir sur le SRADDET*. 2016. [Consulté le 27 mai 2017]. Adresse : [http://franceurbaine.org/sites/default/files/travaux/tout\\_savoir\\_sur\\_le\\_sraddet\\_o.pdf](http://franceurbaine.org/sites/default/files/travaux/tout_savoir_sur_le_sraddet_o.pdf)

GOUIN, Thierry. *Décentralisation et organisation des transports en France*. CERTU, 2003

INSEE. *5 730 753 habitants en Occitanie*. 2017. [Consulté le 13 mai 2017]. Adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2533777>

INSEE. *En Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, des déplacements domicile-travail de plus en plus nombreux et plus longs*. 2016. [Consulté le 14 mai 2017]. Adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019768>

INSEE. *Les parts modales des déplacements domicile-travail*. Dans : INSEE, *Insee Dossier n°2 : Le développement durable en Occitanie*, 2016, p.16-18. Adresse : [https://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/54773/1/ID\\_OC\\_5.pdf](https://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/54773/1/ID_OC_5.pdf)

LE GRAND TARBES. *Le Plan de Déplacements Urbains*. 2007. [Consulté le 28 août 2017]. Adresse : <http://www.legrandtarbes.fr/gp/PDU/137/0>

M2 VILLES ET TERRITOIRES. *Analyse de l'intermodalité en Région Midi-Pyrénées*. Atelier. Région Midi-Pyrénées, 2013

MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE. *PDU de Montpellier Méditerranées Métropole*. 2012. [Consulté le 24 mai 2017]. Adresse : <http://www.montpellier3m.fr/sites/default/files/downloads/files/PDU1.pdf>. 2ème tome : <http://www.montpellier3m.fr/sites/default/files/downloads/files/PDU2.pdf>

RÉGION LANGUEDOC-ROUSSILLON. *Schéma Régional des Transports et des Communications*. 2009

RÉGION MIDI-PYRÉNÉES. *Schéma Régional des Infrastructures de Transport*. 2008

RÉGION OCCITANIE. *Le rail et l'Intermodalité dans votre région. 10 chantiers pour demain*. 2016. Adresse : [http://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661\\_-\\_plaquette-egri\\_170x270\\_-\\_page-a-page.pdf](http://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661_-_plaquette-egri_170x270_-_page-a-page.pdf)

SNCF et RÉGION MIDI-PYRÉNÉES. *6 juin 2013, la Vélostation de 700 places de la gare de Toulouse-Matabiau ouvre ses portes*. 2013. Adresse : [https://www.gares-sncf.com/sites/default/files/field\\_files/2014-12/dp\\_04\\_06\\_2013\\_velostation.pdf](https://www.gares-sncf.com/sites/default/files/field_files/2014-12/dp_04_06_2013_velostation.pdf)

TISSÉO. *Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine. Principaux résultats de l'Enquête Ménages Déplacements et de l'Enquête Cordon Routière*. 2013. [Consulté le 14 mai 2017]. Adresse : [https://www.tisseo.fr/sites/default/files/Enquete\\_menage\\_deplacement.pdf](https://www.tisseo.fr/sites/default/files/Enquete_menage_deplacement.pdf)

TISSÉO SMTC. *Chiffres clés 2016*. 2017. [Consulté le 28 août 2017]. Adresse : <http://www.smtc-tisseo.fr/images/LE-SMTC/Chiffres-cles/4037-Chiffres-cles-2016-HD.pdf>

UNIT G3. *Analysis of the National Inventories on Passenger Intermodality. Towards Passenger Intermodality in the EU*. Commission Européenne, 2004. [Consulté le 25 août 2017]. Adresse : <http://www.cabri-volga.org/DOC/EG4/TowardspassengerintermodalityEU-casestudies.pdf>

### Pages Internet

CABINET SEBAN ET ASSOCIÉS. *Décryptage de la loi NOTRe*. Dans : *La Gazette des Communes*. 9 septembre 2015. [Consulté le 23 mai 2017].

Adresse : <http://www.lagazettedescommunes.com/391310/decryptage-de-la-loi-notre/?abo=1>

GALLINARI, Thomas. *Bus 31 Toulouse* [logiciel]. Thomas Gallinari, 2016. [Consulté le 12 mai 2017]. Adresse : <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.thomasgallinari.bus31>

GART. Les autorités organisatrices de la mobilité. Dans : *Gart*. [Consulté le 24 mai 2017]. Adresse : <https://www.gart.org/nos-adherents/autorites-organisatrices-de-mobilite/>

GOOGLE TRANSIT. *Partenariat Google Transports en commun*. [Consulté le 12 mai 2017]. Adresse : <http://maps.google.com/help/maps/mapcontent/transit/>

GOOGLE TRANSIT. *Pourquoi participer à Google Transports en commun ?*. [Consulté le 12 mai 2017]. Adresse : [https://support.google.com/transitpartners/answer/1111471?hl=fr&ref\\_topic=3521043](https://support.google.com/transitpartners/answer/1111471?hl=fr&ref_topic=3521043)

MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE. *Evolution de la grille tarifaire TaM à partir du 1er août 2017*. Dans : Montpellier Méditerranée Métropole. juillet 2017.

[Consulté le 28 août 2017]. Adresse : <http://www.montpellier3m.fr/actualite/evolution-de-la-grille-tarifaire-tam-partir-du-1er-aout-2017>

MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE. *Plate-forme Open Data de Montpellier Méditerranée Métropole*. [Consulté le 12 mai 2017]. Adresse : [http://data.montpellier3m.fr/datasets/categorie/transport-28?query=&sort\\_by=changed&sort\\_order=DESC](http://data.montpellier3m.fr/datasets/categorie/transport-28?query=&sort_by=changed&sort_order=DESC)

TISSÉO SMTTC. *Le projet Mobilités 2025-2030 avance !* 2017. [Consulté le 24 mai 2017]. Adresse : <http://online.fliphtml5.com/mute/iwxg/#p=1>

TOULOUSE MÉTROPOLE. *Plate-forme Open Data de Toulouse Métropole*. [Consulté le 12 mai 2017]. Adresse : <https://data.toulouse-metropole.fr/explore/?sort=modified&refine.theme=Transport>





# Annexe 1 : Délibération de lancement de la démarche d'élaboration du SRADDET



Assemblée Plénière du 2 février 2017

Délibération N°2017/AP-FEVR/09

## ASSEMBLEE PLENIERE

### AMENAGEMENT ET DEVELOPPEMENT DU CADRE DE VIE - AMENAGEMENT PREVISIONNEL DE L'ESPACE ET DES TERRITOIRES

#### LANCEMENT DE LA DEMARCHE D'ELABORATION DU SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET)

Imputation budgétaire	Montant affecté	
Programme : 05A01F - Chapitre : 935 - Rubrique : 50 STRATEGIE DE PLANNIFICATION Aménagement des territoires Services communs	500 000,00 €	<b>FONCTIONNEMENT</b>

#### DELIBERATION :

LE CONSEIL REGIONAL OCCITANIE

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L. 4251-1 et suivants,

**Vu** le code de l'environnement,

**Vu** le code de l'urbanisme,

**Vu** le code des transports,

**Vu** la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM),

**Vu** la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe),

**Vu** l'ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires pour l'intégration dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels mentionnés à l'article 13 de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation de la République (NOTRe),

**Vu** le décret n°2016-1071 du 3 août 2016 relatif au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires,

**Vu** la délibération n°CR-09/09.364 du 25 septembre 2009 adoptant le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire du Languedoc-Roussillon,



Assemblée Plénière du 2 février 2017

Délibération N°2017/AP-FEVR/09

Que, le SRADDET sera plus **prescriptif**, mais avant tout plus **transversal** - en intégrant différents schémas sectoriels pour une meilleure coordination des politiques ; et plus **territorialisé** - en permettant d'élaborer des stratégies et des règles différenciées d'un territoire à l'autre.

- **Plus prescriptif** : les documents de planification locale, des communes et de leurs groupements doivent prendre en compte les orientations du SRADDET contenues dans son rapport et ses annexes et être compatibles avec son fascicule de règles.
- **Plus intégrateur** : dans un souci de cohérence d'ensemble, l'ordonnance du 27 juillet 2016 précise le périmètre des différents documents sectoriels intégrés : le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), le schéma régional climat/air/énergie (SRCAE), la planification régionale d'intermodalité (PRI), le schéma régional des infrastructures de transport (SRIT), le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).
- **Plus territorialisé** : dans un souci de valorisation et d'égalité des territoires, il est possible d'élaborer des règles différenciées selon les territoires. Une carte indicative illustre les objectifs du schéma.

#### I – UNE STRATEGIE REGIONALE AMBITIEUSE : OCCITANIE 2040

Comme évoqué, la Région est désormais chef de file de l'Aménagement de son Territoire. A ce titre, elle se doit :

- D'une part, d'accroître son rôle de stratège et d'incubateur d'innovation.
- Et d'autre part, d'exercer au plus près des territoires, pour prendre en compte au mieux leur spécificité et leur diversité.

Avec un enjeu majeur : **l'équité et le développement territorial**, notamment pour assurer à tous, les mêmes conditions d'accès aux services et à l'emploi.

Le cadre législatif et réglementaire, présenté en CTAP le 22 septembre 2016, puis débattu lors de sa séance du 15 décembre 2016, laisse de nombreuses marges de manœuvre aux Régions. Le SRADDET peut ainsi être considéré comme **l'occasion de moderniser l'action publique régionale et de mettre en place de nouvelles formes de gouvernance territoriale**.

Le SRADDET doit être un schéma certes stratégique, mais également opérationnel, qui portera une forte ambition politique commune pour les 20 à 30 ans à venir - Occitanie 2040 et dont l'enjeu, pour la Région Occitanie, est de **définir une stratégie opérationnelle, socle d'une politique contractuelle ambitieuse**.

Il représente une opportunité pour rendre ces partenariats plus lisibles, opérationnels et efficaces, garants de la mise en œuvre effective du schéma, au-delà de la seule contrainte prescriptive. C'est dans cet esprit que doit être bâti le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires.

Dans ce cadre, l'élaboration du SRADDET :

- Enrichira, aux côtés de la Stratégie Régionale pour l'Emploi et la Croissance, notre projet régional et facilitera la **construction d'une identité commune**, enjeu majeur pour la cohésion et la lisibilité de notre nouvelle Région ;
- Servira de **socle à nos futures politiques contractuelles** et alimentera plusieurs autres chantiers opérationnels stratégiques (plan littoral 21, revoyure CPER et fonds européens...);
- Préparera la **territorialisation de notre action publique** au plus près des besoins des territoires ;

- Constituera un puissant **outil d'animation territoriale** autour d'une large concertation avec toutes les collectivités territoriales, les acteurs socio-économiques mais aussi les citoyens.

## **II – UN PREMIER DEBAT ORGANISE EN CTAP le 15 DECEMBRE 2016**

C'est ainsi qu'animée d'une volonté novatrice, la Région Occitanie, lors de la CTAP du 15 décembre 2016, a décidé de proposer, au-delà du débat sur les modalités et le calendrier d'élaboration imposé par la loi :

- Une première vision régionale des grands enjeux que pose la construction de notre grande Région ;
- Des premières préconisations pour que l'instrument SRADDET soit porteur d'une vraie valeur ajoutée.

### **1 - Première vision prospective de la Région Occitanie : 3 défis fédérateurs**

Cette première vision stratégique est issue des travaux de préfiguration relatifs aux objectifs du SRADDET, travaux techniques conduits depuis fin 2015 avec l'ensemble des directions opérationnelles de la Région.

Elle met en lumière 3 défis qui d'une part, fédèrent l'ensemble des territoires de nos deux anciennes régions et d'autre part, spécifient l'Occitanie vis-à-vis des autres régions françaises :

- **Le défi de la promotion sociale** pour mettre l'attractivité de la région au service de tous ses habitants et faire de notre Région, un territoire d'opportunité.
- **Le défi de la réciprocité territoriale** pour que les interdépendances entre territoires s'organisent dans une logique d'enrichissement mutuel, garantissant équilibre et égalité des territoires.
- **Le défi du rayonnement** au service du développement, pour accroître la cohésion et la visibilité de la grande région à l'externe (national, international...) et en optimiser les retombées locales sur le territoire.

Le SRADDET pourra ainsi s'appuyer sur ces premiers grands questionnements, pour construire une stratégie d'aménagement innovante, solidaire et durable et proposer de nouvelles politiques contractuelles plus efficaces.

Il importera en outre de croiser ces réflexions avec l'ensemble des autres grands chantiers régionaux et en particulier la Stratégie Régionale pour l'Emploi et la Croissance. Penser l'aménagement de notre Région doit en effet se faire en lien étroit avec notre politique de développement économique, de formation professionnelle et d'apprentissage, d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation.

### **2 - L'instrument SRADDET : contraintes ou valeurs ajoutées pour l'action territoriale ?**

Fort de la dimension nouvelle qui lui est accordée, le SRADDET doit être davantage porteur de réelles valeurs ajoutées que de nouvelles contraintes.

**Sur la question du caractère intégrateur du SRADDET**, une démarche pragmatique sera privilégiée, prenant appui sur les principaux projets ou objets d'ampleur régionale qui nécessitent une approche transversale.

Ainsi, il est proposé de se concentrer sur les objets pour lesquels une bonne coordination des politiques publiques, et notamment des synergies fortes entre aménagement, environnement et



Assemblée Plénière du 2 février 2017

Délibération N°2017/AP-FEVR/09

mobilité, est essentielle. On peut notamment citer le littoral (Plan littoral 21), la montagne (Parlement de la Montagne), la Région à énergie positive (transition énergétique), l'économie circulaire (Plan déchet, etc.) ou encore le Canal du Midi (Planification régionale d'intermodalité)...

**Concernant le caractère prescriptif du SRADET**, il ne s'agit pas d'élaborer un document porteur de règles strictes, imposées d'en haut mais de s'inscrire dans une démarche d'incitation et de négociation de la règle en amont.

L'enjeu consistera dans ce cadre, à négocier l'acceptabilité de la règle avec les territoires, en contrepartie de la mobilisation des autres instruments d'action de la Région. Il s'agira ainsi de favoriser les synergies entre les différents leviers de la Région et de négocier collectivement les règles du jeu (investissements, contrats, règles...).

**Le SRADET co-construit sera enfin l'occasion pour la Région de définir avec ses partenaires, de nouvelles formes de territorialisation des services et politiques publiques régionales.**

Le chantier Occitanie 2040 représente une opportunité concrète pour mettre en place des dispositifs d'appui de la Région, tenant compte des spécificités territoriales et s'appuyant sur une nouvelle forme de gouvernance, plus à l'écoute des territoires et plus à même de favoriser l'innovation et l'expérimentation territoriale.

**C'est sur la base de ces premières réflexions, et du débat qui a été organisé en CTAP le 15 décembre dernier, que nous vous proposons d'engager la démarche d'élaboration du SRADET** en précisant, conformément à la loi, les modalités de son élaboration et notamment, le calendrier prévisionnel d'élaboration, les modalités d'association des acteurs ainsi que la liste des personnes morales associées.

### III – MODALITES D'ELABORATION DU SRADET

#### 1 - Calendrier prévisionnel d'élaboration

Ce calendrier prévisionnel tient compte de l'énoncé de l'article 33 de l'ordonnance du 27 juillet 2016 fixant l'échéance d'adoption du premier schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires au 27 juillet 2019, comme détaillé à l'article 1 de la présente délibération.

#### 2 - Modalités d'association des acteurs : une vaste démarche de concertation

Le SRADET constitue un puissant outil d'animation territoriale. A l'instar de l'ensemble de nos grandes politiques, il ne doit pas être un schéma imposé : « OCCITANIE 2040 » doit se bâtir avec l'ensemble des forces vives de nos territoires.

**Une large concertation, qui va bien au-delà des obligations réglementaires**, sera ainsi organisée avec toutes les collectivités territoriales, les acteurs socio-économiques mais aussi les citoyens. Seule une telle démarche de co-construction sera en effet garante d'une mise en œuvre efficiente de ce document comme détaillé à l'article 1 de la présente délibération.

**Le niveau et le mode de concertation seront adaptés** à chacun de nos « publics cibles ».

La concertation qui sera conduite sur les territoires portera simultanément sur le SRADET et les futures politiques contractuelles afin de lier étroitement stratégie et outils.



Assemblée Plénière du 2 février 2017

Délibération N°2017/AP-FEVR/09

Il est également essentiel que nous associons les citoyens à cette démarche. La concertation avec les habitants pourrait notamment envisager la question du bien-être territorial, qui ne se résume pas uniquement à « plus de services et d'équipements », mais renvoie en outre au lien social et la solidarité qu'il nous faut travailler ensemble.

Dans un souci de complémentarité, et afin d'éviter tout foisonnement inutile des dispositifs de concertation, l'élaboration du SRADDET se nourrira bien entendu de toutes les démarches de concertation récentes ou en cours :

- Etats généraux du Rail et de l'Intermodalité,
- Assises régionales de l'eau,
- Stratégie Régionale pour l'Emploi et la Croissance (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation - SRDE2I, Contrat de Plan Régional de Développement de la Formation et de l'Orientation Professionnelles - CPRDFOP, Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation - SRESRI)
- Schéma régional de développement du Tourisme et des Loisirs...

Et s'appuiera sur les instances de concertation existantes et à venir :

- CTAP,
- Parlement de la Mer,
- Assemblée des Territoires,
- Futur Parlement de la Montagne,

### **3 - La liste des personnes morales associées à l'élaboration du projet de schéma**

Comme le propose la loi, la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée associera, en plus du collège obligatoire, l'ensemble du collège « facultatif » : tous les EPCI, le CESER, les chambres d'agriculture, de commerce et d'industrie, de métiers et de l'artisanat.

Afin d'aller plus loin, seront associés également : les PETR/PAYS, PNR, Pôles Métropolitains, les Conseils régionaux limitrophes, les grands opérateurs et acteurs socio-économiques, les universités, et bien sûr les citoyens, comme détaillé à l'article 1 de la présente délibération.

### **IV - ACCOMPAGNEMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

Au regard des enjeux et des objectifs du schéma ainsi que du calendrier ambitieux proposé pour le mener à bien, il est opportun de faire appel à une assistance à maîtrise d'ouvrage pluridisciplinaire lors de l'élaboration du SRADDET.

Pour cela et afin de se conformer à l'ampleur de ce projet transversal, une procédure de marché public sera mise en place, conformément à la réglementation des marchés publics.

Il s'agit notamment du :

- **Contenu stratégique du SRADDET** : le bureau d'études retenu devra être en capacité d'apporter conseil, analyse critique et regard décalé au maître d'ouvrage, dans la perspective de faire une stratégie d'avenir partagée
- **Contenu réglementaire** : le bureau d'études retenu constituera un appui à la rédaction des règles opposables et à la veille juridique essentielle pour anticiper tout risque de contentieux.



Assemblée Plénière du 2 février 2017

Délibération N°2017/AP-FEVR/09

- **Organisation et animation de la concertation** : le bureau d'études retenu aura pour mission de tisser un lien étroit avec les partenaires, et de mettre en œuvre la concertation afférente à l'élaboration du SRADDET selon une démarche innovante.
- **Evaluation environnementale** : le bureau d'études retenu accompagnera la Région dans cet exercice très technique dont l'importance juridique est forte et nécessitant des compétences spécifiques non mobilisables en interne.

Après en avoir délibéré,

Décide :

ARTICLE UN : d'engager l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires selon les modalités d'élaboration prévues à l'issue du débat au sein de la Conférence Territoriale de l'Action Publique :

- **Calendrier prévisionnel d'élaboration**

Ce calendrier prévisionnel tient compte de l'énoncé de l'article 33 de l'ordonnance du 27 juillet 2016 fixant l'échéance d'adoption du premier schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires au 27 juillet 2019 :

- 22 septembre 2016 : Présentation générale en CTAP,
- 15 décembre 2016 : Débat en CTAP,
- 2 février 2017 : Délibération de lancement du SRADDET,
- Mars 2017- Septembre 2018 : Concertation des acteurs associés,
- Conformément à l'article R.4251-15 du CGCT, la Région fixe un délai de trois mois durant lequel la métropole de Montpellier, la métropole de Toulouse, les EPCI compétents en matière de PLU, les EPCI et les Syndicats mixtes en charge des SCoT formulent des propositions relatives aux règles générales du projet de schéma,
- 2ème semestre 2018 : Délibération d'arrêt du projet de SRADDET et avis des partenaires (Métropoles de Montpellier et de Toulouse, EPCI compétents en matière de PLU, EPCI et syndicats mixtes en charge des SCoT, CESER, autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, CTAP),
- 1er semestre 2019 : Enquête publique dont la durée est fixée à 2 mois,
- Juillet 2019 : Délibération d'adoption du projet de SRADDET,
- Août-octobre 2019 : Arrêté du Préfet approuvant le SRADDET.

- **Modalités d'association des acteurs : une vaste démarche de concertation**

L'association des acteurs régionaux s'organisera à travers une concertation à plusieurs échelles :

- Forums régionaux aux grandes étapes,
- Conférences territoriales,
- Ateliers en lien avec les schémas sectoriels (PRI/SRIT, SRC AE, Plan Déchets, SRCE),
- Débat citoyen.

La concertation qui sera conduite sur les territoires portera simultanément sur le SRADDET et les futures politiques contractuelles afin de lier étroitement stratégie et outils.

1. **Sont obligatoirement associés à l'élaboration du projet de schéma :**



Assemblée Plénière du 2 février 2017

Délibération N°2017/AP-FEVR/09

- Le représentant de l'Etat dans la région ;
- Les conseils départementaux des départements de la région, sur les aspects relatifs à la voirie et à l'infrastructure numérique ;
- Les métropoles de Montpellier et de Toulouse ;
- Les établissements publics mentionnés à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme ;
- Les collectivités territoriales à statut particulier situées sur le territoire de la région ;
- Les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre compétents en matière de plan local d'urbanisme mentionnés au premier alinéa de l'article L. 153-8 du même code ;
- Les autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité qui ont élaboré un plan de déplacements urbains institué par l'article L. 1214-1 du Code des Transports ;
- Un comité composé de représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements compétents en matière de collecte et de traitement de déchets, d'organismes publics et d'organisations professionnelles concernés, d'éco-organismes et d'associations agréées de protection de l'environnement ;
- Le comité régional en charge de la biodiversité, prévu par l'article L. 371-3 du code de l'environnement ;
- Les comités de massifs.

**2. Seront également associés :**

- Les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre qui ne sont pas situés dans le périmètre d'un établissement public mentionné à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme ;
- Le Conseil Economique Social et Environnemental régional ainsi que les chambres d'agriculture ;
- Les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et de l'artisanat.

**3. La Région Occitanie souhaite étendre la consultation notamment aux :**

- SCoT, PETR, Pays, PNR ;
- Pôles métropolitains ;
- Conseils régionaux limitrophes ;
- Grands opérateurs ;
- Grands acteurs socio-économiques ;
- Citoyens.

**ARTICLE DEUX :** d'approuver à cet effet, le lancement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, conformément à la réglementation des marchés publics, pour l'accompagnement de la Région dans l'élaboration de la démarche du SRADET.

**ARTICLE TROIS :** d'affecter les crédits correspondants au programme 05A01F, au chapitre 935, et au titre de l'article 9350, du budget de la Région pour un montant de 500 000 €





Assemblée Plénière du 2 février 2017

Délibération N°2017/AP-FEVR/09

ARTICLE QUATRE : d'autoriser la Présidente à signer tous les actes juridiques, administratifs et financiers correspondants.

La Présidente

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Carole DELGA', is written over a horizontal line.

Carole DELGA

**Acte Rendu Exécutoire :**

- Date de transmission à la Préfecture : 06 février 2017
- Date d'affichage légal : 06 février 2017

Pour extrait conforme,  
La Présidente,  
CAROLE DELGA

# Annexe 2 : Les 10 chantiers des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité

## 10+1 CHANTIERS

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

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

**Innovation technologique et d'usage**  
pour un meilleur service offert aux usagers (convention TER, nouveaux usages dans les gares, nouvelles tarifications, etc.),

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

**Innovation sociale et/ou environnementale**  
(voir ci-après) en réponse à des besoins mal-satisfaits,

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

#### UN EXEMPLE

**Le projet de démonstrateur TER Hybride**

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

En mode diesel, si les économies attendues se confirment, la circulation de trains hybrides permettrait de réduire la consommation de carburants d'origine fossile et de réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre. Le dispositif hybride pourrait également « booster » les performances du matériel TER actuel. En mode électrique, les gains de consommation pourraient s'avérer tout aussi intéressants. La Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée va participer financièrement à ce démonstrateur expérimenté par la SNCF et la constructeur Alstom.



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

2 - L'AMPLIFICATION DE LA LIAISON ET LE BILLET INTERMODAL

3 - LA SAUVEGARDE DES LIGNES FERROVIAIRES ET L'INNOVATION DE L'OFFRE TER

4 - LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES SERVICES FERROVIAIRES ET AUTRES

5 - L'AMPLIÉRE DE LA RÉGION À LA GRANDE VITESSE

6 - L'INTEGRATION ET LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES AUTOCAR/TER DANS UNE LOGIQUE INTERMODALE

7 - LA MULTIPLICATION DES POLES SPECIQUES MULTIMODALS OPEN

8 - L'ENTRAÎNE DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

9 - LA RELANCE DU FRET FERROVIAIRE

10 - LA POURSUITE DE LA CONCERTATION ET LES RELATIONS PARTENARIALES

# #1

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

### ➔ OBJECTIFS DU CHANTIER

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



### ORIENTATIONS

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



### CALENDRIER

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

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

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



## UNE PONCTUALITÉ ET UNE FIABILITÉ RENFORCÉES



2017

2025



© : LAURENT BOURGNET

## ÉTUDES / RÉALISATIONS

### Qualité de service

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

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

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

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

### Niveau de service

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

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

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

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

## ➔ INNOVATIONS

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

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

## ➔ OBJECTIF DU CHANTIER

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

## 🕒 ORIENTATIONS

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

## 📅 CALENDRIER

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

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



UNE GAMME TARIFAIRE SIMPLIFIÉE



© : Laurent Bourdier

## 🌟 ÉTUDES / RÉALISATIONS

### Tarifification

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

### Billettique

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

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

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

## ➔ INNOVATIONS

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

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

## ➤ OBJECTIFS DU CHANTIER

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

## ➤ ORIENTATIONS

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

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

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

## 📅 CALENDRIER

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

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

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

2017 2018

2025

2030

## ➤ DES INVESTISSEMENTS ENGAGÉS



## 🌟 ÉTUDES / RÉALISATIONS

### La sauvegarde des lignes régionales

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

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

**La Région est prête à s'engager sur une nouvelle offre d'exploitation de lignes en difficulté ou aujourd'hui fermées.** Cet engagement ne peut s'inscrire que dans le cadre de véritables projets de territoire et doit s'accompagner d'investissements partagés entre l'Etat, les collectivités locales et SNCF Réseau sur les infrastructures.

Les lignes prioritaires aujourd'hui identifiées sont les suivantes :

- Le Train Jaune - Alès-Bessèges
- Carcassonne-Quillan - Rodéz-Sévérac
- Montrejeau-Luchon - La Rive droite du Rhône

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

## ➤ INNOVATIONS

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

Exemples :

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

### L'adaptation de l'offre TER

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

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

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

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

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

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

## ➤ OBJECTIF DU CHANTIER

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

### ➤ ORIENTATIONS

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

### 📅 CALENDRIER

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

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

\* Il s'agit de 5 gares.



© - Laurent Bougonnet

## 🌟 ÉTUDES / RÉALISATIONS

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

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

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

### LES PMR

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



## ➤ INNOVATIONS

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

# #5

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

### ➤ OBJECTIF DU CHANTIER

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

### ➤ ORIENTATIONS

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

### 📅 CALENDRIER

- 2018** : mise en service du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM).
- 2024** : mise en service de la ligne LGV Bordeaux-Toulouse.
- 2025/2030** : mise en service du premier tronçon de la ligne Montpellier-Perpignan.

### ➤ UNE RÉGION INTERCONNECTÉE



2024 2025

2017 2018

2030

60 / 80



© : Laurent Boudonnet

### 🔍 ÉTUDES / RÉALISATIONS

#### Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)

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

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

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

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

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

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

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

#### Gares nouvelles

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

### ➤ INNOVATION

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

# #6

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

### ➔ OBJECTIF DU CHANTIER

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

### 📍 ORIENTATIONS

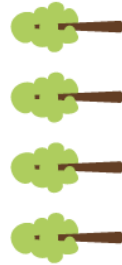
Par souci d'efficacité, la Région recherche une mise en œuvre progressive de la prise de compétence transports interurbains, c'est-à-dire en dehors des métropoles et des agglomérations, transports scolaires et à la demande définie par la loi NOTRE. Ainsi, une première phase transitoire verra la mise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

### 📅 CALENDRIER

**2017** : délégation de gestion aux Départements.  
**A partir de 2018** : mise en œuvre de la compétence en concertation avec les Départements.



## UN RÉSEAU DE TRANSPORT HARMONISÉ



2017 2018

2020



© Jean-Noël Hamiez

### 🌟 ÉTUDES / RÉALISATIONS

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

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

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

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

### LE TAD, C'EST QUOI ?

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

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

### ➔ INNOVATIONS

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



# #7

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

### ➔ OBJECTIF DU CHANTIER

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

### ➔ ORIENTATIONS

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

### 📅 CALENDRIER

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

44 projets ont déjà été recensés.

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



## L'ÉCOMOBILITÉ ACCESSIBLE À TOUS



COVOITURAGE



BUS



TRAIN



VÉLO

### 🌟 ÉTUDES / RÉALISATIONS

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

Elle compte améliorer l'intermodalité par :

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

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

- demandera dans le cadre des contrats territoriaux Région/Départements, une **contrepartie au financement régional des routes afin de créer des pistes cyclables attenantes** aux routes,
  - **développera les équipements cyclables en gare** : création de parkings sécurisés, de services pour vélos,
  - mènera une **réflexion sur l'usage combiné vélo/train/autocar** en étudiant l'impact des vélos dans les trains en heure creuse/de pointe.
- La mise en place de critères environnementaux s'inscrit dans une démarche plus globale en faveur d'une « Région à énergie positive ».



### ➔ INNOVATION

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

# #8

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

### ➤ OBJECTIFS DU CHANTIER

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

### ➤ ORIENTATIONS

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

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

### 📅 CALENDRIER

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

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

2016 2017

2020



© - Emmanuel Grimaud

### 🔍 ÉTUDES / RÉALISATIONS

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

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

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

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

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

### ➤ INNOVATION

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

# #9 LA RELANCE DU FRET FERROVIAIRE

## ➤ OBJECTIF DU CHANTIER

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

### ➤ ORIENTATIONS

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

### 📅 CALENDRIER

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

**A partir de 2010** : mise en œuvre du SRADDET, dont fera partie le nouveau dispositif régional de soutien à la création d'embranchements pour les chargeurs.

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



## UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ



© Région Occitanie/PM

## 🌟 ÉTUDES / RÉALISATIONS

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

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

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

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

## ➤ INNOVATIONS

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

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

## ➤ OBJECTIF DU CHANTIER

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

## 📍 ORIENTATIONS

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

## 📅 CALENDRIER

- Dès 2017 :**
- lancement des premiers échanges partenariaux avec les AO de transports, suivis d'un lancement des concertations usagers ;
  - 1<sup>ères</sup> réunions des comités départementaux et du GART régional.

## ➤ UNE POLITIQUE DE TRANSPORTS PARTAGÉE



© : Laurent BOUTERNEK

## 🌟 ÉTUDES / RÉALISATIONS

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

Elle propose la création des 2017 :

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

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

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

## ➤ INNOVATIONS

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

## Annexe 3 : Résultats des questionnaires effectués auprès des autres Régions.

Liens présents dans le tableau :

a : Forum des Mobilités, Région Bretagne : [http://www.bretagne.bzh/jcms/prod\\_395249/fr/le-forum-des-mobilites](http://www.bretagne.bzh/jcms/prod_395249/fr/le-forum-des-mobilites)

b : Rapport prospectif, Région Hauts-de-France : <http://uvn.asso.fr/wp-content/uploads/2016/07/rapport-prospectif-transports-juillet-2016-reduit.pdf>

c : EGRIM, Région Occitanie : [http://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661\\_-\\_plaquette-egri\\_170x270\\_-\\_page-a-page.pdf](http://www.laregion.fr/IMG/pdf/4661_-_plaquette-egri_170x270_-_page-a-page.pdf)





## Annexe 4 : Résultats des questionnaires effectués auprès des AOM avant le 23/08/2017

Nom	RDV	Planification	Tarification intermodale	Billettique	Information	Information Temps Réel
Ville de Pamiers	6/6/17 14:00	Contrat de ville en construction + projet de PGD sur SCoT Vallée de l'Ariège	Gratuité	Pas de billettique	Intéressé pour participer à la suite de Mobimipy	En projet à court terme
Communauté de Communes Millau Grands Causses	13/6/17 10:00	PLUi en cours qui tiendra lieu de PDU	-	Carte à puce sans contact	Intégré à Mobimipy. Intéressé par la suite et l'extension vers Montpellier	Expérimentation prochaine
Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée	15/6/17 10:00	PDU (2016) Projet de création d'un observatoire des mobilités	Réciprocité tarifaire avec Hérault Transport Intégration à Kartatoo	Billettique sans contact Vente sur Internet	Convention avec Google Transit	Non
Communauté d'agglomération Rodez Agglomération	16/6/17 10:00	PGD (2005) toujours en cours de réalisation	Réciprocité tarifaire avec le CD12 Volontaire pour tarification intermodale	Billettique légère à la rentrée avec UBI Transports	Calculateur d'itinéraires, intégration à Mobimipy	Mise en place à la rentrée
Communauté de Communes Decazeville Communauté	16/6/17 14:00	Révision du PGD (2006) en projet sur nouveau périmètre avec modes doux	Convention de coopération tarifaire tripartite depuis 2010 avec la Région et le Département	Billettique papier/reconnaissance à vue	Intégré à Mobimipy, attaché à l'existence d'un SIM	Oui
Communauté d'agglomération de l'Albigeois	23/6/17 9:30	PDU en phase d'enquête publique : adoption prévue en 2017	Réciprocité tarifaire avec le CD81	Carte Pastel, ouverture à une expérimentation de billettique dans le Tarn	Information en temps réel via un calculateur Google Maps, intégré à Mobimipy mais pas assez fiable	Oui
Communauté d'agglomération du Grand Cahors	26/6/17 9:00	Pas de planification spécifique aux transports	Acceptation des titres urbains sur les lignes régionales et scolaires départementales	Billettique légère en cours d'adoption Volontaire pour expérimentation	Intégré à Mobimipy (mais plateforme à revoir), et sur Google Transit, application mobile	Prévue à la fin de l'année



Nouvelles Mobilités	Cohérence U/T	Projets de PEM	Offre/infra régionales	RRIR	Autres Problématiques
Demandeur d'une politique sur le covoiturage	Priorité sur le centre ancien	-	-	-	Problématique des transports scolaires en centre-ville
Demande de financements/ incitations régionaux sur les modes actifs	Déjà travaillée par la Communauté de Communes, doit être coordonnée avec habitat	Nécessité de réels PEM à Millau et St-Affrique avec coordination de l'offre	Harmonisation et clarification de l'offre vers Montpellier et Béziers, y.c. TGV et aéroport	-	Enjeu de la lisibilité de l'offre Projet de cadencement vers Saint-Affrique
Plan vélo à terme, complexité des demandes de subventions : guichet unique vélo	-	PEM de Béziers et articulation avec la gare routière de centre-ville	Amélioration de l'offre de service TER, des TET (l'Aubrac). LNMP - gare-centre	Projet de doublement de la rocade Est-Nord, et prolongement à l'ouest Déviation dans communes périphériques	Amélioration du réseau de TC, desserte aéroportuaire
Schéma de circulations douces (2005) toujours en cours de mise en œuvre	Plutôt en faveur de principes sur la cohérence U/T	-	Desserte de l'aéroport Liaison vers Toulouse Desserte ferroviaire périurbaine	Inscription de la RN88 pour simplifier les financements	Participation régionale au fonctionnement des pôles et navettes scolaires
Schéma modes doux en 2010	Pas contraire à l'organisation actuelle du territoire	Demande de dispositif PEM routier : projet d'aménagement de la gare routière de Decazeville	Amélioration et mise en cohérence des dessertes routières et harmonisation entre Mobi12 et RRR	Souhait d'un contournement de Rodez par le sud afin de rejoindre Albi plus rapidement	Accessibilité des arrêts communs
Schéma directeur cyclable 2013 + services vélo, demandeur de financements Volonté de mieux communiquer sur covoiturage	Déjà prise en compte avec le PLUi et SCoT, interrogations sur les modalités de mise en compatibilité (temporalités)	Projet de PEM d'Albi : études lancées très prochainement Demande de soutien sur la base de critères comme le tourisme	-	4ème pont, étude en cours sur la hiérarchisation des voies dans le PDU ; N88, Albi-Montauban, Albi-Millau	-
Politique d'équipement en stationnements cyclables, ancrage au schéma VVV	Déjà identifiée et intégrée au SCoT	Phase 2 du PEM de Cahors envisagée à l'horizon 2020	Crainte de l'enclavement de la ville : enjeu de la connexion à la future LGV, de la desserte par le POLT Desserte de Catus	Volonté d'être associé aux discussions : cas particulier avec un réseau départemental et communautaire important	-

Nom	RDV	Planification	Tarification intermodale	Billettique	Information	Information Temps Réel
Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole	26/6/17 14:00	PDU comme volet du PLUi en cours d'élaboration	Abonnement multimodal Kartatoo, y.c. sur 1 zone	Carte sans contact	Application avec information multimodale	Oui
Ville De Léguevin	27/6/17 9:30	Intégré au PDU de l'agglomération toulousaine (2017)	-	Billettique papier	Intéressée pour intégrer Mobimipy	Dépendra du prestataire du prochain marché public
Communauté d'agglomération du Grand Avignon	11/7/17 9:30	PDU	Titre intermodal avec Transvauclose, très intéressé avec Edgard	En cours de renouvellement avec demande d'interopérabilité	Présent sur PACA Mobilité	Oui
Communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées	20/7/17 10:00	PDU (2007) sur l'ex-Grand Tarbes	-	Carte Pastel commune avec CD65 (Fil Vert)	Intégré à Mobimipy	Oui (pour 3 réseaux), non accessible aux voyageurs
Communauté de Communes Cœur et Coteaux de Comminges	20/7/17 14:30	-	-	Carte Movigo : papier avec tampons	Intéressée pour intégrer Mobimipy	Non
Communauté d'agglomération Grand Auch Cœur De Gascogne	21/7/17 10:00	PGD sur Auch-Pavie-Duran (2006, révisé en 2014)	-	Carte magnétique	Intégré à Mobimipy, intéressé par la suite	Prévue début 2018
Communauté d'agglomération du Grand Montauban	25/7/17 14:30	PDU non-opposable (2007)	-	Carte à puce sans contact	Intéressé par Mobimipy en échange de la mise à disposition du calculateur	Oui, non accessible aux voyageurs
Communauté d'agglomération du Pays Foix-Varilhes	27/7/17 14:00	PGD en projet sur le Scot Vallée de l'Ariège	Intéressé notamment vers Toulouse	Billettique papier	Intégré à Mobimipy, intéressé par la suite	Non
Ville De Figeac	31/7/17 10:30	Schéma Communal de Déplacements Urbains (2014)	Gratuité	Pas de billettique	Intégré à Mobimipy, accord de principe sur la suite	Non
Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet Agglomération	3/8/17 14:30	Elaboration prochaine d'un Plan de Mobilité Rurale	Gratuité sur navettes urbaines / acceptation tarifaire des titres TAD dans les cars Tarnbus	Pas de billettique, possibilité à moyen terme	Très volontaire pour intégrer la refonte de la CIM	Non

Nouvelles Mobilités	Cohérence U/T	Projets de PEM	Offre/infra régionales	RRIR	Autres Problématiques
Schéma des Modes actifs sur le centre-ville (2016), études en cours	-	-	Demandeuse d'information sur LNMP	-	Projet de téléphérique, BHNS à transformer en chronobus, optimisation des lignes avec CD66
Aménagements cyclables sur les grands axes	-	-	-	-	Problématique de mur tarifaire et de liaison avec Colomiers
VLS, budget annuel vélo vers gares, ZAC...	-	PEM d'Avignon, projet de réouverture de Villeneuve-lez-Avignon	Intéressé par la réouverture de la rive droite du Rhône	-	Projet de renforcer multimodalité TER-réseaux urbains
Nouveau schéma directeur modes doux à l'horizon 2018	D'accord pour des règles générales	2 projets de PEM à Tarbes (2021) et Lourdes (après 2021)	Renforcement liaison routière Tarbes-Pau, desserte d'Ossun	Rocade Nord jusqu'à la route d'Auch	Problématique de fusion et de refonte du réseau ; avenir du syndicat mixte "le Fil Vert"
Agenda 21	-	Projet de PEM de Saint-Gaudens en attente d'accord entre commune et CC	Inquiétude par rapport aux suppressions de lignes par le CD31	-	Enjeu d'harmonisation des TAD
Itinéraires modes doux, réseau de P+R/Covoiturage, plate-forme de covoiturage	Intéressé	-	Problème de temps de trajet - connexion LGV	Projet de contournement Est, accessibilité vers Toulouse	Fret : ligne Auch-Agen
Actions du PDU, service de location MonBeeCycle	plutôt logique	PEM de Montauban abandonné, potentiellement à relancer	LGV, manque d'informations sur les cars régionaux	Projet en cours de réalisation de Boulevard Urbain Ouest	Conventionnement avec la région pour les transferts loi NOTRe
Plan déplacements doux en cours, itinéraires berges de l'Ariège et V81	Très favorable	PEM de Foix en cours, importance stratégique d'un PEM à Varilhes	-	Achèvement E9, Pamiers-Mirepooix-Bram, N20	Pourquoi pas des offres combinant transports et tourisme
Schéma modes doux intégré au SCUDU, P+R, aires de covoiturage	Pris en compte dans le SCoT/PLU	-	Liaison à Paris via le POLT, aux aéroports (Rodez, Brive, Aurillac), liaison Figeac-Capdenac	Intégration de la transversale A20/A75 (Séverac-Rodez-Montfaucon)	Fret : wagons isolés
Etudes modes doux dans les villes, implantation de bornes de recharges	Pas de prescriptions particulières jusqu'ici	Phases suivantes du PEM de Gaillac envisagées	Arrêt de Tarnbus devant le siège de la CA	Discussions nécessaires avec service éco sur la desserte de ZI	Priorité : harmonisation des réseaux et prise en charge des transports scolaires

## Table des Figures

Figure 1 : Autorités organisatrices en Occitanie en 2017, réalisation personnelle 2017 .....	9
Figure 2 : Tableau synthétique présentant les avantages et inconvénients de différentes solutions de transports, sources diverses, réalisation personnelle 2017.....	11
Figure 3 : Carte des Chemins de Fer du Midi en gare de Bordeaux, Wikimedia Commons .....	14
Figure 4 : Répartition des compétences en matière de gestion des mobilités, AdCF/GART 2013 .....	19
Figure 5 : Ressort territorial du SMTC Tisséo au 1 <sup>er</sup> janvier 2017, Tisséo 2017 .....	21
Figure 6 : Intercommunalités d'Occitanie au 1er janvier 2017, réalisation personnelle pour la Région Occitanie .....	27
Figure 7 : Compétences transférées du Département vers la Région, AGIR 2016 .....	30
Figure 8 : Les nouvelles régions, leur périmètre, leur nom, leur capitale .....	31
Figure 9 : AOM faisant face à l'obligation légale d'élaborer un PDU et dates d'adoption, chiffres Insee 2013.....	43
Figure 10 : Recensement des Documents de planification des transports en Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie 2017 .....	44
Figure 11 : Grandes orientations et références au ferroviaire et à l'interurbain dans les PDU d'Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie .....	47
Figure 12 : Extraits choisis des fiches-actions du SRIT 2008 .....	53
Figure 13 : Les 11 fonctionnalités du SRTC Languedoc-Roussillon, 2009 .....	55
Figure 14 : Extraits choisis des orientations du SRTC 2009 .....	56
Figure 15 : Réseaux de cars routiers non-urbains départementaux en Occitanie, réalisation Thomas Heuveline pour la Région Occitanie .....	57
Figure 16 : Les frontières régionales les plus fréquentes au sein des découpages proposés entre le milieu du XIXe siècle et 1960 - Brennetot/De Ruffray 2014 .....	59
Figure 17 : Les propositions de modifications les plus fréquemment proposées pour réformer le découpage régional actuel entre 1960 et 2014 - Brennetot/De Ruffray 2014.....	61
Figure 18 : « Aménager l'espace régional pour un développement équilibré et une gestion raisonnée des ressources », schéma issu du SRADDT Midi-Pyrénées, 2009 .....	62
Figure 19 : « Les dynamiques régionales en Languedoc-Roussillon », SRADDT Languedoc-Roussillon, 2009.....	63
Figure 20 : Quatre grands espaces dans la nouvelle région, Insee 2014.....	64
Figure 21 : Deux métropoles aux armatures territoriales particulières, auaT 2016.....	65
Figure 22 : Le nouveau logo régional.....	66
Figure 23 : Typologie en aires urbaines, Observatoire des Territoires, Insee 2010 .....	70
Figure 24 : Typologie des campagnes françaises, Observatoire des Territoires, DATAR 2012 .....	71
Figure 25 : Catégorisation des communes d'Occitanie, réalisation personnelle pour la région Occitanie 2017.....	72
Figure 26 : Établissements de 250 salariés ou plus du secteur marchand en 2012, Insee 2015 .....	73
Figure 27 : Le réseau urbain (métropoles et villes moyennes), réalisation personnelle pour la région Occitanie, 2017 .....	75
Figure 28 : Deux grands réseaux adossés en Occitanie, Insee 2017.....	76
Figure 29 : Les espaces ruraux : du périurbain aux faibles densités, réalisation personnelle pour la région Occitanie, 2017 .....	78
Figure 30 : Evolution de la population 1999-2011 par Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), DREAL 2015 .....	79

Figure 31 : Occupation du sol en Occitanie, DREAL 2015 .....	80
Figure 32 : Taux de pauvreté en Occitanie en 2012, Insee 2015 .....	80
Figure 33 : Population des plus de 60 ans en 2011 par EPCI, DREAL 2015 .....	82
Figure 34 : Tableau récapitulatif des caractéristiques des catégories de communes distinguées .....	83
Figure 35 : Flux domicile travail, Observatoire des Territoires 2017.....	85
Figure 36 : Déplacements domicile-travail : zoom sur l'aire métropolitaine toulousaine, Observatoire des Territoires 2017 .....	86
Figure 37 : Déplacements domicile-travail : zoom sur le littoral languedocien, Observatoire des Territoires 2017 .....	87
Figure 38 : Flux domicile-études, Observatoire des Territoires .....	88
Figure 39 : Flux domicile-travail entre aires urbaines, Insee 2013 .....	89
Figure 40 : Flux domicile-travail entre départements, Insee 2015 .....	90
Figure 41 : Parts modales dans les agglomérations d'Occitanie, réalisation personnelle d'après des données du CEREMA.....	91
Figure 42 : Parts modales d'après l'Enquête Ménages-Déplacements de Nîmes, A'U 2015.....	92
Figure 43 : Des transports en commun peu utilisés hors de l'aire urbaine toulousaine, Insee 2016 .....	93
Figure 44 : Des temps de trajet plus longs à la périphérie des grandes agglomérations, Insee 2016 .....	94
Figure 45 : Temps d'accès médian routier aux principaux services de la vie courante (en minutes), Insee 2015.....	95
Figure 46 : Le PEM de Baillargues (34), et sa consigne à vélos au premier plan, photographie par l'auteur .....	100
Figure 47 : Etat des lieux : la tarification intermodale en Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie, 2017 .....	102
Figure 48 : Document de communication présentant les zones Kartatoo, ter.sncf.com .....	104
Figure 49 : Etat des lieux : la billettique intermodale en Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie, 2017 .....	108
Figure 50 : Etat des lieux : l'information multimodale en Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie, 2017 .....	112
Figure 51 : capture d'écran du site mobimipy.fr, 2017 .....	113
Figure 52 : Calculateurs d'itinéraires en région Occitanie, réalisation personnelle pour la Région Occitanie, 2017 .....	114
Figure 53 : Départs intermodaux en gare de Toulouse-Matabiau, photo personnelle.....	118
Figure 54 : Carte des réunions publiques tenues pour les États Généraux du Rail et de l'Intermodalité, issu de la plaquette de restitution, 2016 .....	127
Figure 55 : Bilan chiffré de la concertation des EGRIM, extrait de la plaquette de restitution 2016 .....	127
Figure 56 : couverture de la plaquette de restitution des EGRIM, 2016.....	129
Figure 57 : Calendrier non-définitif de la concertation officielle du SRADDET, services régionaux 2017 .	134
Figure 58 : Tweet de Jean-Luc Gibelin à l'occasion de la réunion de préfiguration du GART régional, le 22 mai 2017.....	136
Figure 59 : Tableau récapitulatif des instances de concertation qui concernent la mobilité en Occitanie, réalisation personnelle 2017.....	138
Figure 60 : Réseaux de transports régionaux et départementaux en Occitanie, Thomas Heuveline/Région Occitanie 2017.....	142
Figure 61 : Schéma synthétique présentant l'organisation des réseaux avant la Réforme, réalisation personnelle 2017 .....	143
Figure 62 : Schéma synthétique présentant les potentialités d'amélioration du réseau avec la redistribution des compétences et le SRADDET, réalisation personnelle 2017 .....	144

Figure 63 : Aire de covoiturage du département du Tarn, photo personnelle 2017 .....	151
Figure 64 : Extrait de la carte du réseau Intercités, SNCF 2017 .....	155
Figure 65 : Les projets de LGV en Occitanie, extrait de la plaquette de restitution des EGRIM 2017 .....	156
Figure 66 : Réseau routier interurbain libéralisé, comparabus.com 2017 .....	158
Figure 67 : Aéroports et aéroports par nombre de passagers, CGET 2017 (cercles non-proportionnels) .....	160
Figure 68 : "Portes d'entrées" de la Région Occitanie pressenties pour le choix des pôles de rayonnement extrarégional, réalisation personnelle pour la Région Occitanie, 2017.....	162
Figure 69 : Fréquentation des différentes pôles pressentis comme stratégiques, Sources : SNCF, ARAFER, DGAC, Port de Sète .....	163
Figure 70 : Pôles de rayonnement régional, tableau récapitulatif à titre indicatif, réalisation personnelle pour la Région Occitanie 2017 .....	165
Figure 71 : Cartographie des pôles de rayonnement régional à titre indicatif, .....	166
Figure 72 : Avantages et inconvénients du SIM, de l'open data et de Google Transit, réalisation personnelle 2017 .....	172

# Table des Matières

Remerciements .....	3
Sommaire.....	5
Introduction.....	6
<b>I – La Réforme Territoriale : une chance pour l’intermodalité ? .....</b>	<b>10</b>
<b>1.1 – Décentralisation des transports et évolution des jeux d’acteurs en Occitanie .....</b>	<b>10</b>
1.1.1 Intermodalité et décentralisation.....	10
• L’intermodalité et les jeux d’acteurs .....	10
• Local et national dans la constitution des chemins de fer Français .....	14
• La décentralisation des transports .....	15
1.1.2 La répartition de la compétence transports entre les différents niveaux de collectivités à la veille de la réforme territoriale.....	17
• Les limites de l’organisation pré-réforme territoriale.....	17
<b>1.2 – La réforme territoriale : de nouvelles règles du jeu .....</b>	<b>22</b>
1.2.1 Bref historique de la réforme .....	22
• Une réforme en trois actes.....	22
• Les grandes lignes de la réforme .....	23
1.2.2 Le bloc communal renforcé par la réforme .....	25
• Les recompositions de la carte intercommunale .....	25
• De la compétence transport à la compétence mobilité .....	28
1.2.3 La nouvelle dimension des Régions .....	29
• Des Régions aux compétences renforcées.....	29
• Le SRADDET, un outil novateur .....	33
<b>1.3 L’émergence d’un duo Région/AOM .....</b>	<b>37</b>
1.3.1 L’exercice de la compétence mobilité par le bloc communal.....	37
• Des réseaux très peu comparables entre eux.....	37
• Nouvelles mobilités.....	40
• La planification intercommunale des transports (PDU et PGD) .....	42
1.3.2 L’organisation des mobilités en milieu non-urbain : un héritage complexe pour la Région .....	48
• Les politiques régionales des transports menées avant la fusion.....	48
• Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports ex-Midi-Pyrénées .....	51
• Le Schéma Régional des Transports et des Communications (SRTC) ex-Languedoc-Roussillon .....	54
• 13 départements et autant de réseaux différents .....	56
<b>II – Diagnostic : la Région Occitanie et l’intermodalité .....</b>	<b>59</b>
<b>2.1 – L’Occitanie, un territoire nouveau .....</b>	<b>59</b>
2.1.1 La construction d’une organisation et d’une identité .....	59
• Un territoire nouveau .....	59
• Deux visions à concilier .....	61
• Une identité régionale en construction .....	64
2.1.2 Des espaces différenciés .....	68
• Un territoire complexe fait de contrastes et d’interactions .....	68
• Les deux métropoles.....	72
• L’armature urbaine des villes moyennes .....	75

• Les espaces périurbains et ruraux des plaines .....	77
• Les espaces ruraux peu denses .....	81
<b>2.2 – Les mobilités en région Occitanie.....</b>	<b>84</b>
2.2.1 Caractéristiques générales des mobilités en région.....	84
• Les déplacements domicile-travail .....	84
• Les flux entre aires urbaines et départements .....	88
2.2.2 Les spécificités des grands espaces régionaux.....	90
• Les deux métropoles, Montpellier et Toulouse .....	90
• L’armature urbaine des villes moyennes .....	92
• Les espaces périurbains et ruraux des plaines .....	93
• Les espaces ruraux peu denses, montagnes et piémonts.....	94
<b>2.3 – Bilan des actions en faveur de l’intermodalité en Occitanie.....</b>	<b>96</b>
2.3.1 L’intermodalité physique.....	96
• La coordination de l’offre de transport.....	96
• L’accès aux gares et les Pôles d’Échanges Multimodaux .....	99
2.3.2 La tarification et la billettique .....	101
• La tarification intermodale .....	101
• La billettique intermodale .....	107
2.3.3 L’information Multimodale.....	110
• Les SIM et calculateurs de trajets .....	111
• L’open data.....	115
• Google Transit .....	116
• L’information en gare .....	117
• Des « champs du possible » à compléter par un appui à la « motilité » .....	118
<b>III – Le SRADDET au service de l’intermodalité en Occitanie.....</b>	<b>121</b>
<b>3.1 – La méthodologie de mise en place du volet intermodalité du SRADDET en Occitanie .....</b>	<b>121</b>
3.1.1 La nouvelle logique impulsée par le SRADDET.....	121
• La stratégie régionale : Occitanie 2040.....	121
• La transversalité .....	123
• La prescriptivité.....	124
3.1.2 La fondation du volet mobilité sur les États Généraux du Rail et de l’Intermodalité ...	125
• Les EGRIM, une démarche volontaire de concertation autour des transports.....	126
• L’intégration des résultats des EGRIM dans le SRADDET .....	130
3.1.3 La poursuite de la concertation.....	132
• Les instances impliquées dans le processus d’élaboration du SRADDET.....	133
• Le volet mobilités : réunions bilatérales de préparation .....	135
• Une co-construction qui s’inscrit dans la durée .....	136
<b>3.2 – La mise en cohérence des réseaux : enjeux pour l’intermodalité en Occitanie .....</b>	<b>140</b>
3.2.1 La mise en place de solutions adaptées aux territoires .....	141
• Les mobilités dans les espaces ruraux et périurbains .....	141
• La gouvernance urbaine des transports.....	146
• Le développement des Nouvelles Mobilités .....	149
3.2.2 Les pôles d’échanges stratégiques : l’organisation physique de l’intermodalité .....	152
• Les pôles de rayonnement extrarégional .....	153
• Les gares ferroviaires .....	153



• Les pôles desservis par transports libéralisés par autocar .....	157
• Les aéroports et ports .....	160
• Les pôles de rayonnement régional .....	163
3.2.3 Billettique, tarification et information multimodale .....	167
• Vers une tarification régionale intégrée .....	167
• Vers une billettique unique régionale .....	169
• Vers une information multimodale accessible à tous .....	170
• Transversalité, gouvernance et co-construction .....	174
<b>Conclusion .....</b>	<b>177</b>
<b>Lexique et table des sigles .....</b>	<b>178</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>180</b>
<b>Annexe 1 : Délibération de lancement de la démarche d'élaboration du SRADDET .....</b>	<b>186</b>
<b>Annexe 2 : Les 10 chantiers des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité</b>	<b>194</b>
<b>Annexe 3 : Résultats des questionnaires effectués auprès des autres Régions.</b>	<b>205</b>
<b>Annexe 4 : Résultats des questionnaires effectués auprès des AOM avant le 23/08/2017.....</b>	<b>208</b>
<b>Table des Figures .....</b>	<b>212</b>
<b>Table des Matières.....</b>	<b>215</b>

## Résumé

La décentralisation depuis 1982 a permis aux différentes collectivités de s'approprier la compétence transports et de développer leurs réseaux. Mais la répartition complexe des compétences a conduit à une logique de morcellement des réseaux néfaste à l'intermodalité. Ce problème pourrait bien trouver sa solution dans la Réforme Territoriale de 2015, qui renforce les compétences des Régions et leur confie pour mission d'organiser l'intermodalité via le nouveau Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable d'Égalité des Territoires (SRADDET). Ce mémoire tente de déterminer quels enjeux pour l'intermodalité comporte ce schéma dans la région Occitanie. Il se base sur un diagnostic du nouveau territoire régional, recense l'existant en termes de politiques intermodales, analyse l'impact des recompositions territoriales en cours sur l'intermodalité, pour enfin tenter de discerner ce que seront les enjeux du volet mobilité de ce schéma.

**Mots clés :** Intermodalité, transports publics, mobilité, planification, schéma, région, Occitanie, décentralisation

## Abstract

Devolution in France since 1982 has allocated public transportation organization to the different local authorities. But its complex distribution has led to excessive fragmentation between transportation systems, a logic which has been prejudicing intermodality since then. The 2015 Territorial Reform could bring a solution to this problem by reinforcing the Régions' authority while giving them a mandate to organize intermodality within a new Regional Spatial Planning, Sustainable Development and Territorial Equality Scheme (SRADDET). This work aims to identify precisely how this new spatial planning scheme could make intermodality work better in the Occitanie région. It draws upon a study of the new regional territory which identifies existing intermodal policies and analyzes the incidence of the current territorial recompositions on intermodality, to try to identify the stakes of this scheme's mobility section.

**Keywords:** Intermodality, public transportation, mobility, spatial planning, region, Occitanie, devolution