



Mémoire de Master 1 « Villes et territoire », spécialité « Transports, Logistique et Environnement »

Département de Géographie et Aménagement du territoire

Université Toulouse Jean Jaurès II

Septembre 2016

Étude de l'exercice de concertation publique à propos du rail et de l'Intermodalité à l'échelle de la nouvelle Région Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées

LUDUSAN Anamaria

Sous la Direction de Mr. Jean Pierre WOLFF, Professeur des Universités à l'Université Toulouse Jean Jaurès II - Le Mirail

Avec la collaboration de Mr. Laurent HOULES, Chef du service Infrastructures, Direction des Infrastructures, Transports et Mobilité, Conseil Régional LRMP, site de Toulouse

Trains à vapeur, à crémaillère, à grande vitesse,
Roulis différents pour une même ivresse :
Admiration des paysages qui défilent,
Imbrication des wagons sur une même file,
N'arrive-t-on trop tôt à la prochaine ville... ?

Sommaire

Remerciements	5
Table des sigles	6
A. La reforme territoriale.....	10
1. Loi NOTRe – nouvelle organisation territoriale, pourquoi et avec quels changements ?.....	10
a. Déconcentration, décentralisation ou centralisation ?.....	11
b. Enjeux autour de la réforme territoriale.....	14
c. Les objectifs de la réforme territoriale.....	16
2. Une nouvelle carte des Régions en France	18
a. Qu'est-ce qu'une Région ?	19
b. De 22 à 13 Régions.....	22
c. L'avenir de la Région : nouvelles compétences régionales.....	25
3. Comment faire face aux inégalités territoriales des Régions face à la fusion ?.....	32
a. La taille de la Région ne garantit pas son succès économique !.....	34
b. Les nouvelles Régions françaises à l'échelle européenne.....	37
B. Démocratie participative ou le mythe pour comprendre le grand public.....	43
1. Concertation, cadre d'intelligibilité	43
a. Le nouvel esprit de la démocratie, l'actualité de la démocratie participative	45
b. Concerner ou comment objectiver l'expérience collective	48
2. Concertation entre enjeu politique et conséquences.....	51
a. Réorganisation de l'administration Régionale.....	52
3. La concertation comme facteur de renouveau.....	53
a. Une triple concertation pour faire émerger une identité commune des deux ex-Régions.....	53
C. États Généraux du Rail et de l'Intermodalité : l'exercice de concertation citoyenne	57
1. Les enjeux pour cette concertation	57
a. Le défi face à l'harmonisation de deux réseaux différents : réseau en étoile/réseau linéaire	58

b.	L'Intermodalité un enjeu majeur dans un territoire contrastée.....	61
c.	L'articulation entre mobilité et attractivité	63
2.	Une concertation publique en trois étapes.....	66
a)	Une phase de consultation des citoyens (21 avril-9 juillet 2016).....	68
b)	Une phase d'analyse des expressions recueillis (juillet à septembre 2016).....	69
c)	Une restitution finale (automne 2016).....	71
a.	Les projets LGV qui inquiètent à cause de leur financement	72
b)	Les polémiques autour de CNM (Contournement Nîmes-Montpellier) et les gares nouvelles.....	73
	Conclusion	74
	Bibliographie.....	77
	Annexes.....	80

Remerciements

La réalisation de ce mémoire a été possible grâce au concours de plusieurs personnes à qui je voudrais témoigner toute ma reconnaissance.

Je voudrais tout d'abord adresser toute ma gratitude à Mr. Jean Pierre WOLFF, professeur à l'université Toulouse Jean Jaurès, qui m'a beaucoup aidé dans ma recherche de stage et m'a permis de postuler au sein de Conseil Régional. Également je tiens à lui remercier pour sa confiance, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion. En tant que Directeur de mémoire, il m'a guidé dans mon travail et m'a aidé à trouver des solutions pour avancer.

Je remercie aussi à Mr. Christophe BAZZO, directeur de la Direction des Infrastructures, Transports et Mobilité du Conseil Régional LRMP, de sa bienveillance tout au long de ce stage et, plus globalement, de l'intérêt qu'il porte à l'ensemble de la formation de Master « Villes et territoire », Spécialité « Transports, Logistique et Environnement » de l'Université Toulouse II - Le Mirail.

Je tiens à remercier vivement mon maître de stage, Mr Laurent HOULES, Chef du service Infrastructures, pour son accueil, le temps passé ensemble et le partage de son expertise au quotidien. Grâce aussi à sa confiance j'ai pu m'accomplir totalement dans mes missions. Il fut d'une aide précieuse toute au long de mon stage.

Je remercie également toute l'équipe de la Direction des Infrastructures, Transports et Mobilité site de Toulouse pour leur accueil, leur esprit d'équipe pour leur précieuse aide ainsi que leur sympathie qui a favorisées mon intégration dans le cadre du service.

Enfin, je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont conseillé et soutenu pendant mon mémoire : ma famille, et mes deux camarades de stage, Laurent SAINRAU et Guillaume ESPIASSE.

Table des sigles

AO – Autorité Organisatrice

CCG – Clause de Compétence Générale

CNDP- Commission Nationale du Débat Public

CNM – Contournement Nîmes-Montpellier

CREPS - Centres de Ressources d'Expertise à la Performance Sportive

DGA – Directrices/ Directeurs Généraux Adjoints

EPCI - Établissement Public de Coopération Intercommunale

FEADER - Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural

FEDER - Fonds Européen de développement économique régional

FSE – Fond Social Européen

GPSO – Grand Projet Sud Ouest

GTC - Groupes Territoriaux de Concertation

LGV – Ligne Grande Vitesse

MAPAM - Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles

NOTRe – Nouvelle Organisation Territoriale de la République

SRADDET - Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

SRDEII - Le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation

TER - Train Express Régional

TET – Train Équilibre du Territoire

TGV – Train Grande Vitesse

UE – Union Européenne

Introduction

Après une procédure parlementaire de deux ans la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant la nouvelle organisation territoriale de la République, a été adoptée définitivement le 16 juillet 2015, sur la répartition des nouvelles compétences entre collectivités locales en France. La nouvelle réforme administrative amène la fusion des régions en France. Cela a des implications multiples qui, qui impose des politiques nouvelles, adaptées aux territoires qui changent de taille et qui peuvent se trouver dans une crise identitaire face au choix d'un nouveau nom et une réorganisation des services.

Pour ce faire ce mémoire a été enrichi d'une expérience en tant que stagiaire au sein de la Direction des Infrastructures, Transports et Mobilité du Conseil Régional Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées, site de Toulouse durant six mois.

Le thème retenu dans le cadre de ce mémoire « Étude de l'exercice de concertation publique à propos du rail et de l'Intermodalité à l'échelle de la nouvelle Région Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées ».

Notre travail nous amène à se demander pourquoi l'exercice de concertation a été considérée comme la meilleure solution pour établir les priorités en matière de mobilité dans le contexte de réforme territoriale ? La pertinence de cette problématique s'est d'ailleurs confirmée au cours des travaux préparatoires de la présente étude : elle soulève d'une part des problématiques institutionnelles et organisationnelles et d'autre part des réflexions sur le positionnement et l'identité des nouvelles régions. L'organisation décentralisée de la République, inscrite dans la Constitution, constitue un atout pour la France. Elle s'appuie sur une solidarité étroite entre l'État et les collectivités locales. Pourtant, au fil des lois de décentralisation successives, elle est devenue trop complexe et trop peu lisible pour les citoyens et les entreprises. Face à ce constat, la réforme territoriale poursuit trois objectifs principaux : simplifier et clarifier le rôle des différentes collectivités locales ; faire des territoires les moteurs du redressement

économique du pays ; renforcer les solidarités territoriales et humaines.

Déterminer comment la concertation va faire émerger une politique adaptée en matière de transports et mobilité pour la nouvelle Grande Région impliquait un important travail bibliographique et ce mémoire doit beaucoup aux différents ouvrages et articles enseignements évoqués dans la partie bibliographique qui ont permis d'enrichir mes connaissances et ce travail. Toutefois, une telle étude exigeait également l'analyse de sources plus directes, comme enquêtes de terrain, comptes-rendus, et de documents officiels. L'exploitation de ces sources devait permettre de répondre à une série d'interrogations inhérentes au sujet : comment l'exercice de démocratie participative peut enrichir la réflexion des élus ? Comment la réforme territoriale va-t-elle réussir à construire des territoires performants et en sérénité ? Comment concilier le public et changer les pratiques en matière de mobilité envers les transports en commun ?

Intitulé "Étude de l'exercice de concertation publique à propos du rail et de l'intermodalité à l'échelle de la nouvelle Région Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées", ce mémoire tend ainsi à démontrer la difficulté de créer un réseau de transport homogène et pertinent pour un territoire de grande taille et une démographie faible. Les difficultés qui s'imposent face à la fusion, seront traitées de manière différente en fonction de territoires qui doivent fusionner. Pour la Région Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées le grand défi se posera de répondre aux enjeux de mobilité dans un territoire contrasté : avec un relief de montagne, l'absence du TGV à Toulouse, le projet de la LGV, et l'harmonisation des deux anciens réseaux de transport différents. La démographie de la nouvelle grande région mise en relation avec sa superficie, donne naissance à un territoire à faible densité, avec des espaces enclaves et zones rurales éloignés des villes principales.

Dans une première partie consacrée à la réforme territoriale, où on essaie de décortiquer la loi NOTRe et comprendre les enjeux et les objectifs autour de la réforme territoriale.

Ensuite dans une deuxième partie intitulée, « Démocratie participative ou le mythe pour comprendre le grand public » permet en effet de comprendre que qu'est-ce que la concertation, son cadre d'intelligibilité.

Enfin, on verra dans une dernière partie sur « États Généraux du Rail et de l'Intermodalité : l'exercice de concertation citoyenne » les enjeux derrière cette concertation, le défi face à l'harmonisation de deux réseaux différents : réseau en étoile/ réseau linéaire, L'Intermodalité un enjeu majeur dans un territoire contrastée L'articulation entre mobilité et attractivité.

A. La réforme territoriale

1. Loi NOTRe – nouvelle organisation territoriale, pourquoi et avec quels changements ?

La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

Après une procédure parlementaire de deux ans, le Parlement a adopté définitivement le 16 juillet 2015, le projet de loi sur la répartition des nouvelles compétences entre collectivités locales en France.

Le premier volet résulte de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles³ (ci-après « loi MAPAM ») et le deuxième volet de 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.¹

Le troisième volet de la réforme territoriale, le projet de la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) a été voté par 259 sénateurs avec 49 des votes contre.

Le texte n'en comprend pour autant pas moins de 136 articles axés autour de trois parties : une nouvelle définition des compétences portant accroissement du rôle des régions, un renforcement de l'intercommunalité et l'amélioration de la transparence et de la gestion des collectivités territoriales.

Le projet de loi prévoit une compétence renforcée envers les Régions avec la gestion des domaines stratégiques et l'économie.

Un aspect important de la Loi NOTRe c'est qu'elle supprime la clause de compétence générale pour les régions et les Départements. La clause de compétence générale (CCG) permettait à une collectivité territoriale d'agir dans un domaine de compétences au-delà des prérogatives officielles, sur la fondation de son intérêt générale dans le domaine. Dans la Loi NOTRe la clause de compétence générale concerne seulement les communes.

¹ JORF n°0014 du 17 janvier 2015 page 777.

a. Déconcentration, décentralisation ou centralisation ?

Le principe de *déconcentration* se définit par « un processus d'aménagement de l'État unitaire qui consiste à implanter dans des circonscriptions locales administratives des autorités administratives représentant l'État. Ces autorités sont dépourvues de toute autonomie et de la personnalité morale. »²

Selon le dictionnaire Larousse la *décentralisation* se définit par « système d'organisation des structures administratives de l'État dans lequel l'autorité publique est fractionnée et le pouvoir de décision remis à des organes autonomes régionaux ou locaux ».

Objectifs de la déconcentration	Objectifs de la décentralisation
• Diminution des frais de gestion • Diminution du nombre de fonctionnaires • Meilleure efficacité • Rapidité de traitement, de gestion et d'exécution • Possibilité de baisser les impôts • Amélioration du pouvoir d'achat des citoyens • Incidence positive sur les comptes sociaux	• Pouvoir plus proche des réalités du terrain • Diminution du nombre d'acteurs de l'Etat • Meilleure efficacité • Rapidité de traitement, de gestion et d'exécution • Amélioration de la satisfaction des citoyens • Meilleure efficacité de la répartition du pouvoir • Amélioration de l'organisation • Processus de décision du citoyen plus proche du terrain permettant l'émergence d'une "démocratie de proximité"

Tableau comparatif Déconcentration/Décentralisation
(Source : www.dcg.iesf.fr)

² www.vie-publique.fr

Ensuite selon la même source la *centralisation* se définit comme «L'État unitaire centralisé qui assure et garantit à tous les citoyens une loi identique sur l'ensemble du territoire par la centralisation du pouvoir en un seul échelon. L'autonomie des collectivités territoriales est très réduite. Du point de vue juridique, il n'existe qu'une seule personne morale de droit public, l'État. » Cette organisation de l'État a été celle de la France jusqu'au mouvement de décentralisation engagé depuis 1982.

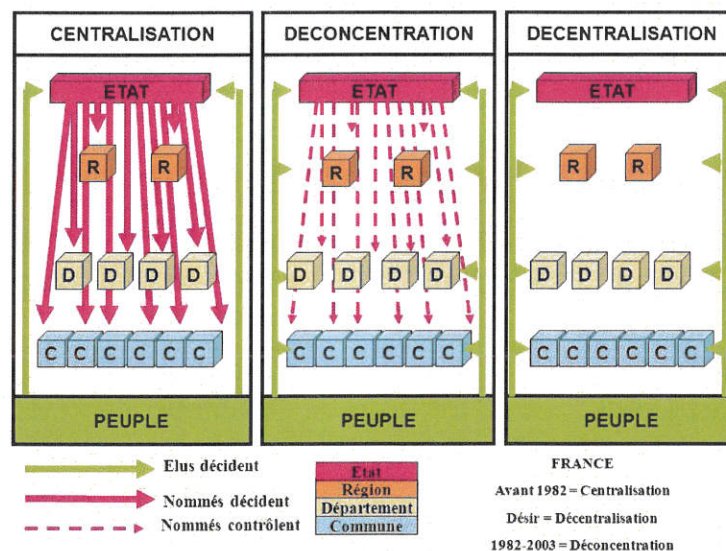


Schéma Centralisation/Déconcentration/Décentralisation.
 (Sources : www.slideplayer.fr)

Après la loi du 27 janvier 2014 dite de « modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles » et celle relative « à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral » (juillet 2014, qui ramène le nombre de régions métropolitaines de 22 à 13), la loi sur l'organisation territoriale (à venir devant le Parlement à l'automne) prévoit de clarifier les compétences des différents échelons composant notre fameux mille-feuille administratif.

Par rapport aux autres pays de l'Union Européenne (UE), la France détient le record du nombre de collectivités locales. Tous échelons confondus, l'Allemagne, pays le plus peuplé de l'UE avec plus de 81 millions d'habitants, compte 11 563 collectivités locales, l'Italie (60 millions d'habitants) 8 222, le Royaume-Uni (plus de 62 millions) 433 et la France (66 millions) en compte, à elle seule, 36 914.³

Plus de 36 000 communes : une exception en Europe la France se caractérise par un émiettement communal et par un grand nombre de très petites communes (30% des communes comptent moins de 200 habitants).

Au programme : renforcement du poids des régions, affaiblissement de celui des départements en prévision d'une prochaine disparition (depuis remise en cause, nous y reviendrons) et regroupement des EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale, soit les Communautés d'agglomération, Communautés de communes, etc.). A la lecture du projet de loi, pas de trace de nouvelles compétences transférées de l'État aux régions. Ces dernières sont confirmées dans leur rôle de chef de file en matière de développement économique, d'aménagement du territoire et de formation professionnelle, et récupèrent la gestion des collèges et des routes départementales précédemment dévolue aux départements. Nous parlons donc bien de réorganisation, pas de décentralisation.

³

www.vie-publique.fr

b. Enjeux autour de la réforme territoriale

La loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions dote les régions françaises d'une taille adaptée aux enjeux économiques et de mobilité, qui leur permettra d'exercer à la bonne échelle leurs compétences stratégiques, de rivaliser avec les collectivités comparables en Europe et de réaliser des gains d'efficience. 13 régions métropolitaines vont ainsi se substituer, à compter du 1er janvier 2016, aux 22 régions existantes, par l'addition de régions actuelles sans modification des départements qui les composent.

Parmi les principaux enjeux des régions :

- La phase de transition en prévision du passage de 22 à 13 régions est déjà entamée. Elle soulève d'une part des problématiques institutionnelles et organisationnelles et d'autre part des réflexions sur le positionnement et l'identité des nouvelles régions.
- La dimension budgétaire se superpose au changement de périmètre géographique : en effet, les contraintes budgétaires actuelles invitent à faire des choix en matière de politiques publiques (renoncer, poursuivre, renforcer).
- Les projets de rapprochement des régions doivent être considérés comme ayant un impact sur l'ensemble des agents, même sur ceux pour lesquels les changements anticipés sont faibles. La conduite du changement devra cependant être propre à chaque population concernée. Les régions devront aussi communiquer sur le changement dans leur écosystème : institutions, satellites, partenaires et usagers.
- Un travail propre à chaque région doit être conduit dans une logique de « spécialisation » pour définir le positionnement stratégique des territoires, y compris dans une démarche de compétition au niveau européen. La notion de spécialisation territoriale est de plus en plus incontournable pour se créer ou confirmer une notoriété territoriale.

- La fusion peut servir de levier aux régions pour enclencher la transformation digitale nécessaire à la rénovation de la relation avec l'utilisateur et tirer parti des données qui leur sont accessibles. De façon générale, les services numériques autour des compétences des régions en transport, santé, aménagement du territoire et culture, semblent porter des promesses de synergies plus fortes et plus rapides.



Document présentant les objectifs de la loi NOTRe.
(Sources : www.gouvernement.fr)

c. Les objectifs de la réforme territoriale

L'organisation décentralisée de la République, inscrite dans la Constitution, constitue un atout pour la France. Elle s'appuie sur une solidarité étroite entre l'État et les collectivités locales. Pourtant, au fil des lois de décentralisation successives, elle est devenue trop complexe et trop peu lisible pour les citoyens et les entreprises. Face à ce constat, la réforme territoriale poursuit trois objectifs principaux : simplifier et clarifier le rôle des différentes collectivités locales ; faire des territoires les moteurs du redressement économique du pays ; renforcer les solidarités territoriales et humaines.

Le symbole de cette loi est la suppression annoncée de la clause générale de compétence, qui permet à chaque collectivité d'intervenir sur tous les champs qu'elle juge nécessaire à son bon développement (économie, santé, social, etc.). Une formidable incitation à la dépense publique et au flou permanent : tout le monde s'occupe de tout. Supprimée sous Nicolas Sarkozy en 2009, réintroduite par le gouvernement Ayrault dans la loi du 27 janvier 2014 citée plus haut, elle se trouve de nouveau sur la sellette car, d'après le projet de loi sur la nouvelle organisation territoriale, elle permettrait « aux régions et aux départements d'intervenir en dehors de leurs missions principales, parfois de manière concurrente, souvent de façon redondante » ! L'incarnation de l'objectif de simplification est donc une carte administrative allégée (suppression annoncée des départements, moins d'intercommunalités) et des compétences clairement réparties entre les différentes strates.

Le projet de loi annonce de pair le maintien des compétences partagées pour ce qui concerne la culture, la santé, le sport...et le tourisme, pourtant considéré comme l'une des filières d'avenir pour l'économie française. Les régions auront donc une « compétence exclusive » pour le développement économique des territoires, sauf pour le tourisme, principal secteur d'activité de nombre d'entre elles ! Sur ce sujet, communes, intercommunalités et départements continueront d'intervenir comme bon leur semble.

Rationaliser les compétences et vider les départements de leur substance (couplé à une diminution du nombre de régions) devaient rapporter, d'après André Vallini, secrétaire d'État chargé de la réforme de l'État, « entre 15 et 20 milliards d'économies ». L'annonce du maintien des effectifs des agents des collectivités, le transfert aux régions du personnel en charge des compétences précédemment dévolues aux conseils généraux (collèges, routes, etc.) ou encore les interrogations entourant l'absorption future des dettes des départements, autant d'éléments qui ne laissent augurer aucune économie substantielle. Le texte de loi ne comporte en tout cas aucun chiffre, aucune estimation concernant les dépenses et/ou les ressources des nouvelles régions.

2. Une nouvelle carte des Régions en France

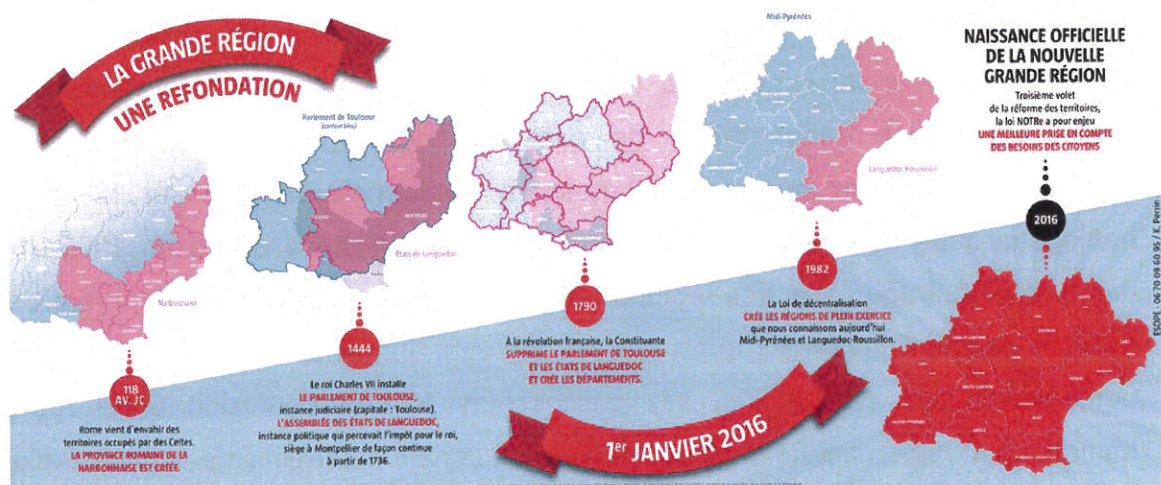
Les régions sont des structures administratives récentes, consacrées par les lois de décentralisation de 1982-1983. A cette date, les régions sont devenues des collectivités locales de plein exercice, administrées par un conseil régional élu au suffrage universel direct. Depuis la réforme constitutionnelle de 2003, l'existence des régions a une valeur constitutionnelle.

Les compétences des régions se sont largement accrues. L'échelon régional a été systématiquement renforcé car il apparaît comme l'échelon le plus adapté pour la mise en œuvre des politiques européennes. En effet, au sein de l'UE, l'importance du niveau régional dans les politiques de développement et sa nécessaire adaptation aux conditions de la compétitivité économique font l'objet d'un consensus. Néanmoins, par rapport aux entités régionales des autres pays de l'UE, les régions françaises sont plus petites, moins denses et semblent disposer de moyens insuffisants.

Le Comité pour la réforme des collectivités territoriales présidé par Édouard Balladur a ainsi mis en évidence la nécessité de renforcer encore les régions françaises par rapport à leurs homologues européennes. Pour cela, la population moyenne des régions devrait être de 3 à 4 millions d'habitants, et par conséquent, le nombre de régions réduit de 22 à 15. La loi de réforme des collectivités locales de 2010 adoptée à la suite du rapport Balladur prévoit la possibilité pour les régions de fusionner, mais sur une base volontaire.

a. Qu'est-ce qu'une Région ?

A l'origine, le mot de « région » est issu du mot latin « regio » qui peut être traduit par les mots pays, contrée, zone ou encore territoire. On peut aussi voir en cette notion l'évolution des mots « regionis » (direction, ligne) et « regere » (régir). Étymologiquement donc, le concept de région a non seulement un sens géographique qui sert à dénommer un territoire mais aussi un sens politique qui donne à ce territoire des moyens d'action et une autorité.



Chronologie de l'évolution de la Région Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées
(Source : Conseil Régional Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées)

Et si l'on remonte dans l'histoire, on peut dire que les découpages territoriaux ont toujours plus ou moins existé en France. Déjà dans le Royaume des Francs, notre territoire actuel était divisé en des grandes régions géographiques et politiques comme la Neustrie, l'Austrasie ou encore l'Aquitaine, l'Auvergne et la Bourgogne. Mais il n'a pas toujours été facile de les réunir sous une seule et même couronne chez les descendants de Clovis et chez les Carolingiens, les territoires étant répartis entre les fils du Roi chez les francs. Plus tard, dans le cadre de la féodalité se sont constituées de grands fiefs aux dimensions assez proches de nos régions actuelles :

ce sont les principautés territoriales (qui ont pu avoir une certaine puissance à certaines époques). Ces « régions » étaient dirigées par les grandes familles du Royaume qui devaient toutefois prêter allégeance au Roi de France. Dans le cadre d'un perfectionnement lent mais sûr de l'administration, le Royaume s'est aussi doté d'échelons comme l'intendance, la généralité... Cependant, ce système était complexe car les généralités, intendance, seigneuries, fiefs, principautés territoriales se chevauchaient allègrement.

Malgré l'enterrement des anciennes provinces, on peut toutefois dire que la notion de région a survécu à la Révolution Française. En effet, la géographie régionale, complémentaire de la géographie générale, a permis de faire émerger plusieurs conceptions de la région géographique. Dans un premier temps, la région fut considérée comme un espace homogène sur des critères hydrologiques et géologiques (conformément aux premiers objets d'études des géographes). L'école française de géographie, incarnée par Paul Vidal de la Blache a elle aussi participé à la réflexion autour du concept de région car sa démarche inductive consistait à additionner l'étude géographique de contrées pour arriver à une géographie générale. Le premier géographe français a notamment réfléchi sur la région homogène dans son Tableau de la géographie de la France publié en 1903. Il a même construit une carte des régions françaises construite non seulement sur des facteurs géophysiques mais aussi sur des facteurs humains, ce qui constituait une petite innovation. Néanmoins, ses successeurs font la confusion entre région homogène et région naturelle ce qui instaure un certain déterminisme. Lucien Gallois permet cependant de mêler les aspects culturels (identité, histoire) aux aspects physiques ce qui permet une lente transition vers la notion de région fonctionnelle ou polarisée qui émerge vers les années 1960. Pierre George (du courant de la géographie marxiste) résume ainsi cette conception : « la ville fait la région ». La région est donc un champ d'action de flux venant d'un centre. La ville-centre ou capitale régionale polarise donc un espace qui l'entoure dans lequel les hommes se déplacent et échangent. Selon la Loi de Reilly, les villes ont une zone d'influence et les flux entre deux villes seraient proportionnels au carré de leur distance. Transférée dans le domaine politique, cette deuxième conception de la région a donné la troisième : la région officielle, qui s'est progressivement installée en France entre les années 1950 et les années 1980. Pour commencer sont créées en 1955 les 22

régions de programme qui sont des échelons non dotés d'élus mais de préfet. Elles correspondent en partie aux limites des anciennes provinces, s'appuyant ainsi sur des identités régionales en réveil. Elles furent renommées ensuite Circonscriptions d'Action Régionale en 1960 et dotées pour certaines de Métropoles d'Équilibre qui était une application de plus du concept géographique de région polarisée. Étant sous le contrôle de l'État, elles ont pour but de mener des projets à une échelle plus large que le simple département. En 1969, Charles de Gaulle, alors président de la République, tente même de transformer ces régions en collectivités territoriales par référendum mais sa défaite retarde cette mutation à 1982 et les lois Deferre sur la décentralisation (ce qui peut paraître surprenant quand on sait que la gauche était opposée à la régionalisation de 1969). Depuis, les régions mènent aussi des politiques de coopération dans le cadre de l'Union Européenne, notamment les eurorégions qui sont constituées au-delà des frontières nationales (par exemple le projet Kent/Nord-Pas-de-Calais).

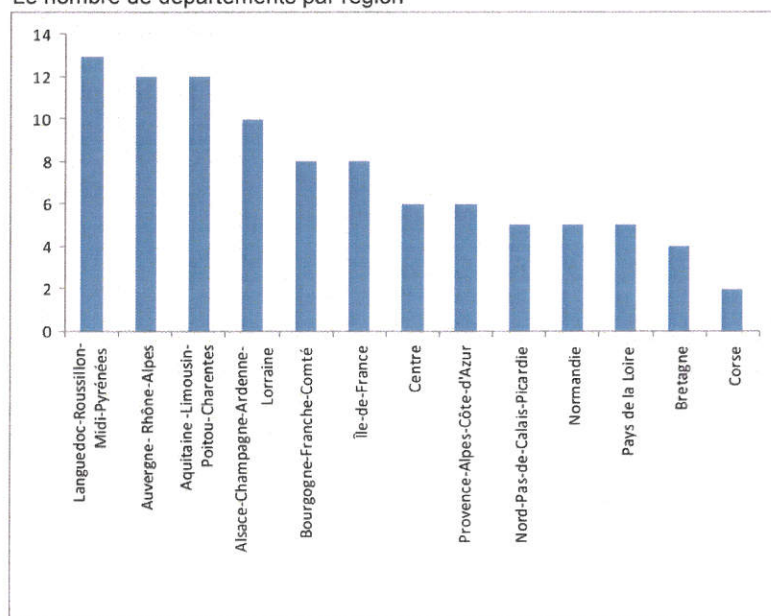
b. De 22 à 13 Régions

Le projet de la Loi NOTRe va diminuer le nombre de régions en France métropolitaine, pour passer de 22 à 13 régions. Ce projet reprend des propositions anciennes (Antoine, 1960, Labasse, 1960), réactivées au cours de la période récente (Rapport Balladuren 2009, Rapport Krattinger-Raffarin en 2013).

Dans la réforme actuelle, sept régions résultent de la fusion de deux ou trois régions préexistantes alors que six régions restent identiques.

Le but affiché par cette refonte de la carte régionale est triple. Il s'agit d'avoir des régions plus grandes et plus peuplées afin qu'elles soient plus compétitives face aux autres régions européennes ; de réduire le nombre de collectivités afin de réaliser des économies d'échelle dans les services généraux ; de simplifier le « millefeuille » territorial et de clarifier le rôle des collectivités afin de les rendre plus lisibles et plus efficaces. Cette réforme s'inscrit donc dans la politique néolibérale de réduction des dépenses publiques et de redressement de la compétitivité de la France.

Le nombre de départements par région

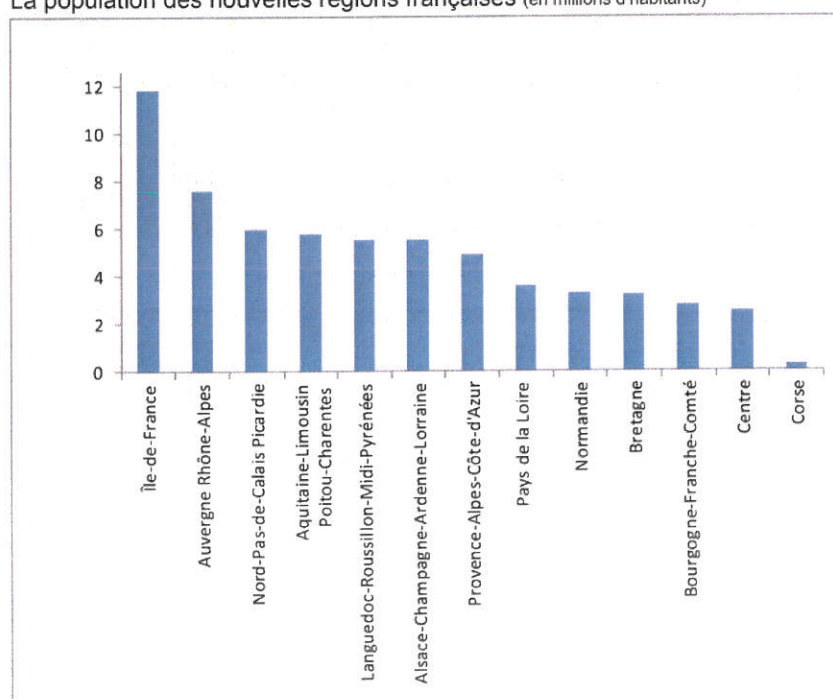


Source : <http://www.gouvernement.fr> ; Crédit : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>, ENS-Lyon / DGESCO ; Réalisation : A. Brennetot, 2014 ; Adaptation : H. Parmentier, UMR 5600 EVS, ENS de Lyon

Les nouvelles régions françaises sont donc plus vastes : elles atteignent désormais 41 863 km² en moyenne - soit la taille des Pays-Bas - contre 24 737 km² dans le précédent découpage. Les deux plus petites régions n'ont pas été concernées par la réforme : la Corse (8 680 km²) et l'Île-de-France (12 013 km²). Au contraire, la région constituée par l'union de l'Aquitaine, du Limousin et de Poitou-Charentes mesure 84 096 km², soit une superficie plus grande que celle de l'Autriche. En Europe, cette nouvelle région est seulement dépassée en taille par l'Andalousie, la Castille et deux régions finlandaises. Avec 72 724 km², la nouvelle région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées est, quant à elle, plus vaste que l'Irlande ou la Bavière. Chaque région contient désormais en moyenne 7,3 départements. Si la Corse n'en comprend que 2, la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées en possède 13.

En termes de population, les nouvelles régions françaises comptent en moyenne 4,8 millions d'habitants contre 2,9 millions dans l'ancien découpage. Malgré sa forte croissance démographique récente, la Corse demeure la région la moins peuplée, avec un peu plus de 300 000 habitants, tandis que l'Île-de-France demeure la plus peuplée avec 11,8 millions d'habitants. La région Auvergne-Rhône-Alpes arrive en second avec 7,6 millions d'habitants, suivie par un groupe de cinq régions comprises entre 4,9 et 6 millions d'habitants. Viennent ensuite cinq régions comprises entre 2,5 et 3,6 millions d'habitants.

La population des nouvelles régions françaises (en millions d'habitants)



Source : INSEE, données 2011 ; Crédit : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>, ENS-Lyon / DGESCO ; Réalisation : A. Brennetot, 2014 ; Adaptation : H. Parmentier, UMR 5600 EVS, ENS de Lyon

— LA FRANCE AVANCE —

DE **22** RÉGIONS



À **13** RÉGIONS



DES RÉGIONS **PLUS FORTES**
AUX **COMPÉTENCES ÉLARGIES** C'EST



D'ÉCONOMIES



D'ATTRACTIVITÉ



DE SIMPLICITÉ



DÈS 2016,
AVEC LA RÉFORME TERRITORIALE

LE GOUVERNEMENT
AGIT POUR VOUS

Les nouvelles compétences élargies des régions
(Sources : www.gouvernement.fr)

c. L'avenir de la Région : nouvelles compétences régionales

La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 a renforcé les compétences régionales, mais de manière moindre que prévu et la région a surtout des fonctions de programmation, de planification et d'encadrement de l'action des collectivités situées dans son ressort. Ayant perdu la compétence générale, la région dispose des compétences énumérées par les diverses lois qui se sont succédé depuis 1983.

➤ La région est responsable de la définition des orientations en matière de développement économique (art. 2 de la loi NOTRe). Pour ce faire, elle élabore un schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) qui définit notamment "les orientations en matière d'aides aux entreprises, de soutien à l'internationalisation et d'aides à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises, ainsi que les orientations relatives à l'attractivité du territoire régional. Il définit les orientations en matière de développement de l'économie sociale et solidaire". La région reçoit une compétence exclusive pour définir les régimes d'aides et pour décider de l'octroi des aides aux entreprises dans la région, y compris à des entreprises en difficulté (art. L. 1511-2).

Élaboré par la région en collaboration des EPCI à fiscalité propre, le SRDEII est néanmoins soumis à l'approbation du préfet de région qui doit vérifier le respect des intérêts nationaux. De manière nouvelle, les actes des collectivités territoriales et de leurs groupements doivent être compatibles avec le SRDEII (art. L. 4251-17).

➤ La région voit renforcer sa fonction dans le domaine de l'aménagement du territoire, par l'élaboration d'un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), art. 4251-1, art. 10 de la loi). La procédure d'élaboration de ce schéma et sa primauté à l'égard des actes des collectivités et groupements sont identiques à celles du SRDEII.

Dans un cas comme dans l'autre, la loi a ainsi encadré une forme de pouvoir réglementaire des régions tout en cherchant à respecter l'interdiction d'une tutelle d'une collectivité sur une autre inscrite à l'article 72 al. 5 de la Constitution.

➤ La loi NOTRe confie aussi aux régions la compétence d'élaborer un plan régional de prévention et de gestion des déchets. Ce plan se distingue des schémas précités par son caractère seulement prévisionnel.

➤ Par ailleurs, la région a reçu, à la place des départements, la compétence de gestion des services non urbains de transport, réguliers ou à la demande (art. L3111-1 du code des transports, à compter du 1er janvier 2017). S'agissant des transports scolaires, la région peut, par convention, en confier l'organisation aux départements ou à un EPCI.

Ces compétences nouvelles des régions n'enlèvent rien à leurs anciennes compétences :

➤ rôle majeur dans l'élaboration et l'exécution de la partie régionale du contrat de plan ;

➤ gestion des transports régionaux de voyageurs, notamment ferroviaires (réseau des trains express régionaux, TER), et participation au financement des infrastructures, comme la construction de nouvelles lignes de TGV.

➤ mise en œuvre des actions de formation professionnelle continue et d'apprentissage, ce qui inclut l'insertion des jeunes en difficulté et les formations en alternance ;

➤ construction, entretien et fonctionnement des lycées d'enseignement général et des lycées et établissements d'enseignement agricole.

Par la loi du 27 février 2002, des compétences qui appartenaient jusque-là à l'État, ont été transférées aux régions :

- protection du patrimoine ;
- développement des ports maritimes et des aérodrômes ;
- mise en œuvre d'un plan régional pour la qualité de l'air et classement des réserves naturelles régionales.

Compétences exclusives aux Régions

Développement économique

La Région doit présenter un schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) qui définit les orientations en matière d'aides aux entreprises, de soutien à l'internationalisation, d'aides à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises.

Le SRDEII définit également les orientations en matière d'attractivité du territoire régional et de développement de l'économie solidaire.

La Région est seule compétente pour définir les aides et les régimes d'aides générales (subventions, prêts, avances remboursables...) en faveur de la création ou de l'extension d'activités économiques ou des entreprises en difficulté.

La Région anime les pôles de compétitivité.

Gestion des programmes européens

En devenant autorité de gestion des fonds européens (FEDER, FEADER et une partie du FSE) les Régions ont le pouvoir de « corrections et sanctions financières » jusqu'ici dévolu à l'État. Déjà autorité de gestion par délégation jusqu'en 2014, elles ont dorénavant le devoir de sélectionner et de coproduire avec les autres collectivités les projets territoriaux.

Formation professionnelle, apprentissage et alternance

La Région est compétente dans la mise en œuvre des actions de formation professionnelle continue et d'apprentissage, ce qui inclut l'insertion des jeunes en difficulté et les formations en alternance. Les Régions volontaires disposent d'une délégation de compétences de l'État pour améliorer la coordination des acteurs du service public de l'emploi (missions locales, maisons de l'emploi, Cap emploi) et assurer la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.

Lycées

La Région s'occupe de la construction, de l'entretien et du fonctionnement des lycées d'enseignement général, ainsi que des lycées et établissements d'enseignement agricole.

Aménagement du territoire et environnement

La Région doit présenter un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Celui-ci fixe les objectifs en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'Intermodalité et de développement des transports.

Le SRADDET fixe également les objectifs de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de lutte contre la pollution de l'air et de biodiversité. Ses objectifs s'imposent aux documents d'urbanisme des communes et des intercommunalités.

La Région élabore par ailleurs un plan régional de prévention et la gestion des déchets qui a pour objectif de simplifier et de mettre en cohérence des mesures applicables en matière de déchets.

Les Régions volontaires pourront se voir attribuer tout ou partie des missions d'animation et concertation dans le domaine de la gestion de l'eau et des milieux aquatiques.

Transports

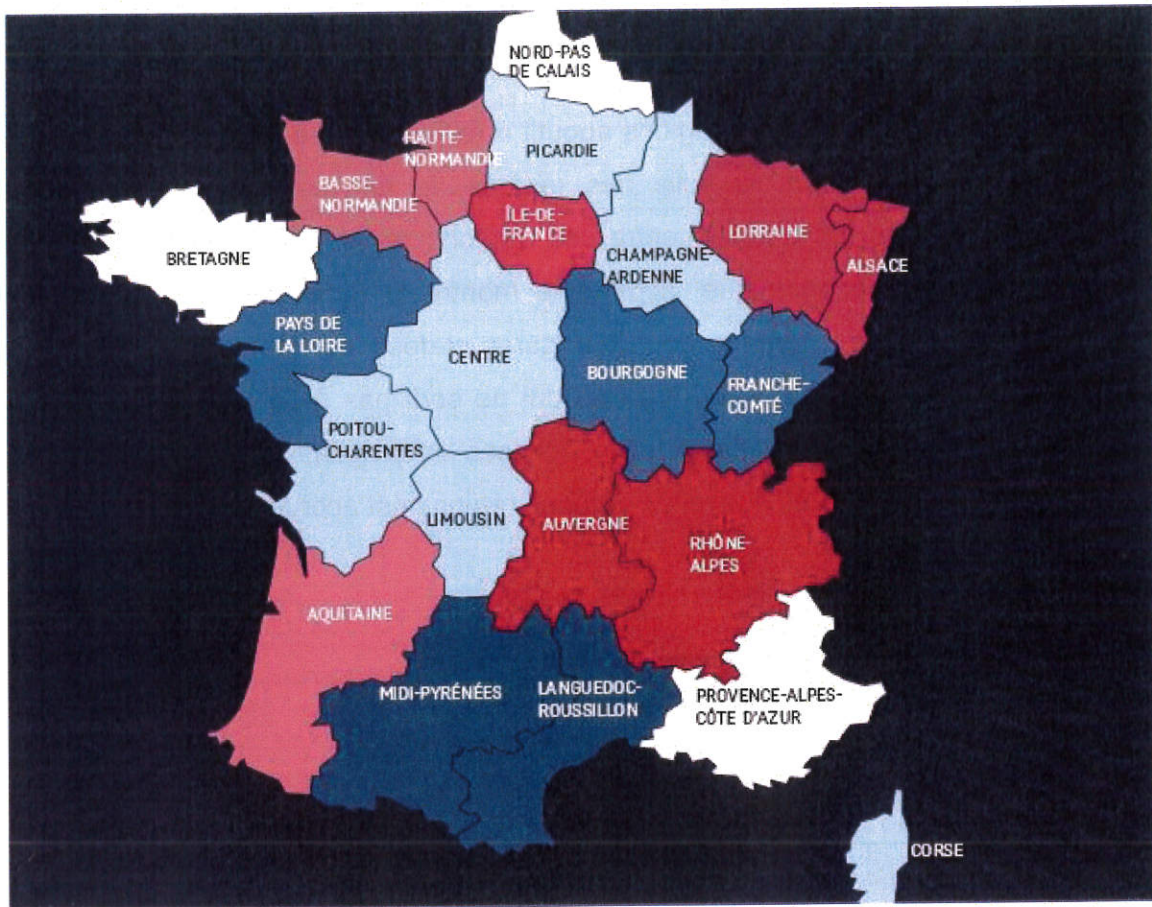
Le transfert des compétences des Départements à la Région en matière de transports interurbains est prévu à compter du 1er janvier 2017. S'agissant du transport scolaire, la compétence des départements sera transférée à partir du 1er septembre 2017. Des délégations de compétence sont néanmoins possibles. Les gares publiques routières du département (hors Île de France et métropole de Lyon) seront transférées à la région au 1er janvier 2017.

Concernant les aérodrômes, le transfert est de droit pour certains aérodrômes relevant de la compétence de l'État. Il s'agit notamment de ceux qui ne sont plus nécessaires à l'exercice des missions de l'État, dès lors qu'une collectivité territoriale intéressée ou un groupement de collectivités territoriales intéressées en a fait la demande.

Concernant les ports, 272 ports dont l'autorité portuaire est le département sont concernés par le transfert qui devra être effectif au plus tard au 1er janvier 2017.

Les compétences partagées avec les autres collectivités

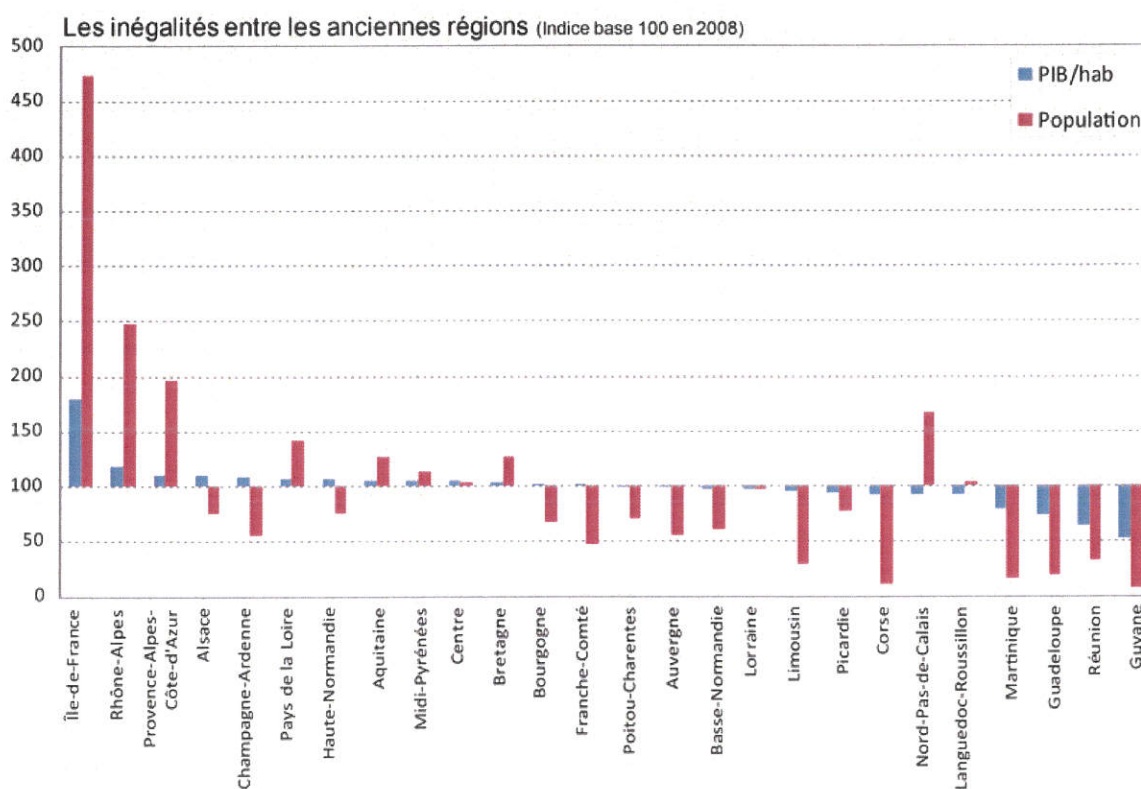
- Tourisme (la région est désignée chef de file pour le tourisme)
- Culture
- Sport : les 17 centres de ressources d'expertise à la performance sportive (CREPS) sont transférés de l'État aux Régions
- Logement
- Promotion des langues régionales
- Éducation populaire
- Lutte contre la fracture numérique et aménagement numérique



La carte de la France à 14 Régions
(Sources : www.gouvernement.fr)

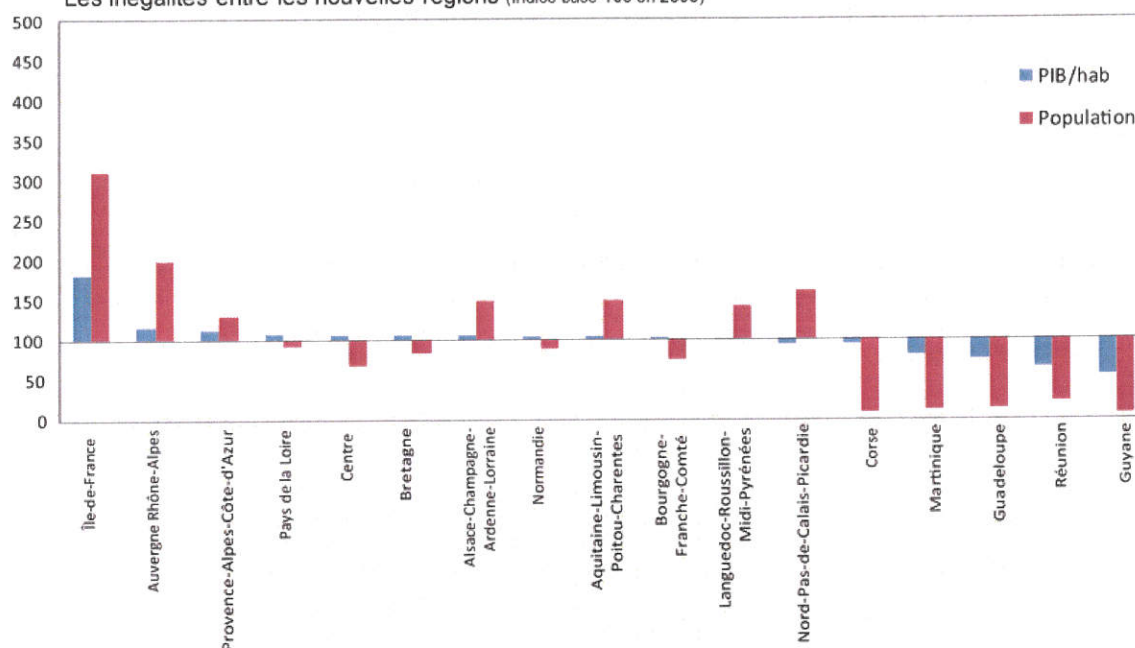
3. Comment faire face aux inégalités territoriales des Régions face à la fusion ?

Le passage de 22 à 13 régions aboutit à réduire les inégalités interrégionales. En effet, en augmentant la taille des régions, le nouveau découpage atténue statistiquement les différences entre les régions ainsi créées tant au niveau démographique qu'économique, comme le montre la diminution des écarts à la moyenne qui sert de référence pour les figures ci-dessous. Mais l'Île-de-France, la Corse ainsi que les régions d'Outre-mer qui ne sont pas modifiées par la réforme laissent subsister de grands écarts de richesse interrégionaux. En même temps, l'hétérogénéité interne des nouvelles grandes régions est accrue.



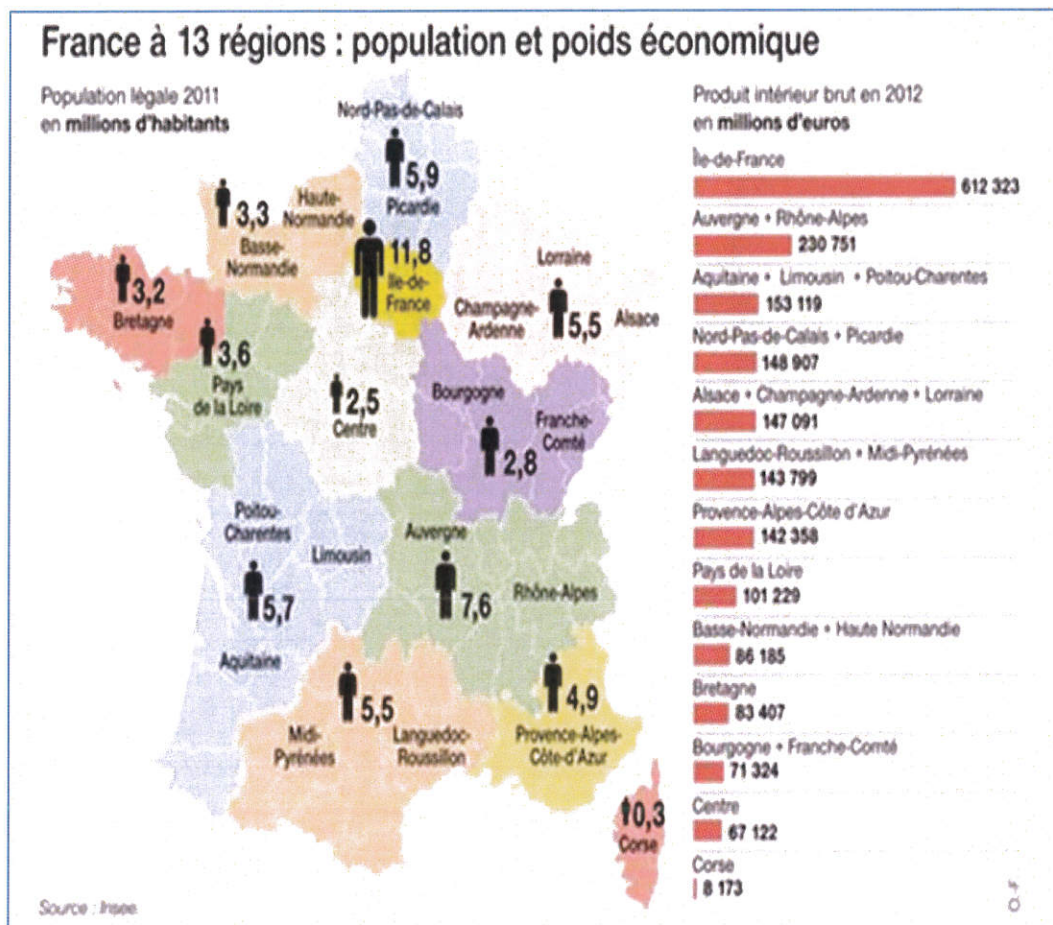
Source : INSEE 2008 ; Crédit : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>, ENS-Lyon / DGESCO ;
Réalisation : Arnaud Brennetot ; Adaptation : H. Pormentier, UMR 5600 EVS, ENS de Lyon

Les inégalités entre les nouvelles régions (Indice base 100 en 2008)



Source : INSEE 2008 ; Crédit : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>, ENS-Lyon / DGESCO ;
 Réalisation : Sophie de Ruffray ; Adaptation : H. Parmentier, UMR 5600 EVS, ENS de Lyon

a. La taille de la Région ne garantit pas son succès économique !

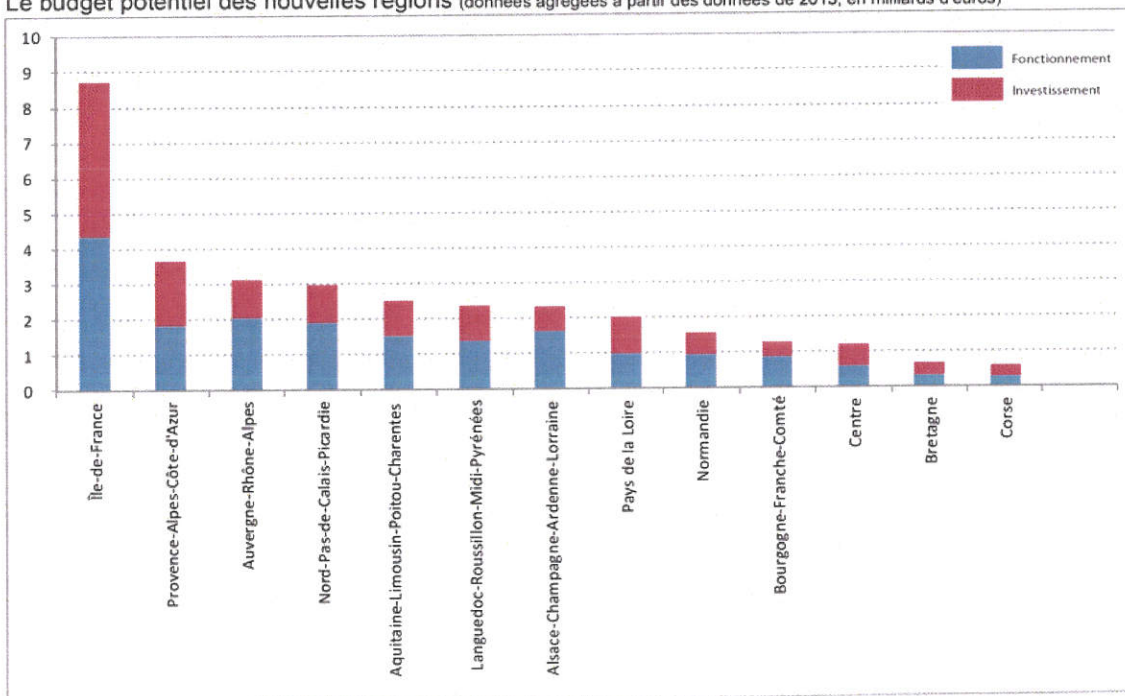


France à 13 régions (population et poids économique)
(Sources : INSEE)

Arguments en faveur d'une gouvernance centralisée en une seule ville	Arguments en faveur d'une gouvernance pluri-sites
• Simplicité de fonctionnement • Réduction des coûts de déplacement • Meilleure connexion des services de la Région et de ceux de l'État	• Gouvernance équitablement répartie • Meilleur équilibre du territoire sans villes ni régions perdantes • Obligation pour les villes de s'organiser en réseau

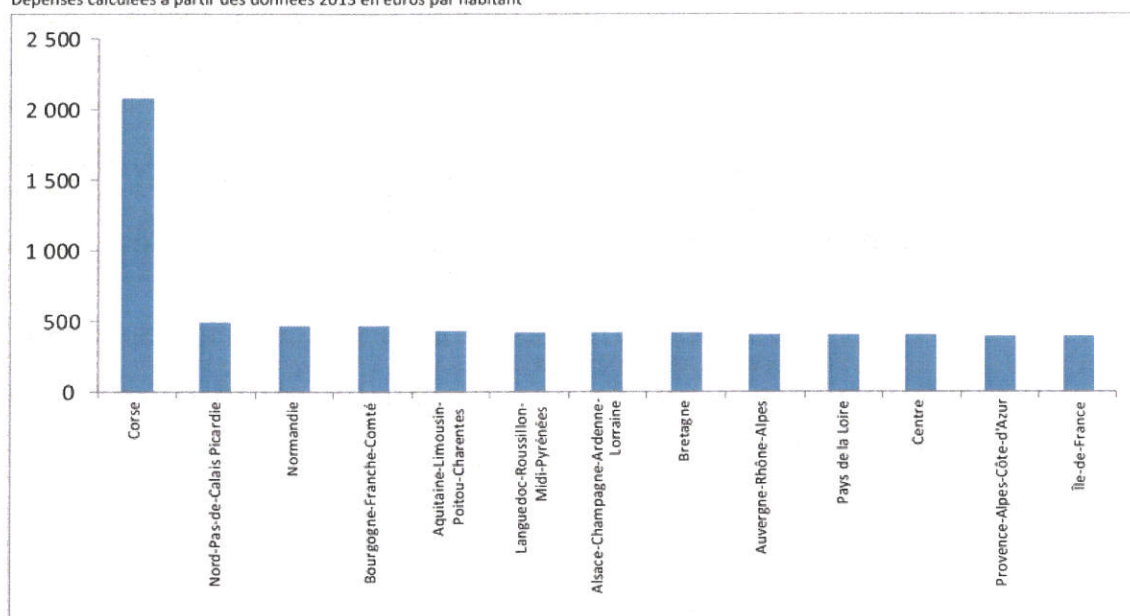
Tableau comparatif de 2 types de gouvernance pour les futures régions
Réalisation : Anamaria Ludusan

Le budget potentiel des nouvelles régions (données agrégées à partir des données de 2013, en milliards d'euros)



Source : Direction générale des collectivités locales, 2013 ; Crédit : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>, ENS Lyon / DGESCO ;
Auteurs : Arnaud Brennetot ; Adaptation : H. Parmentier, UMR 5600 EVS, ENS de Lyon

Le budget potentiel des nouvelles régions rapporté à leur effectif de population
 Dépenses calculées à partir des données 2013 en euros par habitant



Source : Direction générale des collectivités locales, 2013 ; Crédit : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>, ENS-Lyon / DGECSO ;
 Réalisation : Arnaud Brennetot ; Adaptation : H. Parmentier, UMR 5600 EVS, ENS de Lyon

b. Les nouvelles Régions françaises à l'échelle européenne

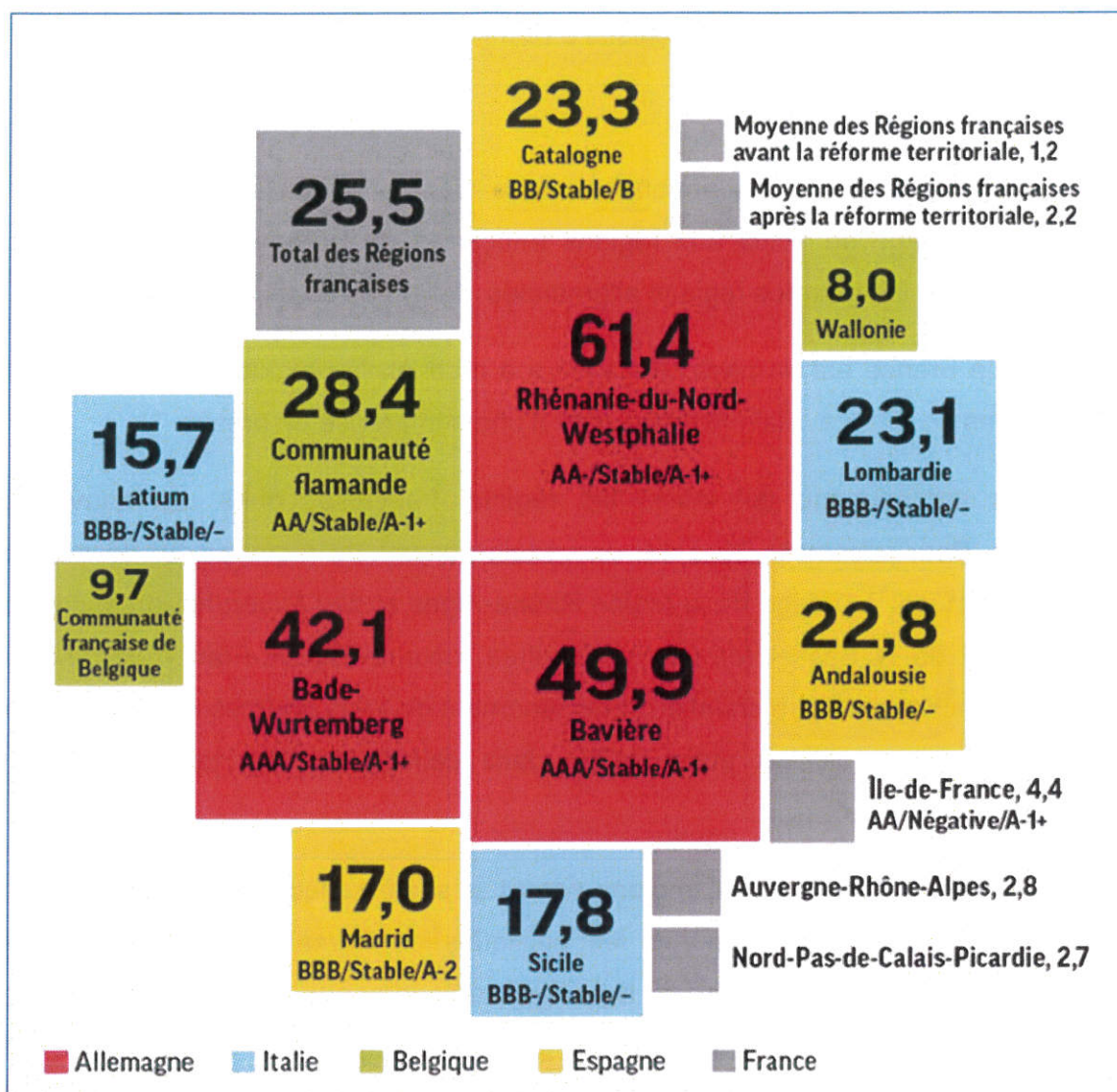
La réforme territoriale annoncée par le président François Hollande devrait donner davantage de poids aux régions françaises en Europe, aujourd'hui moins puissantes que les grandes régions allemandes, italiennes ou espagnoles.

« La France est un pays centralisé » a reconnu le président de l'Association des régions de France, Alain Rousset, lors d'une conférence de presse.

Un redécoupage qui inscrit les régions françaises dans un mouvement européen. Pour passer de 22 à 14, un certain nombre de régions vont devoir faire cause commune, à l'image de la région Rhône-Alpes et de l'Auvergne, ou encore de la Haute et de la Basse-Normandie. D'autres, comme l'Île-de-France verront leur périmètre inchangé. Autre chantier, l'élargissement de leurs champs de compétence, qu'elles devraient piocher entre autres dans celles des départements, voué à disparaître.

« Demain, ces grandes régions seront la seule collectivité compétente pour soutenir les entreprises et porter les politiques de formation et d'emploi, pour intervenir en matière de transports, des trains régionaux aux bus en passant par les routes, les aéroports et les ports. Elles géreront les lycées et les collèges. Elles auront en charge l'aménagement et les grandes infrastructures » détaille le texte du Président.

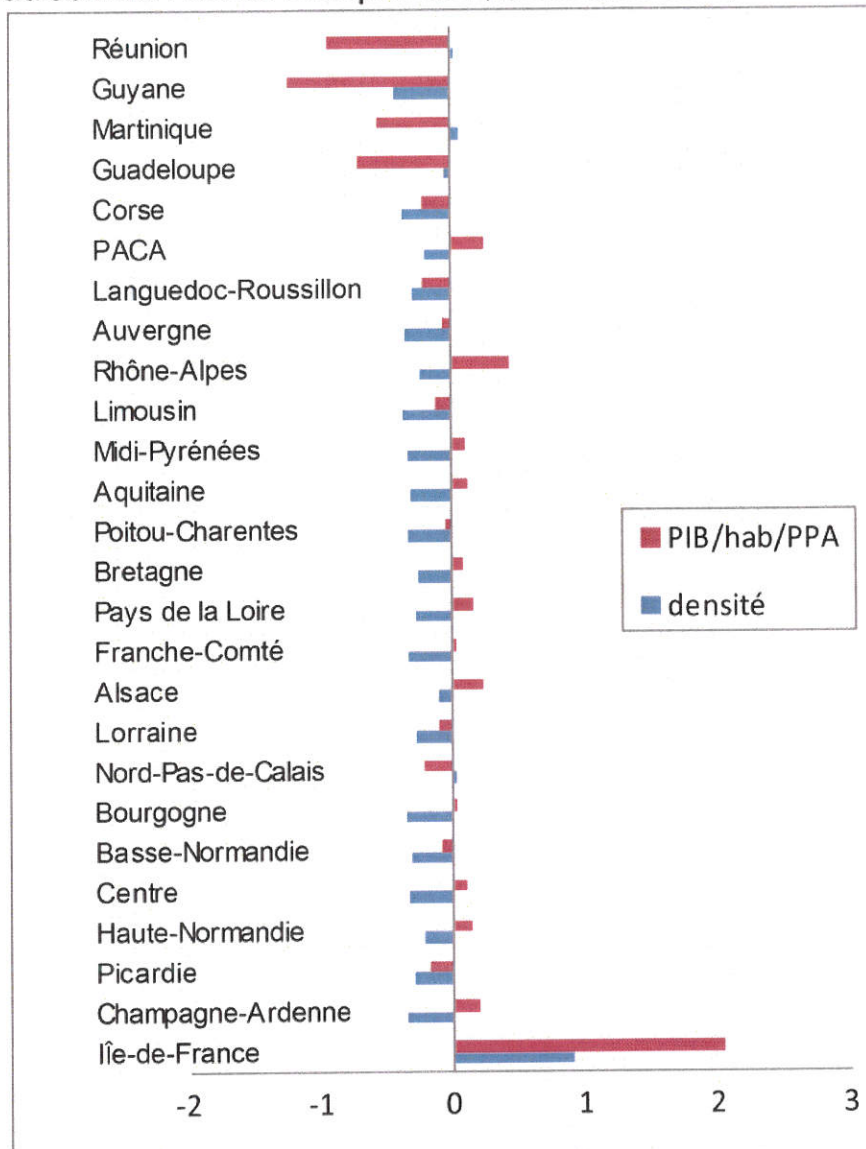
Le redécoupage va permettre d'augmenter la taille des régions françaises, globalement plus petites que les grandes régions européennes dans les anciens États membres de l'UE. Ainsi, 4 nouvelles régions devraient entrer dans le classement des 50 euro-régions les plus peuplées, dont notamment la Champagne-Picardie, la Normandie, l'Alsace-Lorraine, et le Centre-Poitou-Limousin.



Poids économique : comparaison entre les nouvelles régions de la France et celles à l'échelle européenne (Sources : Standard&Poor's Rating Services, sur la base des données définitives et des nos estimations pour 2014. Notations au 21 Septembre 2015)

Comparées aux régions européennes dont le PIB moyen par habitant se situe à 25 100 € en parité de pouvoir d'achat en 2008, la plupart des régions françaises se situent autour de la moyenne. Le nouveau découpage contribue plutôt à harmoniser les positions de bon nombre de régions françaises sans rompre les places exceptionnelles de l'Île-de-France et des régions de l'Outre-mer.

Positionnement des anciennes régions françaises au sein de l'Union Européenne (valeurs standardisées)

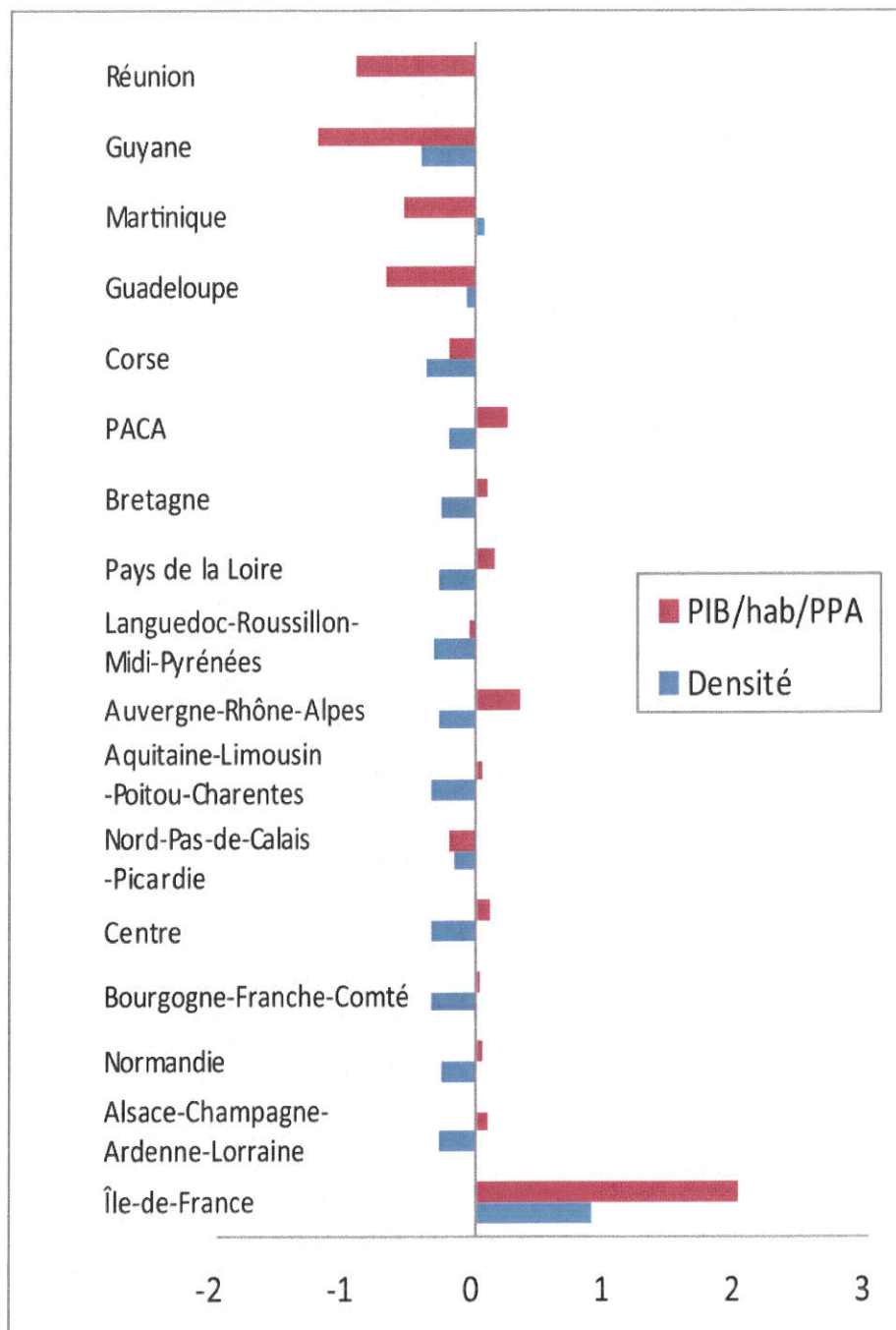


Source : ESPON Database, Eurostat 2008 ;

Crédit : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>, ENS-Lyon / DGESCO ;

Réalisation : Sophie de Ruffray ; Adaptation : H. Parmentier, UMR 5600 EVS, ENS de Lyon

Positionnement des nouvelles régions françaises au sein de l'Union Européenne (valeurs standardisées)



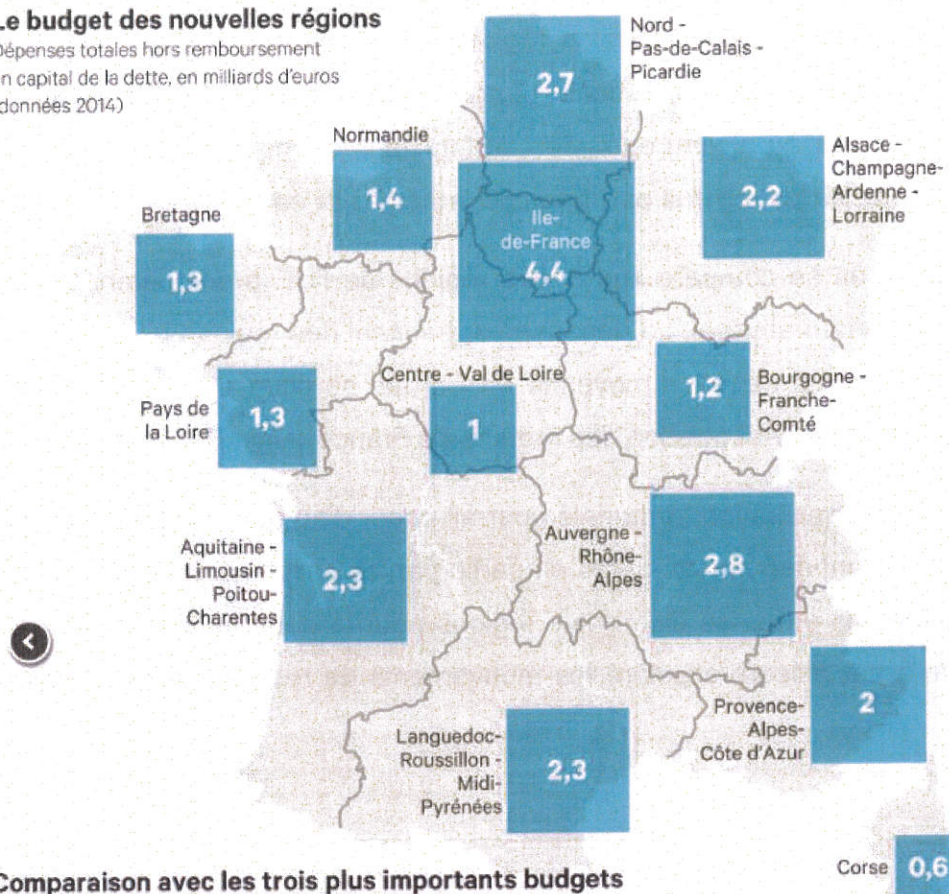
Source : ESPON Database, Eurostat 2008 ;

Crédit : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>, ENS-Lyon / DGESCO ;

Réalisation : Sophie de Ruffray ; Adaptation : H. Parmentier, UMR 5600 EVS, ENS de Lyon

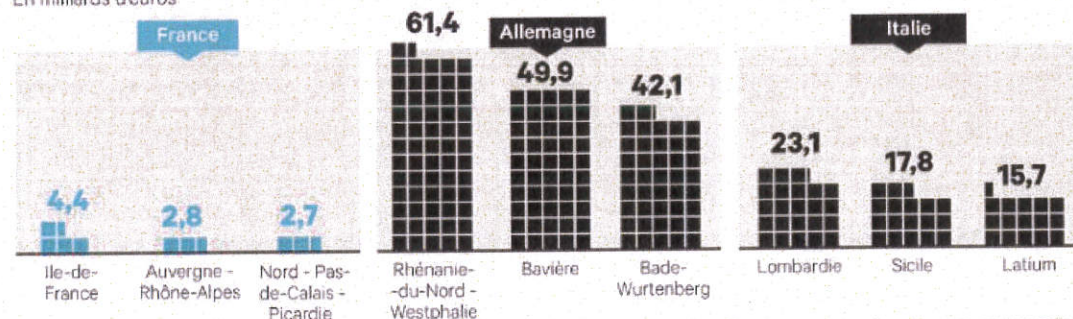
Le budget des nouvelles régions

Dépenses totales hors remboursement
en capital de la dette, en milliards d'euros
(données 2014)



Comparaison avec les trois plus importants budgets des régions allemandes et italiennes

En milliards d'euros



« LES ÉCHOS » / SOURCE : STANDARD & POOR'S

Poids économique des régions après la réforme
(Sources : Standard&Poor's)

Si le remaniement de l'échelon régional va poser son lot de problèmes en France, à l'échelle européenne cette réorganisation apparaît plutôt comme une bonne nouvelle. Car au niveau européen, le fonctionnement centralisé de la France désavantage parfois les régions par rapport à leurs paires en Europe.

« Quand on se compare aux autres régions de l'UE à compétences égales, nous avons un retard abyssal. La dépense par habitant des régions françaises est de 395 euros par an. La dépense moyenne en Europe se situe entre 3 000 et 4 700 euros », président de l'Association des régions de France, Alain Rousset.

Mais la réorganisation territoriale pourrait poser d'autres problèmes. Les fonds européens, qui sont depuis peu gérés en partie par les conseils régionaux ont d'ores et déjà été répartis entre les différentes régions pour la période 2014-2020. La crise économique a par ailleurs accéléré les mouvements de réorganisations territoriales en Europe.

B. Démocratie participative ou le mythe pour comprendre le grand public

1. Concertation, cadre d'intelligibilité

La contestation aboutit bien souvent à la concertation. Pour être efficace, la concertation doit se faire en fonction de certaines règles. Habermas dans le cadre de sa théorie délibérative n'a pas pensé concrètement la concertation. Cependant, sa théorie donne des pistes intéressantes pour penser les relations entre la sphère du pouvoir et la société civile.

Avec la multiplication des initiatives en matière de développement durable, la question de la participation s'impose de plus en plus aux porteurs de projets. Les formes d'association des publics sont variées : depuis l'information, en passant par la consultation, la concertation ou la codécision. Le terme général de « participation » sera utilisé pour désigner l'une de ces formes d'association du public et le terme de « concertation » renverra, quant à lui, à un stade précis et évolué de la participation où les publics sont étroitement liés à l'élaboration du projet. La participation peut s'appliquer indifféremment à chaque étape du projet : élaboration, décision, mise en œuvre et gestion. Toutefois, il est préférable d'appliquer les formes de participation bien en amont de la prise de décision.

La consultation

C'est le processus par lequel les décideurs demandent l'avis de tout ou partie des concitoyens d'un territoire afin de connaître leurs opinions, leurs attentes et leurs besoins. Ce processus est totalement unidirectionnel, le politique est totalement libre ou pas de prendre en compte les remarques et contributions pour statuer sur la décision finale. La consultation peut relever d'une obligation légale (enquêtes publiques) ou être volontaire (référendum municipal, questionnaire d'enquête).

La concertation

Ce niveau de participation se caractérise par l'implication fondée sur le travail en commun des élus, des techniciens et des habitants du territoire sur un projet public, selon une procédure collective préalable à la décision. Cette démarche vise à organiser la confrontation entre différents point de vue afin de prendre une décision. La concertation peut être engagée très en amont de la décision, dès les études préalables. Cependant, la concertation ne veut pas dire partage de la décision. Elle participe au processus de décision en l'alimentant, mais l'espace de la concertation n'est pas le lieu de la décision. La concertation dans les démarches de développement durable se concrétise, tout spécialement, à travers la réalisation d'un Agenda 21, document opérationnel en faveur de la réalisation d'actions de développement.

La codécision

Ce niveau est le plus élevé de la participation. Il s'agit d'un véritable partage du pouvoir de décision sur les principales options du projet en question, voire sur son opportunité. Cependant ce principe est antagoniste avec celui de démocratie représentative, puisque les élus sont censés partager leurs pouvoirs décisionnels, or les élus sont toujours les seuls à trancher sur la décision finale. C'est pourquoi ce niveau est difficilement atteignable.

a. Le nouvel esprit de la démocratie, l'actualité de la démocratie participative

Selon la définition de la concertation, cela représente une démarche démocratique pour améliorer le service public, qui concerne les habitants et les agents.

Les objectifs de la démocratie participative s'expriment par deux finalités :

- améliorer les services publics (efficacité, pertinence.....)
- réconcilier les citoyens avec la politique (vie publique, choix collectifs.....)

Le projet de concertation répond à un besoin spécifique d'associer les publics à l'élaboration, à la mise en œuvre ou à l'évaluation d'un projet global ou d'une politique. Cela implique de recourir à la méthodologie de conduite de projet, telle qu'elle est proposée dans les outils du projet d'administration, tout en prenant en compte les singularités d'un projet de concertation.

La plupart des processus de concertation y ajoutent des techniques moins interactives de communication-information, sondage ou enquête qui sont d'autres moyens pour renseigner les personnes concernées, connaître leur avis, et pour dresser un bilan ou rédiger un diagnostic.

Avant de lancer tout processus de concertation, il est nécessaire de s'interroger sur la pertinence, l'opportunité, la faisabilité de la concertation, et définir précisément son objet (la question mise en débat).

La volonté politique :

Le décideur organise seul la consultation (échéancier, questionnaire, conclusions), qui peut être orale, écrite, électronique...

Le processus de concertation mis en œuvre dans le cadre d'un projet s'articule étroitement avec le projet politique voté par l'électeur dans un processus de démocratie représentative.

En Midi-Pyrénées depuis le 1er Janvier 2002, le Conseil Régional Midi-Pyrénées est Autorité Organisatrice de transports collectifs de voyageurs. La région définit ainsi désormais le contenu du service public régional des Transports Express Régionaux.

Pour assurer cette responsabilité essentielle, le Conseil régional a décidé de l'inscrire dans une démarche de concertation, associant les élus locaux, les acteurs de la vie économique et sociale régionale, les professionnels du transport, les techniciens experts et les usagers des transports collectifs.

La création des *Groupes Territoriaux* de Concertation (GTC) correspond à cette volonté et ces objectifs.

La Région Midi-Pyrénées est ainsi découpée en 8 territoires, chacun supportant un GTC. Cette approche favorise une analyse en termes de bassins de replacements.

Lieu privilégié d'écoute, d'échange d'idées et d'expériences, le GTC est une instance consultative. Il n'est donc pas un organe de décision, mais fait valoir son rôle de force de proposition dans la définition des transports publics de voyageurs de la région, en mettant l'accent sur la complémentarité de la chaîne de transports.

Le GTC propose ainsi des actions sur la consistance et la qualité du service (sous réserve du respect de l'équilibre foncier a priori du compte TER). Les propositions émanant de chaque GTC sont ensuite soumises (pour information, avis, validation, décision.....) aux autorités organisatrices concernées.

Le GTC a également d'autres rôles majeurs :

- Meilleure connaissance de besoins sur le terrain, en recueillant et en analysant les attentes des usagers
- Explication des actions de la région, communication sur les actions entreprises par les opérateurs de transport, information sur les contraintes techniques liées à l'exploitation
- Réponses cibles aux problèmes des acteurs du transport au processus décisionnel

Les premières réunions de GTC de la région Midi-Pyrénées ont eu lieu au Printemps 2002 et la fréquence des réunions est de 2 par an. Cette fréquence peut être renforcée si nécessaire en fonction de la complexité des dossiers à traiter.

L'action des GTC est prolongée au niveau des Groupes de Travail. Ces derniers concernent un périmètre plus cible que celui d'un GTC (périmètre géographique plus restreint pour mieux prendre en compte des situations

spécifiques, ou bien une thématique particulière). Le Groupe de Travail fonctionne avec un effectif plus réduit que celui d'un GTC, et autorise ainsi un fonctionnement plus souple et, le cas échéant, peut être réuni plus fréquemment que le GTC. Le Groupe de Travail analyse les propositions du GTC et oriente ses travaux en fonction de la problématique spécifique à traiter. Bien entendu, les Groupes de Travail respectent totalement les principes de concertation propres aux GTC.

Groupes Territoriaux de Concertation (GTC) (Midi-Pyrénées)		
Nature et finalité	Découpage territorial	Objectifs
Lieu privilégié d'écoute, d'échange, d'idées et d'expériences Instance consultative Rôle de force de proposition Débutée en 2002 avec une fréquence biannuelle, en fonction de l'actualité	Découpée en 8 territoires, chacun supportant un GTC Une analyse en termes de bassins de déplacements.	Expliciter les actions de la Région Créer un lien entre l'action publique et les politiques régionales Information sur les contraintes techniques liées à l'exploitation Meilleure connaissance des besoins sur le terrain, en transports collectifs (recueil analyse des usagers) Confrontation des différentes expertises (usagers, techniques et politiques) Répondre aux questions des usagers

Réalisation : Anamaria Ludusan

Les Réunions de Travail		
Nature et finalité	Découpage territorial	Objectifs
- Réunions ponctuels - Participation sur invitation - Acteurs : élus, techniciens, ingénieurs, etc. - Pas de calendrier pré-défini, les réunions sont organisées selon les souhaits exprimés par l'exécutif	Lieux précis en fonction des problèmes rencontrés sur le terrain	- Analyser et trouver des solutions pour une problème plus restreinte ou thématique particulière - Thématiques traitées, les travaux traitées dans le GTC

Réalisation : Anamaria Ludusan

b. Concerner ou comment objectiver l'expérience collective

Le problème de l'exercice de la démocratie est de permettre l'expression d'une pluralité d'opinions citoyennes.

- Quelles sont les conditions qui doivent être réunies pour que ces opinions s'exercent ?
- Dans quel cadre une participation citoyenne peut-elle s'exprimer ?
- Est-on en présence d'une participation, ou bien s'agit-il d'une moyenne d'orientation ?

C'est la question que s'est posée la consultante américaine Sherry R. ARNSTEIN en 1969 lorsqu'elle a proposé de distinguer huit niveaux de participation des citoyens aux projets qui les concernent. Cette « échelle de la participation » est utilisée par des sociologues pour analyser la manière dont les pouvoirs publics informent, et font participer les citoyens aux prises de décision.

- I. Pouvoir effectif des citoyens
- II. Coopération symbolique
- III. Non-participation

Il faut considérer qu'il s'agit d'une échelle. Le dernier barreau (n°8) est en haut, le premier échelon (n°1) est en bas.

I. POUVOIR EFFECTIFS DES CITOYENS

- 8. Contrôle citoyen
- 7. Délégation
- 6. Partenariat

II. COOPERATION SYMBOLIQUE

- 5. Conciliation
- 4. Consultation
- 3. Information

III. NON PARTICIPATION

- 2. Thérapie
- 1. Manipulation

Description des 8 échelons :

N°	Qualification	Description	Définition
8	Contrôle des citoyens	Une communauté locale gère de manière autonome un équipement ou un quartier	Délégation totale dans la prise de décision et de l'action
7	Délégation des pouvoirs	Le pouvoir central délégué à la communauté locale le pouvoir de décider un programme et de le réaliser	Délégation partielle des pouvoirs
6	Partenariat	La prise de décision se fait au travers d'une négociation entre les pouvoirs publics et les citoyens	Le public peut commencer à négocier avec les décideurs incluant un accord sur les rôles, les responsabilités et les niveaux de contrôle
5	Conciliation	Quelques habitants sont admis dans les organes de décision et peuvent avoir une influence sur la réalisation des projets	Les opinions du public ont quelques influences mais ce sont encore les détenteurs du pouvoir qui prennent les décisions
4	Consultation	Des enquêtes ou des réunions publiques permettent aux habitants d'exprimer leur opinion sur les changements prévus. On ne tient aucun compte de leur avis	Le public a la parole mais n'a aucun pouvoir dans la prise en compte de leur point de vue
3	Information	Les citoyens reçoivent une vraie information sur les projets en cours, mais ne peuvent pas donner leur avis	Le public est informé de ce qui va se produire, sur ce qui est entrain de se produire et sur ce qui s'est déjà produit
2	Thérapie	« Traitement » annexe des problèmes rencontrés par les habitants, sans aborder les vrais enjeux	Ces niveaux supposent un public passif à qui on fournit des informations pouvant être partiales et partielles
1	Manipulation	Information biaisée utilisée pour « éduquer » les citoyennes n leur donnant l'illusion qu'ils sont impliqués dans un processus qu'ils n maîtrisent en aucune façon.	

Réalisation : Anamaria Ludusan selon la théorie de Sherry Arnstein

Les premiers niveaux correspondent à la manipulation et décrivent le niveau de « non participation », que certains confondent avec la vraie participation.

Les niveaux 3 et 4 permettent à ceux qui n'ont pas le pouvoir d'avoir accès à l'information et de se faire entendre. Mais leurs avis ne seront pas pris en compte par ceux qui ont le pouvoir.

Le niveau 5 permet aux citoyens de donner leur avis, mais le droit de décider reste entre les mains de ceux qui ont le pouvoir.

Les 3 derniers niveaux correspondant au pouvoir des citoyens. Ils indiquent des degrés d'influence croissante sur la prise de décision. Les citoyens peuvent nouer des partenariats qui leur permettent de négocier et d'engager des échanges avec les détenteurs du pouvoir.

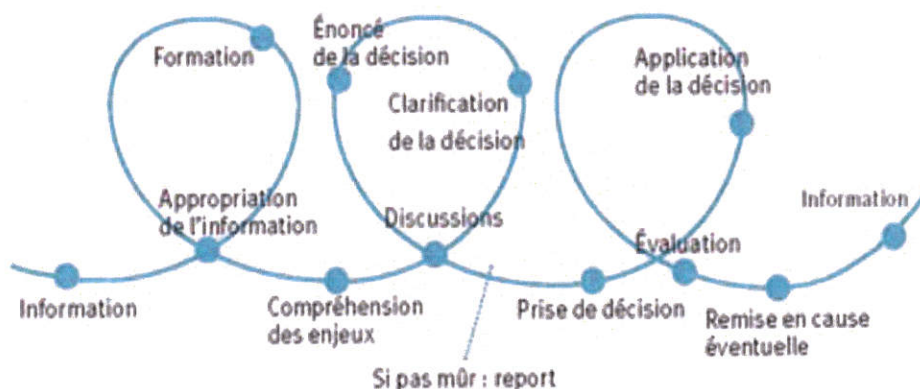


Schéma qui explique le processus de démocratie participative (Sources : blog.beatriceponcin.org)

2. Concertation entre enjeu politique et conséquences

En Europe, les réformes visant à la réorganisation territoriale sont pratique courante depuis plusieurs décennies, sous forme de fusions de communes et de régionalisation en général. Ce mouvement de réformes, s'appuyant notamment sur le

concept d'Europe des régions, était très actif dans les années 1980 et 1990. Or, depuis les prémices de la crise financière, il reprend de la vigueur.

Il ne s'agit désormais plus exclusivement d'approfondir la décentralisation mais également d'adapter le fonctionnement des collectivités locales et régionales aux restrictions budgétaires et opérationnelles imposées par les gouvernements centraux. Il convient ici de remarquer que la quasi-totalité des associations ayant répondu ont évoqué une modification législative ayant des conséquences pour les collectivités territoriales.

a. Réorganisation de l'administration Régionale

Mars 2016 aura été celui du démarrage de la concertation sur la construction de l'administration de la Région Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées. Lors du premier Comité Technique un avis favorable a été donné au projet d'organisation de transition, autour de trois grands axes en lien avec la démarche d'organisation :

- la question de déplacements et des échanges entre les sites, et la procédure harmonisée d'évaluation
- le régime indemnitaire et l'action sociale
- une démarche d'accompagnement et de formation des agents

Les grands principes de la nouvelle organisation :

1. Une nouvelle organisation qui découle des grands axes du projet de la collectivité :

- priorité à l'Emploi et à la Formation, à l'Économie, à l'Innovation
- intégration dans l'organisation de l'ambition maritime de la Région mais aussi en faveur de l'attractivité des territoires
- une nouvelle politique pour l'Éducation, la ruralité, la Montagne
- une politique transparente pour la transition énergétique et écologique
- un enjeu majeur envers les mobilités, les transferts de compétences

2. Une organisation dans un contexte nécessitant une amélioration dans la fluidité des prises de décisions :

- fusion des certaines Directions, la majorité multi-sites, qui partagent des thématiques communes
- des propositions de créations de nouvelles Directions
- une maîtrise d'usage pour une organisation plus économe

3 .La concertation comme facteur de renouveau

Les processus décisionnels en matière d'aménagement et d'environnement ont été largement modifiés depuis les années 1970 et les premières lois réformant l'enquête d'utilité publique pour aboutir à l'inscription de plusieurs principes en droit français : le droit à l'information, l'obligation de concertation préalable, et plus récemment le droit de participation. Dans le même temps, les grands projets d'aménagement, de plus en plus controversés, ont donné lieu à des expériences de « grands débats », qui ont été formalisées par l'émergence et le renforcement de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Ces évolutions ont contribué à la diversité des outils et des modes de concertation.

La généralisation de la concertation intervient également dans le contexte de l'affirmation et de la recherche d'autonomie du pouvoir local, à la suite des lois de décentralisation.

- a. Une triple concertation pour faire émerger une identité commune des deux ex-Régions

Une concertation interne pour gérer l'organisation des services et des agents, une concertation identitaire afin de définir un nom pour la nouvelle Grande Région et une concertation citoyenne afin définir la politique en matière de transport et mobilité pour la nouvelle Grande région pour les prochains 20 ans avenir.

La concertation interne :

Le Comité Technique du 24 mars a approuvé la mise en place d'une organisation de transition, ce qui représente un premier pas vers la définition d'un organigramme stabilisé de l'administration régionale. Dans un enjeu d'efficacité, l'organisation de transition permettra de simplifier le fonctionnement de la Direction Générale et les neuf Directrices et Directeurs Généraux Adjointes (DGA).

Ensuite trois mois de concertation pour définir une organisation mobilisée. Les agents seront sollicités individuellement ou dans le cadre des groupes de travail pour donner leur avis concernant la nouvelle organisation interne des deux sites.

La complexité de garantir l'équilibre entre les Directions installées à Toulouse et à Montpellier, prendre en compte les orientations et destinations politiques, s'assurer de l'adhésion des agents et veiller à leurs contraintes personnelles, mesurer la charge de travail des différentes missions, réfléchir à des nouvelles modalités de travail.

Au 20 mai, 110 questionnaires ont été reçus, correspondant à la remontée de 900 agents de la collectivité environ. Parmi les préoccupations principales :

- harmonisation et la simplification de procédures
- la dématérialisation
- la simplification des circuits de transmission

Ce qui ressort de cette première phase c'est l'intérêt et l'implication des agents pour cette démarche.

La première phase dite de « diagnostic » s'est terminée fin juin, avec l'analyse des questionnaires renseignés par les services. L'analyse a été réalisée par le groupe-projet composé de 38 agents volontaires, issus de plusieurs Directions.

- 2162 réponses traitées

- 110 questionnaires renseignés, collectivement : 80 par des services, 15 par des cellules, 15 par d'autres structures dont les bureaux territoriaux, ce qui représente 897 agents de service généraux.

La participation sur les deux sites reste équilibrée :

- 54 questionnaires (soit 483 agents) pour le site de Montpellier
- 56 questionnaires (soit 414 agents) pour le site de Toulouse

La concertation identitaire :

La Région lance une grande consultation sur son futur nom. Les élus régionaux ont arrêté, le 5 Avril en assemble plénière une liste de 5 noms (Languedoc, Languedoc-Pyrénées, Occitanie, Occitanie Pays Catalan, Pyrénées Méditerranéenne), qui ont été soumis à la consultation des habitants de 9 mai 2016.

Il faut préciser que les agents ont leur place bien identifiée dans le processus de consultation pour trouver le nouveau nom de la Région pendant la phase dite « institutionnelle », ouverte depuis 11 mars, en se rendant sur le site de la Région. À partir Ensuite, lors de la phase dite « citoyenne » (à partir du 15 avril), ils pourront donner leur avis sur les propositions issues de la première phase. La concertation pour le nouveau nom de la Région se conclura par un vote en Assemble Plénière le 24 juin et un décret en Conseil d'État avant le 1er octobre 2016.

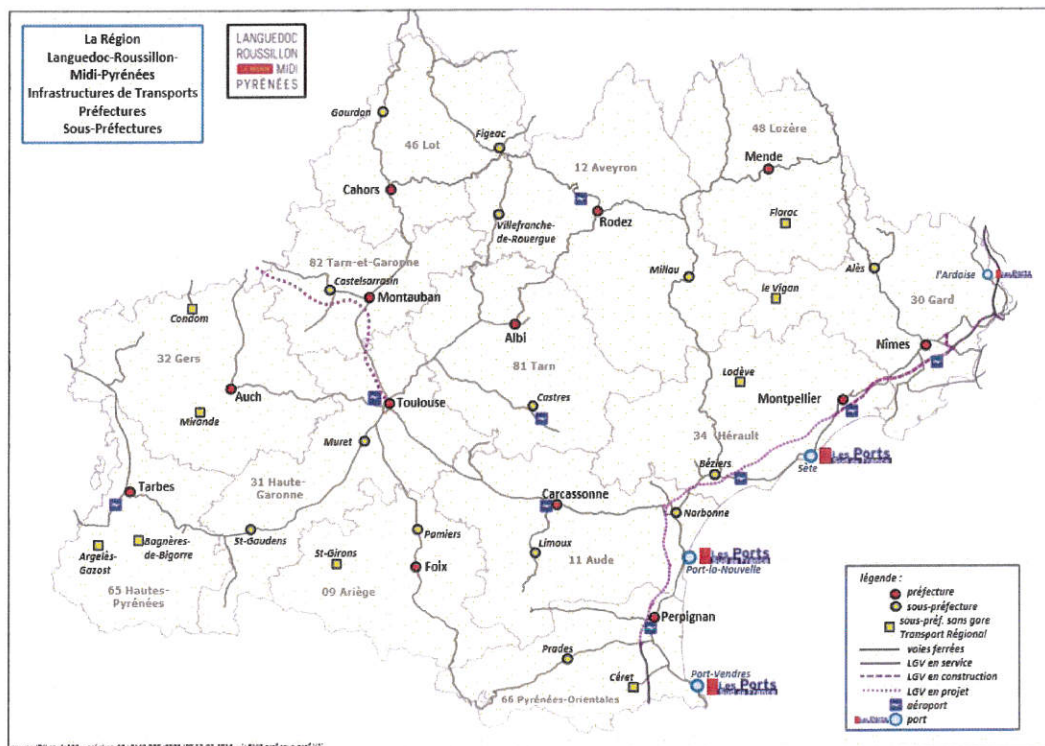
« Tout au long de la consultation, Carole Delga a répété que les avis récoltés ne valent pas décision et que le dernier mot appartient aux conseillers régionaux. Mais, face au score d'Occitanie (plus de 90 000 voix sur les 203 598 votes), la présidente de Région a revu sa position. Elle admet que le vote de l'assemblée régionale du 24 juin prochain doit refléter le verdict de la consultation populaire. »

La concertation citoyenne : Les États Généraux du Rail et de l'Intermodalité :

Du 21 avril au 7 juillet 2016, les habitants du Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées sont appelés à s'exprimer sur le développement des trains du quotidien, l'avenir de la grande vitesse, l'évolution du transport régional par autocar, l'essor de l'écomobilité, la prise en compte du fret, l'accessibilité et la tarification.

Parmi les sujets qui seront abordés, figure notamment la question du TER à 1 euro et son éventuel déploiement en Midi-Pyrénées.

Cette consultation publique, initiée par la nouvelle majorité élue à la tête du conseil régional, est la concrétisation d'un engagement électoral. *"Avant de décider d'une nouvelle politique, il est nécessaire d'écouter la société civile"*, a indiqué Carole Delga. Pendant 80 jours, 36 réunions seront organisées dans les préfectures et sous-préfectures de la nouvelle Grande Région.



Carte réunions des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité
(Sources : Conseil Régional Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées)

Pour ceux et celles qui ne pourront pas assister aux réunions publiques, des questionnaires papier seront à leur disposition dans les lycées, gares, maisons de la région. Ils pourront également les trouver sur le site de la Région.

Le coût de cette consultation est estimé à environ 500 000 euros, principalement dévolus à la diffusion, à la communication et l'analyse du questionnaire. Pour cela, la Région se fera assister par la Sofres.

Dans la nouvelle Grande Région, le transport express régional est organisé autour de 20 lignes ferroviaires et 60 lignes d'autocar. Ce réseau de 3 500 kilomètres de voies ferrées fonctionne avec un budget annuel de 400 millions d'euros. Il est emprunté chaque jour par 56 000 voyageurs.

C. États Généraux du Rail et de l'Intermodalité : l'exercice de concertation citoyenne

1. Les enjeux pour cette concertation

Dans le contexte territorial, la délégation de l'autorité qui permet la régulation du système d'interactions se concrétise dans l'échange entre acteurs individuels et acteurs collectifs et confronte logique privée et publique.

Des échanges entre acteurs territoriaux et de la logique poursuivie naissent un certain nombre de conflits. Cette confrontation de l'intérêt public et de l'intérêt privé souligne la notion d'«intérêt collectif» et nous invite à distinguer concertation territoriale et politique territoriale concertée.

La concertation territoriale a pour objectif de régler les conflits éventuels dus à la gestion des ressources territoriales et de permettre l'émergence d'une proximité. Elle opère par la recherche d'un consensus sur les actions à entreprendre et sur leur coordination éventuelle. Le territoire est l'objet d'un véritable jeu de pouvoirs lié à l'appropriation des ressources de l'espace.

Ainsi, si le territoire peut être vu comme un espace de ressources car constitué d'objets d'intérêt, il est aussi espace d'interactions sociales à cause du jeu qui s'organise autour de ces objets. La nature de ce jeu de pouvoirs, et des conflits qui les accompagnent, peut être précisée parce que relève Pornon (1997, p 30) : *«Ces conflits sont provoqués par la rareté des ressources du territoire, mais résultent également de la différenciation dans l'utilisation du territoire ou dans le fonctionnement des systèmes sociaux, et de la nécessité de coordonner les acteurs dans les organisations et sur le territoire.*

- a. Le défi face à l'harmonisation de deux réseaux différents : réseau en étoile/réseau linéaire

La nouvelle Grande Région s'affiche avec ses 72.724 km², 5,7 millions d'habitants, 50.000 nouveaux habitants en plus chaque année. La grande région est de la taille de l'Autriche, nettement plus grande que la Suisse ou les Pays-Bas, trois fois plus que la Slovénie.

« Les diagonales s'y lisent sur quelque 400 kilomètres. Entre Toulouse et Montpellier, il faut plus de deux heures par autoroute ou train rapide. L'effet de taille va donc peser sur les façons de "faire région" et interroge les modes de gestion des territoires. » Jean-Paul VOLLE

Une autre caractéristique de cette région est son émiettement communal, avec 4.565 communes, dont 75% ont moins de 800 habitants, et le tiers moins de 200. À l'opposé, Toulouse et Montpellier ne regroupent guère plus de 20% de la population régionale dans les 68 communes de leur cadre métropolitain.

Le mode d'urbanisation oppose les deux sous ensembles régionaux. Sur huit villes comprises entre 45.000 et 150.000 habitants, deux seulement (Montauban et Albi) sont en Midi-Pyrénées alors que Nîmes et Perpignan dépassent les 100.000 habitants. La population cumulée des trois principales villes languedociennes est supérieure à celle de Toulouse.⁴

Les densités y sont faibles, inférieures à 25 habitants/km², les sous équipements fréquents, l'accès aux services, notamment la santé, l'éducation, la culture, rendu difficile par leur relatif enclavement.

Le réseau linéaire des villes languedociennes s'organise d'Avignon à Perpignan selon les grandes voies de communication.

⁴

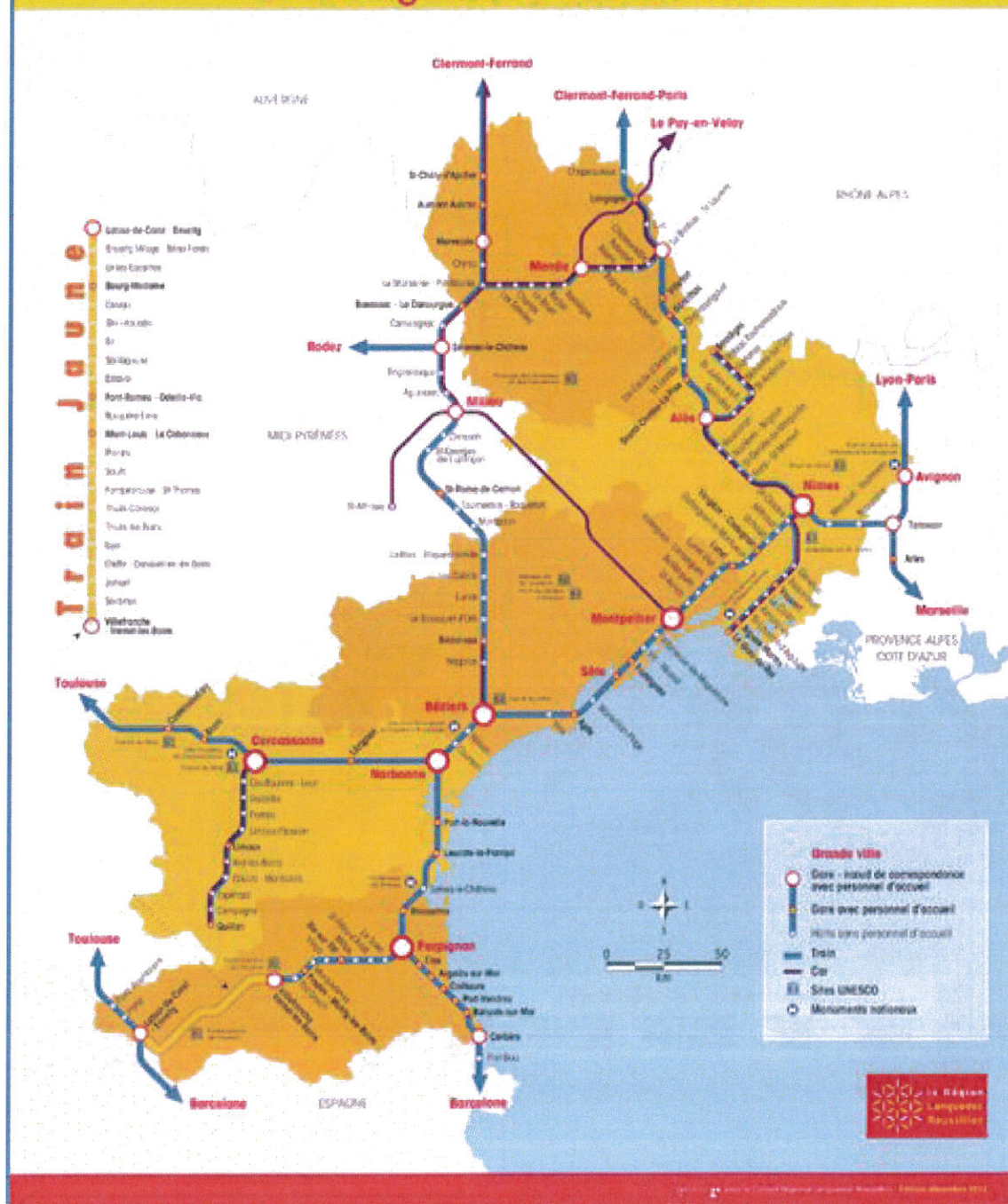
INSEE



Source : Région Midi-Pyrénées et SNCF

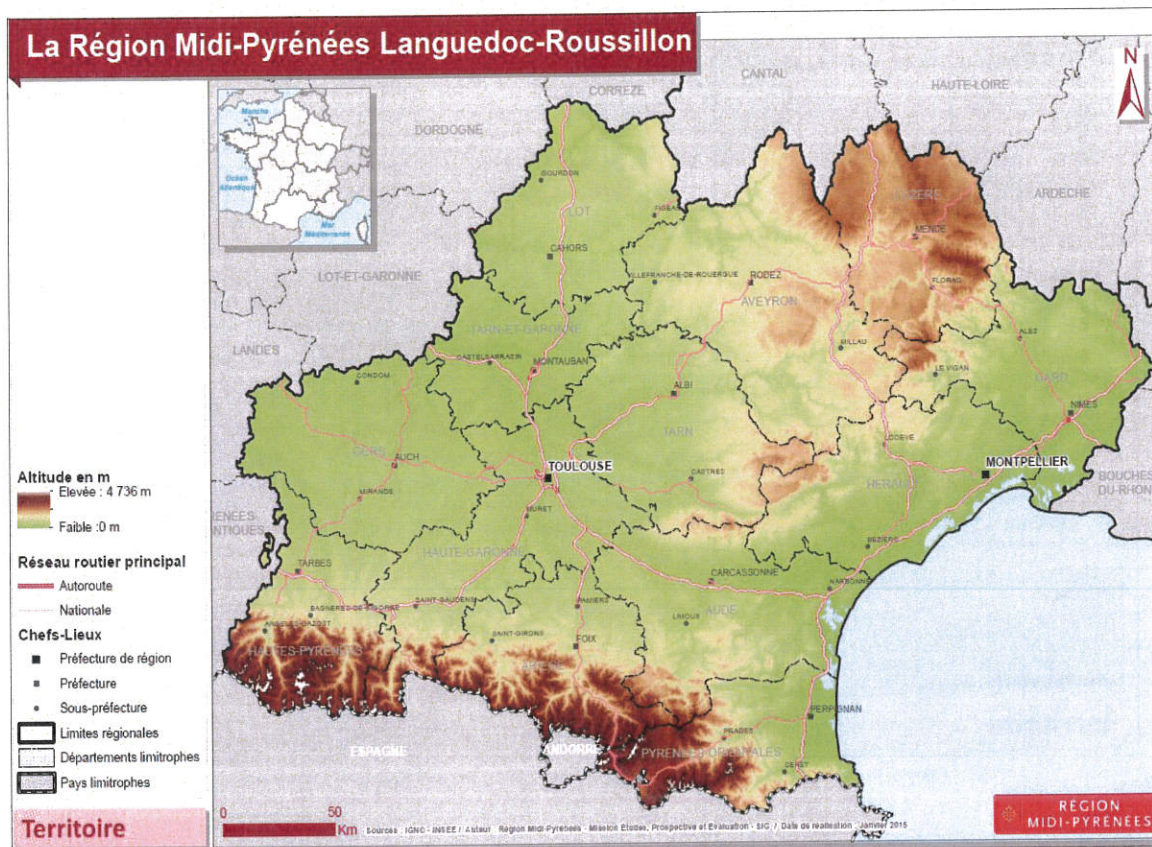
Le Transport Régional

de Languedoc-Roussillon



Source : Conseil Régional Languedoc-Roussillon

b. L'Intermodalité un enjeu majeur dans un territoire contrastée

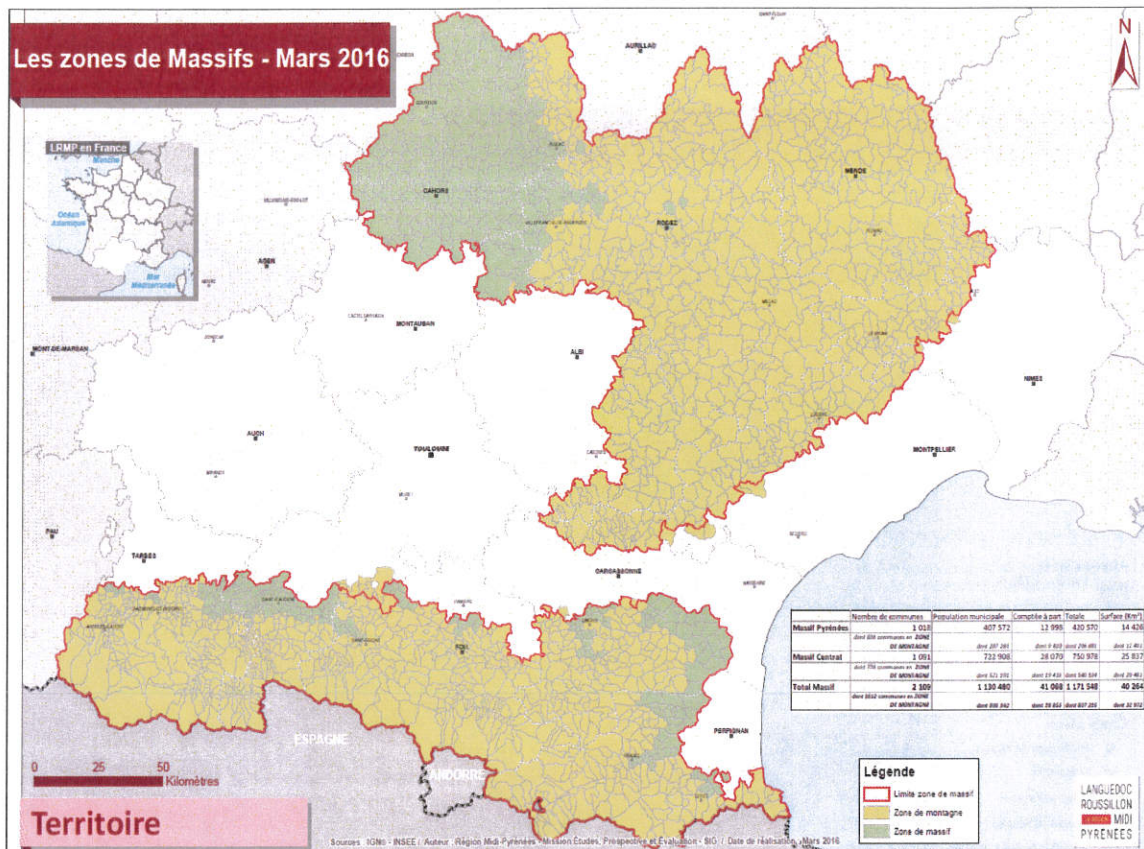


Sources : Région Midi-Pyrénées

La carte de la région montre les zones en difficulté démographique et en déclin économique. Il serait nécessaire de renforcer la lutte contre les discriminations liées à l'emploi, à l'accès à la santé, aux services en général, pour revitaliser les territoires ruraux. Le développement rural implique l'accès aux technologies. Le cas de la zone sud-pyrénéenne de la Région nécessite un accès technologique permettant une connexion numérique à des plates formes de mobilité en ligne pour compenser le déficit d'offre ferroviaire.

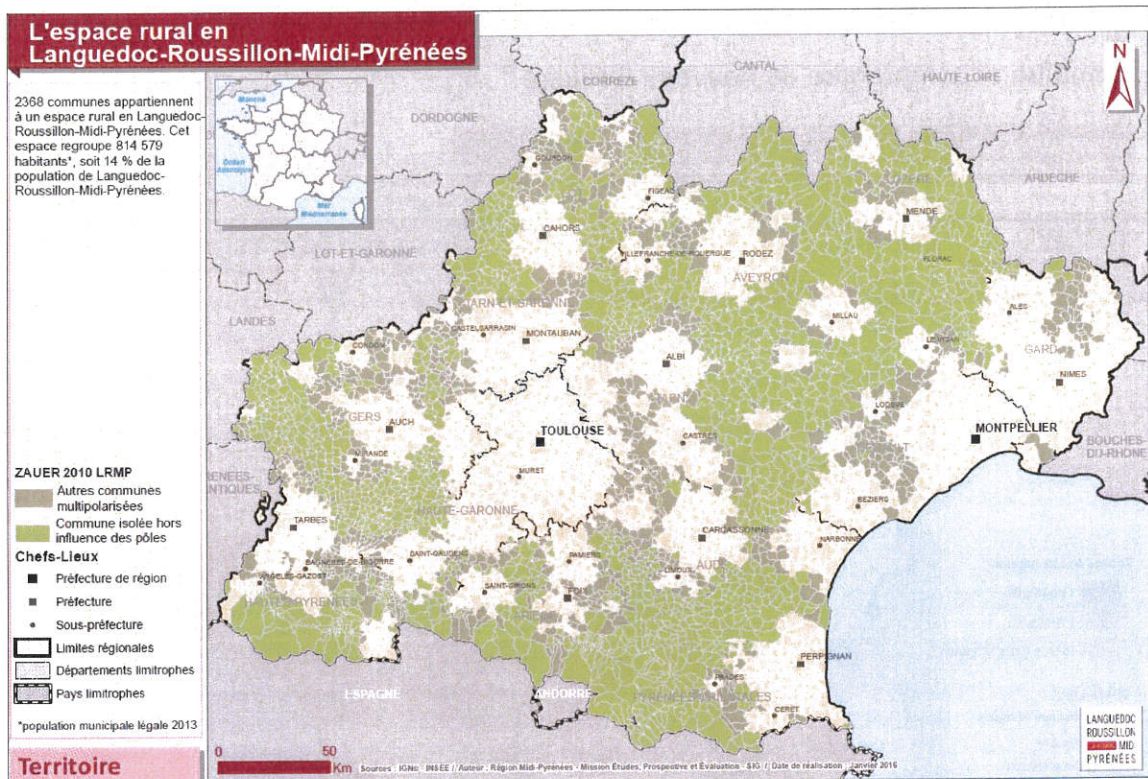
D'autre part dans le nord, et en cohérence avec la politique des centre-bourgs, nous souhaitons maintenir le TET (Train Équilibre du Territoire) et le développement de haltes dans les gares qui seront de véritables centres ruraux multimodaux et multi services (poste, santé, commerce de proximité). Le développement des petites

haltes contribuera, à l'aide de modes de transport doux, à valoriser le patrimoine culturel et naturel de la région (sites et monuments historiques, festivals, parcs régionaux...).



	Nombre de communes	Population municipale	Comptée à part	Totale	Surface (Km²)
Massif Pyrénées	1 018	407 572	12 998	420 570	14 426
	dont 836 communes en ZONE DE MONTAGNE	dont 287 261	dont 9 420	dont 296 681	dont 12 491
Massif Central	1 091	722 908	28 070	750 978	25 837
	dont 776 communes en ZONE DE MONTAGNE	dont 521 101	dont 19 433	dont 540 534	dont 20 481
Total Massif	2 109	1 130 480	41 068	1 171 548	40 264
	dont 1612 communes en ZONE DE MONTAGNE	dont 808 362	dont 28 853	dont 837 215	dont 32 972

Sources : Conseil Régional Languedoc-Roussillon/Midi-Pyrénées

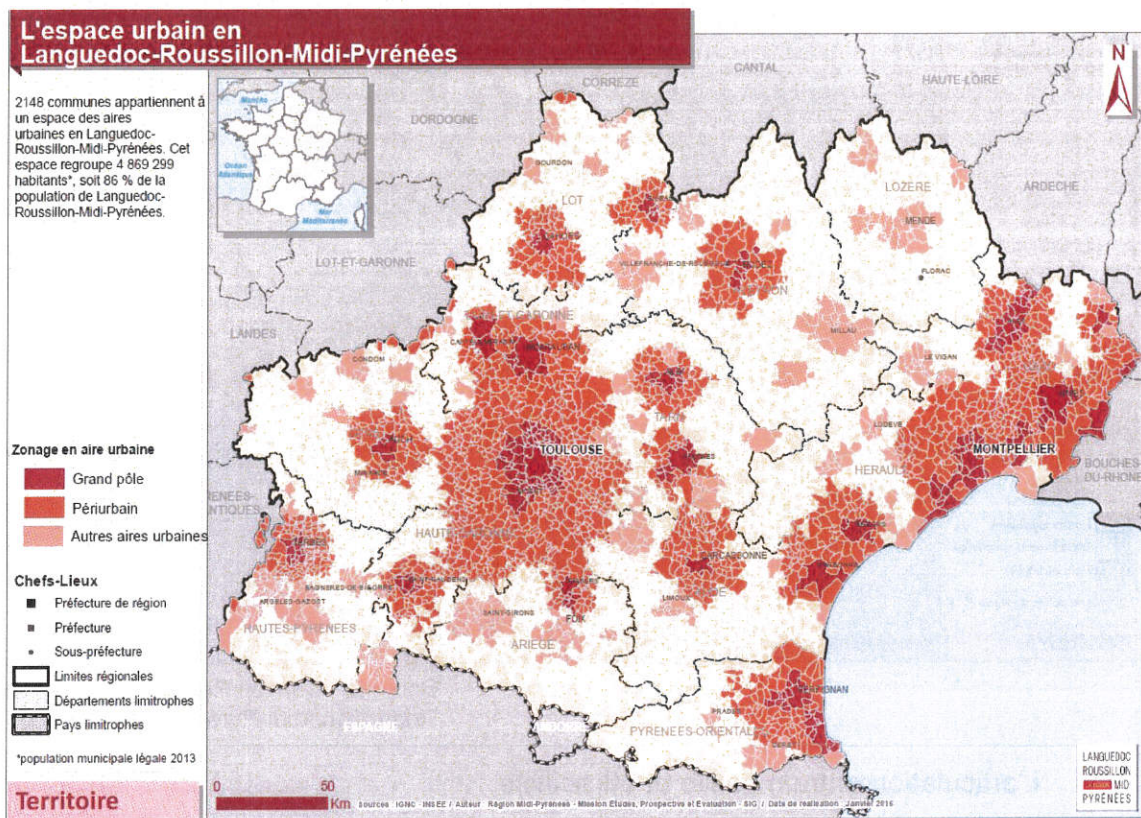


Sources : Conseil Régional Languedoc-Roussillon/Midi-Pyrénées

c. L'articulation entre mobilité et attractivité

En effet, le 1er janvier 2016, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon fusionnent pour ne former qu'une seule région, composée de 13 départements et regroupant une population de 5,6 millions d'habitants. La création de cette nouvelle région appelée provisoirement Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées est une opportunité pour tous ses habitants. Deuxième région de France en superficie et cinquième région en population, ce nouveau territoire bénéficie de multiples atouts pour rayonner aux niveaux français et européen. Il disposera de toutes les caractéristiques d'une grande région : l'accès à la mer, deux massifs montagneux, une forte attractivité économique, un potentiel de recherche de premier plan, un tourisme dynamique, des produits de qualité, une forte identité historique et culturelle. La compréhension du contexte économique et social de cette nouvelle région nécessite de par sa complexité une observation objective. Par le recueil d'informations synthétiques, simples et lisibles mobilisant les données les plus récentes, cette publication vise à alimenter le débat. Elle s'adresse aux responsables

institutionnels mais aussi à un public plus large, soucieux de mieux apprendre à connaître et comprendre ce nouveau territoire.⁵

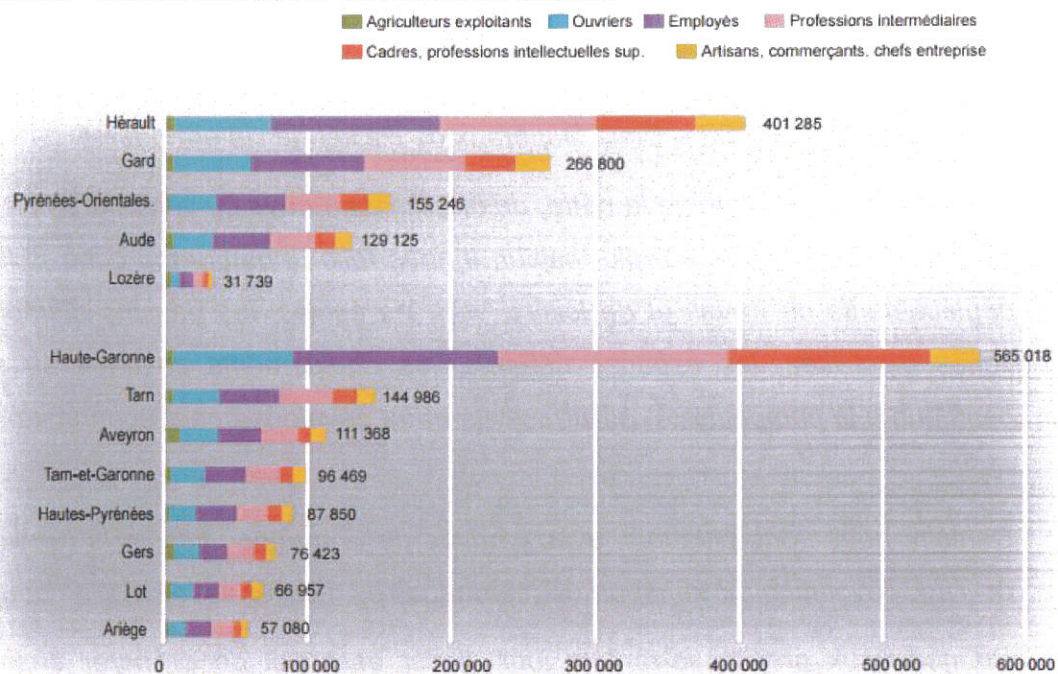


Sources : Conseil Régional Languedoc-Roussillon/Midi-Pyrénées

⁵ Service Études Statistiques Évaluation de la toute nouvelle DIRECCTE Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

Population active en emploi de 15 ans et plus par département et catégorie socioprofessionnelle

Source : Insee - Recensement de la population 2012, exploitation complémentaire



Sources : INSEE

2. Une concertation publique en trois étapes

DOSSIER DE PRESSE – États Généraux de Rail et de l'Intermodalité

« Dans une région comme la nôtre, de la taille d'un pays où vivent près de 6 millions d'habitants, le rail joue un rôle majeur. Il nous relie. Il nous rapproche. Il facilite nos déplacements de travail et de loisirs, vers les écoles, les bassins d'emplois et les zones d'activités, les espaces naturels, les équipements culturels ou sportifs. Il contribue à la compétitivité, à l'attractivité et au développement économique de notre région.

Demain, nous irons plus loin, avec l'arrivée de la grande vitesse, le renouvellement du TER, l'évolution du transport de marchandises, l'essor de la mobilité douce.

De nouveaux projets verront le jour. Il est essentiel de préparer ensemble ces évolutions.

Écouter les attentes de tous les habitants de la région, connaître vos avis et vos préoccupations.

Cette consultation citoyenne était un engagement fort de ma campagne. La majorité régionale a décidé de la lancer sans attendre, auprès du plus grand nombre : usagers quotidiens, occasionnels ou non-usagers, salariés, cheminots, responsables d'entreprise, élus, financeurs, lycéens ou/et étudiants, etc.

Notre objectif : être à votre écoute, au plus près de vos modes de vie et de vos besoins, avant que l'Assemblée régionale ne définisse et engage les priorités ferroviaires et intermodales pour les années et décennies à venir.

Alors n'hésitez pas : prenez la parole, exprimez-vous !

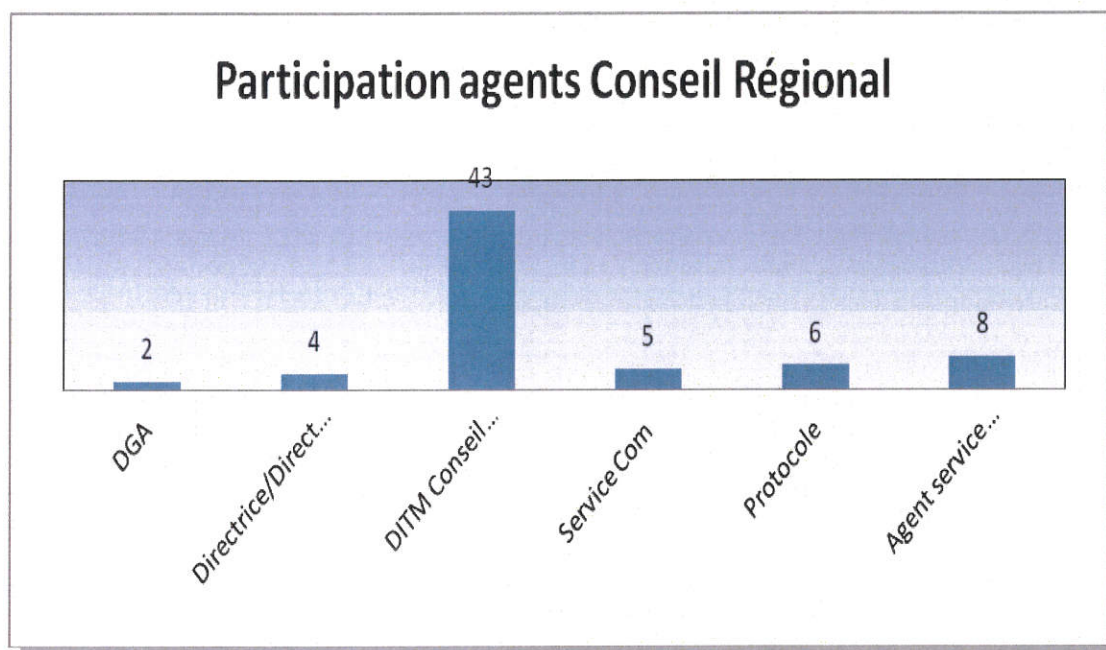
Trains du quotidien, grande vitesse, fret ferroviaire, autocars, écomobilité, Intermodalité, etc.

Répondez au questionnaire qui vous est soumis et participez aux 36 rencontres publiques de mi-avril à début juillet organisées dans tous les territoires. Un temps d'analyse suivra et une restitution finale vous sera présentée à l'automne.

C'est ainsi que, tous ensemble, nous construirons une région forte, solidaire et attractive, une région où il fait bon vivre et voyager.

Je compte sur votre participation. »

Carole Delga, Présidente de la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées »⁶



Réalisation Anamaria Ludusan

⁶ Dossier de Presse États Généraux du Rail et de l'Intermodalité

a) Une phase de consultation des citoyens (21 avril-9 juillet 2016)

Type d'intervenant	Total intervenants	
Acteurs des transports	12	1.95%
Associations anti-LGV	16	2.60%
Associations de défense ferroviaire	31	5.03%
Associations de protection de l'environnement	4	0.65%
Associations de tourisme	4	0.65%
Associations d'usagers	82	13.31%
Associations pro-LGV	1	0.16%
Cheminots	32	5.19%
Citoyens	83	13.47%
Elus	123	19.97%
Milieu professionnel	33	5.36%
Militants politiques	30	4.87%
Syndicats	59	9.58%
Usagers	106	17.21%
Total	616	

b) Une phase d'analyse des expressions recueillis (juillet à septembre 2016)

	Oui	Oui à condition	non
Gares nouvelles		1	6
Mogère	3	2	13
Manduel	4	1	9
Beziers			3
Narbonne		1	2
Bressols			
Lignes nouvelles		1	2
GP50	7		2
LNMP	2	13	3
Toulouse - Narbonne	1		1
CNM		2	
Grande vitesse	6	3	9
Voie rapides	1		
Toulouse Marseille ligne LGV	1		
Bordeaux-Marseille	2		

Tableau analyse sujet gares nouvelles contributions
reçues via internet
Réalisation Anamaria Ludusan

	Nombre total contributions (sans doublon)	Nombre total contributions (avec doublons)	Contributions non exploitables	Contributions avec un lien internet
	223	297	7	4
	Type d'intervenant	Occurrences	Proportion en %	Lgv occurrences
1	Acteurs tourisme	5	2.24%	0
2	Acteurs transports	1	0.45%	0
3	Association vélo	8	3.59%	0
4	Association citoyennes	11	4.93%	5
5	Associations de fense environnement	7	3.14%	4
6	Associations de fense ferroviaire	17	7.62%	7
7	Associations de fense PMR	2	0.90%	0
8	Cheminots	4	1.79%	1
9	Citoyennes	149	66.82%	35
10	Communauté de communes	2	0.90%	1
11	Elus	7	3.14%	1
12	Millieu professionnel	8	3.59%	1
13	Mouvement politique	2	0.90%	0
	TOTAL	223	100.00%	55

Tableau analyse par type d'intervenant
Réalisation Anamaria Ludusan

c) Une restitution finale (automne 2016)

3. L'enjeu « Grande vitesse » pour la nouvelle grande Région

Ville de depart	Ville de destination	Temps parcours (le plus rapide) en 2016	Temps parcours (le plus rapide) en 2017	Temps parcours (le plus rapide) en 2024
Paris	Barcelone	6h19	6h04	6h04
Paris	Biarritz	5h19	4h05	3h10
Paris	Bordeaux	3h16	2h02	2h02
Paris	Brest	4h10	3h08	3h08
Paris	Cherbourg	3h03	3h03	3h03
Paris	Dijon	1h32	1h32	1h32
Paris	Dunkerque	1h40	1h40	1h40
Paris	Foix	7h08	5h35	4h45
Paris	Genève	2h59	2h59	2h59
Paris	La Rochelle	3h11	2h26	2h26
Paris	Lille	1h02	1h02	1h02
Paris	Luxembourg	2h13	2h13	2h13
Paris	Lyon	1h57	1h57	1h57
Paris	Marseille	3h05	3h05	3h05
Paris	Montpellier	3h19	3h00	3h00
Paris	Mulhouse	2h40	2h40	2h40
Paris	Nancy	1h30	1h30	1h30
Paris	Nantes	2h09	1h52	1h52
Paris	Nice	5h34	5h34	5h34
Paris	Pau	5h22	4h17	4h17
Paris	Perpignan	4h55	4h40	4h40
Paris	Rennes	2h06	1h27	1h27
Paris	Rouen	1h11	1h11	1h11
Paris	Strasbourg	1h46	1h46	1h46
Paris	Tarbes	6h19	5h09	5h09
Paris	Toulouse	5h29	4h00	3h10
Paris	Tours	1h14	1h14	1h14

Réalisation Anamaria Ludusan

a. Les projets LGV qui inquiètent à cause de leur financement

	Oui	Oui à condition	non
Gares nouvelles		1	6
Mogère	3	2	13
Manduel	4	1	9
Beziers			3
Narbonne		1	2
Bressols			
Lignes nouvelles		1	2
GPSO	7		2
LNMP	2	13	3
Toulouse-Narbonne	1		1
CNM		2	
Grande vitesse	6	3	9
Voie rapides	1		
Toulouse-Marseille ligne LGV	1		
Bordeaux-Marseille	2		

Réalisation Anamaria Ludusan

b) Les polémiques autour de CNM (Contournement Nîmes-Montpellier) et les gares nouvelles

	Oui	Oui à condition	non	Total Occurrences
Gares nouvelles		1	6	
Mogère	3	2	13	
Manduel	4	1	9	
Beziers			3	
Narbonne		1	2	
Bressols				
TOTAL	7	5	33	45
%	16%	11, %	73%	

Réalisation Anamaria Ludusan

	Oui	Oui à condition	non	Total Occurrences
Lignes nouvelles		1	2	
GPSO	7		2	
LNMP	2	13	3	
Toulouse-Narbonne	1		1	
CNM		2		
Grande vitesse	6	3	9	
Voie rapides			1	
Toulouse Marseille LGV	1			
Bordeaux-Marseille	2			
TOTAL	19	19	18	56
%	34%	34%%	32%%	

Réalisation Anamaria Ludusan

Conclusion

Le vocable « démocratie participative » constitue une invention récente. Il apparaît pour la première fois dans le monde anglo-saxon dans les années 1960, où plusieurs auteurs en théorisent le principe dans quelques ouvrages marquants de la philosophie politique [6] C. Pateman, *Participation and Democratic Theory*, Cambridge,.... Au sens propre, l'expression est pourtant absurde. Elle relève du pléonasme. Comment concevoir une démocratie qui ne soit pas participative par essence ? Comment penser qu'il soit besoin de rappeler cette évidence selon laquelle le fonctionnement d'un système démocratique exige un certain degré de participation du peuple à la détermination des choix collectifs ? De fait, le recours à cette notion se fonde sur la critique d'une conception « minimaliste de la démocratie » [7] B. Barber, *Démocratie forte*, Paris, Desclée de Brouwer,...., une dénonciation de l'atrophie de l'idéal démocratique qu'ont opéré les sociétés modernes à partir de la fin du XVIIIe siècle [8] B. Manin, *Principes du gouvernement représentatif*,.... Ces auteurs ont ainsi eu le mérite de rappeler que la seule question qui vaille à propos de cet oxymore qu'est cette fois la « démocratie représentative » est la suivante : « Comment un régime institutionnel (la représentation) qui exclut la participation des citoyens à l'exercice du pouvoir en est venu à être désigné par un terme (la démocratie) dont le sens étymologique aussi bien que l'interprétation classique impliquent au contraire cette participation [9] C. Colliot-Thelene, « L'ignorance du peuple », in G... ? »

La nouvelle Grande Région Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées est la deuxième la plus vaste région de France avec un réseau ferroviaire étonnant : réseau en étoile en ex Midi-Pyrénées et réseau linéaire en ex Languedoc Roussillon, ce qui constitue un grand défi dans le contexte de fusion régionale et dans le besoin de la création d'un système unitaire et homogène de mobilité. La Nouvelle Grande Région semble avoir compris l'importance d'enjeux mobilité comme facteur déterminant de développement et d'attractivité ce qui explique l'organisation d'un vaste exercice de concertation citoyennes intitulé "Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité".

Etant une région de frontière et de transit, la mobilité et les infrastructures, restent une priorité et un enjeu majeur. Le défi d'entretenir mais aussi de développer un réseau vaste et sollicité implique un coût financier important et une politique ferme.

La liaison entre les deux ex régions et ses deux grandes métropoles se réalise par le corridor Toulouse-Carcassonne-Narbonne qui concentre les différents modes de déplacements (rail-route-canal).

Le reste de la grande région sera constituée par la zone montagneuse des Pyrénées au Sud et par les piémonts, les Causses et les contreforts du Massif Central (Aubrac-Margeride..) au Nord-est .

Le Languedoc-Roussillon est un corridor de transit au plan national et euro-méditerranéen offrant un niveau très élevé d'équipements regroupant autoroutes, voies ferrées, ports et aéroports. Le transit concerne le plus souvent tout à la fois les voyageurs et le fret et mélangeant courte et longue distance.

Le réseau d'infrastructures en Midi-Pyrénées en reliant pour l'essentiel les villes moyennes à Toulouse est calqué sur l'étoile de développement rayonnant autour de la métropole toulousaine. L'enjeu des déplacements pendulaires est largement prioritaire comparativement au trafic interrégional ou au fret.

L'axe majeur Est-Ouest reliant l'atlantique à la méditerranée constituera au plan des infrastructures la colonne vertébrale de la grande région (A9-A61-A62 pour la route, ligne bordeaux-Marseille pour le rail-et canal du midi pour la voie d'eau), permettant en outre de relier les régions voisines (PACA- Aquitaine).

S'agissant de LGV, la priorité de la construction en Y de la ligne Bordeaux-Hendaye et Bordeaux Toulouse ne doit- elle pas être inversée par un Y opposé à savoir Montpellier- Perpignan et Narbonne- Toulouse assurant ainsi une possibilité de raccordement international avec la capitale de la grande région, permettant une desserte attractive entre Montpellier et Toulouse et améliorant la rentabilité de la section commune ?

Si la question des trains d'équilibres est de niveau national, la liaison Nîmes-Toulouse via Montpellier doit être clairement posée avec l'avenir de la ligne Bordeaux-Marseille.

Les TER ont-ils vocation à se substituer aux trains d'équilibre ? Si oui dans quelles conditions (confort – tarif – fréquences- subventions d'équilibre)

Et nous verrons comment la puissance régionale essaye de concilier les transports grande vitesse (TGV) avec le transport TER, qui pour ses habitants semble être la clé pour le développement et désenclavement de la nouvelle grande Région et son vaste territoire. Dans le contexte de réforme et le transfert de compétences supplémentaires envers les régions, qui vont devenir maître d'ouvrage en matière de mobilité.

Bibliographie

Articles

ARNSTEIN, Sherry. 1969, "A ladder of citizen participation", American Institute of Planners Journal : 216-224

DONZELOT J., MEVEL C. 2002, "La participation: entre construction d'un pouvoir et accomplissement d'un devoir". Les corporations de développement communautaire et le développement social urbain. Lien social et Politiques, n° 48, p. 81-93

DZIEDZICKI, Jean-Marc, 2004, Au-delà du Nimby : le conflit d'aménagement, expression de multiples revendications In : Conflits et territoires, Tours : Presses Universitaires François-Rabelais

DZIEDZISKI J-M., 2003, La gestion des conflits d'aménagement entre participation du public et médiation, Annuaire des collectivités territoriales. Tome, pp. 635-646

DZIEDZISKI J-M., 2004, Conflits et projets d'aménagement, in Conflits et Territoires, MELE P., LARRUE C. et ROSEMBERG M. (dir.) collection Perspectives Villes et Territoires, Presses universitaires François-Rabelais, pp. 35-64

ETCHELECOU A., UHALDEBORDE J-M. Et WOLFF J-P., 2013, Bilan de la Concertation d'après-demain public du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), Commission nationale du débat public, Paris, 10 p.

GUIBERT G., 2013, La contestation des grands projets d'infrastructures, Esprit, n° 398, pp. 92-104

RUI S., 2004, La démocratie en débat : les citoyens face à l'action publique, Armand Colin, Paris, 263 p.

WOLFF Jean-Pierre, 2007, Midi-Pyrénées : une politique volontariste sujette à des incertitudes, in Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale, OLLIVIER-TRIGALO Marianne, (coordination scientifique), Les collections de l'INRETS, Paris, pp. 211-214.

WOLFF Jean-Pierre, 2007, Contextes géographiques des réseaux ferroviaires régionaux, in Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation,

régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale, OLLIVIER-TRIGALO Marianne, (coordination scientifique), Les collections de l'INRETS, Paris, pp. 33-40.

WOLFF Jean-Pierre, 2016, L'inéluctabilité des conflits liés aux infrastructures de transports ? in « Infrastructures de transports et conflits dans le Sud-Ouest européen », Sud-Ouest Européen, WOLFF Jean-Pierre (éditeur scientifique), Presses universitaires du Midi, Toulouse, (sous presse), juillet, n° 40, pp

WOLFF Jean-Pierre, 2016, La recomposition des jeux d'acteurs liée aux conflits induits par le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, in « Infrastructures de transports et conflits dans le Sud-Ouest européen », Sud-Ouest Européen, WOLFF Jean-Pierre (éditeur scientifique), Presses universitaires du Midi, Toulouse, (sous presse), juillet, n° 40, pp

WOLFF Jean-Pierre, 2007, Aménagement et politique ferroviaire dans le Sud Ouest et en Midi-Pyrénées, Géographiai, n° 51, Zaragoza, pp. 5-24.

Mémoire

VERZEGNASSI Aurélie, 2013, *Midi-Pyrénées, une politique volontariste en matière de transports collectifs – La gare, enjeu stratégique de développement de l'action régionale*, (sous la direction de Jean-Pierre Wolff, structure de stage Region Midi-Pyrénées).

REVELLI Bruno, 2015, *Fusionne-t-on les politiques de transport comme les Regions?* (Sous la direction de Jean-Pierre Wolff, structure de stage: Région Midi-Pyrénées, Toulouse)

Référence électronique

Alexis Sierra et Elisabeth Bonnet-Pineau, « La réforme territoriale en France : parlementaires et géographes face à « l'art de la découpe » gouvernementale », EchoGéo [En ligne], 35 | 2016, mis en ligne le 19 avril 2016, consulté le 28 juillet 2016. URL : <http://echogeo.revues.org/14481> ; DOI : 10.4000/echogeo.14481

Sites consultés et téléchargements

INSEE

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

Sur la réforme

<http://www.mobilicites.com>

<https://www.legifrance.gouv.fr>

Assemblée Nationale

<http://www.assemblee-nationale.fr>

<http://www.vie-publique.fr>

Sénat

<http://www.senat.fr>

Wikipédia

<https://fr.wikipedia.org>

Midi-Pyrénées

<http://www.midipyrenees.fr>

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

Annexes

Annexe n°1 Plaquette de présentation États Généraux du Rail et de l'Intermodalité

Annexe n°2 Questionnaire États Généraux du Rail et de l'Intermodalité

Annexe n°3 Exemple analyse sujet de la « tarification »

Annexe n°4 Concertation nom de la nouvelle Région

Annexe n°5 Courrier de la Présidente Carole Delga - États Généraux du Rail et de l'Intermodalité

Annexe n°6 Carte TER

Annexe n°7 Carte les infrastructures ferroviaires

Annexe n°8 Carte les PEM (Pôles d'Échange Multimodaux)

Annexe n°9 Carte les Points d'Arrêt

Annexe n°10 Carte : Services / Dessertes

Annexe n°11 Carte Réseau Ferroviaire et Gares

Annexe n°12 Carte Transports Régionaux

Annexe n° 13 Compte-rendu Foix

Annexe n° 14 Compte-rendu Montauban



TRANSPORTS RÉGIONAUX DE LA RÉGION LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRÉNÉES

LANGUEDOC
ROUSSILLON
MIDI
LA RÉGION PYRÉNÉES

Transports Régionaux

- ligne ferroviaire TER SNCF
- ligne autocar convention TER SNCF
- ligne autocar régionale hors SNCF

Lignes à Grande Vitesse

- LGV en service
- GPSO Grand Poitou du Sud-Ouest
- Ligne Nouvelle Bordeaux - Toulouse
- OMV en construction
- Commençement lignes - Montpellier
- LAMP à l'étude
- Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan
- Toulouse - Narbonne à l'étude



Interventions (de jour)

- Dumpe - Nantes - Bordeaux - Toulouse
- Hendaye - Toulouse
- Paris - Limoges - Toulouse - Cerbère
- Clermont-Ferrand - Nîmes (Gare)
- Clermont-Ferrand - Béziers (Aulrac)
- Bordeaux - Toulouse - Montpellier - Marseille - Nice

sources : SNCF, RFF, Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, Carte TER Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

**Rendez-vous sur
regionlrmp.fr/rail
et remplissez le
questionnaire en ligne**

LES CHIFFRES-CLÉS
DU FERROVIAIRE
EN LANGUEDOC ROUSSILLON
MIDI PYRÉNÉES :

- 20 lignes TER ferroviaires
- 43 lignes d'autocars
- 56 000 voyageurs quotidiens sur 543 trains
- 2 514 km de voies ferrées
- 1 milliard de km parcourus en train chaque année par les voyageurs
- Budget annuel transports de la Région : 484 M€
- Au total, depuis la régionalisation des TER, la Région a investi près de 2 milliards d'€ dans le ferroviaire
- 2002 : 13,1 millions de voyageurs par an
- 2014 : 20,8 millions de voyageurs par an (+ 60%)
- Depuis 2002, la Région a financé 153 nouvelles rames, aménagé 65 pôles d'échange, renouvelé plus de 130 gares régionales et renouvelé près de 600 km de lignes ferroviaires régionales

« AVANT DE DÉCIDER D'UNE NOUVELLE POLITIQUE, IL EST NÉCESSAIRE D'ÉCOUTER LA RÉGION ORGANISE LES ÉTATS GÉNÉRAUX DU RAIL ET DE L'INTERMODALITÉ AFIN DE CRÉER UN TEMPS D'ÉCOUTE DES USAGERS ET DES NON USAGERS. IL S'AGIT D'UNE LARGE CONCERTATION CITOYENNE, INSCRITE DANS LA PROXIMITÉ. »

Jean-Luc Gitehin, Vice-Président aux transports de la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées



UN DÉROULEMENT EN TROIS PHASES

1 – UNE PHASE DE CONSULTATION DES CITOYENS (AVRIL À JUILLET 2016)

Sur 80 jours de concertation, 36 réunions publiques se tiendront de 18h à 20h dans les villes suivantes :

- 09 : Foix 28/04/16, Saint-Girons 23/05/16, Pamiers 15/06/16 ;
11 : Limoux 27/04/16, Carcassonne 9/06/16, Narbonne 7/07/16 ;
12 : Capdenac-Gare 21/04/16, Millau 12/05/16,
Rodez 1/06/16, Villefranche de Rouergue 22/06/16 ;
30 : Nîmes 25/04/16, Le Vigan 18/05/16, Saint-Christol-les-Aigues 7/06/16 ;
31 : Toulouse 19/05/16, Muret 6/06/16, Saint-Gaudens 28/06/16 ;
32 : Mirande 2/05/16, Condom 14/06/16, Auch 6/07/16 ;
34 : Baziers 3/05/16, Lodeve 24/05/16, Montpellier 16/06/16 ;
46 : Gourdon 8/06/16, Cahors 5/7/16, 48 : Mende 11/05/16, Forac
29/06/16 ;
65 : Tarbes 9/05/16, Bagères-de-Bigorre 31/05/16, Argelès-Gazost 23/06/16 ;
66 : Prades 10/05/16, Perpignan 2/06/16, Céret 4/07/16 ;
81 : Castres 26/04/16, Albi 30/05/16 ;
82 : Castelsarrasin 17/05/16, Montauban 25/05/16

Pendant cette phase, remplissez avant le 9 juillet le questionnaire en ligne sur www.regionlmp.fr/rail

2 – UNE PHASE D'ANALYSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES (JUILLET À SEPTEMBRE 2016)

La concertation sera suivie d'un temps d'analyse, de juillet à septembre, sur la base des questionnaires, des réunions publiques, des différentes contributions et des conclusions du CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional).



3 – UNE RESTITUTION FINALE (AUTOMNE 2016)

Les Etats généraux du rail et de l'intermodalité contribueront, pour la Région à la définition des priorités et fixeront un cap et un phrasage pour la politique régionale du rail et de l'intermodalité des 20 prochaines années en Languedoc Roussillon Midi Pyrénées.

TOUTES LES INFORMATIONS SUR
www.regionlmp.fr/rail



« CETTE CONCERTATION SERA L'OCCASION D'ABORDER, SANS TABOU, TOUS LES SUJETS LIÉS AU RAIL ET À L'INTERMODALITÉ DANS NOTRE NOUVELLE RÉGION. »

Christian Dupraz, Conseiller régional délégué aux Etats généraux du Rail et de l'intermodalité

LANGUEDOC
ROUSSILLON
LA RÉGION MIDI
PYRÉNÉES

VOTRE AVIS CONSTRUIT LA RÉGION



DONNEZ VOTRE AVIS SUR LE RAIL ET L'INTERMODALITÉ RÉGIONALE SUR WWW.REGIONLMP.FR/RAIL

Dans une région comme la nôtre, de la taille d'un pays ou vivent près de 6 millions d'habitants, le rail joue un rôle majeur. Il nous relie. Il nous rapproche. Il facilite nos déplacements de travail et de loisirs, vers les écoles, les bassins d'emploi, les espaces naturels et les équipements culturels ou sportifs. Il contribue à la compétitivité, à l'attractivité et au développement économique de notre région.

Demain, nous irons plus loin, avec l'arrivée de la grande vitesse, le renouvellement du TGV, l'évolution du transport de marchandises, l'essor de la mobilité douce.

De nouveaux projets verront le jour. Il est essentiel de préparer ensemble ces évolutions.

Ecouter les attentes de tous les habitants de la région, connaître vos avis et vos préoccupations.

Cette consultation citoyenne était un engagement fort de ma campagne. La majorité régionale a décidé de la lancer sans attendre, auprès du plus grand nombre : usagers quotidiens,

occasionnels ou non-usagers, salariés, chômeurs, responsables d'entreprise, élus, financeurs, lycéens ou/et étudiants, etc.

Notre objectif : être à votre écoute, au plus près de vos modes de vie et de vos besoins, avant que l'Assemblée régionale engage les priorités ferroviaires et intermodales pour les années à décennies à venir.

Ainsi n'hésitez pas : prenez la parole, exprimez-vous ! Trains du quotidien, grande vitesse, rail ferroviaire, autocars, écomobilité, intermodalité, etc.

Répondez au questionnaire qui vous est soumis et participez aux 36 rencontres publiques de mi-avril à début juillet, organisées dans tous les territoires.

C'est ainsi que, tous ensemble, nous construisons une région forte, solidaire et attractive, une région où il fait bon vivre et voyager.

Je compte sur votre participation.

#RailLMP

LES TRAINS INTERCITÉS (ANCIENNEMENT TRAINS CORAIL / TEOZ)

Q6 - À propos des trains intercités desservant la région Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées, êtes-vous satisfait(e) des points suivants ?

	(Cocher une seule réponse par ligne)			
	Très satisfait(e)	Plutôt satisfait(e)	Plutôt pas satisfait(e)	Pas du tout satisfait(e)
La ponctualité	☐	☐	☐	☐
La fréquence des trains	☐	☐	☐	☐
Le nombre de places disponibles dans les trains	☐	☐	☐	☐

Q7 - Aujourd'hui, les titres de transport TER ne peuvent pas être utilisés sur tous les trains intercités. Pensez-vous qu'il serait utile de rendre tous les trains intercités accessibles avec des titres de transport TER ?

Oui	Non	Je ne sais pas
☐	☐	☐

Q8 - Pensez-vous que les trains de nuit devraient être maintenus ?

Oui	Non	Je ne sais pas
☐	☐	☐

LES TARIFS

Q9 - En dehors des offres tarifaires catégorielles ou sociales, connaissez-vous les offres proposées par les anciennes régions ?

(Cocher une seule réponse par ligne)		
Oui, et je l'ai déjà utilisée	Oui, mais je ne l'ai jamais utilisée	Non, je ne le connais pas
☐	☐	☐

LANGUEDOC-ROUSSILLON

* Train à 1 euro : des billets de train à 1 euro, valables dans un train TER, vendus exclusivement par internet

ILLIMITÉ : 80 €/mois (Pro) ou 60 €/mois (études) avec nombre illimité de trajets en TER sur la région

☐	☐	☐
--------------------------	--------------------------	--------------------------

MIDI-PYRÉNÉES

TIDEMOY : un tarif simplifié pour les trains TER (2,50 € pour un trajet de moins de 40 km, 5,00 € de 41 à 80 km, 7,50 € pour un trajet supérieur à 80 km)

☐	☐	☐
--------------------------	--------------------------	--------------------------

Pack Illimité : un abonnement proposant une réduction jusqu'à 75% sur un trajet, et 50% de réduction sur les autres trajets

☐	☐	☐
--------------------------	--------------------------	--------------------------

LES GARES

Q10 - Concernant la gare la plus proche de chez vous, êtes-vous satisfait(e) des points suivants ?

	(Cocher une seule réponse par ligne)			(Cocher 3 réponses)
	Très satisfait(e)	Plutôt satisfait(e)	Plutôt pas satisfait(e)	Pas du tout satisfait(e)
L'accessibilité de la gare en voiture	☐	☐	☐	☐
Le confort	☐	☐	☐	☐
Le nombre de places de parking disponibles	☐	☐	☐	☐
L'accessibilité de la gare par les transports en commun	☐	☐	☐	☐
L'accessibilité de la gare à pied ou vélo	☐	☐	☐	☐
L'information donnée lorsqu'un train est en retard	☐	☐	☐	☐
La sécurité dans la gare	☐	☐	☐	☐
L'attractivité des voies, notamment pour les correspondances	☐	☐	☐	☐
L'accessibilité aux personnes handicapées	☐	☐	☐	☐
La circulation avec des bagages	☐	☐	☐	☐
La présence d'agent en gare	☐	☐	☐	☐

Q11 - Généralement, quel moyen de transport utilisez-vous pour vous rendre à la gare ? (Cocher une ou plusieurs réponses)

Voiture	☐	Vélo	☐
Transports en commun	☐	Moto / scooter	☐
À pied	☐	Autre (précisez)	☐

Q12 - Selon vous, est-il utile qu'il y ait... ?

(Cocher une seule réponse par ligne)				
Très utile	Assez utile	Peu utile	Pas du tout utile	
☐	☐	☐	☐	
☐	☐	☐	☐	
☐	☐	☐	☐	
☐	☐	☐	☐	
☐	☐	☐	☐	

Q13 - Seriez-vous intéressé(e) par le développement de ces services pour les vélos dans les gares ?

(Cocher une seule réponse par ligne)					
Très intéressé(e)	Plutôt intéressé(e)	Plutôt pas intéressé(e)	Pas du tout intéressé(e)		
☐	☐	☐	☐		
☐	☐	☐	☐		
☐	☐	☐	☐		
☐	☐	☐	☐		

Vous seriez intéressé(e) par un autre service, précisez :

LES LIGNES GRANDE VITESSE (TGV)

Q14 - Êtes-vous favorable aux projets suivants ?

(Cocher une seule réponse par ligne)				
Très favorable	Plutôt favorable	Plutôt défavorable	Très défavorable	
☐	☐	☐	☐	
☐	☐	☐	☐	
☐	☐	☐	☐	

Q15 - Pour ces nouvelles lignes, êtes-vous d'accord avec les phrases suivantes ?

(Cocher une seule réponse par ligne)				
Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	
☐	☐	☐	☐	
☐	☐	☐	☐	

LE CHOIX DU TRAIN

Q16 - Êtes-vous d'accord avec les phrases suivantes ?

(Cocher une seule réponse par ligne)				
Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	
☐	☐	☐	☐	
☐	☐	☐	☐	
☐	☐	☐	☐	
☐	☐	☐	☐	

LES PRIORITÉS DU RAIL POUR L'AVENIR

(Cochez une seule réponse par ligne)

Très important	Assez important	Peu important	Pas du tout important
----------------	-----------------	---------------	-----------------------

☐ ☐ ☐ ☐

1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 26

chez une ou plusieurs réponses)

100

autocar dans la région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées ?

[illegible]

concernant les

Oui	☐	Non	☐
------------	--------------------------	------------	--------------------------

Quelle est votre situation professionnelle ?

over ☐

Q17 - Dans les années à venir, quelle importance

1000

Aumentar la muestra de trabajo en los planes TED

□ □ □ □

100

1000

1000

[illegible]

es seront analysées de manière anonyme.

100

Tarification

Sous-thème : Tarif accessible

Harmonisation entre les modes/ AO

Thème	Sous-thème	Catégorie	Occurrences
Tarification	Tarif accessible (83 occurrences)	TGV	5
		TET	2
		TER	1
		Autocars	1
		Train de nuit	4
		Canal de distribution	9
		Lisibilité tarifaire	13
		Tarif jeune	6
		Train à 1 euro	14
		Tarifications sociales	9
		Gratuité	1
		Ticket Mouv	2
		Abonnements	6
	Harmonisation entre les modes/ AO (15 occurrences)	Tarif unique	2
		Billettique/ Interopérabilité	6
		Sans catégorie	20

Tarification : **101 occurrences sur 1729, dont 6 % du total exprimes**

Sous-thème :

- Tarif accessible : **83 occurrences**
- Harmonisation entre les modes / AO **15 occurrences**
- Sans sous-thème **3 occurrences**

N°	Date	Ville	Occurrences Tarification	
1	21 Avr.	Capdenac	4	
2	25 Avr.	Nîmes	3	
3	26 Avr.	Castres	4	
4	27 Avr.	Limoux	2	
5	28 Avr.	Foix	4	
6	02 Mai	Mirande	2	
7	03 Mai	Béziers	3	
8	09 Mai	Tarbes	6	
9	10 Mai	Prades	11	
10	11 Mai	Mende	5	
11	12 Mai	Millau	1	
12	17 Mai	Castelsarrasin	3	
13	18 Mai	Le Vigan	2	
14	19 Mai	Toulouse	5	
15	23 Mai	St-Girons	3	
16	25 Mai	Montauban	8	
17	30 Mai	Albi	1	
18	31 Mai	Bagnères-de- Bigorre	7	
19	02 Juin	Perpignan	2	
20	06 juin	Muret	2	
21	07 Juin	Alès	2	
22	08 Juin	Gourdon	1	
23	09Juin	Carcassonne	1	
24	14 Juin	Condom	1	
25	15 juin	Pamiers	2	
26	16 Juin	Montpellier	1	
27	22 juin	Villefranche-de- Rouergue	2	
28	23 juin	Argelès-Gazost	1	
29	29 juin	Florac	3	
30	05 juillet	Cahors	2	
31	06 juillet	Auch	2	
32	07 juillet	Narbonne	4	
33	08 juillet	Bagnols-sur-Cèze	1	

1. Des très fortes attentes quant à l'amélioration des transports régionaux (TER/ cars régionaux), pour répondre à des besoins de proximité.

C. Une qualité de service à améliorer (dans les trains et les gares), dans le cadre de la nouvelle convention Région/SNCF par :

- Tarification attractivité, lisible, compréhensive et cohérente

1. Tarif accessible : Arguments

TGV :

- La nécessité de proposer de tarifs accessibles et sociaux.

TET /Train de nuit :

- Les prix sont prohibitifs et pas intéressants par rapport aux autocars Macron.

TER

- Tarbes-Toulouse c'est 27 euros et Tarbes-Lyon c'est 52 euros (Toulouse Lyon 25 euros)

Autocars :

- Demande l'harmonisation des tarifs entre départements, suggérant qu'un tarif à 1 euro incitera les gens à emprunter ce mode de transport qui serait ensuite rentabiliser avec un taux de fréquentation plus élevée.

Canal de distribution :

- Peu adaptée aux besoins des personnes à incapacité visuelle,
- Tarification différente sur les différents canaux de distribution
- Il faut mettre en vente toutes les types de produit sur tous les types de canaux de distribution et pas uniquement sur internet
- Les tarifications sont compliqués et opaques
- Toutes les correspondances n'apparaissent pas sur le site web de la SNCF

Lisibilité tarifaire :

- Une opacité totale sur le réseau utilisé, une opacité du système d'information, d'accès aux trajets et sur les prix :
 - Des itinéraires différents pour le même jour et pour la même destination
 - Des prix différents pour le même jour et la même destination
- Le système de transport trop complexe du fait de la multiplicité des acteurs.
- Les tarifs grandes lignes sont trop disparates : de 17€ à 230€.

Tarif jeune :

- La Carte Pastel + : proposition de la mettre en place aussi pour les étudiants.
- Le Pack Illimité annuel propose un tarif intéressant plus intéressant que le pack mensuel mais les étudiants n'en ont besoin en réalité que 9-10 mois sur les 12.

Train à 1 euro : 14 Occurrences

Arguments pour :

- Il rappelle que la ligne Béziers/Saint Chély d'Apcher est une ligne régionale, que Béziers/Bédarieux bénéficie du 1€ qui doit être pérennisé et développé sur toute la Région.
- Le billet à 1€ doit être étendu à la grande Région
- Le Train 1€ est une bonne initiative car il permet d'aller travailler en train ou aux retraités de passer la journée à Perpignan.

Arguments contre :

- Sur l'ex-MP nous avons encore des gares ouvertes et pas des billets de Train à 1 euro comme en ex-LR. Derrière l'écho favorable du Train à 1 euro en ex-LR, il y a une politique de fermeture des guichets et des gares.
- Sur le Languedoc Roussillon, il existe le 1€ et on constate une baisse de 20% de l'offre ferroviaire, cette baisse impactant en grande partie les territoires ruraux.
- Par contre, il attire aussi des usagers peu respectueux au comportement indélicat
- Le Train 1€ est une bonne initiative mais l'offre est vite épuisée. Il n'y a pas assez de billets.
- Le train à 1€ est un leurre car il faut réserver à l'avance.
- Le Train 1€ est une bonne initiative mais l'offre est vite épuisée. Il n'y a pas assez de billets.

Tarifations sociales :

- Actuellement, prendre le train plutôt que la voiture est moins rentable seul, et encore moins à deux ou plus. Il propose enfin que la Région étudie la possibilité de rendre gratuits les transports contraints qui concernent les professionnels et les scolaires.
- Problème de sûreté : On ne peut pas délivrer les billets à tarif sociaux à bord des trains et les usagers ne peuvent pas se procurer de billets dans les gares fermées. Les contrôleurs ont du mal à gérer ce problème.

Gratuité : 1

- La gratuite de transports c'est un choix

Ticket Mouv :

- Le ticket Mouv', une initiative à généraliser et à rendre accessible pour un nombre de train plus importants.

Abonnements :

- Réclame l'extension de la carte Pastel sur un territoire plus grand, une carte unique selon le modelé de Paris. Différence du prix entre les différentes plateformes de vente.

2. Harmonisation entre les modes/ AO : Arguments

Tarif unique :

- Titre unique sur le modèle de Paris.
- Une AOT unique permettrait d'avancer sur certains sujets comme une seule tarification.

Billettique / Interopérabilité :

- Il regrette qu'on ne puisse pas circuler avec un titre unique sur le réseau de la Région comme en Ile-de-France. De plus, il ajoute que le logo de la Région est absent du billet TER, ainsi l'usager n'a pas connaissance du rôle joué par le Conseil Régional.
- L'accès aux Intercités avec la tarification TER
- Il existe actuellement une multitude de tarifications par rapport aux différents modes de transport.
- Il est souhaitable une tarification unique (type Kartatoo) pour l'ensemble des agglomérations et les trains
- Nécessité de retravailler la tarification mais aussi une tarification en cas de situation perturbée pour pouvoir prendre un train différent (TER/TET) en cas de suppression.

Sans sous-thème :

- La nécessité de respect de l'annexe 9 de la Convention SNCF en cas de remboursement.



Toulouse, le 25 avril 2016

Carole DELGA
Ancienne ministre
Présidente

ANAMARIA LUDUSAN
11 ALLEE CAMILLE SOULA
BÂT. 5 - APPT. 5229
31400 TOULOUSE

Madame, Monsieur,

Depuis le 4 janvier 2016, je construis avec vous l'identité et l'avenir de notre région, la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées.

À nouvelle région, nouveau nom. En tant qu'agent-e-s de cette collectivité, vous allez devoir porter ce nom, l'incarner, le représenter et je souhaite que vous puissiez le faire avec fierté. C'est pour cette raison que je m'adresse à vous aujourd'hui. Parce que cette nouvelle page, nous devons l'écrire ensemble et que votre avis m'est précieux. Cette région que nous construisons collectivement, je veux qu'elle rayonne et qu'elle soit à l'image de celles et ceux qui la font : forte, créative et solidaire. Je veux que le nom qui lui sera donné reflète ses valeurs d'accueil, de partage et de tolérance ainsi que toute la richesse de son territoire et de ses habitant-e-s. Ce nom doit être fédérateur, porteur d'ambition collective, d'une identité commune et lisible à l'international.

En tant que citoyen-ne-s et en tant qu'agent-e-s, vous êtes doublement concerné-e-s par le choix que nous allons faire.

L'Assemblée plénière du 15 avril a retenu 5 noms que vous devrez classer selon vos préférences de 1 à 5.

Je compte sur votre participation à cette grande consultation qui nous permettra de proposer un nom pour notre région. Plus vous serez nombreuses et nombreux à donner votre avis aux côtés des habitant-e-s de la région, plus notre choix sera légitime et sera l'acte fondateur que je souhaite pour cette Région que vous contribuez à construire chaque jour.

Continuons à construire ensemble NOTRE nouvelle Région !

Carole DELGA



COMMENT RENVOYER CE BULLETIN DE PARTICIPATION ?

Une fois le bulletin de participation rempli, glissez-le avant le 10 juin 2016 dans une enveloppe « libre » et non affranchie sur laquelle vous devez recopier l'adresse suivante :

REGION LANGUEDOC ROUSSILLON MIDI PYRENEES
ENQUETE NOM PERSONNEL
LIBRE REPONSE 48046
34051 MONTPELLIER CEDEX 2

LA LISTE DES NOMS : Indiquez en face de chacun des noms proposés le numéro qui correspond à votre classement - classement de 1 à 5 (1 pour celui que vous préférez.)

- ☐ Languedoc
 ☐ Languedoc - Pyrénées
 ☐ Occitanie
☐ Occitanie - Pays Catalan
 ☐ Pyrénées - Méditerranée

Votre NOM
 Votre COMMUNE
 Votre DEPARTEMENT
 Votre N° de TELEPHONE PORTABLE

DÉCLARATION SUR L'HONNEUR :

Je soussigné (Nom, Prénom)
 certifie sur l'honneur n'avoir participé à la consultation sur le nom
 qu'une seule fois.
 Fait à, le Signature

**ETATS GENERAUX DU RAIL ET DE L'INTERMODALITE :
RÉUNIONS PUBLIQUES (21 avril - 7 juillet 2016 - 18h/20h)**

Date	Dpt	Ville	Préfecture Sous- Préfecture	Lieu de réunion
jeudi 21 avril 2016	46 12	FIGEAC CAPDENAC	SP	Salle Atmosphère (Capdenac)
lundi 25 avril 2016	30	NIMES	P	Lycée Dhuoda
mardi 26 avril 2016	81	CASTRES	SP	Espace Louisa Paulin
mercredi 27 avril 2016	11	LIMOUX	SP	Salle des Halles
jeudi 28 avril 2016	09	FOIX	P	Centre Universitaire Robert Naudi
lundi 2 mai 2016	32	MIRANDE	SP	Lycée Valentées
mardi 3 mai 2016	34	BEZIERS	SP	Lycée Jean Moulin
lundi 9 mai 2016	65	TARBES	P	Lycée Marie Curie
mardi 10 mai 2016	66	PRADES	SP	Lycée Charles Renouvier
mercredi 11 mai 2016	48	MENDE	P	Espace Jean Jaures
jeudi 12 mai 2016	12	MILLAU	SP	IFSI / IFAS
mardi 17 mai 2016	82	CASTELSARRASIN	SP	Lycée Jean de Prades
mercredi 18 mai 2016	30	LE VIGAN	SP	Communauté de Communes (ancienne gare)
jeudi 19 mai 2016	31	TOULOUSE	P	Hôtel de Région
lundi 23 mai 2016	09	SAINT-GIRONS	SP	CFPPA
mardi 24 mai 2016	34	LODEVE	SP	Lycée Joseph Vallot
mercredi 25 mai 2016	82	MONTAUBAN	P	CCI Formation
lundi 30 mai 2016	81	ALBI	P	Lycée de Fonlabour
mardi 31 mai 2016	65	BAGNERES-DE-BIGORRE	SP	Lycée Victor Duruy
mercredi 1 juin 2016	12	RODEZ	P	Lycée La Roque
jeudi 2 juin 2016	66	PERPIGNAN	P	Lycée Pablo Picasso
lundi 6 juin 2016	31	MURET	SP	Lycée Charles De Gaulle

**ETATS GENERAUX DU RAIL ET DE L'INTERMODALITE :
RÉUNIONS PUBLIQUES (21 avril - 7 juillet 2016 - 18h/20h)**

Date	Dpt	Ville	Préfecture Sous- Préfecture	Lieu de réunion
mardi 7 juin 2016	30	ALES ST-CHRISTOL-LES-ALES	SP	Lycée Jacques Prévert (St-Christol-Lès-Alès)
mercredi 8 juin 2016	46	GOURDON	SP	Lycée Léo Ferré
jeudi 9 juin 2016	11	CARCASSONNE	P	Lycée Paul Sabatier
mardi 14 juin 2016	32	CONDOM	SP	Salle des Cadets de Gascogne
mercredi 15 juin 2016	09	PAMIER	SP	IFSI
jeudi 16 juin 2016	34	MONTPELLIER	P	Hôtel de Région
mercredi 22 juin 2016	12	VILLEFRANCHE-DE- ROUERGUE	SP	Salle de Conférence Les treizes pierres
jeudi 23 juin 2016	65	ARGELES-GAZOST	SP	Lycée René Billères
mardi 28 juin 2016	31	SAINT GAUDENS	SP	Médiathèque Communautaire
mercredi 29 juin 2016	48	FLORAC	SP	Sup agro
lundi 4 juillet 2016	66	CERET	SP	Cinéma le Cérétan
mardi 5 juillet 2016	46	CAHORS	P	Lycée Gaston Monnerville
mercredi 6 juillet 2016	32	AUCH	P	Lycée Pardailhan
jeudi 7 juillet 2016	11	NARBONNE	SP	Lycée Louise Michel



Montpellier, le 11 avril 2016

Carole DELGA
Ancienne ministre
Présidente

AFFAIRE SUIVIE PAR : Marie-Christine BOYER
CONTACT : marie-christine.boyer@regionlrmp.fr
Tél.: +33 (0)4 67 22 63 28

Objet : Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité

Mesdames, Messieurs,

Dans une région comme la nôtre, de la taille d'un pays où vivent près de 6 millions d'habitants, le rail joue un rôle majeur. Il nous relie. Il nous rapproche. Il contribue à l'équilibre de nos territoires et à l'attractivité économique de Languedoc Roussillon Midi Pyrénées.

Demain, nous irons plus loin avec l'arrivée de la grande vitesse, le renouvellement du TER, le développement du fret, l'essor de la mobilité douce, le transfert de compétences des transports interurbains et scolaires, etc.

De nouveaux projets verront le jour. Il est essentiel de préparer ensemble ces évolutions.

C'est pourquoi la Région, en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, lance les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité du 21 avril au 9 juillet 2016. Usagers, cheminots, chefs d'entreprise, salariés, représentants associatifs, élus, je souhaite entendre vos avis et vos propositions afin d'améliorer la qualité de l'offre de service public des transports.

Pour ce faire, nous vous invitons à participer aux différentes réunions territoriales, détaillées dans le calendrier ci-joint, qui se tiendront dans les 36 préfectures et sous-préfectures de la nouvelle région et qui seront avant tout des temps d'écoute citoyenne.

Au-delà, fort de votre connaissance du terrain et de votre expertise, nous vous proposons d'apporter votre contribution écrite. Pour cela, un site internet dédié (www.regionlrmp.fr/rail) est à votre disposition proposant un questionnaire à remplir en ligne. Vous aurez également la possibilité d'y déposer, dans un format prédéfini, des éléments complémentaires.

Une restitution des travaux sera présentée à l'automne avant que l'Assemblée régionale ne définisse et n'engage les priorités ferroviaires et intermodales pour les 20 ans à venir.

.../...

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

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



papiers
Avec Ecofolio
tous les papiers
se recyclent.

Je sais pouvoir compter sur votre participation à cette grande démarche partenariale. N'hésitez pas à la faire connaître très largement autour de vous afin que le plus grand nombre de nos concitoyens puisse y être associé.

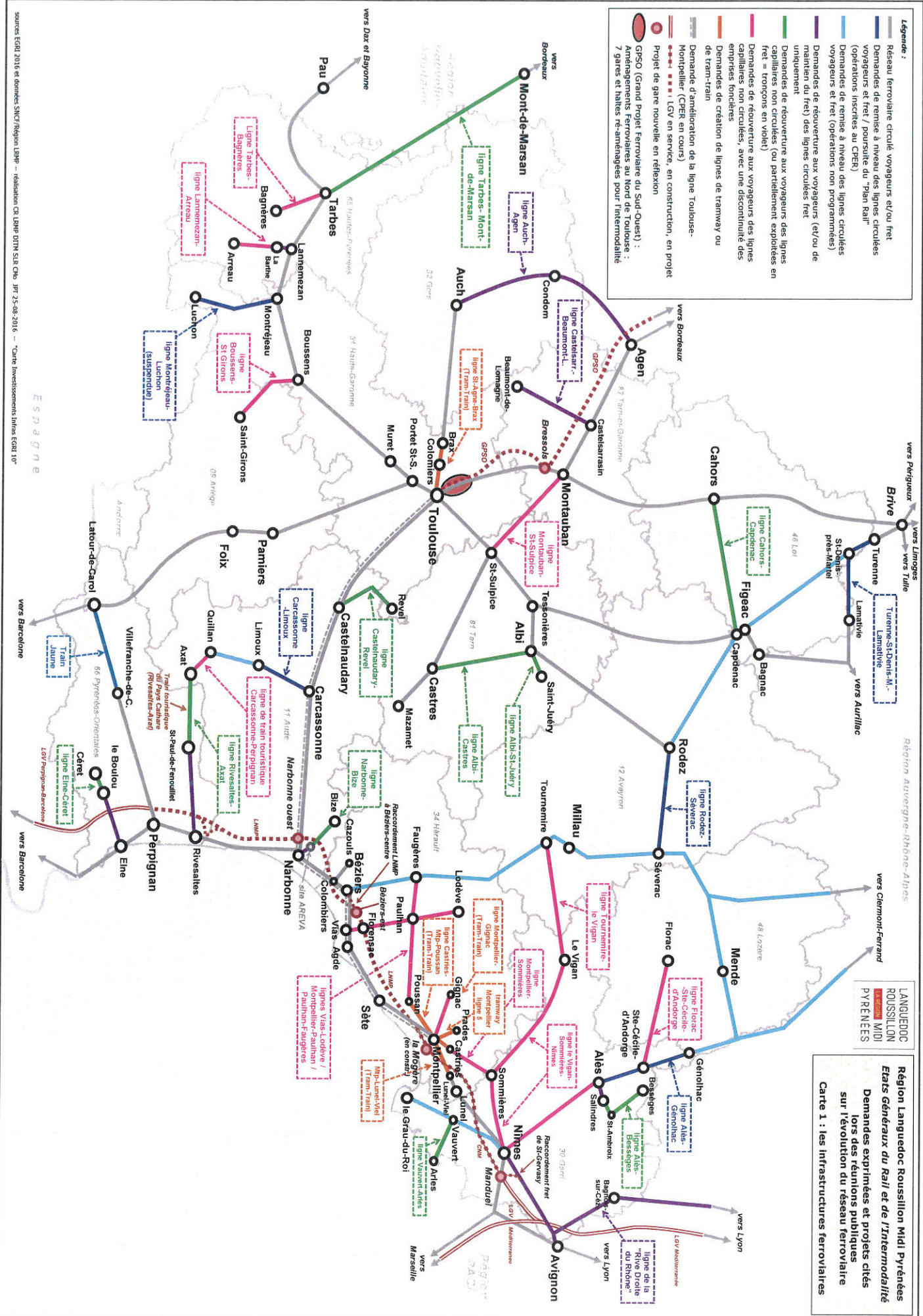
C'est ainsi que, tous ensemble, nous construirons une région forte, solidaire et attractive, une région où il fait bon vivre et voyager.

Je reste à votre écoute ainsi que mon Vice-président chargé des Transports, Jean-Luc Gibelin.

Je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, à l'expression de mes salutations distinguées.



Carole DELGA



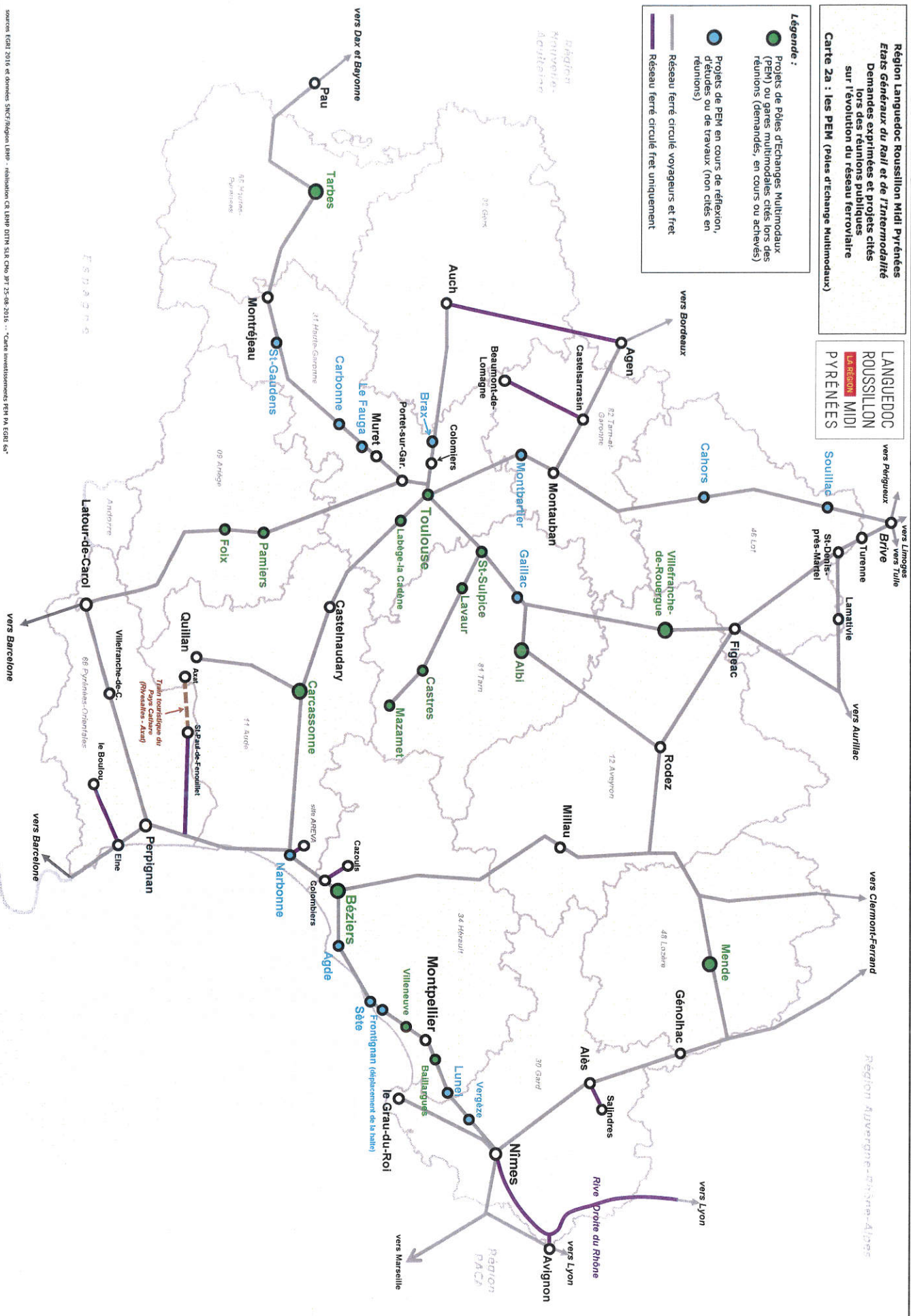
Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées
Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité
 Demandes exprimées et projets cités
 lors des réunions publiques
 sur l'évolution du réseau ferroviaire

LANGUEDOC
 ROUSSILLON
 LA RÉGION
 MIDI
 PYRÉNÉES

Carte 2a : les PEM (pôles d'Echange Multimodaux)

Légende :

- Projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) ou gares multimodales cités lors des réunions (demandes, en cours ou achevés)
- Projets de PEM en cours de réflexion, d'études ou de travaux (non cités en réunions)
- Réseau ferré circulé voyageurs et fret
- Réseau ferré circulé fret uniquement



LANGUEDOC
ROUSSILLON
LA RÉGION MIDI
PYRÉNÉES

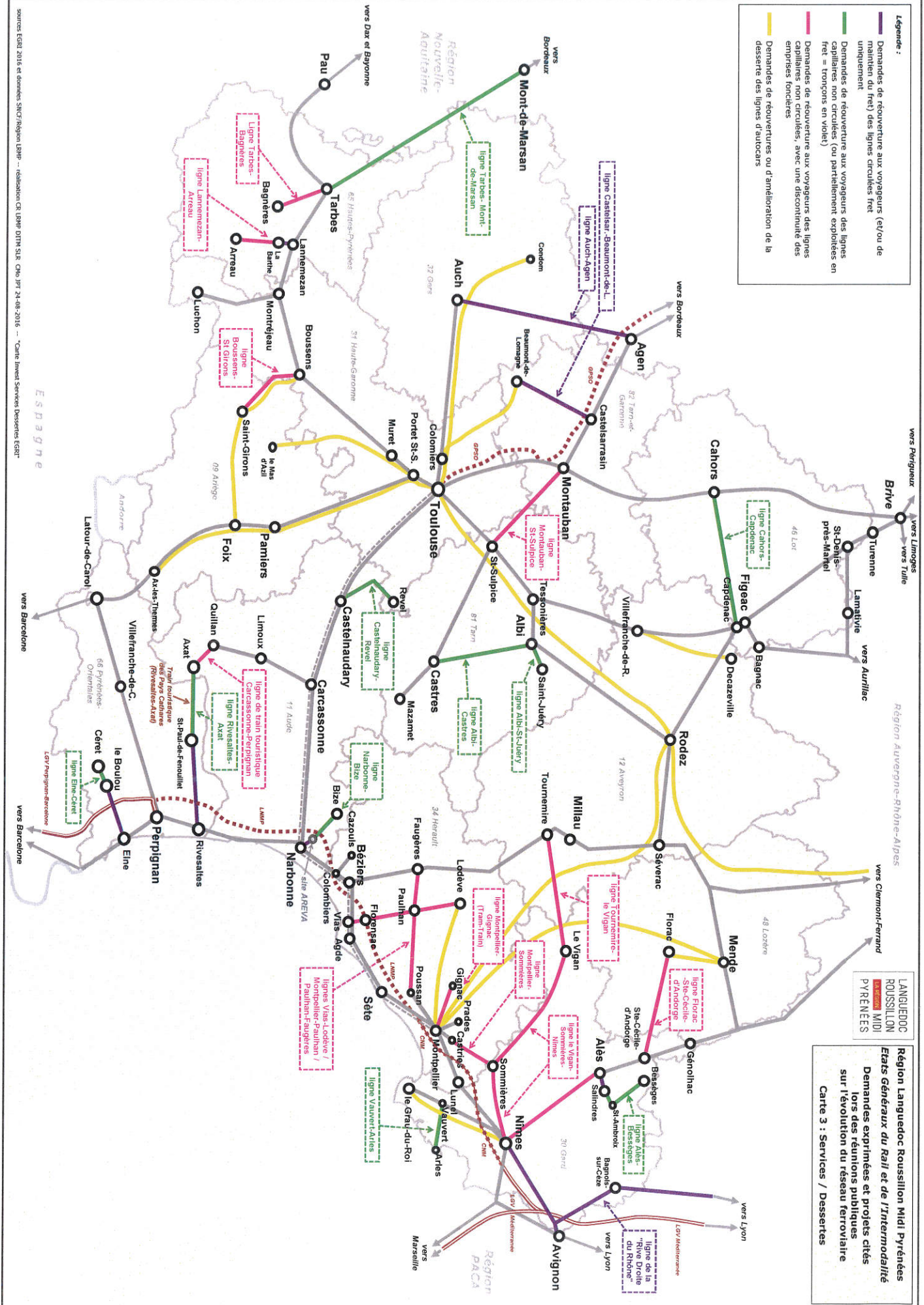
● Demande de création ou d'aménagement de Point d'Arrêt

seau ferré circulé voyageurs et fret

seau ferre circulé fret uniquement



- Légende :**
- Demandes de réouverture aux voyageurs (et/ou de maintien du fret) des lignes circulées fret uniquement
 - Demandes de réouverture aux voyageurs des lignes capitales non circulées (ou partiellement exploitées en fret = tronçons en violet)
 - Demandes de réouverture aux voyageurs des lignes capitales non circulées, avec une discontinuité des emprises foncières
 - Demandes de réouvertures ou d'amélioration de la desserte des lignes d'autocars



Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées
Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité
 Demandes exprimées et projets cités
 lors des réunions publiques
 sur l'évolution du réseau ferroviaire
 Carte 3 : Services / Dessertes

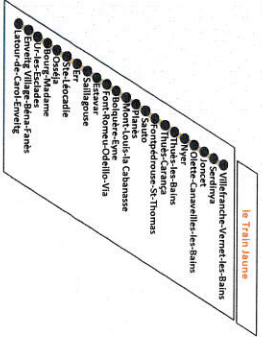
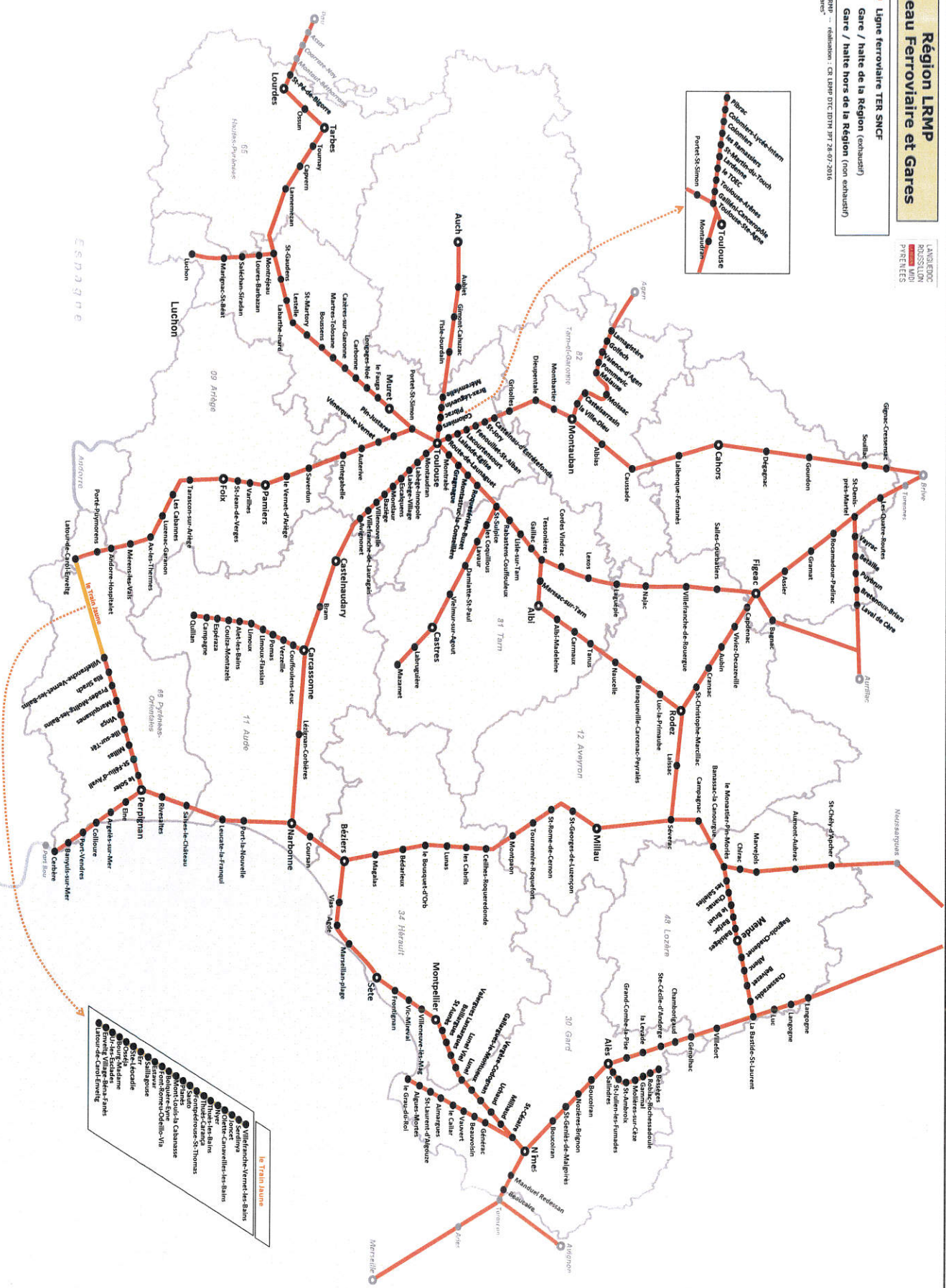
Région LRP

Réseau Ferroviaire et Gares

LANGUEDOC
ROUSSILLON
Pyrénées

- Ligne ferroviaire TER SNCF
- Gare / halte de la Région (exhaustif)
- Gare / halte hors de la Région (non exhaustif)

Sources : CR LRP — réalisation : CR LRP DTC EDITH JF 28 07 2016
Carte LRP 2016



Transports Régionaux de la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées

LANGUEDOC
ROUSSILLON
MIDI
PYRÉNÉES

Transports Régionaux

- ligne ferroviaire TER SNCF
- ligne autocar TER SNCF
- ligne autocar régionale hors SNCF

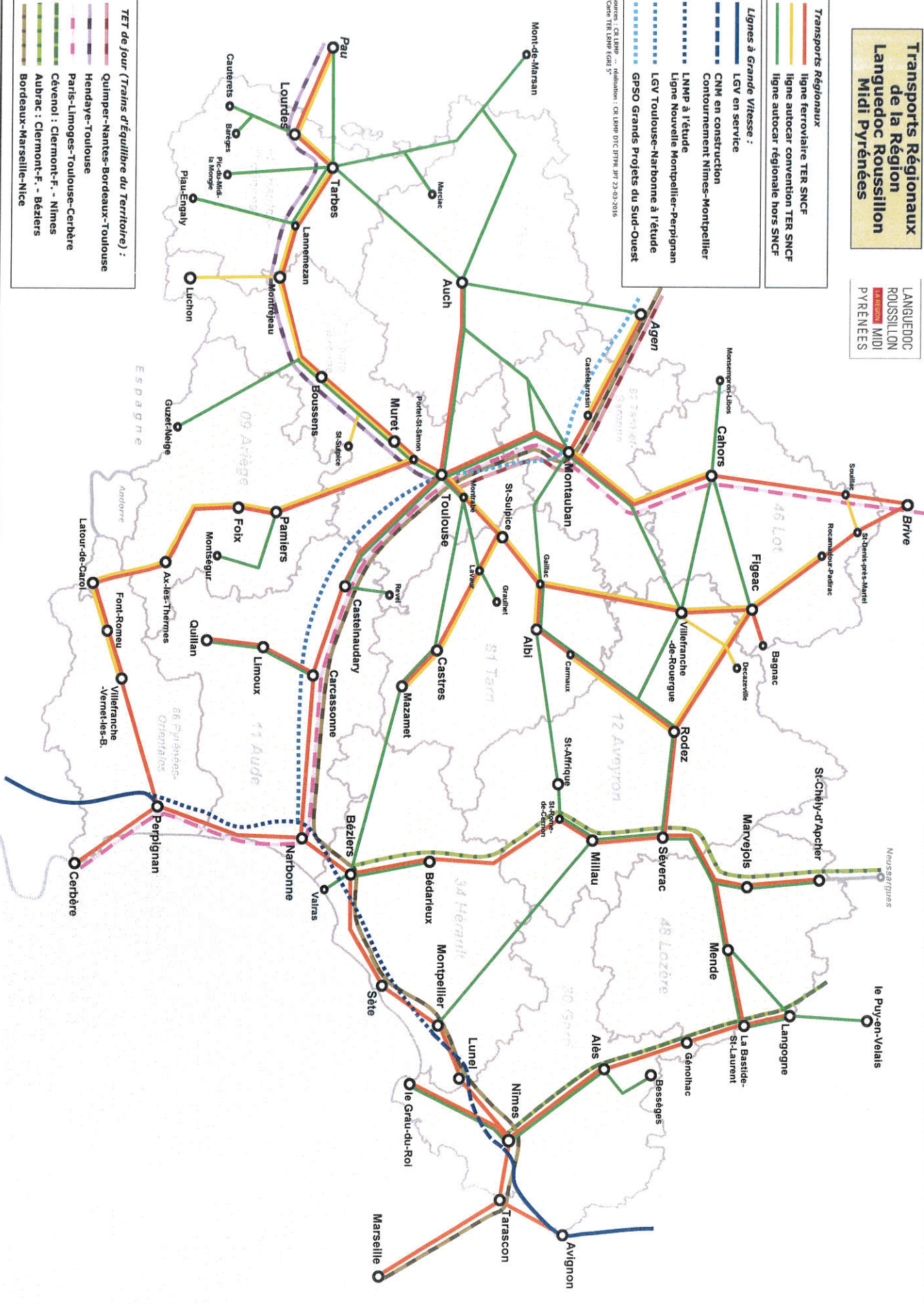
Lignes à Grande Vitesse :

- LGV en service
- CNM en construction
- LNMP à l'étude
- Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan
- LGV Toulouse-Narbonne à l'étude
- GPSO Grands Projets du Sud-Ouest

sources : CR LAMP - publication : CR LAMP DTG JTRR, JPT 23-03-2016
Comité TER LAMP ECRN 57

TET de jour (Trains d'Équilibre du Territoire) :

- Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse
- Hendaye-Toulouse
- Paris-Limoges-Toulouse-Cerbère
- Cévenol : Clermont-F. - Nîmes
- Aubrac : Clermont-F. - Béziers
- Bordeaux-Marseille-Nice





COMPTE RENDU DE REUNION DE FOIX 28 Avril

DATE DE LA RÉUNION :	28 Avril 2016	
LIEU DE LA RÉUNION :	Centre Universitaire Robert Naudi 4 Rue Raoul Lafagette	
PRESIDENCE (Nom de l'Elu et noms des élus locaux présents)	Nom	Fonction
	Monique Bultel-Herment Christian Dupraz Kamel Chibli Norbert Meler	Conseillère Régionale Conseiller Régional Conseiller Régional Maire Président Foix
SERVICES PRESENTS : - Direction des Transports - Direction du Protocole - Direction de la Communication	Nom	Fonction
	Christophe Bazzo Michel Dulerm Jean-Luc Durand Yannick Van Der Wall Valerie Riet Anamaria Ludusan Laurianne Perie	Directeur Agents DIT Agents DIT Agents DIT Agents DIT Agents DIT Agent Service de Presse
HEURE DE DEBUT DE REUNION	18H12	
HEURE DE FIN DE REUNION	20H12	
NOMBRE DE PERSONNES	50	
NOMBRE D'INTERVENTIONS	36	
NOMBRE DE QUESTIONNAIRES COLLECTES	?	
Ambiance de la salle	Calme	

Elus présents sur scène : Christian DUPRAZ, Monique BULTEL-HERMENT, Kamel CHIBLI, Norbert MELER

18h12 : Norbert MELER, Maire de Foix et Président de la Communauté des Communes de pays de Foix ouvre la séance.

Mot d'introduction :

En tant que Maire de Foix et Président de la Communauté des Communes de Pays de Foix, il salue le choix de ce lieu (amphithéâtre universitaire) pour cette réunion comme étant un formidable local de savoir et de jeunesse. Il poursuit en faisant un point sur l'importance du système ferroviaire, comme moyen de communication et qui s'inscrit dans la tradition du tissu rural Ariégeois. Rappel historique des dates d'arrivée du rail dans l'Ariège : La gare de Foix est mise en service en 1862 par la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne lorsqu'elle ouvre la section de Pamiers à Foix, la gare est le terminus de la ligne jusqu'à l'ouverture de la section de Foix à Tarascon, en 1877.

Il salue ensuite la présence des élus du Conseil Régional : Christian Dupraz, Monique Bultel-Herment, les personnes de Montpellier également, la présence des députées et sénateurs, conseillers départementaux qui sont nombreux dans la salle. Enfin il remercie les responsables de la SNCF de leur présence.

Puis il reprend le sujet du rail et sa continuité jusqu'à la frontière sud du pays. Rappelle le travail et l'implication de Martin Malvy pour le Plan Rail. Il faut s'appuyer sur les fondations du passé et continuer le travail fait par les prédécesseurs. Même si les équipes ont changé, avec Carole Delga comme présidente de la Région, le rail reste un dossier essentiel pour l'Ariège avec la prise de conscience des contraintes budgétaires qui existent.

Il salue la proposition faite par La présidente, Carole Delga et son équipe, dans les différentes villes, avant le début des EGRI.

La concertation doit s'appuyer sur le territoire concerné, dans la durée d'un mandat.

18H17 : Prise de parole par Monique BULTEL-HERMENT

Commence par saluer les personnes présentes dans la salle et rappelle que la réunion de Foix est la 5ème sur un total de 36 réunions. Elle remercie de la part de la présidente et des élus d'avoir répondu présent. Elle évoque ensuite le choix du lieu, qui n'est pas fait par hasard, car c'est le symbole de la jeunesse, du savoir, de l'écoute et du partage. La politique de la Région en termes de mobilités représente un engagement fort et important pris pendant la campagne, et mis en place depuis le début du mandat. Rappel des chiffres sur l'utilisation des TER, l'évolution du nombre de voyageurs mais aussi les montants investis par la REGION, ainsi que les différents projets développés.

Contexte de fusion avec une nouvelle Région qui doit avoir une nouvelle politique.

Les EGRI ont pour rôle de ne pas se tourner vers le passé. Il est aussi important de savoir ce qu'on ne veut pas faire. Les EGRI sont à la fois question de justice, d'équité sociale, d'attractivité.

Je vous invite à regarder la carte de la nouvelle Région avec un maillage du train plus important, et une superficie plus grande que ceux de l'Irlande ; Midi-Pyrénées avec un réseau en étoile, et Languedoc-Roussillon avec un réseau linéaire.

« Nous allons construire l'avenir ». 80 Jours pour faire le tour du Rail à l'image de Jules Verne et de son Tour du monde. 36 réunions, avec la 5eme réunion à Foix. Chaque réunion sera l'occasion d'avoir un temps d'écoute et de partage mais il n'y aura pas ce soir les réponses. Il faut donner son avis, remplir le questionnaire, qui est un peu exigeant, pour laquelle nous avons travaillé plusieurs semaines pour construire un questionnaire efficient.

C'est une nouvelle page dans l'histoire du rail. La présidente Carole Delga a fait de ce thème sa priorité. Aucun citoyens oublié ; tous les domaines sont concernés : la mobilité, l'éducation, la santé, l'aménagement du territoire etc.

Etre mobile ça veut dire être libre, c'est un élément essentiel. Il faut libérer les énergies dans la nouvelle région, sur le plan culturel, emploi, formation, jeunesse etc. Il faut continuer à développer les investissements pour accueillir la jeunesse dans un espace de liberté.

Video : 18h25

18h28 : Christian DUPRAZ

Refait le point sur les objectifs des EG : Temps d'écoute et de recueil des questionnaires. Il propose d'organiser les échanges autour de 5 chapitres (diapositives, 10 à 20mn par chapitre) et demande à chacun(e) de se présenter lors des prises de paroles. Il rappelle l'emploi du temps des réunions et souligne que si ce soir des personnes n'ont pas prendre la parole ils auront la possibilité d'envoyer en ligne leurs contributions. Il rappelle la présence des agents du Conseil Régional qui sont là pour prendre des notes afin de restituer le compte-rendu de la réunion. Pour cela il incite que les prises des paroles soit courtes et précises et si possible d'éviter les interventions trop longues pour faciliter la prise de note.

DIAPOSITIVE TER/AUTOCAR	
18H30	Moment de silence, Christian DUPRAZ encourage les gens à prendre la parole
18h30	Jean-Jacques LASMOULES, Retraité, Sud-Rail
TER CORRESPONDANCE INTERCITES/TRAIN DE NUIT	Déplore la situation avec la région voisine, la Catalogne, en termes de difficulté de circulation entre TER, l'affichage des horaires des trains espagnols, les correspondances possibles depuis Latour-de-Carol, le manque d'informations disponibles de la part de la SNCF. Aucun train en correspondance directe.
TER/ HORAIRES	Concernant la circulation de train Toulouse-Pamiers, il salue le cadencement qui considère être une bonne chose. Il évoque le problème de circulation et des horaires en période de vacance
18h33	Christian DUPRAZ
	Il dit qu'il y aurait la possibilité de prolonger les trains sur le réseau espagnol, mais il faudrait des travaux sur un secteur de 3.7 kms, car il y a une incompatibilité des infrastructures entre la France et l'Espagne
18h34	Jean-Jacques LASMOULES, Retraité, Sud-Rail Complément d'information.
18h35	Christian DUPRAZ

		Il faut réfléchir à un trajet direct Paris-Barcelone via Latour-de-Carol, on peut le rêver
18h35		Patrice CHEVALLIER, Secrétaire CGT cheminot Ariège
Intermodalité/ CORRESPONDANCE		Soulève le problème des correspondances au niveau de la gare de Latour-de-Carol, Il constate également un manque d'organisation flagrant de la part de la SNCF. Mêmes problèmes pour le Train Jaune ;
INFORMATION VOYAGEURS		Il souhaite avoir la possibilité d'avoir la vente de tickets et des informations aux guichets dans toutes les gares de l'Ariège Il réclame des fascicules horaires pour les trains espagnols en correspondance.
Convention/Guichets		Concernant la convention avec la SNCF il précise que cela n'est pas respecté : la convention prévoit des horaires d'ouverture du guichet de la gare de Saverdun mais ce n'est pas le cas. Le raison invoquée par le SNCF, c'est qu'elle attend la nouvelle convention.
Concurrence Régionaux/Autocars Départementaux	Autocars	Il réclame plus d'organisation de la part du Conseil régional dans le domaine des transports. Il déplore les doublons trains et cars du Conseil Départemental de l'Ariège à 1€ → il serait plus judicieux de développer la desserte sur des territoires sinistrés tels que Lavelanet.
TER/Qualité de services		Il demande aussi quelles seraient les perspectives sur l'EAS ? (Élément à Agents Seul. NDLR : trains circulant sans agent d'accompagnement, uniquement avec le conducteur) Il constate très peu de contrôleurs à bords des trains et s'inquiète pour l'avenir
18h38		Christian DUPRAZ
		Avec le transfert des nouvelles compétences, la Région va être responsable de la cohérence de l'ensemble des cars interurbains
18h39		Monique BULTEL-HERMENT
		Encore une fois je vous rappelle qu'on est là pour récolter les informations nécessaires et faire une base d'écoute. C'est important d'alimenter le débat, est c'est important que les gens interviennent aujourd'hui. On est là pour écouter plutôt que pour répondre.
18h39		Christian DUPRAZ
		On a bien noté que la Convention n'est pas respectée
18h40		Patrice CHEVALLIER, Secrétaire CGT cheminot Ariège
FREQUENTATION CONCURRENCEAUTOCARS/TER		Déplore baisse de la desserte de Foix - St-Girons et s'interroge sur la pertinence de la ligne de car du Conseil Départemental de l'Ariège sur la RN20, car les deux lignes sont en concurrence directe
18h41		Christian DUPRAZ

		Informe qu'une menace pèse avec les cars Macron à l'échelle de la Région
18h41		Claude JAMMES, Conseiller Municipal, Sinsat
Suppression Régionaux	AUTOCARS	Regrette la perte la ligne RRR Ax-les-Thermes – Toulouse.
18h42		Christian DUPRAZ
		Donne comme exemple le modèle Suisse où il y a une gare dans toutes les villes de plus de 1000 habitants et que dans les endroits où il y a des problèmes d'accessibilité, ce sont les postiers qui vont amener les gens à la gare, pratiquant un mode de TAD
18h42		Monique BULTEL-HERMENT
		Déclare que le modèle Suisse est toujours donné en exemple
18h42		Christian DUPRAZ
		Remarque qu'il y a toujours des exemples et d'autres modèles à prendre en considération.
18h43		Jean-François AGRAIN, Comité régional Midi-Pyrénées CGT, CESER
5		
EGRI		Il salue l'action des élus régionaux pour maintenir le transport ferroviaire, et il se montre heureux qu'il y ait des élus qui se montrent intéressés aux transports, car dans d'autres régions comme l'Auvergne, ils n'ont pas cette chance.
TER		
TET		
Concurrence	-	
AUTOCARRegionaux/Autocars		Avec l'occasion des états généraux, il entend beaucoup d'interventions sur la préservation du ferroviaire. Il est étonné qu'il n'y ait pas d'intervention sur l'avenir du chemin de fer, il regrette qu'il n'y ait pas d'intervention en faveur d'une utilisation maximale des voies, du maillage, de l'intermodalité. Selon lui il faut se battre pour les TER, les TET, les Trains de nuit mais aussi contre les Autocars Macron.
departementaux		
INTERMODALITE		Il se demande si l'usager souhaite avoir un mode de transport dominant autobus avec sa souplesse et son tarif attractif ou le train sur quelques axes dominants où il y a du volume (i.e. pas dans les territoires enclavés et peu denses) ?
INTERMODALITE/		
COMPLEMENTARITE		
18h43		Monique BULTEL-HERMENT
		C'est pour cela que c'est important d'avoir un débat sérieux, les interventions du CESER sont utiles pour faire entendre la voie de la société civile
18h47		Christian DUPRAZ
		Il n'y a pas de sujets tabous Il y a beaucoup d'endroits où sont évoquées les réouvertures de lignes

18h47	Danièle DELAVERGNE, usagère
QUALITE DE SERVICES	Prend de moins en moins le train (beaucoup d'annulations et de retards de trains) pour des raisons diverses qui se traduisent par des retards assez importants
6	
18h48	Christian DUPRAZ
	La SNCF n'est pas toujours responsable, le sujet reste délicat, car il y a des accidents des personnes sur la voie, ainsi que la fragilité du réseau par manque d'entretien. La remise en état des lignes est nécessaire, il faudrait 2 milliards d'euros pour remettre les lignes à niveau
18h50	Norbert MELER, Maire de Foix et Président de la Communauté des Communes de pays de Foix
7	
	La ville possède une navette interne. Les gens ne sont pas complétement satisfaits de la navette, car elle dépend beaucoup de la ponctualité du train. Les usagers souhaitent d'abord le maintien de la fréquence des trains. Volonté d'aller vers l'excellence en termes de ponctualité, car la ville ne peut pas mettre plus de fréquences sur sa navette pour pallier aux retards
18h51	Kamel CHIBLI
8	
	Les gens qui ont fait le choix de vivre en Ariège et travailler à Toulouse ont un vrai problème au niveau des trains. Le sujet de la ponctualité revient souvent, et il est très important. Cela peut poser un problème en termes de qualité de vie des gens mais aussi sur la vie du département. La politique doit être adaptée à la fois au territoire local et au territoire régional. Il constate des besoins des habitants des villes de Lavelanet et Mirepoix qui aimeraient se rendre vers Carcassonne. La Région est grande et la gare de Carcassonne est la porte vers l'ex Languedoc-Roussillon et vers Barcelone. Comment peut-on avoir des trains qui permettent la mobilité de tous ? L'Ariège est un axe central des trains TER, comment accéder au train depuis d'autres territoires ?
18h52	Maxime PAQUAY, Directeur Sablières Malet USAGER FRET
FRET	Question sur le fret (interrompu par C. Dupraz)
18h55	Christian DUPRAZ La question du fret sera traitée un peu plus tard
18h56	Alain DURAND, SENATEUR CONSEIL DEPARTEMENTAL ARIEGE

Mis en forme : Gauche

Mis en forme : Gauche

EGRI	Salue l'initiative des EGRI est précise que la participation de ce soir est une vraie réussite.
TER ACCESSIBILITE INTERMODALITE TAD	Le train de la vallée de l'Ariège ne peut pas irriguer le Couserans. Il faut pouvoir se déplacer facilement. Or, le parking du CHIVA (à 2 km d'une gare) illustre qu'il faut avoir une vision des transports en commun au-delà de l'échelle des communes ; le TAD doit dépasser l'échelle de la commune, voire deux. Si on regarde le SCOT de l'Ariège on remarque des problèmes de déplacements en milieu rural. On a critiqué la Loi NOTRe mais je crois que c'est ce qu'il faut pour donner une vision globale des transports en commun, dans nos villages dans nos vies, permettant de mettre en liaison trains et cars de rabattement qui faciliteront la mobilité, tout en restant pragmatique (on peut faire mieux sans mettre beaucoup plus d'argent).
Loi NOTRE	
19h00	Frédéric KONEFAL, CER MOBILITES SNCF
Travaux	Aménagements des abords des gares....
19h00	Christian DUPRAZ
	Le sujet des gares sera traité vers la fin de la diapo
19h00	Frédéric KONEFAL, CER MOBILITES SNCF
TARIFICATION	Leviers d'attractivité du train : fréquence, tarifs, temps de parcours. Pour Pamiers-Matabiau avec 1 h de trajet je considère qu'on peut faire mieux : - Doubler la voie pour permettre d'améliorer temps de parcours. - Donner la priorité aux flux principaux (personnes qui travaillent le matin et revient le soir) - Faire des horaires fiabilisés ; - Doubler la voie jusqu'à Pamiers pour permettre aussi le développement du fret (carriers) - Il se demande si la Région va saisir l'Arafer suite à l'offensive des cars Macron. Souligne le succès Ski Rail et précise qu'il y a d'autres stations qui mériteraient de bénéficier d'actions comme Ski Rail (Luchon, Lioran)
19h04	Christian DUPRAZ
	Sur la question Arafer : La région est en train de traiter le problème, et se battra pour toutes les lignes qui sont en concurrence déloyale. Les bus à 1 euro existent dans les zones où il n'y a pas de trains. Je vous rappelle que le bus à 1€ du Conseil Départemental de

	l'Hérault ne couvrait que 25 % des coûts.
19H05 11	Marieke Van KENNIP, Coordinatrice équipe emploi, Pléiades Emploi Services Hérault, Le Vernet d'Ariège
TARIFICATION Developpement du territoire INTERMODALITE TAD	Je viens d'aménager en Ariège depuis 2 ans. Je constate une vraie différence entre l'Hérault sur la question tarifaire. - Elle souhaiterait une uniformisation des tarifs entre les départements ; - Souhaiterait le désenclavement du Couserans et de Mirepoix vers Foix, Pamiers, Toulouse, Carcassonne, ainsi que pour les demandeurs d'emploi car le TAD ne répond pas aux trajets domicile/travail. Cela pourrait aider les personnes qui cherchent un emploi dans leurs déplacements domicile-travail.
19h07	Christian DUPRAZ
	Il existe des tarifs spéciaux pour les demandeurs d'emploi. Il faut réfléchir sur le sujet mais je vous rappelle qu'aujourd'hui on est là pour prendre acte des demandes.
	TET / INTERCITES
19h07	Christian DUPRAZ
	Propose qu'on avance sur la question « Les offres » : Bordeaux –Marseille, Paris-Nîmes, Trains de nuit, POLT Les TET sont les trains qui sont faites pour relier les régions en France
19H08 12	Dominique FOURCADE, Maire Ax-les-Thermes
AUTOCARS INTERMODALITE TRAIN DE NUIT Qualité des services TER	Le maire d'Ax-les-Thermes regrette l'absence de bus pour les lycéens qui se rendent à Font-Romeu et qui sont obligés de prendre le taxi. Il propose d'étendre le forfait Ski rail car il estime que le programme connaît une grande réussite, et précise que les stations de ski de fond pourront en profiter aussi. Il évoque l'importance du train de nuit pour les touristes et les curistes en provenance de Paris pendant toute l'année. Rappelle qu'on peut travailler dans un train, mais pas dans un car. Et rappelle l'importance des trains pour les personnes qui travaillent en soulignant la problématique de la ponctualité pour ce type d'usagers.
19H10	Christian DUPRAZ
	Merci !
19h10 13	Michèle ESTRADÉ, usagère retraitée

TRAIN DE NUIT QUALITE DE SERVICES ACCESSIBILITE TET TER	Considère qu'il faut se battre pour le maintien du train de nuit. Mais évoque des améliorations à faire notamment en direction des vacanciers : une meilleure identification des voitures (affichage défaillant), de même, la possibilité de disposer du formulaire pour se faire rembourser en cas de retard en gare de Foix (pas possible à Foix lorsque le guichet est fermé le soir).
TARIFICATION GARES	Elle demande le maintien de l'itinéraire via Brive Limoges et non par Bordeaux, car cela induit une augmentation du coût du billet (kilomètres-train).
Convention/GUICHETS	Guichet de la gare ferme le lundi à Foix. Suivant le train Latour-de-Carol – Toulouse il prend du retard. Transparence des tarifications, lorsqu'un train est peu rempli, il n'est pas possible d'accéder à la réduction de 50%.
Information voyageurs	Il n'est pas agréable d'être débarqué à 4h du matin à Toulouse, manque d'information pour réclamation, information en situation perturbée (taxi...). Il faut revenir en gare pour obtenir le bon de compensation retards (gare fermée à cette heure), temps d'arrêt en gare trop courts si retards du train de nuit ; problème si suppression du train vers Paris (organisation compliquée et transfert difficile à Toulouse avec bagages).
19h14	Christian DUPRAZ
	Merci pour cette tranche de vie ! Des fois on se retrouve
19h14	Cheminot CGT
14	
TET TRAIN DE NUIT INTERMODALITE	Trajet Paris-Latour-de-Carol : il y a dix ans le train avait 8 voitures, maintenant on se retrouve avec 4 car cela représente la politique commerciale de la SNCF. Il regrette la perte de correspondance du train de nuit avec les trains espagnols.
TER/Chantiers TRAVAUX	Les travaux sur Limoges ont conduit à supprimer ce train de nuit plusieurs mois, même lorsque ces travaux se font sur des lignes plus éloignées (ex : travaux à Limoges).
19h17	Kamel CHIBLI
	L'ex-Région MP a investi énormément sur le Plan Rail, sans lequel on ne parlerait plus d'Aix-les-Thermes et Latour-de-Carol. Il précise également que les politiques régionales on fait ce qu'il fallait faire pour anticiper les besoins.
19H18	Jacques ARTHUYS, usager, militant
15	
TET TRAIN DE NUIT Intermodalite	Il exprime ses doléances personnelles, car il prend le train de nuit 2 fois par mois pour se rendre à Paris. Il faut intégrer dans la politique de la Région, comme mission essentielle, le

TARIFICATION	maintien de train et de l'intermodalité. Il estime que le prix d'un billet c'est synonyme avec la liberté de mobilité de chacun, et que l'axe Paris-Latour de Carol est une axe forte pour la Région et l'Ariège
19h20 16	Vivienne BAUDRY, usagère
TRAIN DE NUIT/Convention/Ponctualité	Train de nuit Paris-Latour-de-Carol : Nombreuses suppressions de train de nuit, l'usager est prévenu par SMS. Problème : les guichets SNCF à Paris ne sont pas au courant → exaspération des usagers, mais il arrive que les employés SNCF ne soient pas au courant, ce qui n'est pas normal. Correspondance peu pratique à Toulouse en cas de suppression du train. Nombreux prétextes de suppression tels que lorsqu'il neige à Ax-les-Thermes alors qu'il pourrait au moins aller jusqu'à Foix. Mépris de la SNCF envers les usagers et son personnel.
19h22 17	Jean-Jacques LASMOULES, Retraite, Sud-Rail
INTERMODALITE LGV	Il indique que le 1er TGV pour Paris est difficile à prendre pour les Ariégeois en l'absence de correspondances matinales, et donc milite pour le maintien du train de nuit. Il souligne que les tarifs du train de nuit sont prohibitifs et que le train de nuit est le seul train national restant sur ce territoire.
19h23 18	Frédérique MASSAT, députée
TRAIN DE NUIT	Les inquiétudes sont légitimes sur le train de nuit. Elle informe que depuis fin février 2016, le Ministre a confirmé le maintien du train de nuit Paris – Latour-de-Carol mais il faut être vigilant que cela perdure.
19H24 19	Jean-François AGRAIN, Comité régional Midi-Pyrénées CGT, CESER
TET FINANCEMENT	Il est étonné que l'on en soit à se battre pour le maintien des TET. La manière d'entretenir le réseau a changé. Avant, quand il y avait de l'entretien, on pouvait continuer à faire rouler les trains. La nouvelle Région aura-t-elle les moyens de faire un 2ème Plan Rail aussi ambitieux que le premier ? Est-ce aux Régions de financer la rénovation des lignes ? Est-ce aux collectivités

	territoriales de financer des LGV ?
	LGV
19H26	Christian DUPRAZ
	Merci, il nous faut avancer sur les questions pour la LGV maintenant.
19H27 20	Véronique VINET, conseillère régionale
TER AUTOCARS INRERMODALITE FINANCEMENT TARIFICATION LGV	Elle déplore la suppression des autocars entre Toulouse et Le Mas d'Azil et souhaiterait la réouverture de lignes. Concernant les trains du quotidien et d'équilibre du territoire, elle ne veut pas s'installer en Ariège car il faut prendre le train. Personne ne veut revenir « au pays » et personne ne veut s'y installer ou y vivre. La nécessité de désenclaver les territoires implique des frais de rénovation de lignes mais elle dénonce les budgets alloués à la construction de gares, qui ne sont pas indispensables, comme dans les vignes du côté de Montpellier. On pourrait économiser des milliards en ne faisant pas de LGV, il faut arrêter le mythe de la grande vitesse et des billets inaccessibles. Les billets ont augmenté de 30 % en Alsace. Il faut se demander si pour les quelques personnes qui vont aller très vite à Paris, il faut que l'ensemble paye.
19H30 21	Alain DURAN, SENATEUR CONSEIL DEPARTEMENTAL ARIEGE
LGV	Il réagit sur le nombre de passagers qui prennent l'avion, il indique qu'il y a 60 vols aller-retour quotidien entre Toulouse et Paris. Il faut que le TGV chasse l'avion pour une meilleure empreinte écologique. Cela doit être la fin du court-courrier. Il préférerait un outil moderne par le rail. « On ne pourra plus payer le kérosène pour des vols tels que Paris – Toulouse, car il faudrait le réserver. » Selon lui, le TGV est plus confortable et permet de travailler à bord.
19H31 22	Jacques ARTHUYS, usager, militant
TGV	Quel est le débat : gagner 1 heure en TGV vers Paris ou agir pour le quotidien des gens ? Il s'interroge sur le choix de société à faire : que va-t-on

	permettre en parallèle comme déplacements au quotidien pour les habitants de la Région ?
19H32	Kamel CHIBLI
	Il ne peut pas opposer la politique aérienne au ferroviaire. Il ne faut pas opposer TER et LGV, les deux sont compatibles. La question de l'attractivité se pose car aujourd'hui notre région est le seul territoire qui est le plus éloigné de Paris. Il y a un besoin de rejoindre Paris dans le contexte économique actuel, pour cela il faut encourager les LGV. Je pense qu'il faut une grande vitesse avec des heures plus correctes [en termes de temps de trajet].
19H34	Jean-François AGRAIN, Comité régional Midi-Pyrénées CGT, CESER
23	
LGV GPSO TER FRET	Concernant les LGV, le CESER y est favorable. Le TGV doit être un outil d'aménagement du territoire, ce n'est pas l'outil qui est en cause mais les décisions politiques qu'il y a derrière tels que le choix des tarifs. Si l'on veut aller vite, il faut un matériel dédié, car la circulation des TGV n'est pas compatible, au niveau de la vitesse, avec celle des TER et des trains de fret. Le TGV n'est pas un produit pour l'élite, dès 1981 tous les tarifs sociaux ont été appliqués au TGV. GPSO doit être un premier maillon d'un axe transversal et européen Bordeaux-Nice. Enfin, aucune optimisation n'est possible même en aménageant la ligne actuelle. Il faut une ligne nouvelle pour ouvrir des sillons et augmenter le nombre de TER et trains de fret. On a toujours vu que les populations prenaient plus les nouveaux TGV que prévu.
19H37	Frédéric KONEFAL, CER MOBILITES SNCF
24	
LGV	Il confirme qu'il faut une voie nouvelle pour le TGV. Il est surpris qu'à mi-2017, le premier horaire d'arrivée sur Paris soit 11h00. Pourquoi n'a-t-on pas la possibilité d'arriver plus tôt ? Il faut offrir la même offre que du côté Languedoc. Le TGV, avec 5h30 de parcours, ne permet pas l'aller-retour dans la journée actuellement, alors que depuis Béziers on arrive à 9h. GPSO permettra de développer les TER et le fret mais les quelques aménagements ne permettront pas un report modal de l'aérien pour éviter la création d'un deuxième aéroport.
19H39	Serge DELQUE, Cheminot CGT
25	

LGV	C'est un choix avec d'un côté le TGV qui sera très coûteux pour faire gagner une heure à quelques-uns, et de l'autre beaucoup de craintes pour le reste du réseau. Il y a absolument besoin d'un TGV. Aujourd'hui, le temps de parcours Paris – Toulouse est de 5h35. Il est donc impossible de faire l'aller-retour dans la journée. L'image du TGV a évolué, il suffit de regarder les taux de remplissage pour constater que le TGV est un mode de transport populaire.
19H41	Christian DUPRAZ
	Il rappelle que l'investissement pour la Région serait de 3,5 milliards d'euros sur LNMP et GPSO soit 15 ans de capacité d'investissement pour la Région, l'équivalent du renouvellement des rails sur le réseau existant et la réouverture des dernières lignes fermées. Il faudra faire des choix. La Région a également financé significativement SEA, au détriment d'autres lignes.
19H42	Joël RAUSA, Secrétaire General CFDT Cheminots
26	
LGV	Il estime que pour le gain d'une heure de trajet pour aller à Paris, les coûts d'investissement ne sont pas justifiés
19H43	Monique BULTEL-HERMENT
	Il faut étudier la façon dont les gens circulent, on peut concurrencer l'avion. Elle considère que le train de nuit n'est pas vraiment une réponse pour les déplacements à Paris dans la journée, car cela reste peu pratique. Le réseau TER est là pour alimenter les grands réseaux.
19H44	SUD RAIL
27	
LGV POLT	Le syndicat n'est pas contre le TGV mais a la crainte de voir partir l'argent sur le TGV au détriment de POLT et de la ligne de l'Ariège. Il n'y a pas d'argent pour rénover la caténaire sur l'Ariège.
19H46	Monique BULTEL-HERMENT
	Il faut mettre les partenaires financiers autour de la table.
19H46	Monsieur Eric Donzé, Conseiller Départemental de l'Ariège
28	
LGV	La LGV est un investissement qui représente des coûts de fonctionnement importants. Chaque jour, 12 000 personnes se déplacent pour aller de Toulouse à Paris en avion.
19H47	Simon FRISONI, usager, ex-stagiaire (mobilités) en Ariège
29	

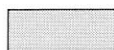
LGV TER RER AUTOPARTAGE INTERMODALITE	Originaire de Lorraine, il a utilisé le TGV pour venir en Ariège. Il est venu faire un stage en Ariège, il y a un an sur la mobilité des personnes. Il apprécie de prendre le TGV. L'avion a un coût environnemental à ne pas négliger. Les réseaux existants ne sont pas assez performants. Il s'interroge également sur la situation des gens qui travaillent sur Toulouse et qui n'ont pas beaucoup de moyens. Il trouve dommage d'opposer le TER avec le TGV. Il s'interroge sur le coût de 10 Mds € alors qu'il n'y a pas de réseau performant, notamment une sorte de RER qui irait jusqu'en Ariège. Concernant l'autopartage, il se demande comment il peut être organisé par les collectivités et quelles sont les aides régionales possibles pour développer l'intermodalité avec les trains, en favorisant le covoiturage ou l'autostop par exemple ?
19H48	Christian DUPRAZ Il précise qu'il y a des choix à faire en matière d'investissements et la Région devra réfléchir. Il rappelle que l'intitulé « Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité » n'est pas un nom choisi au hasard et il assure que la Région ne se désintéresse pas du voyageur lorsqu'il sort de la gare. Il rappelle qu'on se rapproche de la fin de la réunion et il ouvre le débat sur la diapositive concernant les gares.
Gares	
19H51 30	Maxime PAQUAY, Directeur Sablières Malet
FRET SNCF GARES	C'est un utilisateur du fret depuis plus de 30 ans. Le fret présente un grand avantage sur de longues distances. Concernant son utilisation : 750 rotations ferroviaires par an entre Portet-Saverdun et Martres-Tolosane pour 1800 tonnes chacune de granulats (l'équivalent de 60 camions par rotation). Il subit 10% de pertes de productivité au niveau de la gare d'Auterive à cause de la concurrence fret/voyageurs. Il a réalisé un investissement d'un million d'euros pour faire du fret. Il souligne que le rail est un vrai métier et que les carriers sont prêts à travailler de nuit. 10 ans de mise au point du projet : Malet espère que la Région va aider à travailler avec SNCF Réseau avec plus

	d'anticipation. Il va falloir stationner à Auterive pour laisser passer un TER. Perte de 30 % de productivité à cause des travaux du mois de mars et avril avec perte d'une rotation par jour. Des efforts ont été faits pour travailler les samedis et les dimanches mais cela ne suffit pas. Il souhaiterait que la Région aide les clients fret sur l'organisation des circulations afin ne pas perdre en productivité (revoir l'organisation des travaux). Il signale le problème de fermeture de la gare de Saverdun. Il demande une meilleure intégration du fret dans les circulations. Il rappelle que Martin Malvy a lancé un plan de modernisation et de mise en accessibilité des gares.
19H56 31	Alain NAVARRA, adjoint aux Travaux, mairie de Foix
SNCF TRAVAUX	Il fait part des difficultés rencontrées avec SNCF Réseau pour faire aboutir le projet de pôle d'échanges en gare de Foix depuis 4 ans. Les travaux ne sont toujours pas démarrés alors que les financements sont acquis, en raison de blocages administratifs. Il rappelle le Plan Rail mis en œuvre par Martin MALVY. Il appuie les propos de l'intervenant précédent concernant le dialogue compliqué avec la SNCF.
19H59	Christian DUPRAZ
	« Il faut donner la parole à ceux qui n'ont pas parlé. »
19H59 32	Monsieur X, usager
LOI NOTRE TER GARES INTERMODALITE	Il conteste la politique de l'Etat qui veut « casser le rail ». La loi NOTRe a entraîné l'élargissement des régions et la métropolisation, il faut bien relier ces métropoles. Les TER seraient plutôt pour des services et les emplois locaux. Il voit la compétition qui s'installe au profit du confort des usagers. Les gens qui reviennent ou qui vivent « au pays » ne sont pas prioritaires, mais plutôt les gens de Paris. Il faudra conserver les gares car aujourd'hui beaucoup d'entre elles sont fermées comme celles de Varilhes ou Saverdun. Il faut travailler « au pays » et non pas à Paris, Bordeaux ou

	New York. Il habite Varilhes : il a fallu lutter de nombreuses années pour la desserte de cette gare. Il faut, selon lui, reconsidérer les transports pour aller au CHIVA.
20H03	Monique BULTEL-HERMENT
	Les EGRI, on les a voulus ouverts à tous les citoyens, députés ou sénateurs ou autres. On a eu des élus très investis dans le rail. Profitons de l'expérience de chacun.
20H04	Monsieur Y, usager retraité
33	
LGV	« Merci, j'ai perdu 2 heures, j'ai écouté tout le monde, c'est vrai vous nous aviez prévenu depuis le début qu'il n'y aurait pas de réponse ce soir. Les dossiers sur la LGV Paris – Toulouse étaient déjà présents en 1990 soit il y a 26 ans. La Région a tout à gagner avec la LGV Paris – Toulouse en 3h10, avec Airbus qui se trouve à Toulouse c'est l'affaire du siècle. Le TGV est plus écologique que les avions, plus sûr. »
20H07	Christian DUPRAZ
	Encore deux interventions.
20H07	Madame Z, usagère
34	
SECURITE	Elle demande l'installation d'abris couverts et fermés pour les vélos en gare de Foix, sur un modèle à ce qui est fait au terminus du métro à Ramonville (abri transparent et couvert) qu'au PEM de Pamiers.
20H08	Patrice Chevalier, Secrétaire CGT cheminot Ariège
35	
FRET	Il se demande si le fret ne pourrait pas servir à l'aménagement du territoire et d'une diffusion économique sur le territoire. On pourrait délocaliser les emplois par le fret. Il constate une hyper-concentration de l'économie sur la métropole toulousaine.
20h09	Christian DUPRAZ
	Mot de clôture Remercie pour la participation, rappelle l'utilité du remplissage de questionnaires ainsi que la possibilité d'envoi de propositions en ligne car il faut participer « jusqu'au bout ». Rappelle les deux autres réunions dans le département de l'Ariège pour pouvoir écouter et échanger.
20h12	Fin de la réunion



Elu présent sur scène



Elu membre du COPIL

Sommaire de la diapositive:

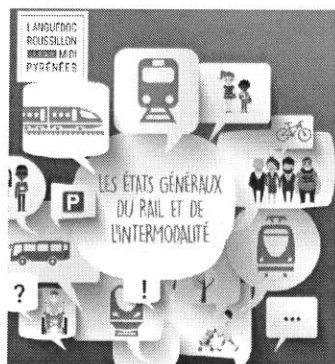
TER/autocars

Intercité

La grande vitesse

Gares

Choix du train



Compte-rendu de la réunion de MONTAUBAN – 25 MAI

DATE DE LA RÉUNION :	25 Mai 2016	
LIEU DE LA RÉUNION :	Centre de Formation Consulaire Guy Pécou 61 Avenue Gambetta 82 000 Montauban	
PRESIDENCE (Nom de l'Elu et noms des élus locaux présents)	Nom	Fonction
	Stéphane BERARD Dominique SALOMON	Conseiller Régional délégué aux EGRI Conseillère Régionale
SERVICES PRESENTS : - Direction des Transports - Direction du Protocole - Direction de la Communication	Nom	Fonction
	Bernard MAS Yann ALEX Loïc LOTTON Valérie RIET Jean-Luc DURAND Gisèle COUSINET Anamaria LUDUSAN Laurent SAINRAU Laure DUPAU	Directeur Agent Toulouse Agent Toulouse Agent Toulouse Agent Toulouse Agent Toulouse Agent Toulouse Agent Toulouse Agent Service Presse Toulouse
HEURE DE DEBUT DE REUNION	18H05	
HEURE DE FIN DE REUNION	20H15	
NOMBRE DE PERSONNES	Environ 110 personnes (79 personnes emmargées)	
NOMBRE D'INTERVENTIONS	31	
NOMBRE DE QUESTIONNAIRES COLLECTES	?	
Ambiance dans la salle	Cordiale mais animée par quelques personnes	

Elus présents sur scène : **Stéphane BERARD, Dominique SALOMON**

18h05 : Agnès TIMBRE

Mot d'introduction :

Elle espère que la réunion apportera des préconisations, qui assureront des actions ambitieuses et novatrices. Elle souhaite une belle soirée, riche d'échanges.

18h06 : Stéphane BERARD : projets nombreux et stratégiques pour le développement de notre nouvelle région. Donner la parole à tous ceux qui veulent la prendre, indispensable pour construire notre nouvelle région. Les EGRI doivent apporter une réponse équilibrée et concertée à tous les enjeux de la Région. Sur l'immensité de notre territoire, engagement de maintenir un lien fort entre chaque territoire, pacte de confiance avec chaque citoyen de la région. Ne pas se limiter aux visions binaires et passéistes. Visions complémentaires de la mobilité, créatrice d'attractivité et de solidarité. Capable de vendre aux clients régionaux nationaux et internationaux les services que l'on crée. Moderniser, développer et densifier le réseau. Investissements dans les transports, un levier pour l'emploi. Politiques ferroviaires et intermodales des 15/20 ans à venir, première priorité renouvellement de la convention qui doit prendre effet au 1er janvier 2017.

18h12 : Vidéo

18h16 – Stéphane BERARD : fait un point sur le déroulement de la réunion et présente les thèmes inscrits sur la diapositive. Il demande à chaque intervenant de se présenter.

DIAPOSITIVE TER/AUTOCAR		
18h18	1	Yves ALLARD, retraité, usager du TER jusqu'à Toulouse, habitant à Fignac (82)
Tarification Billettique Vente/ Remboursement		Il regrette qu'on ne puisse pas circuler avec un titre unique sur le réseau de la Région comme en Ile-de-France. De plus, il ajoute que le logo de la Région est absent du billet TER, ainsi l'utilisateur n'a pas connaissance du rôle joué par le Conseil Régional. Il fait référence à l'annexe 9 des conditions de vente SNCF dans laquelle sont marquées les conditions de remboursement en cas de retard et d'annulation, il met en avant le non-respect de certains points.
Qualité de service		Entre le 1 ^{er} janvier 2016 et le 31 mars 2016, près de 8000 trains ont été annulés soit 9,81% d'annulation. Il compare le service offert en Allemagne, concernant la circulation et la fréquence des trains, au service TER en France. Il souligne que le coût d'exploitation a bondi de 14,2 à 22,7 euros/km en 14 ans (France info 2015).
Concurrence autocars		La SNCF vient d'annoncer qu'elle prendrait la gestion de 33 gares routières, il craint que cela annonce la disparition des TER.

18h25	2	Jean-Paul DAMAGGIO, Alternative LGV 82
Priorités pour l'avenir Financement		<i>Très virulent.</i> Il met en avant un problème dans le questionnaire lorsqu'il s'agit de définir des priorités d'amélioration. La priorité c'est le train du quotidien sauf que le Gouvernement fait exactement le contraire et met tout sur les LGV. La Région précédente a décidé d'enlever l'argent des TER pour le mettre sur les TGV. « Les deux sont liés, il est indispensable de faire ces lignes. » Selon lui, il aurait fallu indiquer le montant des investissements pour la grande vitesse ou la très grande vitesse dans les questions Q14 et Q15.
18h27	3	Gérard SAMOUEILLAN, TEG 82, usager, habitant à Caussade (82)
Modernisation Financement		Il indique voir la ligne POLT se dégrader d'année en année, notamment en ce qui concerne la suppression des arrêts en raison du transfert des budgets sur GPSO.
Aménagement du territoire		Selon lui, cette LGV ne servira que Toulouse, malgré tout les gens du Nord de MP devront payer à travers leurs impôts alors qu'ils n'en voient pas l'utilité. « Quand on est à Cahors, c'est stupide de passer par Montauban. » Les gens sur Gourdon, Cahors et Souillac, envisagent d'arrêter les trains. Pour les gens qui font l'effort de rester dans des petites villes, c'est la double peine : il a l'impression qu'on fait exprès de ne pas (ou de mal) l'entretenir pour qu'ils s'en dégoutent et se rabattent vers Montauban et prennent plus tard la LGV.
18h31	4	Mr X (jeune)
Tarification		Depuis peu, l'ex-Région MP a mis en place l'abonnement « Pastel + », similaire au « Pass Navigo ». Le problème est qu'il est limité à l'agglomération toulousaine alors il propose à la Région d'élargir la zone d'éligibilité, sachant que Montauban est très proche de Toulouse (beaucoup de pendulaires, d'étudiants, d'apprentis, de travailleurs...). De plus, cet abonnement est approprié car le train devient de plus en plus cher, ou alors il faut augmenter le nombre de trains accessibles au tarif Tikémouv.
Horaires autocars		Autocars entre Toulouse et Montauban : problème de fréquence, le premier autocar vers Toulouse est à 11h30 alors que vers Montauban le premier est à 6h35.
18h33	5	Brigitte DUCLOZ, Présidente TEG82
Comités de ligne		Elle regrette la disparition des comités de ligne en ex-MP depuis 2007. La loi de 2002 a transféré comme compétence les transports régionaux, elle interpelle les élus sur le fait qu'ils représentent la Région en tant qu'AOT et doivent remettre en place ces comités (réunions régulières avec un ordre du jour, un compte-rendu et un suivi où les problèmes quotidiens pouvaient être discutés et travaillés). Les problèmes abordés lors des EGRI auraient pu être abordés dans les comités.
Horaires TER Complémentarité		Sur les TER, elle attire l'attention sur le problème de la complémentarité des horaires TER avec ceux de l'Intercité de nuit (Lunéa) depuis la disparition en semaine de l'arrêt du train de nuit à Caussade pour aller vers Paris mais qui offrait la possibilité un retour

Travaux Perturbations		plus tardif depuis Toulouse.
Financement LGV		Elle note l'augmentation de l'usage des trains grâce à un réel effort réalisé mais insuffisant, et particulièrement en ce qui concerne le positionnement régional au sujet de POLT. La modernisation qui va coûter 1,5Mds d'euros sur 10 ans, comprend des interruptions de services, des retards et des modifications d'horaires qui sont très peu expliqués aux voyageurs. La différence de politique en ce qui concerne les travaux de la ligne POLT et celle de Toulouse-Tarbes met en évidence que la Région ne soutient pas le POLT (période de travaux plus courte, 4 ans, 450M d'euros sur une distance de 150km).
18h39	6	Olivier FOURNET, usager TER Montauban-Toulouse
Horaires TER		Il souhaite l'application d'un modèle pendulaire sur l'axe Montauban-Toulouse. Vers Toulouse, les horaires du matin sont corrects alors qu'il est plus compliqué de rentrer à Montauban le soir : - Il manque un horaire entre 18h et 19h - Il n'y a plus de train après les deux trains successifs de 19h19 (vers Agen) et de 19h25 (vers Brive).
18h40	7	Aurélie CORBINEAU, Maire de Verdun-sur-Garonne
EGRI		La Région a vocation à travailler sur tous les moyens de mobilité et pas que le TER, elle regrette que le sommaire de la diapositive soit principalement tourné vers le train même si celui-ci reste la colonne vertébrale du système de transport. « Le diaporama est réducteur. »
Complémentarité		Elle regrette la suppression du nœud ferroviaire de Castelsarrasin car, aujourd'hui, il n'est plus possible de faire un trajet sur deux lignes différentes dans le même département (exemple Caussade-Castelsarrasin). Ces suppressions résultent d'une tendance à privilégier les trains vers Toulouse plutôt que les trains intérieurs au département.
Travaux Perturbations		Avant les travaux se faisaient la nuit, mais actuellement ils se font la journée, cette stratégie occasionne souvent 3 mois de travaux par an, avec des remplacements par car et des problèmes de retards (jusqu'à 4h parfois).
LGV		En France, au vu des 30 000 personnes qui sont transportées quotidiennement par TGV et des 500 000 personnes par TER, elle met en doute l'utilité d'une LGV.
Autocar Desserte		Elle regrette la suppression de la ligne routière directe entre Beaumont-de-Lomagne (82) et Toulouse au profit d'une ligne qui rabat sur la gare de Dieupentale (82).
Choix du train		Elle souligne l'efficacité des lignes « Hop ! » et insiste sur l'utilité que les autocars représentent pour des personnes âgées (rassurées de pouvoir parler au chauffeur). Egalement, il y a beaucoup de

Autocars/TER Horaires Information		personnes qui n'ont aucun autre moyen pour se déplacer : 10 % des foyers de Verdun-sur-Garonne sont non-véhiculés, 20% à Montauban. Elle déplore les horaires de train/car inadaptés à Grisolles, Dieupentale et Montbartier, de manière à pouvoir passer la soirée à Toulouse. Elle indique qu'il est possible d'aller à Toulouse en train mais que le retour n'est pas possible après 20h-21h. Elle souhaite la création d'une ligne de car cadencée à l'heure. Cette remarque est aussi valable pour les déplacements domicile-travail. Elle ajoute que les dessertes sont inadaptées au niveau des horaires et correspondances et regrette le manque d'information vers la population.
18h46	8	Christophe MARQUES, usager et TEG82
Tarification		Il souhaite que les trains Intercités circulant sur l'axe Agen-Montauban-Toulouse soient accessibles aux titulaires d'un abonnement TER.
Financement		Il y avait un excédent du budget TER (300 millions d'euros) reversé au financement LGV. Il déplore que l'excédent d'une ligne budgétaire régionale ne soit pas utilisé pas pour un projet régional.
18H49		Stéphane BERARD
		« Par rapport aux comités de ligne, on attend beaucoup de leur remise en place, ce sera la déclinaison des EGRI. » Deux sujets sont prioritaires lors du renouvellement de la convention TER : la tarification et les cars. La Région est vigilante au respect de la convention et aux dysfonctionnements. Concernant le questionnaire, ces remarques ont déjà été faites à Castelsarrasin, il indique avoir participé lui-même à l'élaboration du questionnaire qui se veut accessible, dégager 3 priorités permet d'alléger le questionnaire.
18h51	9	Mr X (cheveux longs), Alternative LGV 82
EGRI		Il souligne l'erreur méthodologique du questionnaire en ce qui concerne l'absence de données chiffrées sur les coûts des projets LGV. « Toutes les alternatives n'ont pas le même poids économique. » <i>Applaudissements.</i>
18H53		Dominique SALOMON
		Avec le transfert de compétences, une réflexion globale doit être engagée au sujet de la complémentarité train/autocar. Sur la tarification, la difficulté consiste à émettre un seul titre valable dans tous les transports (superpositions d'AOT) outre les difficultés d'ordre technique.
18H54		Stéphane BERARD
		Le maillage de territoire réclame une complémentarité des différents modes de déplacement : TER, TET mais aussi des autocars

INTERCITE		
18h58	10	Jean-Paul LASSERRE DU ROZEL, chargé de mission AFAC Toulouse
Concurrence entre les modes		Il se dit consterné par la politique nationale qui privilégie les services routiers et le covoiturage [au détriment des services ferroviaires].
Intercités Confort Suppressions		Il déplore la situation actuelle des trains de nuits, qui permettent de disposer d'une journée complète à Paris en arrivant le matin. Sur Paris-Toulouse, il n'est pas facile de voyager car la desserte est squelettique : suppression des Intercités entre Toulouse et Brive, interruptions de service. Les IC doivent continuer d'exister car ils participent à l'aménagement du territoire.
19h00	11	Christophe MARQUES, usager et TEG82
Maintien TET		Avec l'arrivée de la LGV, il se demande si les trains seront maintenus.
Parkings		Il précise que la gare de Cahors ne dispose pas de parkings adaptés au nombre des usagers de plus il n'est pas gratuit (horodateur).
Correspondances		Il précise également, que c'est difficile de prendre le train de nuit à Cahors, car il n'y a pas de correspondances possible ni par TER, ni par autocars.
Concurrence entre les modes		Les toulousains ont besoin de la LGV, mais sa construction se fait au détriment des TET : il s'inquiète de la possible fermeture à partir de 2017 de la ligne POLT, les trains s'arrêteront à Brive ensuite un ou deux vers Cahors, et un sur deux à Toulouse.
19h03	12	Jean François AGRAIN, CGT Cheminots, CESER
Politique SNCF		La Région doit faire attention à ces deux lignes. Il précise que la SNCF n'est pas seule responsable de la politique ferroviaire menée actuellement sur les trains nationaux car le donneur d'ordre est l'Etat, par le biais du Ministère de Transports. Ce n'est pas un hasard si on a supprimé les TET, car cette politique a été décidée en concertation avec l'Etat. <i>« Le système ferroviaire a une dette de 30 Milliards d'euros qui est due aux gouvernements précédents, et maintenant c'est aux cheminots de la payer. »</i>
Maintien TET comme compétence Etat Réseau LGV		L'Etat a tendance à souhaiter le transfert de ces lignes aux Régions, alors qu'elles doivent se concentrer sur leurs propres prérogatives. La LGV est faite pour avoir un axe de réseau cohérent de Bordeaux à Nice. La LGV, c'est un réseau qui se construit, et qui a aussi un rôle d'aménagement du territoire à définir et ne consiste pas seulement de relier les métropoles.
Financement LGV		Il tient à préciser qu'il n'y a pas d'opposition entre le réseau classique et la LGV. Il met en garde la Région à ce qu'elle n'aille pas financer ce qui n'est pas de son ressort. L'exemple de financement des LGV à l'heure actuelle : il estime qu'un financement privé serait prohibitif pour le « client » (l'usager), et un financement fait par une collectivité peut amener à une vision dirigée par un besoin de « bénéfice » immédiat. Il réclame la nécessité d'un moratoire sur le

		sujet du financement pour connaître « qui doit payer quoi ». <i>Applaudissements.</i>
19h08	13	Association usager abonnés de travail Montauban
Temps de trajet		Depuis Toulouse avec un Intercité on fait environ 45 minutes de trajet mais actuellement les trajets sont supprimés. A l'heure actuelle, multiplication du temps de trajet par deux pour ces abonnés. Le trajet est plus long qu'il y a 20 ans et il y a de plus en plus de suppressions.
19h10	14	Claude TACHE, CGT SNCF
Intercités Desserte		A l'heure actuelle, il y a 13 Intercités qui passent sans s'arrêter à Montauban, et pour cela une pétition en ligne a été lancée avec la volonté de faire arrêter ces trains. Des trains qui passent mais ne s'arrêtent pas ce n'est pas possible. Il y a une possibilité de mettre en place des voyages supplémentaires sans que la Région débourse 1 centime, pareil sur la ligne POLT. Tous les réseaux doivent être en synergie, il faut développer les transports en commun.
Intermodalité		Il met en avant le besoin d'une gare routière à Montauban.
Fret		En ce qui concerne le fret, il faut préciser que le Tarn-et-Garonne étant l'un des premiers producteurs de fruits et légumes pourrait utiliser le fret. Pourtant, ils veulent supprimer un train vers Rungis qui passe par Montauban et Perpignan et qui représente l'équivalent de 15 à 20 camions par jour. Il y a aussi la question du transport des matières dangereuses comme le gaz (Castelsarrasin).
19h13	15	Frédéric KONEFAL, CE SNCF MP
Trains de nuit Desserte Qualité de service		Il souhaite que le train de nuit soit maintenu en semaine sur les arrêts de Caussade, Gourdon, Souillac, car il y a une vraie demande sur ces territoires. Il s'inquiète de la dégradation en termes de service sur cette ligne avec l'organisation de travaux pluriannuels imposant la fermeture simultanée des deux voies.
Tarifification		Il pose la question de l'accès aux Intercités et souhaite qu'ils soient accessibles avec la tarification TER.
TER Niveau de service		La desserte TER actuelle Montauban-Toulouse est saturée et besoin de cadencement. Il faut renforcer la desserte du Nord de Toulouse. Il faut différencier les flux (avec des trains directs vers Montauban et d'autres allants plus loin). Il faut travailler la contrepoinTE pour servir aussi les personnes qui veulent se rendre vers Montauban ou Castelsarrasin le matin.
19h16	16	Mr X (Jeune)
Intercités Priorités pour l'avenir		Le Gouvernement a annoncé la suppression des Intercités de nuit et la mise à la concurrence de certaines de ces lignes. Les délais vers un éventuel repreneur sont jusqu'au 1er juillet. Avec ce projet, on détruit l'équilibre du territoire, l'Etat veut se recentrer sur les grandes lignes et laisser les petites communes à l'abandon.
TER		A l'occasion de l'Euro 2016, ils ont mis à disposition 1 000 TER de nuit mais certains horaires ne conviennent pas.

Tarification		Même avec l'abonnement (Pack Illimité), à chaque fois qu'on doit utiliser le TER, on doit payer un forfait de 1,5 euro. Il souhaiterait pouvoir utiliser son abonnement sur les Intercités ou les TGV.
19h19	17	Brigitte DUCLOZ, Présidente TEG 82
Intercités Desserte		Elle attire l'attention sur la perte des horaires de trains du quotidien que représentent les Intercités, complémentaires des TER. Dans son association existe une commission POLT et une sur le TER qui fait ressortir la perte en termes de possibilité d'usage de la ligne POLT à cause de la suppression des arrêts.
19h20	18	Patricia BAYOL, AFOC 82
EGRI		Elle trouve dommage qu'il n'y ait pas de représentant de la SNCF assis à la tribune.
19h21		Dominique SALOMON
		Les EGRI représente une démarche singulière, étant la volonté d'une collectivité de se rapprocher de l'ensemble des concitoyens pour faire remonter les besoins, au moment de la fusion de deux ex-Régions avec des politiques, à la fois différentes et complémentaires. L'idée est de recueillir les observations. Si la SNCF, n'est pas à nos côtes ce n'est pas par hasard, car c'est un choix. La Région ne voulait pas ce lieu comme un lieu d'expression des ressentiments, de sujets qui la concernent, mais moins, « <i>nous souhaitons être en prise directe avec vous sur les sujets qui concernent vraiment.</i> »
19h23		Stéphane BERARD
		Le fret et l'intermodalité restent une préoccupation très importante, et « <i>loin de nous la volonté de mettre de côté ces sujets.</i> » Bien que le fret et l'intermodalité ne soient pas fléchés [dans le diaporama], ils restent une priorité dont il faut mieux identifier les besoins. Concernant l'aspect de la tarification de manière globale sur nos territoires, il existe des tarifications zonales. Il va falloir que l'on s'interroge sur la tarification dans la nouvelle région. Sur les TET : la Région ne souhaite pas aller au-delà de ses prérogatives. Il faut rester vigilant sur le Cévenol et l'Aubrac, car le TET a aussi pour vocation d'amener de la mobilité là dans les zones les moins habitées. Sur les travaux : « On a l'obligation de chercher des moyens différents pour réaliser les travaux » (au lieu de les faire la journée), afin d'éviter la fuite des usagers.
LIGNES A GRANDE VITESSE		
19h28	19	Jean-Paul DAMAGGIO, Alternative LGV 82
EGRI		A propos des questions sur les LGV dans le questionnaire, et sachant que les LGV ne relèvent pas de la compétence de la Région, il demande aux participants si ils ont envie que le Région finance. Il s'interroge également sur le coût que représente la construction de la gare de Bressols.
LGV		Il reproche de ne pas tenir compte de l'avis défavorable de la commission d'enquête et du volume trop important du dossier d'enquête publique. La classe politique était peu présente aux réunions d'enquête. « On fait un grand réseau pour les métropoles sans se payer le luxe des RER. »

Financement		Il revient ensuite sur la « catastrophe » au niveau du financement de la LGV Tours-Bordeaux. <i>Applaudissements.</i>
19h33	20	Daniel DONADIO, Elu municipal de Bressols
Aménagement du territoire		Il manque les gens du rail, des historiens, pour rappeler que la conquête des territoires en France a été faite à l'époque où il y avait la segmentation des territoires. C'est un héritage des politiques de pénétration, de proximité et de conquête de nos campagnes et de nos communes. Les lignes actuelles sont là pour défendre nos territoires, nos paysans. Dans une ville où le train ne s'arrête plus, la tendance est à la désertification du service public (école, poste, déserts médicaux).
LGV Métropolisation TER		La LGV c'est la métropolisation de nos territoires. Si on va dans la métropolisation, il faut faire un effort pour prendre en charge le déplacement des jeunes qui vont vivre en périphérie des villes (ex : plus de trains en soirée à Lacourtenourt).
19h36	21	Michel COLOMBIÉ, CCI Région MP
LGV Priorités pour l'avenir		Construire une LGV, c'est investir sur un siècle, c'est un aménagement plus global où il faut se projeter, interconnecter notre Région avec les autres. C'est la première phase d'un aménagement européen qui ne peut pas exclure notre Région des interconnexions avec l'Espagne. Sinon on ne la fait pas, on hypothèque notre avenir pour plus d'un siècle. <i>Huées.</i>
19H37	22	Jean François AGRAIN, CGT Cheminots, CESER
LGV Financement		Le réseau en France se construit sur les grandes lignes. Il faut éviter de privatiser comme en Angleterre quand on voit qu'ils ont par la suite renationalisé leur infrastructure avec les capitaux des contribuables anglais. Il regrette que l'Etat n'ait pas voulu s'engager à la place de LISEA, le concessionnaire ne recherchant que le profit sur le temps court. Concernant le partenariat public privé il rappelle que ce n'est pas un succès. Les péages sont un moyen de rembourser l'infrastructure.
Métropolisation		Le rôle du TGV est de relier les grandes métropoles. Il rappelle que le système ferroviaire d'antan était basé sensiblement sur la même configuration qu'aujourd'hui avec trois niveaux de circulations : les Rapides (desserte des grandes villes et agglomérations comme les TGV), les Express (TET/IC), les Omnibus (TER).
Tarification		Le prix des transports, c'est un choix. Rien n'empêche l'Etat de décider que le transport soit gratuit, il suffit qu'il en assume les coûts d'exploitations [il est volontairement caricatural]. La cherté n'est qu'un choix politique.
19H43	23	Mr X, Alternative LGV 82
LGV Financement		Quelle est votre légitimité à rapporter un problème sur lequel l'Etat s'est prononcé contre (pas plus de 25% de financement) et la SNCF également (alourdissement sur les coûts d'exploitation) ? Ce projet n'a pas d'utilité publique. <i>Applaudissements.</i>

19h44	24	Mr X, Alternative LGV 82
EGRI		Il cite un extrait du préambule du document bleu avec le questionnaire comme quoi « il faut préparer l'arrivée de la LGV ». Les 12 000 contributions de l'enquête publique sur GPSO ont fait apparaître que l'intérêt général était de ne pas concrétiser ce projet. La population a été écoutée. Mais aujourd'hui on a la sensation, à travers ces termes dans le questionnaire, qu'on ne nous écoute pas et qu'on ne nous répond pas toujours.
Financement		Il a interrogé le Conseil Régional à plusieurs reprises sur la part régionale de TIPP dans le financement de la LGV Bordeaux-Toulouse ainsi que sur la clause de compétence générale qui limite les compétences et les financements de la Région aux transports relevant de sa compétence, sans réponses. Il précise que même la Commission européenne a décidé de ne pas financer ce projet que certains qualifient comme un maillon d'un réseau européen à grande vitesse. <i>Applaudissements.</i>
19h48	25	Patrick PUECH, Alternative LGV 82
Ecologie		Il regrette que la question écologique n'apparaisse pas dans la présentation. Il met en avant les conséquences écologiques sur les conditions de vie de l'ensemble des usagers et sur les terres agricoles gaspillées (env. 3 500ha). Quel est l'intérêt de la construction de ces lignes en prenant en compte l'avis négatif de l'EUP et le fait que sur un trajet de 3h10 entre Toulouse et Paris les villes intermédiaires ne soient pas desservies (même pas Bordeaux) ? Il propose une alternative, plus rapide plus fonctionnelle s'appuyant sur les lignes existantes.
19h51	26	Eric CECILIOT, usager du train entre Montauban et Paris
LGV		Il voyage régulièrement pour des motifs professionnels vers Paris en avion (depuis 20 ans) car cela lui permet de conserver une vie de famille. Il dit ne jamais avoir croisé quelqu'un, sur ces vols, qui ne soit pas favorable à la LGV. Il compare la contestation autour de la création d'une gare à Bressols à celle qu'il y avait pu avoir autour de la gare TGV Haute-Picardie. Celle-ci était très contestée pour « être construite au milieu des champs de betteraves ». Plus personne ne la critique aujourd'hui et elle a généré tout autour d'elle le développement d'activités.
Aménagement du territoire		Il est agent de l'état sur la mission de la police de l'eau. Il y a 15-20 ans il aurait émis systématiquement un avis négatif à ce genre de projet, car l'environnement n'était pas suffisamment pris en compte, alors qu'aujourd'hui on sait créer ce type d'infrastructures, le coût de ces projets englobe ces préoccupations en limitant les impacts sur l'environnement. Concernant les commissaires-enquêteurs avec qui il travaille, il souhaite rappeler comment ils sont nommés, tout le monde ici peut faire une demande en prouvant des compétences particulières dans un domaine mais un commissaire enquêteur reste un homme avec ses sensibilités.
19h56	27	Olivier DEJEAN, entreprise Bouyer
Qualité de service		Quand on parle de grande vitesse, on transporte des voyageurs, des usagers qui transitent par des infrastructures, des gares routières,

Aménagement du territoire		des pôles d'échanges multimodaux, mais on parle peu du confort des usagers (informations visuelles, sonores et aménagements techniques). Il s'interroge de quelle manière la Région pourrait-elle renforcer ces politiques locales d'accompagnement des entreprises ? Dans quelles mesures ces prérogatives pourraient-elles l'amener à travailler avec plus de proximité les donneurs d'ordre car « l'impact budgétaire pourrait être colossal » ? Il prend l'exemple de l'Etablissement régional de maintenance, entièrement financé par la Région.
20h00	28	Mr X (cheveux longs), Alternative LGV 82
LGV Financement		On ne veut pas payer pour une infrastructure LGV qui ne concerne que 2% de la population. Il refuse le mépris envers les commissaires enquêteurs qui étaient au nombre de 23 et dont la décision défavorable de l'enquête publique ne peut être remise en cause.
20h02	29	Aurélie CORBINEAU, Maire de Verdun-sur-Garonne
TAD		La Région s'occupe de financer les TAD à hauteur de 40% en Midi-Pyrénées, quel est le regard de la Région ? Quelles sont les exigences concernant l'octroi de ces subventions ?
Complémentarité des modes		Elle souhaite la mise en place d'une maison de la mobilité à l'échelle régionale à l'image de celle de Tissé (celle-ci travaille avec les entreprises pour favoriser le report sur d'autres modes que la voiture individuelle).
Covoiturage		Elle est étonnée que le sujet du covoiturage ne soit pas clairement explicité. Elle regrette que le covoiturage soit majoritairement développé par les départements. Elle souhaite que la Région s'empare de son organisation de la même manière qu'en Normandie car cela permet un maillage fin du territoire à une échelle plus pertinente que celle du département.
Développement économique		Le problème de la mobilité est au cœur du problème de l'emploi : elle souhaite l'organisation d'ateliers de mobilité pour accompagner les personnes en recherche d'emploi car elles peuvent potentiellement refuser un emploi par manque de repères géographiques (ex : jeunes qui ne connaissent pas Nègrepelisse).
20h06	30	Frédéric KONEFAL, CE SNCF MP
TAD Complémentarité des modes		Comme Aurélie CORBINEAU, il considère que le rail est l'épine dorsale du réseau et qu'il faut ensuite organiser l'ensemble des TAD et des cars de manière à rabattre sur les gares.
LGV Gares nouvelles		Concernant la LGV, le CE est « très favorable » pour les raisons déjà évoquées concernant l'intégration dans un réseau national et européen à grande vitesse. Cette ligne n'a de sens que si elle est connectée aux autres réseaux : il est favorable aux gares de Matabiau, de Bressols car elle permet l'intermodalité mais il émet des réserves concernant la gare « déconnectée » d'Agen.
Gares nouvelles Fret et voyageur		Il préfère un positionnement d'une gare nouvelle à Agen sur la ligne Agen-Auch car elle permettrait d'offrir une liaison fret/voyageurs

Aménagement du territoire Emplois		depuis le Gers vers Paris. Il remarque que l'aménagement de la RN88 par exemple ne fait pas autant débat, pourtant l'empreinte territoriale de ce type de projets n'est pas anodine en termes d'espaces. L'avenir passe par la LGV. Le besoin de TER supplémentaires implique la création d'infrastructures nouvelles car les infrastructures actuelles ne permettent pas l'accueil de nouveaux trains et du fret. Aujourd'hui en MP et LR, ce sont 8 000 cheminots qui travaillent au quotidien pour faire rouler trains, répartis sur l'ensemble du territoire [cela montre les enjeux en termes d'emploi à l'échelle de la Région du développement du ferroviaire].
	20h11 31	Daniel DONADIO, Elu municipal de Bressols
LGV		Il interpelle l'assemblée sur le fait que Bressols soit la commune la plus touchée par l'arrivée de la LGV avec 58 bâtiments expropriés et des destructions importantes au niveau de la zone industrielle.
20h12		Stéphane BERARD
		Il précise qu'il en est à sa 10^{ème} réunion des EGRI et ces rencontres confirment la nécessité de maintenir les TET et d'investir dans le réseau TER. Ensuite il veut apporter des corrections au niveau des chiffres évoqués : environ 7 milliards d'euros pour le projet LGV Bordeaux-Toulouse (avec un gain de plus 50-55 minutes) et non 10 milliards. L'aménagement de la ligne classique, c'est 4,5 milliards € et un gain de 20 minutes. La création de la LGV va amener des mobilités différentes qui vont ensuite alimenter les TER. Il se tient à la disposition des participants dans le hall pour continuer à débattre.
20h17		Dominique SALOMON
		Elle remercie l'assemblée et précise que certains producteurs de films refusent de venir à Toulouse car la ville ne dispose pas de LGV et préfèrent aller à Montpellier.

Fin de la réunion : 20h18



Elu présent sur scène



Elu membre du COPIL

Sommaire de la diapositive:

TER/autocars

Intercités

La grande vitesse

Gares

Choix du train