



CHOIX DES MODES POUR UNE OPTIMISATION DES DÉPLACEMENTS

n°22

RÉGION LANGUEDOC-ROUSSILLON :

une politique en faveur de l'intermodalité

ENJEUX ET OBJECTIFS

La Région Languedoc-Roussillon s'est engagée, dans le cadre de l'Agenda21 et du Pacte Régional, à encourager toute forme de mobilité participant à la réduction des déplacements routiers individuels.

La politique d'intermodalité vise, en plus de la promotion de transports collectifs plus propres, à rendre le territoire attractif en offrant aux activités économiques la possibilité d'être connectées aux réseaux de données (internet), de marchandises (fret et logistique) et de voyageurs et à générer des emplois liés aux transports et à la construction des infrastructures, (voies ferrées, ports, gares, etc.).

La priorité est accordée aux modes les plus économes en emprise spatiale et en énergie/voyageur/volume de marchandises.

La Région Languedoc-Roussillon cherche donc à désinvestir le tout routier au profit du rail et de la rénovation des ports et aéroports languedociens. Le rail, en particulier, devra assurer le maximum du fret. L'enjeu est d'assurer la continuité de la chaîne de transport, d'un mode à un autre, dans les meilleures conditions possibles.

RÉPONSES APPORTÉES

Élaboration d'un SRTC

Le Schéma Régional des Transports et des Communications (SRTC) s'inscrit dans une vision du développement du territoire et de son aménagement. La décision de création ou de révision d'infrastructures n'intervient qu'après une réflexion sur les services attendus du système de transport en tant que condition pour la mise en œuvre ou l'amélioration de certains services. Le SRTC se situe à l'horizon 2030.

Soutien à l'intermodalité

Le SRADDT et le SRTC ont été les principaux outils de la politique d'intermodalité. Le SRTC a permis d'affiner la politique générale de renforcement de la mobilité définie par le SRADDT. Ils ont contribué avec le Schéma Transversal pour le Développement Durable / Agenda 21 et la stratégie régionale Plan Climat à planifier et formaliser la politique de transports collectifs ferroviaires couplée à d'éventuelles offres multimodales. Un protocole d'intermodalité a été conclu avec l'ensemble des collectivités en 2006.

La Région intervient en soutenant des projets relatifs aux modes actifs (véloroutes, voies vertes régionales), aux projets routiers (contournements d'agglomérations) et aux TIC s'ils sont cohérents avec la stratégie régionale. Propriétaire de deux ports et assurant la gestion des aéroports depuis 2007, elle investit dans une politique d'aménagements lourds au niveau de ces infrastructures.

Pour les voyageurs du transport ferroviaire régional : tarifications attractives, organisation des rabattements des usagers vers les pôles d'échange, développement des parcs relais, mise en place d'un système d'information voyageurs fédérant l'information de l'ensemble des réseaux de transport public, adaptation des gares et des points d'échange, information sur les correspondances, etc.

Pour les marchandises : développement des plates-formes multimodales pour tirer le meilleur parti des apports de chaque mode (fer-route, fer-mer, fleuve-mer, etc.) : élargissement du canal du Rhône pour le transit de péniches de fret ; fonds accordés aux ports pour faire transiter des marchandises sur eau, rail et route, et aux aéroports, pour développer leur offre.

Développement du TER, tarification avantageuse et billettique

La Région développe les trains régionaux et a pris en charge une partie des études relatives à des projets de lignes nouvelles et de gares. Une charte entre la Région et la SNCF a été signée avec l'objectif d'accroître l'offre TER de 20% entre 2007 et 2010.

Depuis 2007, elle propose un abonnement intermodal train/transports urbains (bus, tramway) avantageux appelé Kartatoo, valable sur tout le territoire régional et pour différents publics (grand public ou scolaires / étudiants). Il va jusqu'à 45 % d'économie par rapport à l'addition des prix des abonnements fer et urbain.

En 2011, une expérimentation du « Train à 1€ » a été lancée en vue d'une généralisation (première ligne en expérimentation : Nîmes-Le Grau du Roi lancée le 2 juillet 2011, puis 4 autres lignes jusqu'à fin 2012).

Elle finance également l'installation d'équipements permettant d'accueillir les vélos dans l'ensemble des gares.

Écomobilité scolaire

En partenariat avec l'ADEME, la Région a initié un dispositif de ramassage scolaire basé sur deux systèmes de déplacements collectifs, à pied (« Carapatte ») ou en vélo (« Caracycle ») dont une cinquantaine est actuellement en service dans l'ensemble de la région.

POINTS À CONSIDÉRER POUR REPRODUCTIBILITÉ

Facteurs de réussite

Une augmentation de la desserte ferroviaire facilitée par l'irrigation de la Région selon un axe général sud-ouest/nord-est assurant la liaison avec les régions voisines.

Tarifications attractives pour le train régional de voyageurs.

La multimodalité de fret ou de voyageurs assurée au prix d'un investissement minimal en axes ferroviaires et une accessibilité des points à desservir selon un modèle radial simplifié.

Une simplicité de la procédure de décision et d'entente entre autorités compétentes.

Points de vigilance

L'irrigation territoriale dans des conditions économiques et logistiques satisfaisantes, pour des tissus urbanisés moins bien desservis. La complexité de la mise en œuvre de hubs multimodaux qui nécessitent de grandes emprises.

Le financement public par l'impôt et l'emprunt dont la robustesse varie en fonction des évolutions politiques et la situation économique future de la Région.

Pour en savoir plus :

www.laregion.fr

Sources : Site internet de la Région et «L'accent du Sud - Vivre en Languedoc Roussillon» n° 1 à 8.