

Propositions pour le projet écologiste en Occitanie Pyrénées Méditerranée

(Détail des propositions. Un autre document liste de façon synthétique les « ambitions ».)

Afin d'agir pour le climat et la santé publique, et d'offrir à toutes et tous les moyens de leur mobilité, le projet écologiste invite à repenser les transports et les mobilités :

- Sortir de la dépendance au transport routier,
- Abandonner les grands projets contre-productifs de nouvelles infrastructures routières,
- Rendre accessible à toutes et tous des transports en commun de qualité,
- Adapter à chaque territoire un modèle de service public de transport écologique, solidaire et multimodal.

70 % de l'action pour le climat se fait à l'échelle locale. Et 100% dépend d'une volonté politique. Cette volonté nous l'avons chevillée au cœur et nous connaissons la méthode pour faire de notre rêve la réalité de tout•e•s.

Plan

A. Faciliter les mobilités du quotidien

- A.1 Au cœur du projet : l'écoute des besoins et la gouvernance
- A.2 Une offre plus dense et mieux coordonnée
- A.3 Des transports accessibles pour toutes et tous
- A.4 Développer le réseau des cars régionaux
- A.5 Développer le réseau cyclable
- A.6 Voitures : éviter, covoiturer, partager, motoriser mieux

B. Une grande région ferroviaire

- B.1 La Région, chef de file d'une mobilité au plus près des habitants
- B.2 Un maillage ferroviaire régional et au delà
- B.3 Une Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan mixte de bout en bout
- B.4 Un RER pour l'agglomération toulousaine
- B.5 RER du littoral et villes moyennes
- B.6 Stratégies de soutien aux grandes lignes

C. Des transports au service de l'écologie, d'une économie en transition et d'un tourisme raisonné.

- C.1 Pollution et santé publique
- C.2 Réorientation des budgets : une logique écologiste
- C.3 Soutien au fret
- C.4 Culture et tourisme

A) Faciliter les mobilités du quotidien

A.1 Au cœur du projet , l'écoute des besoins et la gouvernance

mots clés : #co-construction #Démocratie réelle, #démocratie vivante, renouveau démocratique, #usagers

Constat : L'organisation des différents réseaux de transport n'a pas suffisamment évolué avec les changements sociétaux et de territoires depuis quelques décennies.

Et pourtant, la mobilité est au cœur des préoccupations des citoyens, les mieux placés pour exprimer leurs besoins.

Objectif : Créer une coopération active avec les habitants et les usagers pour qu'elle corresponde à leurs besoins et attentes.

Solutions :

Le Projet Ecologiste prévoit :

- La dynamisation des instances régionales de concertation au moyen de débats publics, du type de la Convention Nationale du Débat Public ou de la Convention Citoyenne, instaurés dans le périmètre des bassins de vie.
- L'intégration de citoyens et de la société civile, aux côtés des collectivités, dans la gouvernance des mobilités.
- Une coopération renforcée entre l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) régionale et Autorités Organisatrices des Mobilités locales, au profit de projets de Mobilité ambitieux.
- Une coopération renforcée entre l'Etat et la Région à travers un Contrat Plan Etat Région ambitieux permettant une dynamisation des territoires en liaison avec des mobilités multimodales intelligentes.

A.2 Une offre plus dense et mieux coordonnée

mots clés : #maillage #intermodalité

Constat : Les habitants des territoires ruraux et périurbains, des villes moyennes, sont contraints d'utiliser leur voiture individuelle, car des territoires entiers sont mal desservis en mobilités alternatives.

Objectif : Pour que chaque habitant puisse disposer d'un transport public ou partagé à moins de 10 minutes de chez lui, le Projet Ecologiste prévoit de mieux répartir et coordonner l'offre sur les territoires, pour pouvoir desservir quotidiennement toute la population.

Solutions :

La région assumera pleinement son rôle de chef de file de la mobilité. Elle sera garante de la cohérence de l'ensemble du système de transports, et de l'articulation de tous ces transports avec les transports urbains.

La région écologiste prévoit de :

- Repenser les **trajets** des cars par rapport aux axes ferroviaires, pour former des axes de transports structurants.

- Assurer, au niveau des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM), de bonnes **correspondances**, systématiques, avec des lignes de bus, bus scolaires, transport à la demande, covoiturage, vélos.
- Négocier une révision des **horaires** des trains, cars et bus régionaux pour les mettre plus en adéquation avec les besoins des usagers.
- Réorganiser **les gares** pour qu'elles accueillent tous les modes de déplacement. Leurs bâtiments, rénovés, doivent devenir des maisons des services publics, et le point d'accroche privilégié de zones d'emploi (co-travail, télétravail...) et d'habitat. Leur nouvelle vie participera à la redynamisation des bourgs par le retour de commerces de proximité.
- Créer **des Pôles de Mobilités** dans les villages dépourvus de transport collectif régulier, avec l'aide des Collectivités, pôles regroupant station vélos, bornes de recharge, station de covoiturage, station de transport à la demande.
- **Développer un site et une application** permettant la recherche d'itinéraires, d'horaires, d'achat de billets combinés d'achat de billets combinés train, car, bus, transports partagés, location de vélos.

A.3 Des transports accessibles pour toutes et tous

Mots clés : #PMR #handicap #conceptionuniverselle transport à la #demande; #tarifs

Constat : Le manque de mobilité est un accélérateur de précarité. Que ce soit pour l'accès à l'emploi, ou à d'autres activités, comme la culture. En France, environ 8 millions de personnes sont en âge et en état de se déplacer mais restent immobiles. 41 % des entreprises ont fait part de difficultés à recruter pour des questions de mobilité. Ce problème est particulièrement criant dans le périurbain et le rural.

Pour les personnes fragiles ou handicapées, les problèmes d'accès à l'offre sont exacerbés, et ces personnes restent trop souvent dépendantes des autres pour leurs déplacements.

Objectif : Personne ne doit être exclu de la mobilité; la mobilité se doit d'être inclusive!

Solutions :

Le projet écologiste prévoit de :

- Garantir l'**accessibilité physique** des transports régionaux, que les personnes soient touchées par un handicap physique, en particulier les PMR (Personnes à Mobilité Réduite), ou psychique. Cette garantie profite à tous, personnes âgées, personnes chargées de bagages, d'une poussette etc.
- Garantir la **sécurité** de toutes et tous dans les transports, sensibiliser les personnels des transports aux violences sexistes et sexuelles.
- Généraliser "**l'arrêt à la demande**" en période nocturne et l'étendre en période de météo difficile.
- Poursuivre la **signalétique** bilingue catalan ou occitan / français et les annonces orales aussi bien dans les trains et les cars.

Les craintes injustifiées de perte de recettes ne peuvent continuer à servir d'alibi pour ne rien faire évoluer.

La région écologiste prévoit de :

- Organiser, avec les Autorités Organisatrice des Mobilités et les Collectivités, la mise en place du "**ticket polyvalent**", permettant l'emprunt de différents moyens de transports sans avoir à gérer plusieurs abonnements, comme cela est déjà le cas dans d'autres régions.
- Mettre en place une **tarification dégressive**, allant jusqu'à la gratuité pour les jeunes et les personnes à faibles ressources.

A.4 Développer le réseau des cars régionaux (en zone rurale)

Solutions:

La région écologiste prévoit de :

- **Améliorer le maillage, le cadencement et l'amplitude horaire** des lignes d'autocar en prenant en compte les correspondances avec le train ainsi que les modes complémentaires comme les bus scolaires, le covoiturage, le vélo, la marche à pied, afin de mieux les adapter aux territoires ruraux, urbains ou mixtes.
- Diminuer **le temps des trajets** en car vers les sites scolaires, permettant une meilleure qualité de vie des élèves.
- Réorganiser les lignes de car qui doublonnent une ligne ferroviaire, soit pour rabattre le service vers la ligne ferroviaire, soit pour remplacer les cars par des trains.

Nous étudierons, par exemple:

- En Haute Garonne, les lignes Hop 301 et 302, desservant chacune Toulouse, pour qu'elles soient transformées en une seule ligne, de Grenade à Villemur sur Tarn, desservant la gare de Castelnau d'Estrétefonds.
- Dans l'Hérault, la liaison Béziers Bédarieux en améliorant les fréquences de train en remplacement des cars assurant la même liaison.
- Organiser, comme le préconise la Loi d'Orientation des Mobilités, l'usage des transports scolaires par les salariés et l'usage des transports commerciaux par les scolaires.
- **Augmenter la fréquence**, en zone rurale, en visant un aller-retour toutes les 2h (régulier ou à la demande), permettant de desservir les principales localités.
- Permettre la circulation des bus et du covoiturage organisé sur des couloirs réservés de voies rapides aux heures de pointe.

A.5 Développer le réseau cyclable et la marche à pied

Mots clés : #transition #écologie #intermodalité #voie verte #sobriété

Constat : Le manque de pistes cyclables sécurisées ne permet pas le développement des déplacements cyclistes. Sur le schéma régional des véloroutes, **l'Occitanie a pris beaucoup de retard**, elle est aujourd'hui, avec PACA, la mauvaise élève de ce schéma, avec 40% de réalisation seulement.

Objectifs : Aménager les voies publiques pour permettre de nouvelles habitudes de déplacement.

Accompagner la transition écologique, connecter les voies cyclables aux gares et stations de cars et bus.

Solutions :

La Région écologiste élaborera, en collaboration avec les intercommunalités et les associations, un **Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes** plus ambitieux. Il s'agit de créer un "écosystème" favorable au vélo et à la marche à pied.

La région écologiste prévoit de :

- Organiser une **carte des routes les plus sécurisées** pour relier en vélo l'ensemble des bourgs de notre région au travers du réseau de voirie secondaire moins fréquenté. Un fléchage spécifique sera mis en place.
- Participer avec les départements à la sécurisation de ces itinéraires, par exemple en mettant en zone 30 km/h les voiries vicinales concernées.
- Encourager la pratique du vélo dans les entreprises en soutenant financièrement celles qui vont dans ce sens, notamment celles qui décident d'un plan de mobilité d'entreprise ambitieux (ex: label de la FUB et de l'Ademe sur le sujet).
- Mettre en place des chèques mobilité pour des salariés qui font le choix du vélo.
- Mettre en place des moyens de transports acceptant les vélos afin que les usagers puissent entreprendre les premiers et derniers kilomètres de leurs déplacements en vélo.
- Accessibilité des vélos dans les gares
- Soutenir les communes qui inscrivent dans leur PLU des réseaux de pistes cyclables.

La région écologiste ne réalisera pas de cheminements doux sur des voies ferrées non circulées. Si le cas venait à se présenter, elle organiserait une consultation citoyenne avant toute décision. Les voies vertes qui ont déjà été réalisées en lieu et place des voies ferrées ne doivent pas être un prétexte pour ne pas les rouvrir.

A.6 Voitures : éviter, covoiturer, partager, motoriser mieux

L'ambition écologiste vis à vis de la voiture sera la suivante :

- Amener partout les transports publics et le vélo pour offrir des alternatives.
- Développer fortement diverses formes de covoiturage pour réduire le nombre de voitures circulant.
- Diffuser l'autopartage pour réduire le réflexe voiture.
- Favoriser les motorisations alternatives pour décarboner et dépolluer.

Prendre sa voiture est trop souvent un choix contraint pour nombre d'habitants de la région, en particulier dans le périurbain et le monde rural. Si la réorganisation et le développement des transports en commun et des modes actifs doivent permettre l'indispensable diminution de l'usage de la voiture, des politiques ambitieuses seront mises en place pour en rendre l'usage plus écologique et plus utile.

Le covoiturage et l'auto-stop organisé :

La Région écologiste développera fortement **le transport à la demande, le covoiturage et l'auto-stop organisé**, avec l'aide des départements et des intercommunalités, notamment pour les territoires peu denses, afin de compléter l'offre de transports publics réguliers et permettre un désenclavement et une "non-rupture" de la vie sociale des populations de ces territoires :

- Site internet unique pour multiplier les appariements possibles.
- Organisation de "lignes de covoiturage" sur les trajets les plus empruntés.
- Communication et signalétique très fortes pour faire connaître ce nouveau service.
- Maillage homogène des aires de covoiturations, les plus intermodales possibles, avec mutualisation des besoins de stationnement.
- Généralisation de l'auto-stop organisé (type Rézo Pouce) dans toutes les zones peu denses, avec mutualisation des points d'arrêts (cars scolaires, covoiturage, stationnement vélo...).
- Offrir une garantie de retour.

L'autopartage :

La Région impulsera la création de stations d'autopartage dans les villes petites et moyennes encore non-pourvues, notamment sur les pôles d'échanges.

En complément, elle multipliera, avec ses partenaires, les initiatives d'autopartage des véhicules publics.

Enfin, elle promouvra l'autopartage entre particuliers, notamment dans les zones trop peu denses pour justifier une station, et pour compléter l'offre.

Nous veillerons à mettre en place une tarification sociale, incluant les demandeurs d'emploi.

Motorisations et véhicules décarbonés

La région écologiste prévoit de :

- Soutenir la mutation des motorisations vers le gaz naturel pour véhicules (bioGNV) et l'électricité renouvelable en lien avec le développement des Zones à Circulation Restreinte (ZCR) ou à Faible Émission (ZFE).
- Pousser les entreprises et des administrations à s'impliquer dans l'adaptation de leur flotte et à penser et mieux organiser les déplacements de leurs salariés ou agents.
- Montrer l'exemple en engageant une mutation de sa flotte de véhicules de cars et de bus, de voitures, notamment vers le bioGNV et l'électrique, y compris en ce qui concerne le transport scolaire.

B) Une grande région ferroviaire

La vision régionale du ferroviaire doit être pensée à différentes échelles :

- Métropolitaine,
- Régionale,

mais également:

- Interrégionale,
- Nationale
- Européenne.

B.1 La Région, chef de file d'une mobilité au plus près des habitants

Constat : Les "petites lignes" ou "lignes de desserte fine du territoire", ont été laissées à l'abandon par L'État et les départements.

Objectif : Le ferroviaire doit, plus que jamais, redevenir l'armature du transport public en région.

La région écologiste:

- Planifiera les travaux de rénovation et de réouverture des «petites lignes», de mise en accessibilité des gares, comme le permet la Loi d'Orientation des Mobilités.
- Se donnera les moyens pour doubler la fréquentation des TER d'ici 2028

Solutions :

La région écologiste assumera pleinement son rôle de chef de file de la Mobilité. Elle relancera les transports collectifs autour du ferroviaire et assurera leur articulation avec les transports urbains et interurbains.

La région participera à faire des "petites lignes" des transports d'avenir pour les bassins de vie, et ira jusqu'à assurer la gestion des lignes à réouvrir. Elle se portera acquéreur d'anciennes lignes fermées et encore propriété de la SNCF pour que cette propriété reste publique.

La région participera au capital de sociétés coopératives d'intérêt collectif, réunissant les collectivités locales concernées ainsi que les citoyens riverains (du type SCIC Railcoop) pour exploiter des relations aujourd'hui abandonnées.

La région demandera le transfert de gestion d'infrastructures (lignes capillaires fret ou voyageurs, plateformes fret, gares voyageurs) afin de les revitaliser, conformément aux décrets d'application attendus de la Loi d'Orientation des Mobilités.

B.2 Un maillage ferroviaire régional et au delà

Les Lignes

Le projet écologiste souhaite reconstruire le maillage dans les territoires ruraux où les voies sont encore en place, mais inutilisées.

En priorité, il faut maintenir, renouveler et développer le réseau ferroviaire et ses infrastructures d'accueil du public existant pour présenter une alternative crédible à la voiture.

- **Optimiser l'existant** : Moderniser pour un meilleur service !
 - Les lignes du **Cévenol** (Nîmes - Alès – Clermont-Ferrand), et de l' **Aubrac** (Béziers - Séverac – Clermont-Ferrand, pour permettre une bonne desserte Paris - Massif Central – Littoral Méditerranéen par trains de jour et de nuit
 - La ligne **Auch - Toulouse**.
 - La ligne **POLT** (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse) pour optimiser et augmenter les liaisons avec le **Quercy** et améliorer le trajet des trains de jour et de nuit vers Paris.
 - La **ligne des Pyrénées** Tarbes, vers le Béarn, le Pays Basque.
 - La ligne de l'**Ariège**, vers l'Espagne.
 - Les liaisons en **train de nuit** vers les régions, l'Europe, seront sécurisées et augmentées.

- **Rouvrir les lignes**: Une ambition pour le XXI^e siècle
La Région Ecologiste :
 - **Poursuivra** les projets de réouverture des lignes déjà engagés :
 - Alès – Bessèges,
 - Limoux – Quillan,
 - Auch - Agen,
 - Montréjeau – Luchon,
 - La rive droite du Rhône.

 - **Priorisera** la réouverture de lignes à intérêts économique ou interrégional :
 - Tarbes– Bagnères, Usine CAF, fabricant de matériel ferroviaire,
 - Rodez - Séverac le Château, nécessaire au maillage ferroviaire du Massif Central, notamment entre les deux principales villes du département Rodez et Millau.

 - **Etudiera la possibilité de réouverture de lignes désaffectées dont** :
 - Dans l'**Aude**, la ligne Narbonne – Bize Minervois
 - Dans le **Gard**, la ligne Arles – Vauvert

- Dans le **Gers**, la ligne Mont de Marsan – Tarbes
- Dans l’**Hérault**, les lignes Montpellier – Sommières, Montpellier - Paulhan Faugères et Clermont l’Hérault - Vias.
- Dans les **Hautes-Pyrénées**, la ligne Lannemezan – Arreau.
- Dans le **Lot**, la ligne Cahors – Capdenac permettant une meilleure porosité entre deux bassins économiques locaux dynamiques.
- Dans les **Pyrénées-Orientales**, les lignes Elne - Le Boulou - Céret et Rivesaltes - Axat - Quillan pour permettre la liaison avec Carcassonne.

Le Matériel roulant

Si la ligne n’est pas exploitable par le fret et si la configuration du terrain le permet, la Région adaptera le matériel en faisant circuler des trains légers type Chemins de Fer de la Corse, qui réduisent le coût d’exploitation de la ligne et allient le fret local et les voyageurs.

Un système de fret local

La région mettra en place un système de fret local par petits containers de type avion.

Elle lancera un marché de nouvelles rames ferroviaires et cars, alliant espace voyageurs et espace dédié à ces petits containers, vélos, poussettes.

Les gares

La Région Ecologiste œuvrera pour la création de gares “Plateforme d’Echanges Multimodaux” (transports en commun, vélos, parkings) dans les villes.

Le contre-exemple étant la nouvelle gare périphérique de Montpellier Sud-de-France.

B.3 Une Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) mixte de bout en bout

Constat : L’urgence climatique, le besoin de préserver notre santé et notre environnement imposent de réduire drastiquement, et au plus vite, les transports polluants.

Des milliers de camions circulent quotidiennement sur l’autoroute A9, entraînant une pollution massive autour de cet axe et augmentant le risque d’accident.

Or le choix actuel imposé par SNCF Réseau dans le projet de ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est largement incompatible avec ces enjeux.

Objectif : Le transfert de la route vers le rail du transport de voyageurs ET de marchandises fait partie des réponses à cet enjeu. Délester l’axe autoroutier du littoral méditerranéen, emprunté chaque jour par plus de 10 000 poids lourds est une priorité.

La région écologiste préconise :

- La liaison des deux lignes mixtes du Contournement de Nîmes Montpellier et Perpignan Barcelone par une **ligne mixte [fret-voyageurs] de bout en bout**.
- La mise en service pour 2030 de l’**entièreté de la ligne** mixte pour répondre, en accord avec les propositions de l’Europe, à l’urgence climatique, la diminution des dépenses de santé, le bien-être des habitants, la viabilité économique de la ligne mixte Perpignan Barcelone.
- La réalisation d’un **tunnel sous les Corbières** permettant le passage des trains de fret et minimisant l’impact sur la biodiversité et le paysage des Corbières maritimes.
- L’**abandon des gares excentrées et la modernisation des gares centrales** actuelles de Béziers et Narbonne en de véritables "Pôles d’Echanges Multimodaux", desservis par les

TaGV, pour les correspondances avec les TER, bus urbains, cars régionaux, tramways et réseau vélos.

La gare sud de France à Montpellier ne sert pas le territoire. Elle ne sera utile que lorsque la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan sera terminée.

Elle présente un déficit de fonctionnement de plus de 2 millions d'euros par an, déficit qui est payé par le contribuable régional. C'est une double peine.

● B.4 Un RER pour l'agglomération toulousaine

Constat :

Toutes les grandes métropoles européennes sont dotées de trains de type RER transportant des centaines de milliers de voyageurs quotidiennement. La métropole toulousaine est congestionnée et asphyxiée par les embouteillages.

En agglomération toulousaine, nous n'en sommes qu'à 30 000 voyageurs/jour, là où la gare de Lausanne en accueille 140 000 !

Objectif : **Toulouse** est dotée d'une étoile ferroviaire qui compte 25 gares dans le périmètre de Tisséo. Les voies existantes peuvent être valorisées progressivement dans l'optique de la création progressive d'un réseau complet de RER. La Région Ecologiste cherchera un **cofinancement avec Tisséo**, au titre de sa compétence sur les transports en commun urbains.

Solutions:

Les principes d'un RER sont :

- Le cadencement,
- La capacité,
- La large amplitude horaire,
- Les liaisons directes traversant la gare centrale

La traversée de la gare centrale permet un temps moindre d'occupation des quais d'où la non nécessité de créer des quais supplémentaires dont le budget pourrait être reporté sur d'autres projets.

La région écologiste prévoit de :

- Demander à l'AOM de l'aire urbaine toulousaine (Tisséo Collectivités), comme le préconise la Loi d'Orientation des Mobilités, une collaboration pleine et entière pour développer ce projet de RER Métropolitain.
- S'appuyer sur les propositions du collectif "Rallumons l'étoile" qui promet de premières actions réalisables rapidement :
 - Harmonisation des tarifs en mettant en place **une tarification intégrée** entre la région et la métropole. De tels accords existent sur une portion de ligne à Toulouse, entre Colomiers et Arènes, tronçon le plus fréquenté d'Occitanie. et dans d'autres métropoles, à Lille, Nantes ou Grenoble.
 - Création d'**une première ligne RER entre Montauban et Castelnau-dary**, cadencée toutes les heures de 6h à minuit.

Pour aller plus loin dans le développement du RER Métropolitain toulousain, la région écologiste prévoit de :

- Demander la réalisation des **aménagements nécessaires entre Toulouse et Saint-Jory**.
- Finaliser le **doublage des voies** entre Toulouse et Saint Sulpice,
- Lancer le doublage des voies entre Portet et le Vernet, et entre Matabiau et L'Isle Jourdain en commençant par la section TOEC - St Martin du Touch.
- Finaliser l'**allongement des quais** sur l'Etoile ferroviaire.

B.5 RER du littoral et villes moyennes

La région écologiste mettra en place un RER littoral de Nîmes à Béziers avec une fréquence augmentée et un cadencement. Ce service sera démultiplié par la mise en place de tramways interurbains de Sommières à Montpellier (via Vendargues et Castries) et de Montpellier à Gigean et Paulhan dans le cœur d'Hérault, redonnant à Montpellier la dimension d'une étoile ferroviaire. Une desserte ferroviaire de Balaruc (plus grande station thermale française) sera envisagée à partir de la ligne désaffectée existante.

Elle soutiendra les études sur les projets de trains de type RER autour de villes comme Tarbes, Narbonne.

B.6 Stratégies de soutien aux grandes lignes ferroviaires

La Région est traversée par des grandes lignes que nos collectivités soutiennent. Les collectivités participent aussi au financement d'infrastructures extérieures, permettant une meilleure desserte de la région.

Les collectivités d'Occitanie Pyrénées Méditerranée ont participé au financement de la SEA (LGV Bordeaux – Tours) alors que la Région n'est toujours pas desservie par la LGV, pas plus que par une solution alternative (rénovation des voies existantes).

L'Etat s'oriente vers des lignes nouvelles où les trains, que nous appelons THNS (Train à Haut Niveau de Service) peuvent circuler, sur des voies nouvelles ou régénérées, à une vitesse de 220 km/h. Ces nouvelles lignes s'appuient sur la modernisation des lignes existantes, sans exclure la création de tronçons nouveaux. Elles permettent des diminutions de temps de parcours très acceptables et sont d'un coût moindre qu'une LGV.

L'Europe a défini des axes ferroviaires structurants permettant de drainer les différentes régions européennes.

Les liaisons Narbonne-Bordeaux et l'Arc Méditerranéen en font partie.

La Région Ecologiste orientera la transition écologique en prenant en compte les liaisons de la région interne à l'Occitanie et son ouverture vers l'Europe. D'abord vers les destinations les plus faciles à atteindre :

- Vers l'Europe du Sud par Barcelone, l'Europe du Sud Est par Marseille ou Lyon.
- Vers le reste de l'Europe au fur et à mesure de la mise en service des lignes nouvelles (Marseille-Nice, Lyon-Mulhouse).

La ligne Narbonne-Bordeaux

L'Europe a défini la ligne Narbonne Bordeaux comme un axe du maillage européen du ferroviaire. Chaque jour, 5 000 camions de fret circulent entre Narbonne et Toulouse et 3000 entre Toulouse et Bordeaux, engendrant des problèmes majeurs de pollution, de réchauffement climatique et de santé publique.

La Région soutiendra la réalisation d'une ligne de fret optimisée entre Marseille et Bordeaux.

Elle étudiera avec l'Etat et l'Europe l'ouverture de la ligne nouvelle mixte Narbonne Bordeaux, en lieu et place d'une pure LGV, afin de finaliser le maillage européen, en priorisant le tronçon Narbonne Toulouse et le contournement le long de la rocade toulousaine pour le fret.

Les trains de nuit.

La région écologiste prévoit :

- L'étude de la création de dessertes par **train de nuit** avec Paris par la POLT, par l'Aubrac et par le Cévenol.
- L'étude avec l'Europe pour permettre une desserte Toulouse/Perpignan avec l'Allemagne, avec l'Italie, et avec le centre et le sud de l'Espagne.
- Le début des discussions avec la SNCF pour l'ouverture d'une liaison Toulouse et Barcelone avec Francfort et Hambourg, desservie par des trains de nuit composés de TGV Duplex réaménagés, utilisant les lignes nouvelles, avec un service hôtelier performant.

C) Des transports au service de l'écologie, d'une économie résiliente, du tourisme et de la culture

#climat #tourisme #fret #economie

C.1 Pollution et santé publique

La Région Écologiste mettra tout en œuvre pour améliorer la qualité de l'air, limiter le réchauffement climatique et en atténuer les impacts.

Avec une surmortalité évaluée à 67 000 décès par an, de nombreuses maladies respiratoires et cardiovasculaires, la mauvaise qualité de l'air est la 2^{ème} cause de mortalité évitable en France. En 2020, le coût de la pollution de l'air est estimé à 166 Md€ par an en Europe.

La réduction de ces externalités négatives doit être intégrée dans le calcul des retours sur investissements des projets ferroviaires.

C.2 Réorientation des budgets : une logique écologique

Les ressources financières du transport public, urbain et ferroviaire, doivent être durablement consolidées en faisant jouer la solidarité entre collectivités et en leur affectant les recettes d'une taxation des transports qui en sont aujourd'hui exonérés :

- Redevance régionale sur les atterrissages et décollages des avions (cf. pays voisins).
- Malus à l'achat, ou vignette à la possession, indexée sur la masse des véhicules particuliers.

La fin des aides aux petits aéroports.

La région consacre 15 millions d'€ aux aéroports, soit 5% du budget TER.

En charge des petits aéroports, la Région y consacre de précieuses ressources, sans rapport avec l'utilité publique de ces outils. Outre de rares liaisons justifiables d'obligations de service public, les subventions à l'aérien, déjà pointées du doigt par la Cour des Comptes et la Commission Européenne, doivent cesser, au profit d'un soutien aux modes les moins polluants : ferroviaire et fluvial.

La Région écologiste annulera tout projet d'extension ou privatisation d'aéroport régional.

La région ne subventionnera plus les aéroports.

La fin des aides aux projets autoroutiers

La région Écologiste n'accompagnera plus l'État dans le financement de projets autoroutiers.

C.3 Soutien au fret.

Les transports sont responsables d'un quart des émissions de gaz à effet de serre, dont la moitié due au transport de marchandises.

La région Écologiste soutiendra les solutions de fret via le rail ou le fluvial.

La région Écologiste concrétisera des projets partenariaux visant à améliorer le raccordement, compatibles avec le gabarit des autoroutes ferroviaires, au réseau ferré national des installations de transbordement portuaires ou continentales.

Fret par la voie ferrée

Les écologistes soutiennent les stratégies de transports qui permettent la mixité fret-voyageurs, comme le montre notre contribution à la concertation pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

La région Écologiste soutiendra les initiatives émanant de la SNCF ou d'opérateurs ferroviaires de proximité permettant la renaissance de l'exploitation de wagons isolés (transports de marchandises en quantité moyenne).

Le gouvernement a supprimé un train particulièrement vital à l'approvisionnement des parisiens, le train des primeurs entre Perpignan et Paris-Rungis, équivalent à une quarantaine de camions quotidiens. La région écologiste négociera la réouverture de cette liaison indispensable.

Fret par voies d'eau

Le transport fluvial émet entre 4 et 7 fois moins de GES que le transport routier. Il ne participe pas à la congestion des routes, fait peu ou pas de bruit, ne provoque pas d'accidents, et dispose d'une infrastructure sous-utilisée.

La région étudiera et restera ouverte à toutes les possibilités nouvelles de circulation de marchandises et déchets par voie fluviale, en particulier le potentiel du développement du transport sur le canal du Rhône à Sète :

- Report des transports exceptionnels routiers sur la voie d'eau.
- Logistique urbaine fluviale : la congestion des villes et la nécessité d'améliorer la qualité de l'air ouvrent une nouvelle perspective pour le fluvial (ZFE).
- Évacuation des déblais de chantier en ville ou approvisionnement de matériaux.
- Transport de déchets à recycler dans le cadre de l'économie circulaire.

Dans le cadre de la transition, la Région écologiste étudiera le développement d'un cabotage maritime :

- Le maintien en état et la régénération des infrastructures portuaires.
- L'aide au lancement de services réguliers de cabotage maritime pour les marchandises et les passagers.

Nous étudierons la faisabilité de liaisons maritimes entre la vallée du Rhône et la péninsule ibérique, en substitution d'une partie des flux de camions, et sans attendre la construction de la voie ferrée nouvelle.

- Le soutien à la construction d'unités de transport innovantes.

C.4 Tourisme et culture

Tourisme

Les touristes privilégient de plus en plus des espaces préservés pour leurs vacances.

Les choix de mobilités plus écologiques, collectives, actives, voire sportives, renforceront les atouts de notre région pour un secteur touristique durement touché par la crise sanitaire du covid 19.

La région développera des promotions touristiques : “Venez en train de nuit”

Dimension linguistique et culturelle

Forte de sa diversité et de son attrait touristique, la Région parle plusieurs langues.

Une signalétique linguistique adaptée au tourisme sera valorisée (allemand/anglais, espagnol/catalan (?))

Ports de plaisance

Nous essaierons de faire progresser les ports vers moins de bateaux thermiques, au profit des alternatives plus écologiques.

Canaux

En Occitanie, la longueur totale du réseau navigable est de 550 km, composé du canal du Rhône à Sète, du canal du midi, du canal de Garonne, du canal de la Robine, ces trois derniers étant essentiellement touristiques.

Le canal du midi, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO représente une richesse pour les habitants, pour les riverains, et pour tout le secteur du tourisme.

Itinérance touristique

Les sentiers et chemins permettent d'accompagner la transition écologique en Occitanie Pyrénées Méditerranée pour sortir du tout voiture, tant au niveau du tourisme que dans les usages du quotidien, en particulier en lien avec le réseau des gares et arrêts de bus.

En collaboration avec les intercommunalités et les associations, la Région écologiste élaborera un Schéma Régional ambitieux, multi-itinérance, cohérent en matière de signalétique, cartographie, promotion, structuration des acteurs de la filière, sur le modèle de la fondation Suisse Mobile :

- A pied (GR et PR ; interconnexion et d'entretien des **chemins du quotidien** et des **chemins de Grande Randonnée** tels les itinéraires vers Compostelle)
- A vélo et en VTT (véloroutes et voies vertes + maillage local fin comme aux Pays-Bas)
- A l'aviron et en canoë-kayak (canaux et mer)
- A ski et en raquettes
- A cheval

FIN