



SESSION PLENIERE DU 23 MARS 2023
AVIS SUR LE CONTRAT DE PERFORMANCE ET
LE COM CENTRE LOIRE-ATLANTIQUE

La Région présente deux documents relatifs à la mobilité, sur lesquels le CESER émet un avis commun, dont notre camarade Yvic Kergroac'h est le rapporteur :

- le contrat de performance entre la Région et SNCF Gares et Connexions
- le contrat opérationnel des mobilités du bassin de mobilité Centre Loire-Atlantique

La CGT n'a pas participé aux débats lors de la session du fait de la journée d'action contre la réforme des retraites.

Le **contrat de performance** fixe des objectifs et les responsabilités de chacune des entités concernant l'ensemble des gares et haltes ferroviaires de la Région sur la période 2022-2025. SNCF Gares & Connexions assure en effet la gestion unifiée des gares de voyageurs.

Le **Contrat Opérationnel des Mobilités (COM)** créé par la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) définit à l'échelle de chaque bassin l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, et détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. La Région présente lors de cette session son premier COM. Il concerne le bassin Centre Loire-Atlantique, incluant notamment la métropole de Nantes et le Sud-Ouest de la Loire-Atlantique. 11 EPCI sont ainsi concernés pour un peu plus d'1 million d'habitants, dont 500 000 actifs. Le contrat court jusqu'en 2028.

[L'AVIS DU CESER \(disponible ici\)](#)

De manière générale, le CESER salue l'initiative du contrat de performance qui clarifie les responsabilités de chacun et donne à voir les intentions partagées par le Conseil Régional et SNCF Gares & Connexion. Toutefois, il sera nécessaire d'évaluer par des données chiffrées l'efficacité de ce contrat de performance.

Le CESER souhaite également une prise en compte des demandes formulées en matière d'accessibilité, en particulier via les associations de défense des PMR. Le CESER propose de mettre en place un espace de recueil de ces demandes.

Il souhaite que chaque gare et point d'arrêt puisse disposer d'un automate de vente de titres de transport TER. Dans l'attente, les voyageurs qui n'ont pas pu acheter leur titre avant de monter dans le train, par manque d'automate disponible, doivent pouvoir bénéficier d'un tarif non surtaxé. Le CESER appuie la volonté de la Région de proposer des titres multimodaux et suivra avec attention à la déclinaison de l'annonce du Ministre délégué chargé des Transports sur la délivrance, d'ici deux ans, d'un titre de transport unique.

De manière générale, le CESER souligne que les objectifs du COM restent souvent à préciser dans leur déclinaison opérationnelle par les différents acteurs. Il souhaiterait disposer d'objectifs chiffrés. Il note qu'un suivi de la mise en œuvre des actions est prévu deux ans et demi après la signature, puis à son échéance en 2028. Le CESER suivra avec attention les résultats concrets qui seront produits par ce COM. Les autres COM devront être signés prochainement. Ils donneront à voir le niveau d'ambition des acteurs régionaux pour une mobilité durable répondant aux attentes des Ligériens.

CE QUE PENSE LA CGT

Concernant le contrat de performance pour les gares régionales, il y a un côté paradoxal à d'une part, vouloir offrir un accueil de qualité aux passagers et d'autre part, avoir accepté la fermeture de 99 000 heures de guichets entre 2018 et 2020. Si le volume global d'ouverture est – jusqu'à quand ?- stabilisé, la pérennité des guichets encore ouverts n'est pas assurée, comme on l'a vu avec la menace de la fermeture de la gare de Pontchâteau l'an dernier. La mise en place d'automates ne remplace pas l'ouverture de guichets.

Moins de présence d'agents SNCF en gare, c'est aussi moins de sécurité pour les usagers et usagères, et moins de facilité pour la gestion d'incidents. La recherche d'économie sur la contribution régionale au TER à tout crin a ses limites, et nuit in fine à l'attractivité des transports collectifs.

Qu'il s'agisse des gares, des haltes ferroviaires ou des arrêts de cars interurbains, l'absence d'accessibilité est aujourd'hui inacceptable. Les usagers n'ont pas à faire les frais de retards dus aux transferts de compétences décidés en 2015.

Concernant le projet de service express métropolitain, la CGT salue la volonté d'augmenter l'offre de transports, mais s'interroge. Alors que les déplacements hors travail représentent plus de la moitié des déplacements, que les horaires atypiques de travail se développent, la densification de l'offre en heure

creuse et l'élargissement de l'offre matinale et vespérale apparaissent indispensables.

Mais l'augmentation de l'offre limitée aux seules heures creuses sera-t-elle suffisante pour réaliser un véritable transfert modal ? Ne faudra-t-il pas aussi augmenter les fréquences en heure de pointe ? Les capacités des matériels actuels seront-elles suffisantes ? Alors que la presse s'est fait l'écho la semaine dernière de problèmes de capacité entre Nantes et Angers, la CGT s'étonne qu'en dehors du secteur du Mans, aucun projet de renouvellement du matériel roulant ne soit lancé. Au vu du temps nécessaire à ces procédures, c'est maintenant qu'il faut anticiper les besoins des prochaines années.

De même, les capacités des lignes existantes risquent de constituer un obstacle à la densification de l'offre. L'ERTMS promis ne réglera pas tout. L'étude de portions de troisième voie entre Nantes et Angers doit être lancée sans attendre 2050. De même, la CGT milite pour la réouverture de la ligne SNCF Saint Hilaire de Chaléons- Paimboeuf, pour constituer une sixième branche ferroviaire permettant de desservir le sud Loire, dans un secteur en pleine expansion démographique. Dans l'attente, la voie doit être préservée.

Les aménagements cyclables indispensables ne doivent pas se faire au détriment de projets ferroviaires actuels et futurs. Nous ne devons pas opposer les modes de déplacement, mais les compléter dans une véritable vision multimodale.

Nous partageons les remarques du CESER sur le covoiturage et le transport solidaire, le recours au bénévolat et à la bonne volonté des covoitureurs ne peuvent remplacer un transport public offert à l'ensemble des citoyens et citoyennes, et assurés par des salariés.

Enfin, nous partageons les remarques du CESER sur le manque d'objectifs chiffrés des deux documents présentés par la Région. On y voit un catalogue de bonnes intentions, essentiellement à court terme, mais les engagements réels restent minces.

VOTES : l'avis a été adopté à par 71 voix pour et 7 abstentions.

Courriel : cgtpaysdeloire@wanadoo.fr / tel 02.41.20.03.21