

Mesdames, Messieurs, Cher(es) Collègues,

Le rapport qui est soumis aujourd'hui au vote de notre assemblée sur le thème de la mobilité des ligériens et la construction des parcours multimodaux lance la réflexion sur un sujet qui mériterait d'être approfondi.

En effet, en moyenne, chaque jour, les ligériens occupent environ une heure de leur temps dans les déplacements ; c'est dire combien la question du transport, des moyens employés pour se déplacer, du temps passé dans la circulation ou l'attente d'une correspondance concerne l'ensemble de nos concitoyens.

Le rapport aux questions de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire traverse également notre travail. Et d'un sujet d'une thématique, nous passons rapidement à un sujet transverse, un véritable sujet de société.

L'approche au niveau des coûts n'est pas aisée : il y a les coûts que doivent supporter les ménages en termes d'équipement motorisé, d'abonnement à un ou plusieurs transports collectifs. Il y a les coûts que doit supporter la collectivité au niveau des infrastructures, des subventions d'équilibre, de la santé...

Pour la CGT, il est clair que l'allongement des parcours et du temps dans les transports amène une augmentation significative des dépenses des ménages et de la collectivité. Cet allongement contribue au sentiment de malaise vécu au quotidien par de nombreux salariés. Les inégalités se creusent dès le plus jeune âge quand par exemple un enfant de 10-11 ans est amené à faire près d'une heure de transport matin et soir pour se rendre au collège. Mais c'est aussi vrai pour l'accès à la culture, au sport et aux loisirs souvent loin du lieu d'habitation.

Comment dans ses conditions en rester là ?

La CGT votera ce rapport comme nous l'avons fait en commission d'ailleurs, car notre groupe considère que celui-ci sème dans ses préconisations l'idée que l'on peut faire autrement, que les choses peuvent bouger et s'organiser autrement.

Bien entendu, la responsabilité première incombe à l'Etat. C'est lui qui définit les grandes lignes de l'aménagement du territoire. Nous l'avons d'ailleurs constaté pour le schéma national des infrastructures de transport. Les choix se décident en haut et la concertation avec les collectivités permet d'affiner la ponctuation en ajoutant des points et des virgules. Pour notre région en l'occurrence celles de Sablé et Savenay !

Sur le plan de l'urbanisme, le rôle que jouent les collectivités n'est pas négligeable. Le rapport qu'elles entretiennent avec les autorités organisatrices des transports et opérateurs devrait permettre de progresser dans certains domaines. En ce sens, le rapport aborde quelques thèmes comme l'information aux voyageurs ou la tarification intégrée. D'autres pistes relèvent d'une approche plus politique comme la gouvernance ou les modes de financement.

Quoi qu'il en soit, la CGT considère que la division des systèmes et la multiplication des intervenants compliquent la mise en œuvre des politiques et que tout cela est source de perte d'efficacité économique. C'est pourquoi, nous pensons qu'un pôle public national de transport public qui ferait autorité sur l'ensemble des opérateurs aurait une autre envergure. Ce grand service public serait gouverné démocratiquement et il permettrait d'établir des règles et obligations uniformes pour tous. Il obéirait par exemple à des obligations sociales, environnementales et de qualité forte. Il rétablirait la péréquation tarifaire entre les usagers, organiserait la concertation avec les utilisateurs et répondrait aux nouveaux besoins qui s'expriment.

Ce grand service public s'appuierait sur un pôle financier public capable de prendre en charge les besoins de financement d'un système intégré.

Ce pôle financier s'articulerait autour des organismes et entreprises bancaires ou financières comme la Caisse des Dépôts et Consignation, la Banque de France, la Banque Postale, la Caisse d'Epargne...etc.

Enfin, nous devons examiner la responsabilité des entreprises industrielles, commerciales ou de services dans la part qu'elles doivent apporter au déplacement de leurs salariés pour le trajet domicile/travail. La loi doit s'appliquer pour la prise en charge de 50 % du prix de l'abonnement de travail. Une communication aux salariés est nécessaire sur ce point pour que ce droit s'applique. De plus, les grandes entreprises ont la responsabilité de mettre en place des plans de déplacement ou de mobilité. A l'image du Crédit Mutuel, du CHU d'Angers ou de la mairie de Nantes sous l'impulsion des organisations syndicales représentatives de salariés, de tels plans ont été mis en œuvre et donnent des résultats.

Notre groupe regrette que ce dernier point ne soit pas plus mis en avant dans ce rapport.

Voilà très brièvement, ce que nous souhaitons apporter comme commentaires et pistes de réflexions au cas où une suite serait donnée à ce travail.