

INTER-MODALITE – UNE NOUVELLE COMPETENCE REGIONALE A PREPARER

Ce rapport fait suite à la volonté de la Région d'élaborer avec les autres autorités organisatrices de transport, un schéma régional de l'inter-modalité. La région est en effet désignée comme « chef de file » de l'inter-modalité par la loi du 27 janvier 2014 sur la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM).

CE QUE DIT LA CONTRIBUTION DU CESER (avis téléchargeable sur www.ceser.paysdelaloire.fr)

Le rapport comprend quatre grandes parties :

- définition et état des lieux de l'inter-modalité ;
- l'inter-modalité, un enjeu pour l'aménagement du territoire et une nécessité dans une démarche de développement durable ;
- les clients-usagers au coeur de l'inter-modalité. L'expression client-usager a fait l'objet de nombreux débats en Commission ; le terme d'usager rappelant les missions du service public ;
- quelles stratégies d'évolution pour l'inter-modalité ?

Les préconisations sont les suivantes :

- Développer l'inter-modalité autour de sept axes :
 - garantir la qualité de service par une **présence humaine** tout au long du déplacement, notamment pour accompagner les publics les plus fragiles ou en difficulté face aux nouvelles technologies ;
 - **sensibiliser les clients-usagers** à la pratique de l'inter-modalité ;
 - mieux coordonner les offres de transports ;
 - **développer les pôles d'échanges multimodaux** tout en réalisant le bilan de ceux qui existent déjà ;
 - **renforcer l'information multimodale** avant et pendant le trajet, notamment via l'amélioration de l'outil Destineo ;
 - **généraliser les systèmes de tarification intégrée** en créant un système billettique « chapeau » au niveau régional. La mise en place serait progressive, via l'expérimentation avec les AOT volontaires avec une tarification au kilomètre subventionnée par la Région. Il faut permettre d'utiliser les nouveaux modes de communication (smartphones, ...) ;
 - **créer des indicateurs fiables** de mesure des parcours intermodaux.
- **Coordonner les autorités organisatrices** et les acteurs pour faire vivre l'inter-modalité
 - la Région, chef de file, doit fédérer les acteurs du transport autour d'objectifs communs ;
 - inciter les acteurs de l'inter-modalité à conventionner entre eux au niveau local.
- Faire du Schéma Régional de l'Inter-modalité un élément clé du futur Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)
 - le SRI devra s'inscrire dans une démarche plus large de développement durable ;
 - la Région pourrait créer une conférence des AOT pour définir la vision stratégique associée au SRI ;
 - un comité de pilotage pourrait être créé pour venir en appui à cette conférence, comprenant des représentants de la société civile et permettant s'associer les clients-usagers à la création du Schéma Régional de l'Inter-modalité.

CE QU'A DIT LA CGT - Intervention de Luc SERRANO

L'article 8 du projet de loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République précise que **la Région verra son rôle renforcé en matière de transports**. La Région aura la responsabilité des transports non urbains routiers à compter du 1er janvier 2017 ainsi que le transfert de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires à partir du 1er septembre de cette même année.

L'article 6 prévoit que soit élaboré un Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire dont un volet traitera de l'inter-modalité. C'est bien dans le cadre de cette future évolution législative que le Président du Conseil Régional a saisi notre institution pour rapporter sur cette question de l'inter-modalité.

Que retenir de ce rapport du CESER ?

D'abord dire que ce n'est pas le premier que nous produisons sur cette question puisqu'il y a trois ans nous avons déjà voté un rapport qui avait pour titre : « Mobilité des ligériens, construire des parcours multimodaux. »

(suite au verso)

CE QU'A DIT LA CGT – Intervention de Luc SERRANO (suite)

Concernant l'état des lieux réalisé pour ce nouveau rapport, nous retrouvons naturellement un certain nombre de données communes qui, pour certaines, ont été réactualisées comme l'évolution de la fréquentation des transports collectifs en Pays de la Loire. Mais pour ce qui est de la majorité des déplacements, rien de nouveau à l'ouest et, **comme en 2011, la voiture est toujours aussi utilisée**. Les chiffres sur la pratique des modes doux par les ligériens étaient déjà ceux repris dans le rapport de juin 2011.

Sur la répartition des compétences, ce deuxième rapport donne un bon éclairage des partages de responsabilités entre les communes, les intercommunalités, les départements et la région. Vingt Autorités Organisatrices des Transports sont identifiées en partie ou en totalité dans les Pays de la Loire. Ce nombre, à lui seul, peut expliquer la difficulté à organiser le transport des voyageurs sur le territoire et le besoin de réformer le système. Mais la proximité a également des vertus, notamment celle d'appréhender finement le besoin des citoyens dans le domaine des déplacements du quotidien. **Pour la CGT, nous n'imaginons pas que l'on puisse, par exemple, gérer les transports scolaires à distance. Les communes et les départements sont pour nous les mieux placés pour les organiser.**

Ce rapport brosse également un état des lieux intéressant sur les opérateurs de transport, gestionnaires des transports collectifs et les modes d'exploitation choisis par les AOT. **Il confirme que le réseau de transport régional TER composé de 17 lignes ferroviaires et 5 lignes de car régulières structure l'ensemble de notre territoire en matière de transport de voyageurs. La CGT s'en réjouit car c'est effectivement à ce niveau que l'action de la région porte ses fruits.** Et le bilan depuis la généralisation de la régionalisation des transports collectifs de voyageurs intervenue en 2002 l'atteste. En 11 ans, le nombre de voyages effectués sur le réseau ferré régional est passé 9,5 à 16 millions, soit une progression de 68 %.

Toujours pour ce qui est des constats, **la CGT considère que certaines dispositions favorables à la pratique de l'inter-modalité pourraient être étendues** : nous pensons plus particulièrement à la tarification Métrocéane qui intègre 4 réseaux de transport sur la Loire-Atlantique. **A la CGT, nous avons la faiblesse de penser que cette intégration tarifaire est également réalisable en Maine-et-Loire, Vendée, Mayenne et Sarthe.**

Un des freins au développement de l'inter-modalité est le prix dissuasif des places de parking aux abords des grandes gares. Comme l'indique le rapport, la voiture n'est pas l'ennemi de l'inter-modalité. Au contraire, elle rentre régulièrement dans la construction d'un parcours de porte à porte, notamment avec le développement du covoiturage. **Une pression des AOT pourrait s'exercer sur les gestionnaires de parkings afin de faire baisser les prix des stationnements pour les usagers des transports collectifs.**

Sur la partie des préconisations, la question de la qualité de service arrive en bonne position dans le rapport. Garantir la qualité de service (ponctualité, sécurité, propreté, confort...) aux usagers et bien les informer en amont et pendant le déplacement sont les conditions à réunir pour les fidéliser à la pratique du transport collectif.

La CGT est convaincue que dans ce domaine, il n'y a pas d'économie à faire et nous pensons particulièrement aux moyens humains à mettre en place, à la qualification des personnels, à leur condition de vie et de travail et à leur statut.

La qualité de l'offre est également un point essentiel à la réussite de l'inter-modalité. Les ruptures de correspondance ou les temps d'attente trop longs du passage d'un mode à un autre ne militent pas pour la pratique de l'inter-modalité.

En définitive, le groupe CGT du CESER retiendra que ce rapport apporte un éclairage nouveau sur un sujet très actuel. La Région pourra donc s'en inspirer pour se préparer à assumer cette nouvelle compétence. Il sera aussi utile à l'élaboration du Schéma Régional de l'Inter-modalité.

Mais une question reste en suspens : comment sera financée cette nouvelle compétence ? A ce jour, il n'y a pas de réponse ! Nous savons que les régions comme l'ensemble des collectivités sont à la diète du fait, principalement, de la baisse des dotations de l'Etat et que, pour l'instant, rien ne vient la compenser. La Région fera-t-elle encore des économies et sur quel budget ? **Pour la CGT, il y a une limite à tout et nous n'accepterons pas une baisse des services ou des pressions sur les personnels sous prétexte que l'Etat ne donne pas les moyens de mettre en oeuvre sa politique de transferts de compétences et de nouvelles responsabilités aux régions.**

Nous terminerons cette intervention en rappelant que **pour la CGT le terme « client-usager » qui a été choisi pour désigner l'utilisateur des transports collectifs n'est pas approprié.** Nous préférons l'utilisation du terme usager qui désigne précisément une personne ayant recours à un service et, plus particulièrement, à un service public comme c'est le cas pour la plupart des transports collectifs subventionnés par la collectivité. L'utilisation du terme usager avait été utilisé en 2011 dans le rapport qui traitait du même sujet ; alors pourquoi ne pas l'avoir conservé ? Nous n'épilouterons pas plus sur ce point mais nous veillerons à ce que la Région utilise le bon terme et parle bien des usagers du TER.

VOTES : Le texte proposé a été adopté par 85 voix pour, 0 contre et 7 abstentions.