



SESSION PLENIERE DU 29 MARS 2021

SCHEMA REGIONAL DES MOBILITES

La Région présentait son **schéma régional des mobilités**, prévoyant le niveau de l'offre à l'horizon 2030 et des perspectives pour 2050, avec un objectif affiché d'augmentation de l'offre TER de 67 % d'ici 2030. L'offre en matière de cars interurbains n'est cependant pas détaillée, et seules des pistes sont évoquées sur la tarification qui devrait être zonale.

Le financement de la hausse de l'offre TER prévue apparaît pour la CGT très en-deçà des moyens qui seront nécessaires (31M€ en supplément des 160 M€ actuellement consacrés au fonctionnement du TER), la Région nourrissant de fortes espérances (illusoire selon nous) sur les économies que pourrait générer l'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER.

Figure aussi dans le document régional un rappel succinct des infrastructures importantes pour le Conseil Régional, au-delà des mobilités du quotidien.

La CGT a voté la contribution du CESER

### **L'AVIS DU CESER (téléchargeable sur le site du CESER)**

La contribution reste équilibrée, du fait de la forte implication de la CGT dans sa rédaction, même si le rapporteur était issu de la CCI.

Elle rappelle les désaccords **qui existent au CESER sur l'ouverture à la concurrence** de l'exploitation du TER sans prendre partie.

Elle souligne la vigilance à avoir sur le modèle économique du TER suite à la pandémie.

Concernant l'offre de cars interurbains, elle rappelle les propositions qu'elle avait émises dans sa contribution de novembre 2019. Elle fait de même pour la tarification (souhait d'une tarification plate à 2,40 € maximum sur la plupart des trajets), le schéma régional n'apportant pas de précision.

Elle souligne que le transport solidaire, basé sur le bénévolat, ne peut ne pas se substituer à l'offre de transports collectifs. Elle dépend de la disponibilité des bénévoles, et n'est pas toujours accessible aux personnes en situation de handicap.

Elle rappelle le soutien du CESER aux principaux projets d'infrastructures évoqués par la Région.

### **CE QU'A DIT LA CGT : INTERVENTION D'OLIVIER HAQUETTE**

La CGT remercie le rapporteur de l'avis et l'ensemble de la commission 4 pour ce travail. S'agissant du résultat d'un consensus, elle le votera, mais souligne un

certain nombre de points essentiels pour elle.

**L'avis du le schéma des mobilités intervient en fin de mandat, et n'engage que peu l'exécutif actuelle, traçant un horizon à 10 ans voire plus.**

Notons que certains éléments sont absents, officiellement parce que les discussions avec les collectivités sont en cours. Cependant, sans faire de mauvais esprit, on peut s'interroger : **ne s'agit-il pas de reporter au prochain mandat l'annonce d'une hausse des transports interurbains pour les 3 départements qui ont actuellement une tarification plate très avantageuse ?**

La Région prévoit d'ici 2030 l'augmentation de 67 % de l'offre ferroviaire, et pour cela, une contribution régionale augmentée de 31 M€, soit 20 % de plus qu'actuellement. Elle argumente sur les marges fournies par l'augmentation de la fréquentation, la meilleure utilisation des moyens humains et matériels, et surtout, par l'ouverture à la concurrence, antienne ressassée à l'envi par l'exécutif.

Disons le tout net, **la CGT ne croit pas un instant que l'ouverture à la concurrence puisse amener à des réelles économies sur la durée, ni dynamiser la fréquentation.** L'exemple du fret ferroviaire, ouvert à la concurrence en France, et qui continue à perdre des parts de marchés par rapport à la route, est éloquent. Concernant le transport de personnes, l'université catholique de Louvain, qui n'est pas a priori un repère de marxistes, a souligné que lors des expériences menées en Europe, elle n'avait eu aucun effet positif en matière de coût pour l'autorité organisatrice ni de prix pour les usagers. L'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER répond à une idéologie ultra libérale comme quoi le privé ferait mieux que le public, quitte à pressurer les salariés, mais risque surtout de conduire pour les usagers à une désorganisation du service, en particuliers lors des incidents. Là où les trains s'attendent pour assurer les correspondances, ce ne sera plus le cas demain avec des opérateurs indépendants et concurrents.

Faute d'afficher une ambition financière suffisante, on risque donc que le schéma des mobilités s'apparente à **un catalogue de promesses** qui n'engage que ceux qui les croient. Même si ces promesses restent souvent en-deçà des souhaits du CESER.

Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence pourrait se faire par des offres privées ou émanant même de la SNCF, avec les trains OSLO. C'est particulièrement problématique, car **ces offres, mises en place dans le cadre de dessertes interrégionales, pourraient mettre le modèle économique du TER en péril.** Elles cibleront les heures de grande fréquentation, rentables, laissant au TER cofinancés par la collectivité les créneaux les moins rentables. Privatisation des gains, socialisation des pertes, rien de nouveau sous le soleil. La CGT porte également l'application du barème kilométrique dégressif sur l'ensemble des trains, avec péréquation tarifaire sur le territoire national pour l'égalité de traitement des voyageurs partout en France quelle que soit la rentabilité de la ligne.

La CGT partage globalement l'avis du CESER, elle aurait souhaité qu'il insistât sur **l'intermodalité** entre les transports routiers et ferroviaires, et les rabattements nécessaires des cars interurbains sur les gares TER. Elle aurait souhaité également qu'il rappelât la nécessité de bien prendre en compte l'évolution démographique

dans la Région. Le vieillissement des populations, moins mobiles, l'augmentation de la population de villes périurbaines, appellent à revoir et densifier les transports interurbains.

Enfin, pour assurer un complément de l'offre collective, la Région évoque le covoiturage et le transport solidaire. La CGT partage sur ce sujet la vigilance du CESER : ces offres ne peuvent être qu'un complément aux offres de transport collectif. Le transport solidaire peut apporter des services en matière de lien social, mais il n'apporte pas la fiabilité d'un service assuré par des professionnels, et ne garantit souvent pas l'accès aux personnes en situation de handicap. La solidarité ne peut pas remplacer le service public.

### **QUELQUES EXPRESSIONS EN SEANCE**

La CFDT souligne que l'ouverture à la concurrence n'est pas certaine d'apporter des améliorations du service et s'interroge sur les conditions de travail des salariés. La CCI s'interroge si les 31 M€ supplémentaires prévus seront suffisants pour financer l'augmentation de l'offre du TER. Le MEDEF se prononce pour l'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER et insiste sur la réalisation d'infrastructures telles que le franchissement de la Loire ou l'aménagement de l'aéroport.

**VOTES : L'avis a été adopté par 81 pour 1 contre et 11 abstentions.**

*Les conseillers de la commission 4 du CESER ayant travaillé sur la contribution : Christophe Besnard, Olivier Haquette, Yvic Kergroac'h (président de commission) et Didier Robert, restent à votre disposition.*

*Courriel : [cgtpaysdeloire@wanadoo.fr](mailto:cgtpaysdeloire@wanadoo.fr) / tel 02.41.20.03.21*