



Séance plénière des 22 et 23 juin 2017

« TRANSPORTER MIEUX, TRANSPORTER PLUS »

Le Conseil économique, social et environnemental régional,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 4131-2, L 4134-1 et suivants ;

Vu le décret n° 2001-731 du 31 juillet 2001, modifiant le code général des collectivités territoriales et relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques et sociaux régionaux ;

Vu l'avis des 1^{ère} et 2^{ème} commissions ;

Vu l'avis du Bureau ;

Monsieur Jean-Louis CORVAISIER, rapporteur entendu ;

DÉLIBÈRE

La loi n° 2015-991 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe) a conduit à un changement important de paradigme, la Région ayant désormais une compétence renforcée et élargie en matière de mobilité et d'intermodalité.

Par cette communication, l'Exécutif régional a souhaité « *appréhender et déployer une politique complète afin de préparer l'offre régionale aux mobilités de demain* ». Cette réflexion sur les mobilités multimodales des habitant-e-s de notre région pour le court, moyen et long terme doit conjuguer à la fois une réponse cohérente aux besoins des populations et la meilleure prise en compte des contraintes environnementales, intégrant notamment les objectifs définis par l'accord de Paris sur le climat.

Ainsi, en plus de sa responsabilité d'autorité organisatrice de transport (AOT) pour les TER (actuellement par jour : 50 000 voyageurs par ferroviaire et 2 700 voyageurs par transport routier TER), la Région va :

- reprendre les trains d'équilibre des territoires (TET, anciennement Intercités) pour les lignes Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges-Montluçon et Paris-Montargis-Nevers, soit 17 000 voyageurs par jour. Le matériel roulant sera remplacé progressivement par du matériel neuf pour un investissement de 460 M€ financés par l'État ;
- assumer les services réguliers de transports non urbains (soit 9 000 voyageurs quotidiens) ;
- organiser les transports scolaires, hors périmètre urbain (soit 108 000 scolaires quotidiennement).

Ce bouleversement a conduit la Région à un vaste plan de concertation, d'évaluation et d'identification des circuits avec :

- les six départements,
- les familles via les associations de parents d'élèves,
- les 344 autorités organisatrices de second rang.

Un seul réseau sera donc mis en place au 1^{er} septembre 2017 et portera le nom de RÉMI pour **RÉ**seau **M**obilité Interurbaine.

Le CESER a pris connaissance des grandes ambitions de la Région, auxquelles il propose ses propres remarques et préconisations :

- **L'aménagement équilibré des territoires**

La stratégie de transports intégrera l'ensemble des territoires y compris les territoires ruraux. Pour le CESER, c'est un nouveau service public multimodal qu'il convient de mettre en place conjuguant besoins des populations et objectifs environnementaux, ce qui conduira inmanquablement à des changements comportementaux.

- **L'accessibilité sociale**

Pour le CESER, la Région devra être attentive à la tarification des transports collectifs, les tarifs du train pouvant être dissuasifs.

La gratuité des transports scolaires pour l'ensemble des élèves est une décision positive. Néanmoins, la Région devra poursuivre sa réflexion pour étendre, de concert avec les communautés de communes, communautés d'agglomérations et métropoles, **la gratuité aux élèves utilisant les transports urbains** qui ne sont pas pris en compte dans le dispositif actuel, ce qui est considéré comme inéquitable.

De même, cette gratuité pour les scolaires devrait être élargie aux week-ends et aux périodes de vacances scolaires, afin de favoriser la mobilité des jeunes et de leur permettre un accès facilité à la culture, au sport et aux loisirs. Le CESER est conscient du coût éventuel que cette mesure peut engendrer, mais cela peut constituer une priorité affichée de la Région.

Le CESER est favorable à l'extension de cette gratuité aux étudiants, apprentis et jeunes en formation.

Une étude pourrait être menée pour en mesurer le coût et les avantages retirés (attractivité du territoire, hausse de la fréquentation des transports en commun,...). Cette mesure s'inscrirait dans l'objectif cible du SRADDT de 70 000 étudiants en région d'ici 2020, par l'exemplarité des conditions offertes à la mobilité des jeunes. De même, cette mesure s'inscrirait pleinement dans l'ambition du SRADDT « *Soutenir le choix des mobilités douces et économes d'énergie* », en favorisant le report modal.

Des mesures spécifiques devront être prises aussi pour les populations en grande difficulté sociale.

- **Le dialogue avec les usagers et les territoires**

Le CESER prend acte de la suppression des CLAD (Comités locaux d'animation et de développement des lignes TER), remplacés par de nouvelles instances d'échanges, qui devraient être plus proches et plus réactives. Si un nouveau portail internet d'information et de dialogue a toute son utilité, le dialogue physique avec les usagers conservera toute son utilité pour résoudre efficacement les difficultés rencontrées par les usagers tels que l'inadéquation des horaires, le nombre de dessertes, la billetterie, les réclamations suite à des retards ou des suppressions de trains,... Le CESER attend la formalisation de ces instances de dialogue et il est disponible pour y participer.

- **L'optimisation financière et les politiques commerciales**

Cette ambition d'une bonne gestion des fonds publics ne doit pas remettre en cause les projets en cours en matière de rénovation d'infrastructures et de réouverture de lignes ferroviaires pour les voyageurs et le fret. Le CESER tient à rappeler que l'essor des transports en commun et des mobilités douces permet de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de lutter contre la pollution de l'air et de diminuer les dépenses de santé.

Le CESER souhaiterait que ce plan intègre trois principes supplémentaires :

- **La sécurité des personnes**

Le CESER est attaché à la présence d'accompagnateurs dans les cars scolaires pour les plus jeunes, afin de veiller au respect des consignes de sécurité en particulier.

L'information des parents confiant leurs enfants, notamment les plus jeunes, au système de ramassage scolaire est indispensable, aussi bien en amont et en temps réel, afin d'assurer une sérénité pour les parents.

Le CESER est aussi attaché à la présence d'agents dans les trains et les cars pour informer, rassurer, veiller au respect de la civilité ainsi que pour assurer la sûreté et la sécurité des personnes à bord, au-delà de l'aspect lutte contre la fraude.

- **Les questions sociales**

La Région va intégrer dans ses services 56 personnes qui assuraient jusqu'à présent la gestion des transports dans les Départements. Le CESER souhaite que cette mobilité professionnelle soit respectueuse des personnels et de leurs statuts.

- **Les aspects environnementaux**

La stratégie devra s'inscrire dans le cadre des objectifs du Plan climat énergie régional. Le CESER rappelle que les mobilités douces et les transports collectifs modernes et efficaces sont les plus aptes à lutter contre le dérèglement climatique.

La complémentarité des modes doit être accompagnée d'exigences environnementales avec un quadruple objectif :

- la réduction des émissions de CO₂ et des particules fines,
- la valorisation des atouts régionaux avec l'utilisation du biométhane issu du traitement des déchets et l'accélération du recours à l'hydrogène,
- la valorisation des motorisations moins polluantes (électrique ou hybride), en privilégiant les énergies renouvelables,
- la formation et l'information aux comportements citoyens éco-responsables.

Le CESER prend acte des dix ambitions stratégiques de la Région auxquels il apportera ses propres réflexions et ses propres préconisations :

1- « Refondre les dessertes sur la base d'une analyse complète et multimodale des besoins et des territoires »

Ce recensement des besoins de la population et des territoires devra être un chapitre majeur du volet transports et intermodalité du SRADDET (le Schéma régional des infrastructures et des transports et le Schéma régional de l'intermodalité seront intégrés au SRADDET).

2- « Redonner toute leur place aux services routiers interurbains pour mieux répondre aux besoins des voyageurs et des territoires »

Le CESER note la volonté de la Région d'inclure dans ses objectifs le covoiturage « sur des lignes prédéfinies ». Le CESER souhaite que cela soit réservé aux zones rurales, en prévoyant par exemple un rabattement vers une gare ou un point d'arrêt routier. L'assemblée rappelle l'existence d'un rapport sur les mobilités en milieu rural à faible densité¹, qui avait proposé de multiples réponses possibles (et pas uniquement centrées sur le covoiturage), sur la communauté de communes du Pays d'Azay-le-Rideau.

En tout état de cause, les solutions alternatives qui seront proposées devront avoir une empreinte carbone inférieure à un déplacement en véhicule individuel essence ou diesel ; l'analyse de l'empreinte carbone devant porter sur l'ensemble du cycle de vie des matériels utilisés.

¹ Etude menée par l'unité mixte de recherche CITERES (Cités, territoires, environnement et sociétés) de l'Université François Rabelais de Tours, dans le cadre du projet de recherche MOUR (Mobilité et urbanisme rural) et cofinancée par la Région Centre-Val de Loire et l'ADEME. *Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ? Décembre 2013.*

3- « Mettre en œuvre une politique tarifaire multimodale sur le réseau RÉMI »

Outre la préoccupation d'une offre tarifaire attractive (avec la gratuité étendue aux étudiants, apprentis et jeunes en formation notamment), le CESER est favorable à une billettique intermodale dématérialisée sans que celle-ci s'oppose à la présence humaine pour l'information ou la délivrance des titres de transports dans les gares et dans des points d'information et de vente, y compris dans les territoires ruraux.

La liberté tarifaire rompt avec le barème kilométrique national de référence (BKN), permettant des solidarités entre et sur les territoires. En effet, la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire permet aux Régions la mise en place d'un barème kilométrique régional de référence ; dans ce cas, il faudra que la Région veille à conserver une lisibilité des tarifs pour l'usager, en conservant le principe d'équité et de solidarité des territoires.

Par ailleurs, le CESER s'interroge sur la possibilité de disparition des billets TER ouverts sur la semaine. Il ne faudrait pas que cela constitue une contrainte pour l'usager, voire un frein à la mobilité.

Concernant la mise en place des transports scolaires au 1^{er} septembre 2017, le CESER souhaite que cette transition ne pénalise aucune famille, y compris celles qui pour des raisons multiples auraient dépassé la date limite pour les inscriptions.

4- « Créer une nouvelle dynamique commerciale »

Cet objectif ne doit pas se limiter au tourisme mais doit répondre aux aspirations de la population pour tous les rendez-vous culturels et sportifs infrarégionaux.

Le CESER note que les liaisons train-car seront testées dans un premier temps sur quelques destinations (parc de Beauval, château de Chambord, domaine de Chaumont-sur-Loire) ; il espère que ce système sera étendu au plus grand nombre possible de lieux culturels de la région dans un deuxième temps.

De même, le transport des vélos ne doit pas se réduire au cadre touristique de la Loire à vélo mais aussi intégrer les relations domicile-travail. Il conviendra d'associer les EPCI à la réflexion (offre de vélos en libre-service ou à la location, garage à vélos,...) et de développer des compartiments spécifiques dans les trains, certains équipements actuels n'étant pas adaptés.

5- « Mettre en œuvre une politique de service unique sur le réseau RÉMI »

Le CESER est favorable à une charte de services pour l'ensemble de la population y compris pour les personnes à mobilité réduite.

D'une manière générale, le CESER souhaite que le Conseil régional mène la plus large information possible pour renseigner les habitants de la région.

6- « S'appuyer sur le numérique »

Le recours au numérique permet une amélioration des relations avec les usagers, notamment grâce aux alertes sur les téléphones portables ou sur les réseaux sociaux. Le CESER insiste pour que cette évolution n'aggrave pas la fracture numérique avec une certaine partie de la population qui souhaite le maintien de la présence humaine et une information plus traditionnelle.

7- « Créer les conditions de dialogue avec la population »

Pour le CESER, tout dialogue avec la population reposera sur des structures de dialogue régulières, pérennes, identifiées, au plus près des populations et donc au minimum par département.

8- « Améliorer la gestion des situations perturbées »

C'est dans ce domaine que les progrès à accomplir sont les plus importants au niveau de :

- l'information en temps réel, comme l'information anticipée de suppression de trains,
- la prise en compte d'éventuels préjudices,
- la gestion des réclamations.

9- « Homogénéiser l'organisation des transports sur le territoire régional »

La multimodalité des transports en région devra être intégrée dans le SRADDET dans une vision ambitieuse de moyen et long terme, avec le souci de la continuité et de l'accessibilité sur l'ensemble du parcours.

10- « Préparer l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs »

Le CESER note la volonté de la Région de prendre en compte les modalités d'ouverture à la concurrence prévue par la loi en 2023. Le CESER considère que les mobilités multimodales relèvent d'une mission de service public pour l'ensemble de la population. Ce service public doit être moderne et efficace, il doit répondre aux attentes des usagers, ce qui doit conduire l'opérateur historique à mieux prendre en compte leurs demandes.

Concernant la revoiture sur la convention TER, le CESER présente une communication spécifique.

Sur le transfert des lignes TET, le CESER encourage un dialogue et des coopérations renforcées avec les Régions concernées : Normandie, Pays de la Loire, Auvergne-Rhône-Alpes.

Par ailleurs, le CESER prend note que le rapport traite uniquement du transport de voyageurs, et pas du transport de marchandises. L'assemblée rappelle ainsi son vœu d' « intégrer un volet fret et logistique dans le futur Schéma régional des infrastructures et des transports, partie intégrante du SRADDET » dans son rapport de juin 2016, *Un élan nécessaire pour le fret ferroviaire en région Centre-Val de Loire*.

Conclusion

Selon le CESER, la stratégie de la Région concernant les transports doit contenir 4 orientations :

- élaborer une politique de transports multimodaux au service de tous les habitants de la région et de l'ensemble des territoires, qu'ils soient urbains ou ruraux, dans un souci d'équité et d'équilibre des bassins de vie et d'emplois. Sans oublier la poursuite et la finalisation de la mise en accessibilité en gare, aux points d'arrêts et à bord des transports en commun ;
- mettre en œuvre la gratuité des transports scolaires pour tous, après la gratuité des manuels, au service d'une politique éducative basée sur l'égalité des chances et la réussite de tous les jeunes ;
- proposer des formes innovantes et durables de mobilité en milieu rural à faible densité ;
- prendre en compte les défis environnementaux qui nécessiteront des changements comportementaux et des services publics de transports performants, répondant pleinement aux attentes et aux besoins des populations.

Avis adopté à l'unanimité.



Le Président du CESER Centre-Val de Loire
Éric CHEVÉE

