

**SESSION PLENIERE DES 18 ET 19 DÉCEMBRE 2023****LES MOBILITÉS ET L'INTERMODALITÉ EN PAYS DE LA LOIRE : QUELLES AMBITIONS POUR DEMAIN ?**

L'étude du CESER porte sur la mobilité des personnes, en examinant l'ensemble des offres, la tarification et la gouvernance, mais aussi en insistant sur les changements de comportement.

La CGT a voté l'étude du CESER, fruit d'un travail consensuel.

L'étude du CESER

L'étude émet 33 préconisations, parmi lesquelles :

- Procéder à une évaluation de la prise de compétence des EPCI devenus AOM,
- Assurer la disponibilité du matériel roulant ferroviaire,
- Soutenir les acteurs favorisant le changement de comportements,
- Contractualiser avec les structures qui favorisent l'apprentissage de la mobilité,
- Mettre en place rapidement l'offre socle de transport à la demande dans chaque commune,
- Harmoniser et rendre lisibles les tarifications des transports régionaux.

CE QU'A DIT LA CGT : INTERVENTION DE CHRISTOPHE BESNARD

Pour commencer, rappelons que la CGT parle de **multimodalité** plus que d'intermodalité pour mettre l'accent sur la complémentarité des modes de déplacements, qui sont souvent mis en concurrence pour des intérêts financiers.

Cette étude a su s'affranchir de cet obstacle et appréhender l'ensemble des modes de déplacement. Elle pointe bien de nombreux enjeux, et nous n'en citerons que quelques-uns faute de temps.

L'un des points forts de cette étude est qu'elle aborde la question du **changement de comportement**. Car au-delà de l'offre de transport, il s'agit bien de favoriser une appropriation des alternatives à l'autosolisme. L'étude le rappelle, il s'agit bien de faire connaître et d'encourager, plus que de culpabiliser. Pour cela, la Région doit soutenir les initiatives sur la durée.

Toutefois, le changement de comportement ne pourra être une réalité que si

des solutions attractives et abordables de transports sont offertes aux voyageurs, et si les mobilités actives peuvent être utilisées en toute sécurité.

En matière ferroviaire, au-delà des infrastructures que nous évoquerons dans notre intervention sur le CPER, nous nous concentrerons sur le matériel roulant et les personnels cheminots.

Concernant le **matériel roulant**, après avoir affirmé qu'on pourrait augmenter l'offre uniquement en densifiant l'utilisation actuelle du matériel, la Région prend acte des annulations en cascade de cette année et promet enfin d'étudier l'acquisition de nouvelles rames. C'est bien, mais c'est très tardif, après des années d'attentisme. De plus, nous l'avons exprimé régulièrement, **l'ouverture de l'exploitation du TER à la concurrence** va augmenter les difficultés, en désoptimisant l'utilisation du matériel, et en compliquant les échanges entre les exploitants des différents lots.

Avec le parc actuel, complété de 2 rames, le TER sera-t-il en mesure de faire face à l'augmentation du trafic en heure de pointe qui serait induit par un transfert modal d'un nombre important de salariés ? Nous en doutons fortement, et c'est regrettable, car ce transfert modal est indispensable.

Concernant le **personnel**, les risques de mutations d'office, la disparition du statut de cheminot, les conditions de travail dégradées avec une polyvalence excessive, risquent d'amener dans le transport ferroviaire aux mêmes difficultés que celles que nous rencontrons en matière de transport routier.

Nous l'avons entendu en audition, la **rémunération** est un élément clé de l'attractivité des métiers de conducteurs et conductrices de cars, la mise en concurrence des entreprises conduit à une pression sur les salaires qui s'avère finalement néfaste pour les salariés, mais aussi pour l'ensemble de la société.

En matière de **tarification** des transports collectifs routiers, si la CGT comprend que l'usager et l'usagère puissent être amené.e.s à payer en fonction de la distance parcourue, elle alerte sur le risque d'une augmentation trop forte des tarifs.

De même, nous nous interrogeons sur la **nouvelle tarification sociale** du TER qui pourrait permettre à la Région de faire des économies, comme elle l'a elle-même reconnu lors de la dernière commission permanente. Certes le nombre global de bénéficiaires de la carte Mobi va augmenter, mais avec une réduction moindre. Est-ce bon signe ?

Si le **covoiturage** est un outil indispensable pour lutter contre l'autosolisme, nous alertons sur le coût qu'il peut constituer pour la collectivité et sur les effets qu'il pourrait avoir sur les transports collectifs, qui doivent rester la

priorité des politiques publiques.

Enfin, nous insistons sur la nécessité de **prendre en compte tous les déplacements**, et pas seulement les déplacements domicile-travail, dans la définition des offres de transport et dans les politiques d'aménagement, qu'il s'agisse des déplacements des jeunes ou des seniors notamment. L'étude aurait aussi pu se pencher plus avant sur les problématiques spécifiques aux femmes en matière de mobilité.

Ces remarques étant faites, nous voterons bien entendu l'étude en remerciant le rapporteur, et le chargé d'étude pour leur engagement dans ce travail.

VOTES : l'étude a été adoptée par 88 voix pour, et 2 abstentions.

*Membres de la commission 4 du CESER : Yvic Kergroac'h (président),
Christophe Besnard, Olivier Haquette, Didier Robert
Courriel : comite-regional@cgt-paysdelaloire.org / tel 02.41.20.03.21*