

Intervention de Lucie Etonno

Commission transports, infrastructures et mobilités

Messages clés :

- Co- construire une politique durable au service d'un aménagement équitable des territoires s'inscrit dans le temps long et un processus continu.
- Au-delà de l'intégration des réseaux de transports existants, il est également important de décroiser les approches notamment avec le réseau de transport scolaire et le transport ferroviaire.

CITATION : « Ce que nous voulons tous et toutes : une politique de mobilité durable au service des habitants et d'un aménagement équitable des territoires qui répondent à la fois aux enjeux climatiques, sociétaux, économiques et sociaux »

Monsieur le 1^{er} Vice-Président, Monsieur le Vice-Président, chers collègues,

Ce que nous voulons tous et toutes : une politique de mobilité durable au service des habitants et d'un aménagement équitable des territoires qui répond à la fois aux enjeux

- climatiques : en réduisant les émissions de GES ;
- sociétaux : en développant les villes et territoires intelligents avec la transition numérique ;
- économiques : en rendant les transports en commun accessibles ;
- sociaux : en accompagnant les usagers pour ne pas que la mobilité devienne un frein budgétaire.

Ce sont 4 axes - climatique, sociétal, économique, social - à développer et en permanence et en cohérence comme des roues motrices.

Co-construire cette politique de mobilité et définir un niveau de service sur les territoires avec les voyageurs, les élus locaux, les partenaires et l'Etat prend du temps.

La preuve avec trois exemples régionaux

- cadencement sur l'ensemble du réseau annoncé en février 2015 mis en place en juillet 2017.
- investissement infrastructures : exemple de Clisson-Cholet décembre 2014 financement des études préliminaires et d'avant-projet de la modernisation Travaux programmés en 2018-2019.
- se doter d'un matériel performant pour assurer le service ferroviaire :
Décembre 2013 : Gilles Bontemps annonce la poursuite de la modernisation du parc de matériel roulant avec l'achat de 13 rames. En juin 2017, vous inaugurez la 1^{ère} circulation.

Il faut du temps pour mettre en œuvre ces décisions qui bénéficient aux Ligériens et Ligériennes et qui permettront de renforcer le report modal.

Qu'est-ce que vous proposez pour ce débat d'orientations budgétaires placé sous le signe de l'écologie pour les mobilités d'après-demain ?

Quelles solutions de mobilités en 2025 permettront à tous les habitants de se déplacer correctement ? De permettre à cet habitant du Nord Mayenne, comme à cette habitante du Sud Sarthe, de renoncer à l'usage individuel de leur voiture s'ils le souhaitent ? De permettre à Henri de Segré de se rendre à son rendez-vous régulier à l'hôpital d'Angers de manière autonome ? De même pour Marie-Claude de Pornic qui souhaite se rendre à un rendez-vous chez un spécialiste nantais en train sur une demi-journée et sans perdre une journée complète en raison du manque de trains en heures creuses ?

Pour Sylvie, habitante de Sablé-sur-Sarthe qui vient de retrouver, après un congé maternité, un emploi dans son domaine à la Flèche et qui veut rester vivre à Sablé mais n'a pas de véhicule ? Elle pourra faire du télétravail sur 2 jours mais les 3 jours restant elle devra se déplacer. Aujourd'hui, il faut compter une heure en bus pour réaliser les 25kms, nous pouvons espérer que d'ici à 2025, avec le déploiement des plateformes de mobilité et la refonte du transport régional, une autre option sera possible.

Si nous saluons ici l'annonce de l'accompagnement des plateformes de mobilité en Sarthe puis sur le reste de la Région, nous espérons que le financement annoncé au Budget Primitif sera à la hauteur pour permettre un déploiement opérationnel rapide.

Concernant Sylvie, elle devrait également bénéficier de la refonte du réseau de transport régional avec la prise de compétences sur les réseaux scolaires, réguliers et inter-urbains.

Comme nous l'avons déjà dit dans cet hémicycle, nous le réitérons à nouveau, et en écho au Ceser,

Au-delà de l'intégration des réseaux de transports existants, il est également important de décroisonner les approches, notamment entre le réseau de transport scolaire et le transport ferroviaire.

Décroisonner notre approche de la politique transport. Si nous avons su le faire, aujourd'hui, Nantes Atlantique serait déjà relié par une offre de transport en commun en site propre.

Revenons au transport ferroviaire qui s'annonce comme le parent pauvre en termes de perspective et d'investissement à la lecture du rapport d'orientation budgétaire. Les perspectives sont limitées à l'ouverture à la concurrence, aucun nouveau projet annoncé.

Et pourtant, comme je l'ai dit en introduction, il faut du temps entre les décisions et les mises en œuvre. Quels sont vos nouveaux projets pour poursuivre le développement du ferroviaire ? Vous avez le droit à toutes les réponses. Sauf de vous défausser sur l'Etat. Ce dernier annonce vouloir favoriser les déplacements du quotidien mais il tarde à valider les financements. Ce que nous voulons savoir, c'est comment vous, vous comptez tenir vos engagements.

23 juin 2016, lors de l'adoption du pacte pour la ruralité, vous annonciez les défis pour la ruralité : développement des réseaux et de la mobilité, maintien d'une économie et d'un service public de

proximité, du renforcement des solidarités locales et plus largement de la qualité de vie qui caractérise l'espace rural.

Il y a même une mesure - la numéro 10 - qui consistait à rendre les gares et haltes ferroviaires plus attractives et plus innovantes.

C'est quoi pour vous une gare attractive et innovante ? La présence d'un agent, de commerces, de services ?

Challans ou Evron n'ont pas eu le temps d'y réfléchir. Est-ce que c'est normal pour les Evronnais et les Evronnaises d'apprendre par la presse le 10 août que le guichet de la gare va fermer ? Est-ce normal pour les Challandais et Challandaise d'apprendre via une feuille A4 que le guichet n'ouvrira plus ?

Des élus de la majorité s'en sont émus dans la presse, ils avaient sans doute oublié leur vote de décembre 2017. Celui qui concerne la Convention TER/SNCF. Ce document contractuel dans lequel il est mentionné que les heures de guichets vont diminuer de 33 000h/an sur 3 ans. Ces fermetures, elles relèvent aussi de votre responsabilité.

J'espère également avoir un retour de la SNCF sur leur stratégie en complément. Nous vous invitons à vous interroger sur le personnel de la SNCF dédié.

Je vous remercie pour le temps d'échanges qui sera consacrée à cette question d'un service public ferroviaire afin de ne pas rester dans l'émotion mais poursuivre la réflexion.

Plus globalement, cet enjeu devrait surpasser les petites joutes verbales en hémicycle. Il en est du service offert aux habitants de tous les territoires ligériens. Vous vous êtes d'ailleurs prévalu de l'attachement de la « Région au développement du transport ferroviaire régional et à sa qualité de service. Le TER c'est à la fois une solution de mobilité durable et une nécessité d'équité territoriale, en particulier pour nos territoires ruraux ». Ces mots, nous les partageons et nous souhaitons comme beaucoup d'autres leur concrétisation. Mais clairement nous en sommes encore loin.