

Session Plénière du 28 Février 2019

RAPPORT N°19.01.02 – De nouvelles mobilités pour tous les territoires

Intervention de Ludovic MARCHETTI

Monsieur le président , mes chers collègues,

En tant que professionnel du secteur du transport, j'ai lu avec attention ce rapport au titre très optimiste, « de nouvelles mobilités pour TOUS les habitants, sur TOUS les territoires.

Vous nous demandez dans un premier temps d'approuvez les orientations relatives à la mobilisation de la Région pour la mobilité dans les territoires ruraux : nous voterons bien sur toutes mesures pouvant aider la ruralité, qui il faut le dire, a beaucoup souffert des politiques menés précédemment, par la gauche et par la droite sans distinctions, et aujourd'hui par la synthèse du pire, Emmanuel Macron.

Le mouvement des gilets jaunes, que vous prenez soins de ne pas citer d'ailleurs dans votre premier paragraphe, est incontestablement la manifestations physique de cette fracture entre les métropoles et la France des oubliés.

La revendication première de cette France périphérique est le pouvoir d'achat, obligé de s'excentrer des bassins d'emplois à cause du coût du logement, quitte à faire de nombreux kilomètres pour dans un premier temps travailler, puis se soigner, et enfin simplement pour faire ses courses. L'augmentation de l'ensemble des coûts liés à l'utilisation de l'automobile, sous couvert de pseudo écologie et de soi-disant sécurité routière, a été le racket de trop.

Il convient effectivement de rattraper ce retard, sans commettre toute fois de nouvelles erreurs.

A commencer par arrêter de dire que vous avez mis en place la gratuité des transports, la gratuité n'existe pas, au mieux vous avez reparti une charge sur l'ensemble des contribuables y compris ceux qui ne sont pas concernés, au pire vous avez induit des coûts supplémentaires :

Comme partout la gratuité déresponsabilise et entraine des dégradations matérielles, qui elles même induisent une augmentation des coûts d'assurances.

Si les gens peuvent être séduits électoralement, lorsqu'ils redeviennent de simples contribuables les critiques viennent rapidement, et cela brouille le message de l'incitation à la mobilité via ces réseaux.

Il est important également de ne pas céder aux lubies de vos amis verts, qui aimeraient voir fleurir un peu partout des bus électriques. Outre le fait que la fabrication de ces véhicules est beaucoup plus néfaste pour l'homme et son environnement, que les véhicules thermiques, cela engendre un coût faramineux pour les exploitations, par l'achat, par l'entretien (car peu fiable et capricieux), et par la gestion de l'autonomie et de la productivité.

Pour une même ligne il faut 1.5 à 2 conducteurs au lieu d'1, et 2 véhicules au lieu de 1.

Je crois savoir que c'est une exigence qui sera portée au prochain appel d'offres, de l'avis des acteurs de la profession ce serait une erreur.

Il est fait état dans ce rapport d'une projection optimiste sur l'augmentation de la fréquentation par des jeux d'induction (il est à espérer que cela ne soit pas les mêmes calculs que ceux concernant les recettes des cartes grises), en revanche il n'est pas fait mention de la difficulté des entreprises à recruter des conducteurs de transport de voyageurs. En effet l'interurbain souffre des différences de salaires avec l'urbain, qui est environ de 30%.

Mais l'urbain connaît aussi des difficultés, en raison de la pénibilité liée aux incivilités, à la délinquance et surtout l'impunité la plus totale dont bénéficie ces individus.

Je sais que nous n'avons pas la même vision concernant la gestion des migrants, clandestins et autres illégaux, que vous êtes favorables à la mobilité pour tous, même ceux qui ne respectent pas la loi.

Mais vous l'avez souligné à plusieurs reprises dans ce rapport, pour inciter à l'utilisation des transports collectifs, il faut une communication efficace (trop peu de personnes connaissent le TAD) et surtout véhiculer une bonne image du transport en commun.

La délinquance, les grèves, les retards liés parfois aux insuffisances quantitatives de personnel, sont autant de facteurs à prendre en compte et surtout à traiter, notamment le premier, concernant la sécurité des voyageurs.

Concernant ce qui peut nous rassembler, nous avons une suggestion, émanant du terrain, qui à notre sens mériterait d'être étudiée :

Dans certains cas, au lieu de demander aux transporteurs de s'adapter aux demandes, pourquoi ne pas travailler intelligemment et faire en sorte que ce soit la demande qui s'adapte aux transporteurs :

Cas concret : En prenant le thermomètre d'une ligne scolaire nous nous apercevons qu'un véhicule dessert plusieurs établissements scolaires, avec un intervalle de plus ou moins 10 minutes. Sauf que les 3 ou 4 établissements ouvrent leurs portes à la même heure, le dernier desservi se fait souvent 5 min avant l'ouverture, mais pour les 3 premiers cela engendre de l'attente devant les grilles, facteur avéré de problèmes de sécurité, ce qui en termes d'image n'est pas bon pour les parents.

L'idée serait que ces établissements adaptent leurs horaires, en concertation avec les départements études et méthodes des exploitations et services de la Région.

Il en est de même avec les entreprises, certains Grands groupes commencent à le faire, mais encore une fois le tissu économique se situe au niveau des PME, il serait intéressant de réfléchir à une méthode d'incitation, pour les secteurs qui le peuvent, pour adapter et rendre flexible les heures d'embauche en fonction des transports en commun et même du covoiturage.

Pour notre part nous pensons qu'il faut aller plus loin qu'un simple lifting de la grille tarifaire.