

Session Plénière des 30 juin et 1^{er} juillet 2022

RAPPORT N° 22.03.09 Convention TER 2022-2031

Intervention de Mylène WUNSCH

Monsieur le président, mes chers collègues,

La convention TER 2022 2031 est reconduite pour 10 ans, 10 ans pour faire, entre autres, de l'offre ferroviaire régionale un axe principal de désenclavement de nos territoires ruraux et de modèle en matière d'intermodalité et de qualité de service aux habitants de la Région.

Selon un rapport de l'INSEE de 2017, les actifs de Région CVDL parcourent les plus longues distances pour se rendre sur leur lieu de travail. De fait la part d'actifs de la Région se déplaçant en voiture pour aller travailler est de plus de 83%, soit au-dessus de la moyenne nationale.

Les modes doux se développent dans les pôles urbains où l'offre intermodale est effective mais la périurbanisation fait que plus de 89% des actifs des couronnes des pôles utilisent leur voiture pour aller travailler.

On comprend bien que l'intermodalité ne pourra être possible dans les territoires ruraux qu'avec la conservation et le développement des petites gares rurales, ce qui participera à un réel désenclavement, en les rendant plus attractives par une offre de desserte efficace pour les usagers du quotidien mais aussi pour ceux qui pourraient les utiliser pour le tourisme ou les loisirs, tout cela allant, et c'est bien légitime, dans le sens des attentes des habitants.

La Région se doit de proposer à tous une offre de qualité, en quantité, autant en lignes qu'en points d'arrêts, afin de développer un maillage qui prévaudra à l'aménagement de notre territoire régional.

Mais il faut bien constater que dans faits, la Région est obligée de concentrer ses efforts pour maintenir l'existant, au prix d'investissements lourds sur les infrastructures et sur les matériels roulants.

Les projets de réouverture au trafic voyageurs de Voves à Orléans ou de Châteauneuf sur Loire à Orléans semblent bel et bien abandonnés.

Nous les avons jugés peu réalistes et nous avons proposé comme alternative une solution tram-train depuis Châteauneuf et depuis Ingré par exemple, solution plus facile à intégrer dans le tissu urbain et moins coûteuse d'autant plus que la Métropole pourrait logiquement y prendre part.

D'autre part et afin d'augmenter temps que faire se peut le nombre d'utilisateurs du train, un travail important doit se poursuivre sur le stationnement aux abords des gares de villes moyennes.

Envisager un report modal de la voiture vers le train est illusoire si l'automobiliste est contraint de payer plein tarif son stationnement (53€ par mois à Blois !) en plus de son billet ou de son abonnement.

Nous devons inviter les municipalités à travailler à une tarification spécifique en ce sens. Tout comme nous devons veiller, bien que l'offre se soit améliorée ces dernières années, à ce que les dessertes des vendredis ou des veilles de vacances soient plus conséquentes.

Il faut tout de même remarquer que cette convention manque d'ambition en ne précisant pas les contours de l'emport vélo qui doit atteindre 9% d'ici 2030, élément indispensable lorsque l'on veut favoriser les intermodalités.

Un autre point pose question, la diminution du forfait de charge de 9% qui apparaît presque illusoire quand on sait que la baisse des coûts d'exploitation va être compensée par une hausse des coûts de l'électricité dans les années à venir.

Mais le point le plus problématique reste l'ouverture à la concurrence en janvier 2030. Nous avons toujours été opposé à cette ouverture qui induit à terme la mise à mort du principe d'égalité des territoires que nous tentons de rendre possible par l'amélioration de l'offre de transport de la Région avec l'exploitant historique, la SNCF.

La programmation de l'allotissement de nos lignes favorisera automatiquement la reprise des lignes les plus rentables au détriment des petites lignes anéantissant de fait votre souhait de défendre un service public efficace, renouvelé et transparent au bénéfice de toutes et de tous.

Je vous remercie.

