

Session Plénière du 21 décembre 2023

RAPPORT N° 23.05.02 Mobilités CPER

Intervention de Régine FLAUNET

Monsieur le Président, Chers collègues,

Nous allons donc débattre ici du CPER 2023 2027, toutefois il est légitime de se demander quel peut être l'intérêt de nos débats dès lors que le président Bonneau a signé un accord avec l'Etat sur ce même CPER en date du 20 Novembre 2023.

Ce Contrat de Plan-État Région est un outil permettant de projeter notre région vers demain. Avec ce CPER mobilités, les financements sont en forte hausse et nous ne pouvons que nous réjouir de ce total contractualisé qui dépasse les 500 millions d'euros.

En effet, seule une vraie planification et une vision ambitieuse de l'aménagement du territoire et des transports permettront de répondre aux enjeux du siècle, notamment en matière environnemental et de qualité de vie pour nos concitoyens.

Dans nos territoires, majoritairement ruraux, il nous faut avoir une vision pragmatique des mobilités. En effet, pour aller travailler, 80 % des actifs de notre région utilisent une voiture.

Une fois encore, vous les oubliez sciemment... Avec un chiffre incroyable : ZERO euro mobilisé par la région dans ce CPER pour nos routes !

Alors que, dans le même temps, 18,17 millions sont débloqués pour les « vélo routes ».

Sans s'opposer au développement de l'usage du vélo qui est une bonne chose, il convient d'être réaliste et de ne pas exclure ainsi nos automobilistes.

Vous semblez croire que financer des travaux sur nos routes serait en contradiction avec les enjeux environnementaux... Quelle erreur ! Demain la voiture sera propre et elle le devient chaque jour davantage, en dépit des problématiques encore existante concernant les véhicules électriques.

Vous rêvez les yeux ouverts en laissant croire que l'on pourra mettre demain les plus de 80% de travailleurs de notre région dans des trains ou sur des vélos.

C'est une utopie.

Alors que des routes bien entretenues et la diminution des bouchons serait synonyme de moins de pollution, ce qui permettrait d'atteindre les objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre.

Enfin, vous développez dans certains territoires à titre expérimental des véhicules individuels électrique en autopartage... Dès lors, pourquoi refuser que ces véhicules puissent demain rouler sur des routes en bon état et adapté aux besoins ?

D'autres régions, et même des régions de gauche (!) ne font pas ce choix dogmatique... et décorrélé de la réalité !

Enfin, il existe des enjeux de sécurité routière et des morts à éviter grâce à ces aménagements routiers.

Je peux prendre le doublement de la départementale 2060 entre Montargis et Orléans qui se fait attendre depuis de nombreuses années par le département et pour laquelle la région devrait apporter son concours en mettant cette route comme d'autres au sein d'un réseau routier d'intérêt régional, ce que vous vous refusez de faire.

Malheureusement les habitants de Montargis n'ont pour l'heure que les bus pour se rendre à Orléans. Ce qui est également le cas des habitants de Chartres ou des Euréliens en général.

En matière ferroviaire, le rapport mentionne la volonté de passer « d'une logique de sauvegarde à une volonté de développement », nous ne pouvons que soutenir cette philosophie !

Mais là encore, nous aurions souhaité que la région ait plus d'ambition.

En effet, nous croyons que l'innovation permettra de répondre aux enjeux de demain.

La Région Grand Est l'a bien compris en mettant une partie de leurs investissements sur des « trains légers » nommés « Draisie » lancés par un consortium au sein duquel la SNCF est partie prenante.

Doté de batteries rapidement rechargeables, cet engin entre le train et le bus peut circuler sur des voies non électrifiées et apparaît comme peu coûteux à entretenir.

D'après les éléments fournis, ce type de nouveau moyen de transport ferroviaire permettrait de diviser par 2 les coûts de maintenance de l'infrastructure des lignes et grâce à la traversée des intersections en marche à vue - comme les tramways en ville - éviterait l'entretien des passages à niveau. Les batteries de ce train léger sont rechargées à leur arrêt en gare et ces trains plus légers s'adaptent à des anciennes lignes en permettant de réduire les irrégularités du réseau. Le plus intéressant est le coût de fonctionnement de ce type d'infrastructure qui est 60% plus faible qu'un train standard !

Aussi, ma question est de savoir pourquoi ne pas entamer des démarches pour expérimenter ce type de nouveau train léger et ainsi réduire les coûts pour faire plus avec moins ?

En outre, en matière ferroviaire, la ligne Orléans – Châteauneuf n'est pas directement mentionnée, si ce n'est dans le cadre de Etudes de prospective technico-économique de l'Etoile d'Orléans.

Cette ligne déjà prévue dans l'ancien CPER semble au point mort. Aussi pouvez-vous nous indiquer la volonté régionale en la matière ? Et nous confirmer que cette ligne sera bien étudiée ?

Ce CPER prévoit aussi la mise en accessibilité des gares, avec l'objectif de rendre accessible les 5 gares nationales non accessibles actuellement, notamment celle de Montargis.

On ne peut que se féliciter de savoir que ces gares soient rendues accessibles parce que prendre un train est désormais devenu une nécessité, notamment pour nos anciens contraints de se rendre à Paris pour consulter un spécialiste ou effectuer des examens médicaux.

Toutefois, je suis étonnée à la lecture de constater que concernant les « Gares régionales » de Châteaudun, Illiers-Combray, Epernon, Maintenon, Romorantin, St Aignan, Vendôme, Malesherbes et Chevilly soient indiqués « Études **et/ou** travaux » et non « Etudes **et** travaux » comme pour toutes les autres gares.

Les études ne permettront pas aux personnes à mobilité réduite de bénéficier d'un égal accès au service public.

Aussi, vous serait-il possible de nous préciser, parmi ces 9 gares, lesquelles auront droit à des travaux et non seulement à des études ? Cela est-il déjà fixé ? A défaut, quels seront les critères de choix ?

Pour finir, j'appuierai la demande du CESER qui comme les élus régionaux notamment d'opposition souhaite que soit communiqués chaque année des éléments concernant l'exécution et l'avancée des projets du CPER notamment dans ce volet mobilité pour comprendre l'avancement des projets mentionnés et connaître des éventuels blocages...

Il est temps de rééquilibrer les politiques publiques régionales afin de rassembler les habitants de notre région et de mettre fin au clivage entre les urbains et les ruraux !

Je vous remercie