



Plénière CESER AURA – Le 7 octobre 2024

Projet d'avis sur le protocole d'accord Etat-Région pour l'avenant mobilités 2023 – 2027 du CPER 2021 – 2027

Intervention CGT

Le volet Mobilités du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2023/2027 est, tout comme la convention TER, de faible niveau de services et peu ambitieux au niveau ferroviaire. Nous pourrions faire une liste à la Prévert des manques de ce volet Mobilités. En commençant par le financement car même si les intentions avaient été là, les volontés financières elles, ne le sont pas du tout. Le CPER ne consacre qu'un budget global de 430 M € au ferroviaire.

Mode		Part État (M€)	Part conseil régional (M€)
Services express régionaux métropolitains (SERM)		147	175
Ferroviaire	Modernisation du réseau structurant	110	58
	Lignes de desserte fine du territoire	104	70
	Accessibilité PMR	53	3
	Fret	32	0
	Sous-total ferroviaire	299	131
Routier		194	300
Transports collectifs		10	14
Véloroutes		40	70
Total		690	690

Sur ces 430 M€, la Région ne verse que 131 M€. Idem pour les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), seule une faible partie est consacrée au ferroviaire.

Dans une période où la transition écologique est mise en avant par nos Politiques il y a là encore un delta très important entre les paroles et les actes. Car le volet consacré à la route a la part belle avec une part régionale (300M €) bien supérieure à celle de l'État (194M €). Le sujet n'est pas d'opposer les modes de transport entre eux mais bien de les combiner. Mais il serait également juste que chacun paye le juste coût, ce qui n'est pas le cas à ce jour. A travers ces choix nous comprenons des décisions prises par la Région AURA comme région test pour la mise à disposition des routes nationales dans la cadre de la loi 3DS.

Les SERM font partie intégrante du volet mobilités du CPER mais nous n'avons **aucun fléchage financier des différents projets**. Les 6 SERM de la région AURA sont labellisés certes mais quid du financement réel de chacun : région ; communes ; communauté de communes ; département... ? Quel calendrier prévisionnel et à quelle échéance ? 2032, 2035 ?

Les SERM répondront-ils au maillage géographique régional ou seront-ils exclusivement concentrés sur les métropoles. Excluant ainsi une partie de la population et condamnant à terme les lignes moins fréquentées.

Le sujet du fret ferroviaire est un axe central de la transition écologique mais là encore le Conseil Régional ne finance rien, quelle politique est véritablement menée et préparée ?

Sur le volet du matériel roulant, les inégalités se creusent entre citoyens de la région AURA. On dit souvent qu'il n'y a pas de petites lignes car pas de "petits" citoyens mais si on se fie à la politique régionale en termes de transport de vraies questions se posent. Quid du matériel commandés. Pourquoi les X73500 sont-ils intégralement mis sur le parc Auvergnat ? Dégradant ainsi les capacités d'emport et les conditions de voyage des usagers alors que le Conseil Régional ambitionne une augmentation de 40 % de la fréquentation dans la nouvelle convention TER !

Pourquoi aucun nouveau matériel pour ces axes ? Quelles sont les ambitions pour le réseau Auvergnats et ses usagers ?

A ce jour, pas de réponses franches mais uniquement des suppositions au vu des choix faits par la Région AURA envers ses citoyens Auvergnats.

Dans les services publics, l'ouverture à la concurrence a démontré toute son inefficacité. Que ce soit sur le plan de l'offre, des réponses aux usagers ou de la tarification par exemple. Il en sera de même dans le ferroviaire car aucune entreprise privée n'est philanthrope et n'acceptera de perdre de l'argent.

C'est donc **une position dogmatique de la part de l'exécutif régional**, car l'ouverture à la concurrence n'est en rien une obligation ! La preuve, les régions Occitanie et Bretagne ont fait un autre choix en signant directement avec la SNCF pour les 10 prochaines années.

De nombreux pays européens ont revu en partie leur politique de concurrence débridée devant ses conséquences néfastes. C'est ainsi que le Danemark, la Norvège, la Suède, le Pays de Galles, l'Écosse, la Belgique et l'Allemagne, pour des raisons diverses et constatant le coût exponentiel de la concurrence et la désorganisation du système ferroviaire qu'elle entraîne, ont décidé de reprendre en gestion publique des activités, notamment le transport régional, préalablement confiées à des opérateurs privés.

Très récemment, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg se sont appuyés sur l'article 5 du règlement européen OSP (obligations de service public) pour confier le service de transport ferroviaire de voyageurs à leur opérateur public historique. C'est l'attribution directe sans appels d'offres !

Le libéralisme à outrance de l'exécutif régional n'a rien d'obligatoire, c'est un choix assumé de casser le service public et le monopole SNCF. La concurrence ne se fera pas entre les différents opérateurs mais entre les salariés, le moins-disant social sera la norme pour abaisser "les coûts". Le lot Auvergne sera donc le lot test pour la région AURA.

Les besoins de services publics et l'aménagement des territoires devraient être les seuls prismes par lesquels le sujet de la mobilité devrait être abordé. Le ferroviaire public est un des atouts pour la région AURA dans la mesure où les moyens financiers, humains et matériels sont mis en conséquence pour que cela fonctionne. Le financement doit permettre de répondre aux besoins de déplacement des populations.

Le rapport d'évaluation de la politique du matériel roulant ferroviaire, par la chambre de la Cour des Comptes Régionale, précise que : "*la consistance du parc de matériel roulant*" est trop faible, "*l'écart entre les besoins et les matériels disponibles s'élève à une trentaine de rames*".

La chambre a constaté une qualité de service relativement dégradée, dont une des causes est l'insuffisance de rames et l'inadaptation des matériels actuels aux besoins des usagers.

Les investissements de l'État et de la Région devraient être multipliés pour faire face à une situation hautement dégradée aujourd'hui et encore plus dans l'avenir.

Le **manque de volonté d'un financement à la hauteur**, et dans les délais, des enjeux de mobilité pour notre région, annoncé comme la mieux gérée de France, **démontre le manque de volonté** de l'exécutif régional, et de l'État, **de s'impliquer** immédiatement et pour longtemps dans des orientations qui répondent aux besoins de déplacement des populations et des marchandises.

A quoi sert d'afficher, année après année, le meilleur ratio de désendettement (2.9 ans pour 6.4 ans en moyenne pour les régions de France) comme la Région s'en glorifie en page 6 du rapport sur les orientations budgétaires examiné ce jour si c'est pour ne jamais mobiliser ? Bien gérer, c'est aussi savoir se saisir de la marge de manœuvre qui en découle, c'est-à-dire une capacité d'endettement élevée, pour répondre aux besoins du quotidien des habitants/tes d'Auvergne - Rhône-Alpes tout en apportant une contribution à l'urgence climatique. **Avoir des moyens c'est bien, les utiliser c'est mieux.**

Sur l'avis du CESER, nous avons participé activement à l'élaboration du projet, nous reconnaissons la qualité du travail effectué par l'ensemble des intervenants dans des délais extrêmement restreints et avec un manque d'éléments d'information préjudiciable, tel que le "secret des affaires" contractuellement cosigné par la région et la SNCF dans la convention TER et l'absence de bilan pour le précédent CPER et accord de relance, cet ensemble de faits ne permet pas d'analyse optimale de ce "volet mobilité du CPER 2023/2025" déjà signé par l'état et la région.

La délégation votera contre l'avis.