



AVIS

Avis du CESER sur les mobilités Du quotidien à l'horizon 2035

DECEMBRE 2023





AVIS

Sur les mobilités du quotidien à l'horizon 2035

Assemblée plénière du 11 décembre 2023

Rapporteur : Jean-Raymond MURCIA

Président de la commission « Territoires – Transport, infrastructures et Numérique »

Résultats des votes :

144 votants

81 ont voté POUR

0 ont voté CONTRE

63 se sont abstenus

1 n'a pas pris part au vote

Numéro de l'avis : 2023-25

Sommaire

Introduction	5
1 Tour d'horizon de données et points de vue	6
1.1 Il avait déjà été consulté sur la stratégie d'ouverture des services TER à la concurrence	6
1.2 Quel bilan de la convention d'exploitation actuelle ?	7
1.3 Une ambition partagée par la Région et la SNCF pour accueillir 300 000 voyageurs/j en 2033	8
1.3.1 La Région est prête à faire face à sa responsabilité sur le matériel roulant estimée à 3 milliards d'euros d'ici 2035	8
1.3.2 La SNCF (direction régionale) compte remporter le maximum d'appels d'offre sur les six lots qui seront dévolus par la Région	8
1.3.3 Recrutement de personnels, formation et dialogue social	9
1.4 La Région appelle l'Etat à assumer ses responsabilités sur les infrastructures ferroviaires	9
1.5 Le point de vue des organisations syndicales représentatives à la SNCF – CGT, CFDT, SUD et UNSA	9
1.5.1 Un certain nombre d'observations sont communes	9
1.5.2 D'autres points de vue sont plus différenciés	10
1.6 Le point de vue des usagers (FNAUT)	10
2 L'économie générale du projet de feuille de route « Mobilités positives du quotidien 2035 »	12
2.1 En première priorité, assurer la montée en charge de l'offre des transports collectifs régionaux	12
2.2 Décarboner les routes nationales mises à disposition de la Région par l'Etat	14
2.3 Concerter au plus près des territoires	14
3 L'économie générale du projet de convention d'exploitation des TER 2024-2033	15
3.1 Une convention entre la Région et SNCF Voyageurs	15
3.2 Le mécanisme de l'ouverture progressive à la concurrence, de 2024 à 2033	16
3.3 La reprise par la Région des biens affectés au service TER (matériels roulants, ateliers, ...)	17
3.4 Les services aux voyageurs (titres IV,VI,IX)	17

3.5	La maîtrise de l'équilibre économique et financier _____	18
4	Les observations du CESER _____	20
4.1	Sur les orientations stratégiques de la Région pour les mobilités du quotidien _____	20
4.1.1	Le CESER apprécie la démarche engagée par la feuille de route, cohérente avec celle du SRADDET _____	20
4.1.2	Relever le défi d'une progression de 30 % de l'offre de TER d'ici 2035 passe par des conditions de réussite à apporter par la Région et l'Etat _____	21
4.1.3	Le développement des transports collectifs est indissociable d'une approche multimodale des mobilités en adéquation avec les besoins des usagers _____	22
4.1.4	Le CESER souhaite que les mobilités fassent l'objet d'une association étroite des représentants de la société civile dans des projets de territoire _____	24
4.2	Sur le projet de convention d'exploitation des TER pour la période 2024-2033 _____	26
4.2.1	Le CESER sollicite un bilan d'exécution et une évaluation de la convention 2024-2033 _____	26
4.2.2	Le CESER espère que la future convention améliorera le service à l'utilisateur et restaurera sa confiance _____	26
4.2.3	Le CESER sera attentif à ce que les cahiers des charges à venir pour les différents lots respectent des clauses sociales de bon niveau _____	27
4.2.4	Le CESER est attaché à la maîtrise par l'autorité organisatrice régionale de son pilotage de l'exploitation et de son financement _____	27
4.2.5	Le CESER souhaite être informé au maximum pour suivre l'exécution de la convention- _____	29
	Conclusion _____	30
	Déclarations des groupes _____	31

Introduction

Le CESER est consulté par l'Exécutif régional sur deux projets de rapport :

- « Mobilités positives du quotidien - Cap sur 2035 ».
- « Convention TER 2024-2033 »

Ces rapports constituent deux volets d'une même thématique présentée en commission de manière groupée par le vice-président du Conseil régional délégué aux transports.

Il s'agit d'abord d'un premier volet constituant une feuille de route d'orientations stratégiques engageant la seule Région d'ici 2035 pour une partie des politiques régionales en faveur des mobilités, à savoir les mobilités quotidiennes des personnes. Fret, transport aérien, grands projets ne sont pas concernés par cette « feuille de route mobilités positives du quotidien 2035 » centrée sur les compétences régionales.

Le second volet décline une des politiques majeures de la Région et engage la SNCF et la Région pour la période décennale 2024-2033. Cette relation contractuelle s'établit entre la Région autorité organisatrice des TER ferroviaires et routiers et son exploitant SNCF Voyageurs.

Il s'agit de la dernière convention de gré à gré entre Région et SNCF, destinée à assurer en dix ans la phase transitoire vers la période d'ouverture concurrentielle de l'intégralité des services, obligatoire sur tout le territoire au-delà du 25 décembre 2033, en application de l'article 19 alinéa 3 de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

Ces projets s'inscrivent en continuité de la décision de la Région en juin 2023 pour engager la stratégie régionale d'ouverture des services TER à la concurrence et de transfert des biens affectés à ces services ; stratégie sur laquelle le CESER s'est alors exprimé.

Le CESER a intégré ensuite en octobre certaines données de base et différents points de vue croisés sur le ferroviaire et les mobilités. Il a en effet alors procédé à une série d'auditions : les partenaires Région et SNCF ; quatre syndicats de cheminots ; la fédération des usagers. Il a intégré en outre les annonces du Président de Région en matière d'investissements ferroviaires (conférence de presse du 20 octobre 2023).

Il a ensuite pris connaissance en novembre du présent rapport qui lui est soumis pour avis. Il convient d'en appréhender l'économie générale, mise en perspective dans l'intervention en commission du représentant de l'Exécutif, puis de formuler des observations.

Le présent avis s'organisera donc en quatre parties :

- Une synthèse des données et points de vue préalables à la saisine
- L'économie générale de la feuille de route « Mobilités positives du quotidien 2035 ».
- L'économie générale du projet de convention Région-SNCF Voyageurs pour l'exploitation des TER.
- Les observations du CESER.

1 Tour d'horizon de données et points de vue

En préalable à la saisine, le CESER a rassemblé et capitalisé un certain nombre de données et points de vue.

1.1 Il avait déjà été consulté sur la stratégie d'ouverture des services TER à la concurrence

En juin 2023, la Région a décidé :

- Une succession d'appels d'offre, d'abord pour un lot fonctionnel dédié aux relations avec les usagers, puis pour cinq lots géographiques en vue d'assurer une exploitation effective au plus tôt en 2029 et complète au plus tard au 25 décembre 2033 ; le processus de dévolution d'un lot pouvant prendre 5 à 9 ans globalement et appelant donc une forte anticipation.

Une partie de ces lots pourra être « détachée » c'est-à-dire mise en exploitation par un nouvel opérateur. SNCF Voyageurs a indiqué qu'elle constituerait des filiales dédiées pour les lots concernés. Elle exploitera l'ensemble des services à l'ouverture de la convention, avant de céder progressivement les lots soit à une de ses filiales soit à d'autres candidats, selon les choix de la Région au terme de chacun des six appels d'offre. Il est bien sûr possible que SNCF Voyageurs remporte tous les appels d'offre si ses arguments sont réellement convaincants.

- Le transfert de propriété par la SNCF à la Région, des biens majoritairement utilisés pour le service TER (matériels roulants, ateliers, pièces détachées, ...) de façon à garantir aux exploitants une égalité de traitement.

Saisi pour avis, le CESER s'est prononcé le 26 juin sur cette stratégie.

Le CESER est attaché à une plus-value de qualité de service pour l'utilisateur, à placer au cœur de cible, avec le meilleur rapport bénéfices/coûts. Il a pris acte de l'obligation légale en exprimant sa préoccupation face à la complexité engendrée. Cohérence des périmètres des lots et équité entre territoires, continuité du service, capacité de financement des biens transférés, engagement de l'Etat sur les réseaux, ingénierie pour le pilotage par l'autorité organisatrice, qualité des clauses sociales sont autant de points de vigilance exprimés par le CESER.

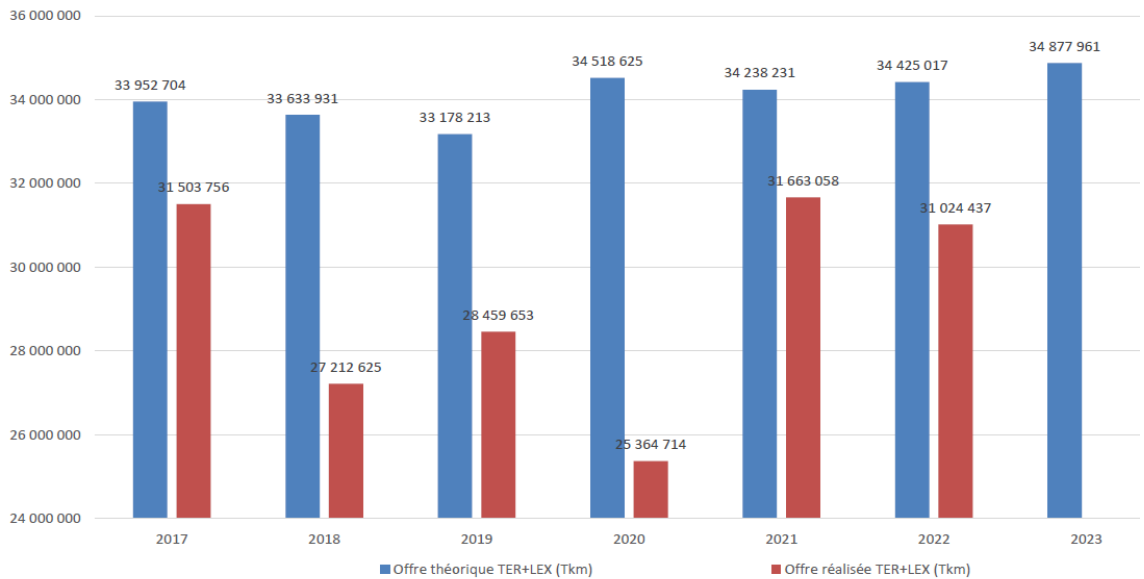
1.2 Quel bilan de la convention d'exploitation actuelle ?

La direction régionale de la SNCF souligne les principales caractéristiques du TER Auvergne-Rhône-Alpes :

- Le premier de France avec 1500 trains/j et 220 000 voyageurs /jour en 2022 (près de 230 000 estimés pour 2023). A titre illustratif, l'Occitanie représente seulement 80 000 voyageurs /j et la Bretagne 30 000. A ces trains s'ajoutent 500 autocars TER par jour.
- Une croissance de fréquentation inattendue après COVID, par rapport à 2019, ce qui pose un défi pour l'offre.
- Un succès du Léman express plus rapide que prévu en fréquentation (60 000 voy/j), avec bonne qualité de service ; le cadencement et les investissements concourant à ce succès.
- Des recettes apportées à 80 % par les voyageurs occasionnels et à 60 % par la longue distance, laquelle ne représente que 24 % de l'offre.
- Le matériel, en forte tension d'offre. Aucune réserve n'est disponible depuis la radiation de certaines rames, et il en manque 10 au quotidien selon la SNCF. Les types de matériel sont disparates, compliquant l'emport et l'entretien. Les ateliers d'entretien ne sont parfois pas au standard ou sont livrés en retard pour des raisons indépendantes de la Région ou de la SNCF (ex nouvel atelier St Etienne Chateaucieux).
- Une infrastructure de 3400 km de lignes, avec une déficience sur de nombreuses lignes et un point noir européen, le nœud lyonnais. La question des infrastructures ne peut être dissociée de celle de l'exploitation.

Lors de la commission du CESER du 23 novembre, l'Exécutif régional a complété ce bilan par la présentation d'un écart persistant entre les trains-km commandés et ceux réalisés, pour de multiples raisons.

Offre théorique et réalisée 2017-2023



1.3 Une ambition partagée par la Région et la SNCF pour accueillir 300 000 voyageurs/j en 2033

1.3.1 La Région est prête à faire face à sa responsabilité sur le matériel roulant estimée à 3 milliards d'euros d'ici 2035

L'effort annoncé le 20 octobre par le Président de Région représente une moyenne annuelle de 260 M€, soit un effort doublé par rapport à la moyenne annuelle 2016-2023.

Il s'agit de passer dans la période 2024-2035 à une offre de 300 000 voyageurs/j soit une progression de 30 % par rapport à 2022, grâce à 130 nouvelles rames en service, dont 19 déjà commandées puis 10 par an en moyenne.

1.3.2 La SNCF (direction régionale) compte remporter le maximum d'appels d'offre sur les six lots qui seront dévolus par la Région

Ceci en développant :

- Qualité de service
- Maîtrise des coûts
- Transition industrielle
- Reporting à l'autorité organisatrice
- Décarbonation

1.3.3 Recrutement de personnels, formation et dialogue social

La SNCF souligne l'importance de l'anticipation, d'une vision systémique et du retour d'expérience d'autres Régions.

1.4 La Région appelle l'Etat à assumer ses responsabilités sur les infrastructures ferroviaires

L'Etat annonce un plan global de 100 milliards pour la France mais en intégrant les cofinancements des autres partenaires. Pour le volet mobilités du CPER Auvergne-Rhône-Alpes 2023-2027, selon l'Exécutif régional, l'Etat affiche seulement en première proposition 620 M€ tous modes et guère plus de 400 M€ pour les infrastructures ferroviaires dont :

- 54 M€ pour les petites lignes alors que les besoins pour éviter des fermetures sont estimés à 250 ou 300 M€
- 180 M€ pour cinq métropoles alors que plusieurs milliards sont nécessaires
- 200 M€ pour la modernisation du réseau, l'accessibilité et le fret ferroviaire

La Région verse en moyenne 180 M€ de péages annuels soit 2,2 milliards pour l'entretien des voies d'ici 2035. De plus, elle a proposé d'engager d'ici 2035, en fonction de la réponse de l'Etat, 500 M€ sur PARIS-CLERMONT, les accès français du LYON TURIN et les CPER.

Pour le CPER, si l'Etat s'engage à ne pas fermer des petites lignes, le vice-président délégué aux transports indique que la Région est prête, hors de ses compétences, à apporter un accompagnement. Faute de retour de l'Etat sur les propositions de la Région, la négociation du volet mobilités du CPER est suspendue.

1.5 Le point de vue des organisations syndicales représentatives à la SNCF – CGT, CFDT, SUD et UNSA

1.5.1 Un certain nombre d'observations sont communes

Toutes les organisations syndicales regrettent de ne pas être associées à la négociation.

Toutes sont également opposées à la mise en concurrence de l'opérateur historique, pour des raisons parfois différentes.

Elles regrettent la démutualisation du système ferroviaire, certaines la qualifiant d'éclatement.

Elles soulignent toutes par ailleurs l'importance des lignes interrégionales.

L'importance d'investissements lourds dans les matériels roulants et les infrastructures fait consensus pour ne plus devoir faire rouler des trains en vitesse de plus en plus dégradée sur certaines lignes.

L'attachement aux clauses sociales est général ; certaines organisations syndicales soulignant combien leur inscription dans les cahiers des charges doit constituer un élément d'attractivité du métier à l'embauche alors qu'on observe aujourd'hui une déprise. Il manque ainsi 80 conducteurs en 2022 et il faut du personnel pour assurer la maintenance, la présence dans les gares et les trains.

Le retour de confiance des usagers ressort comme un objectif essentiel à rechercher et doit passer par une qualité de la relation autorité organisatrice/exploitant.

1.5.2 D'autres points de vue sont plus différenciés

Concernant l'ouverture à la concurrence, est toujours invoquée la complexité, et pour certaines organisations syndicales des expériences jugées non concluantes pour le fret ou dans d'autres pays, ou encore le risque de moins disant social, les risques de dérive des coûts ou de la sécurité ...

Certaines organisations syndicales s'opposent au projet de nouvel accord de branche (« sac à dos social ») conclu récemment, invoquant une réduction des droits ; d'autres souhaitent qu'il soit un accord protecteur dans les entreprises concurrentes de la SNCF tout en redoutant que cette dernière s'en exonère par une filialisation ; d'autres encore estiment que quel que soit l'accord de branche la SNCF sera mieux placée que des entreprises privées découragées par la complexité et la faible rentabilité.

Certaines organisations syndicales s'opposent à des relations marchandes entre Région et SNCF et préfèrent qu'on évoque un partenariat. Elles estiment que le bonus-malus vise des objectifs inatteignables. D'autres souhaitent au contraire une convention exigeante, avec des pénalités, tout en appelant à une vigilance sur l'emploi de malus si le réseau n'est pas modernisé.

Certaines organisations syndicales soulignent enfin l'attention à porter envers plusieurs aspects particuliers :

- Une toute première priorité à accorder au lot fonctionnel à fort impact client.
- L'inscription dans les cahiers des charges des différents lots du score responsabilité sociale de l'entreprise.
- L'adaptation des fonctionnalités des gares.

1.6 Le point de vue des usagers (FNAUT)

Ils ont souligné combien sont importantes les infrastructures, le matériel et sa maintenance, et combien il ne faut pas tout attendre d'une convention d'exploitation.

Une convergence avec les travaux de SNCF Réseau s'impose.

Concernant la Région, elle doit être exigeante et se doter des capacités d'ingénierie nécessaires pour ce faire. Elle doit accorder la plus grande attention au lot fonctionnel, tourné vers le client. L'allotissement sera complexe et il importe que le client n'en ressente pas les effets. La FNAUT est de plus très attachée à la présence humaine dans les gares et les trains ; l'excès de numérisation pouvant être un handicap, pas seulement pour les publics éloignés du numérique.

La FNAUT propose enfin plusieurs indicateurs de mesure pour inciter :

- Une régularité à moins de 6 mn.
- Un emport accru, avec bonus-malus.
- La limitation du voyage debout.
- Un temps de parcours acceptable.
- Moins de trains supprimés.
- Des services de qualité à bord pour ce qui regarde les toilettes, l'information, le chauffage, l'accès PMR.

2 L'économie générale du projet de feuille de route « Mobilités positives du quotidien 2035 »

La « feuille de route » annonce les orientations stratégiques qu'entend prendre la Région à l'horizon 2035 sur les mobilités positives quotidiennes tous modes.

A travers le terme de mobilités **positives**, le vice-président délégué aux transports a souligné en commission combien les modes de transport sont complémentaires pour satisfaire les besoins et combien est essentiel la combinaison de :

- L'enjeu de décarbonation de la route, mode en sous-investissement alors qu'il sera toujours prépondérant dans une région marquée par la montagne et les zones peu denses.
- Un choc d'offre en transports collectifs.

Il est proposé de ne pas traiter de l'ensemble des interventions régionales -parfois en appui de projets relevant d'autres collectivités- mais de centrer la problématique de la feuille de route sur la compétence régionale élargie désormais par la loi d'orientation des mobilités (traduite dans le SRADDET) pour devenir autorité organisatrice de l'ensemble des mobilités **quotidiennes** régionales. Il s'agit non seulement des TER mais aussi des autocars interurbains et scolaires, des mobilités actives (vélo, transport à la demande, autopartage, covoiturage...), de la définition et coordination des bassins de mobilité et de l'interopérabilité, de l'organisation de mobilités locales, d'infrastructures de transport en maîtrise d'ouvrage (ex CFEL, BHNS LYON Trévoux,...), de la gestion expérimentale conventionnée de 756 km de routes nationales (70 % du linéaire) mises à disposition par l'Etat (en application de la loi 3DS du 21 février 2022).

La feuille de route énonce trois priorités :

- Assurer la montée en charge de l'offre des transports collectifs régionaux.
- Décarboner les mobilités routières en s'appuyant sur la mise à disposition de la Région des routes nationales par l'Etat.
- Concerner au plus près des territoires.

2.1 En première priorité, assurer la montée en charge de l'offre des transports collectifs régionaux

A travers les compétences régionales d'autorité organisatrice, ce sont 5 volets d'action qui sont prévus à l'horizon 2035 :

- Relever le défi d'une augmentation de 30 % de l'offre TER d'ici douze ans, passant de 35 millions de trains-km commandés et 220 000 voyageurs/j en 2022 à 45 millions de trains km commandés et 300 000 voyageurs/j en 2035.

L'Exécutif souligne que l'ensemble du réseau ferroviaire doit être pris en compte, et notamment les dessertes de l'ensemble des cinq grandes agglomérations par « services express régionaux métropolitains » dans une vision globale. Engageant 2,2 milliards d'euros (180 M€ en moyenne annuelle) à travers les péages versés à SNCF Réseau d'ici 2035, la Région est prête à porter son effort global pour cette période à hauteur de 2,7 milliards en faveur des infrastructures ferroviaires relevant de la compétence de l'Etat et de SNCF Réseau, et dont le constat de non-viabilité du modèle économique est partagé, notamment par la Cour des comptes. La Région souhaite désormais partager les priorités avec le maître d'ouvrage de l'infrastructure dès lors qu'elle apporte un cofinancement.

- Consentir un effort d'investissement de 3 milliards d'euros soit 260 M€ en moyenne annuelle en faveur du matériel roulant et de la maintenance d'ici 2035.

19 rames étant déjà commandées, ceci représenterait une commande de 10 nouvelles rames par an en moyenne. A noter qu'une moitié des investissements seraient consacrés à la maintenance, y compris les changements de boggies ou de freins, à la création et rénovation d'ateliers et aux rénovations de matériels à mi vie.

L'effort budgétaire moyen annuel serait ainsi doublé par rapport à la période 2016-2023 (132 M€) et multiplié par 3,6 par rapport à la période 2010-2015 (72 M€).

- Doubler à l'horizon 2035 l'offre de services routiers de transport collectif par autocars, et développer l'offre par minibus, en soutenant la décarbonation, le confort et la simplification de l'usage dans le trajet de bout en bout de la personne.
- Développer une tarification multimodale simple et lisible sur smartphone à l'aide de l'outil OURA à partir de 2025, avec un objectif à l'horizon 2035 de 50 % de voyages multimodaux.
- Aménager 10 000 places vélo sécurisées en gare d'ici 2035 (contre 3 800 places aujourd'hui) pour offrir un service combiné vélo- + train + vélo au départ et à l'arrivée selon le mode néerlandais, de façon à limiter les conflits d'usage cyclistes du quotidien /autres usagers dans les trains ; ceci tout en préservant des réservations sur des emplacements dédiés pour les cyclotouristes dans les trains.

- Répondre aux besoins de « parcours usager » pour les personnes à mobilité réduite, notamment en rendant accessibles d'ici 2035 tous les trains TER et autocars relevant de la responsabilité régionale. La Région doit assumer son rôle légal de chef de file pour mettre en œuvre les schémas d'accessibilité.

2.2 Décarboner les routes nationales mises à disposition de la Région par l'Etat

Dans le cadre de l'expérimentation menée jusqu'en 2030, la Région entend progresser dans sa gestion de 756 km de routes vers un objectif « zéro carbone en 2050 ».

L'Exécutif rappelle en préalable que les véhicules individuels, les autocars, le transport routier de marchandises représentent plus de 30 % des émissions de CO2.

Le vice-président a précisé à la commission que l'enjeu budgétaire pour la Région en matière d'investissement en faveur du réseau routier demeure fort modeste à l'horizon 2035, de l'ordre de 400 M€, à comparer à l'enveloppe de 5,7 milliards d'euros pour l'investissement ferroviaire dont 3 milliards de matériel roulant, 2,2 milliards de péages et 500 M€ d'infrastructures.

Pour apporter sa contribution à des solutions vertueuses, la Région annonce dans la feuille de route une démarche fédérative de recherche d'innovations de l'ensemble des acteurs concernés par les travaux routiers dans de nombreux domaines techniques des matériaux, de l'énergie ou des services, par les motorisations, par les partages de véhicules, par les capacités de multimodalité.

2.3 Concerter au plus près des territoires

L'Exécutif rappelle le dispositif d'intervention de la Région soit autorité organisatrice de la mobilité régionale soit autorité organisatrice de la mobilité locale dans 95 territoires en substitution à des communautés de communes, tel que décrit dans l'avis du CESER de juin 2022 sur les mobilités en zones peu denses.

D'ici 2035, des comités des partenaires régionaux sont à préciser, ainsi que dans 25 bassins de mobilité, des comités des partenaires locaux et des contrats opérationnels de mobilité.

3 L'économie générale du projet de convention d'exploitation des TER 2024-2033

Le CESER retient les principales dispositions suivantes :

3.1 Une convention entre la Région et SNCF Voyageurs

(Titre I stipulations générales, titre III desserte ferroviaire et routière, article 35 Information et reporting, article 55 clause de force majeure).

Il s'agit d'une convention entre l'autorité organisatrice exerçant sa compétence légale pour fixer les niveaux de service et son exploitant du service.

Dans le respect de son autonomie de gestion, l'exploitant assume toutes les obligations de service public (p. 13) relatives à l'exploitation des services ferroviaires et routiers, l'entretien et la maintenance des matériels et équipements, la commercialisation, l'information, le conseil, la commande de sillons et l'expression des besoins de la Région au gestionnaire de l'infrastructure SNCF Réseau, ainsi que la commande au gestionnaire des gares SNCF Gares et Connexions. La Région ne signe donc pas de convention séparée avec ces deux entités pour l'exploitation qui relève de SNCF Voyageurs. SNCF Réseau est cependant associé à l'élaboration du plan de transport de façon à « mettre en cohérence autant que possible le niveau de performance souhaité par la Région et le niveau de performance réalisable par les infrastructures » (art 13.1).

En contrepartie, la Région attend de SNCF Voyageurs la plus complète transparence sur les données de reporting, de façon à permettre l'équité de traitement avec les autres exploitants au fur et à mesure de la dévolution des lots.

Des pénalités pour défaut de reporting pourront s'appliquer (art 35.3.3). La Région devra en particulier être associée au plus vite lors de l'adaptation des plans de transport en raison d'événements prévisibles ou inopinés (art 14.2). De manière plus générale la Région et SNCF voyageurs construisent ensemble le plan de transport année après année selon l'article 13.1.

Néanmoins, Il est convenu qu'une partie des données, notamment celles relatives à l'emploi de la contribution financière régionale, demeurera couverte par le secret des affaires. Ceci pour qu'il ne soit pas fait obstacle à la transmission de ces données en toute clarté à la Région mais dans le respect par les personnels d'une interdiction de les divulguer, selon un plan de gestion des informations déjà acté le 20 mai 2020 (art 35.1 droit général d'information de la Région et art 60 confidentialité).

Enfin, pour éviter les désagréments connus lors de la crise COVID 19, une clause de force majeure est prévue (art 55), s'ajoutant aux causes exonératoires non imputables à l'opérateur (art 54). Hormis ces causes, SNCF Voyageurs est tenu par le code des transports d'assurer la continuité du service.

3.2 Le mécanisme de l'ouverture progressive à la concurrence de 2024 à 2033

(Titre II, article 16)

A l'ouverture du service conventionné en 2024, SNCF Voyageurs sera en charge de la totalité des services. Cette situation se poursuivra durant au moins 4 ans.

Durant au moins les quatre premières années de la convention, SNCF Voyageurs demeurera opérateur principal pour la distribution.

C'est seulement après le 31/12/2027, au plus tôt, que la Région pourra prolonger ou modifier le rôle de SNCF Voyageurs comme opérateur en charge du premier lot, le lot fonctionnel consacré à la relation aux usagers, notamment la distribution des titres de transport (art 16.5.2).

Dans un contexte multitransporteurs, pour préserver l'équité de traitement, la Région a en effet décidé en juin 2023 de s'impliquer en première priorité pour définir et encadrer la distribution des titres de transport. Ceci nécessitera une instruction poussée de la part de la Région sur la base des données du transporteur et appellera un préavis contractuel de 2 ans à l'adresse de ce dernier.

En deuxième période, selon l'article 16.5.2, à compter de 2028 au plus tôt, la Région pourra opter entre trois scénarios pour le lot fonctionnel de la relation aux usagers :

- SNCF Voyageurs demeure opérateur de distribution principal et met son système à disposition d'autres opérateurs.
- La Région reprend les missions d'opérateur de distribution principal par un avenant de « détournement » des missions et de leurs incidences notamment financières.
- La Région retient une solution mixte.

Les services exercés par SNCF Voyageurs pour la distribution seront cependant plus tard toujours susceptibles d'évoluer encore par avenant.

Concernant l'allotissement géographique, c'est en troisième période, à partir de 2029 (art 9), que pourra venir le détachement progressif à SNCF Voyageurs ou à un autre opérateur, après sélection à l'issue des appels d'offre qui se succéderont pour les cinq lots géographiques annoncés en juin 2023 ; l'ensemble des opérations devant être achevé au 25 décembre 2033, en application de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

La convention TER 2024-2033 précise les données attendues de la part de SNCF Voyageurs mais ne définit en aucun cas le contenu des attentes à formuler auprès de l'opérateur auquel sera confié par avenant l'exploitation de chaque lot ; ceci devra figurer dans les cahiers des charges à élaborer sur la base des données attendues de SNCF Voyageurs.

3.3 La reprise par la Région des biens affectés au service TER (matériels roulants, ateliers, ...)

Titre VII

On distinguera les biens du service transférables de ceux résiduels dont la Région ne sollicite pas le transfert de propriété par SNCF Voyageurs. Une fois la propriété de la Région actée sur les biens transférables, après audit contradictoire et remise en état éventuelle, la Région en charge de leur financement peut les mettre à disposition de SNCF voyageurs puis d'autres exploitants éventuels pour satisfaire l'offre de transport (art 28.1). Des dispositions sont prévues pour assurer la continuité du service.

3.4 Les services aux voyageurs (titres IV,VI,IX)

Le projet de convention met en place une stratégie de performance au service de l'utilisateur :

- En matière de non-réalisation de l'offre, avec des mécanismes de pénalités accrues et de « réfaction de charges » (art 26.2.1). C'est le thème considéré comme prioritaire à traiter au vu des écarts constatés jusqu'alors entre les trains commandés et les trains réalisés, pas seulement en période COVID à considérer comme exceptionnelle.
- En matière de ponctualité par renforcement de bonus-malus.
- En matière d'incitation à améliorer l'emport des trains et leur disponibilité.
- En matière d'accès PMR.
- En matière d'information (art 17) en situations normale et perturbée.
- En matière d'intermodalité avec voitures, vélos ou trottinettes de façon à offrir un parcours client facile et attractif.
- En matière de sûreté ferroviaire ; une convention annexe spéciale sûreté étant prévue entre la Région, SNCF Voyageurs et la holding SNCF (direction de la sûreté).

Thème	Convention 2017 - 2022	Convention 2024 - 2033
Réfaction de charge pour train commandé mais non réalisé	Pas de mécanisme	Création
Pénalités pour train non réalisé jusqu'à J-7	Pas de mécanisme	Création
Pénalités pour train non réalisé entre J-7 et J-1	Existant	Renforcement
Pénalités pour train non réalisé jour J	Existant	Renforcement
Pénalités pour cause grève interprofessionnelle	Uniquement entre J-7 et J-1	Renforcement et pour toutes périodes
Pénalités pour cause SNCF Réseau	Pas de mécanisme	Création
Trains en retard (ensemble du réseau)	Bonus uniquement	Création d'un malus
Trains en retard sur lignes stratégiques	Bonus/malus	Extension des bornes
Adéquation de l'emport à la demande	Pas de mécanisme	Création
Disponibilité du parc	Pas de mécanisme	Création
Qualité de service aux voyageurs	Bonus/malus (+1 M€ / -1 M€)	Extension des bornes
Défaut de reporting	Pas de mécanisme	Création
Retard ou non-respect dans la transmission d'éléments nécessaires pour l'ouverture à la	Pas de mécanisme	Création

13

3.5 La maîtrise de l'équilibre économique et financier

(Titre V Politique tarifaire et titre XI régime financier)

Le graphique ci-dessous remis par l'Exécutif en commission présente la structure du compte contractuel entre Région et SNCF Voyageurs présentant le partage de risques :

- La SNCF prend un risque sur les charges forfaitaires (conduite, accompagnement, distribution, maintenance, énergie, charges de structure) « SNCF voyageurs, en autonomie de gestion, supporte les risques de son exploitation et est responsabilisée sur une maîtrise des charges forfaitisées C1 » (art 46.1).
- La Région prend un risque sur les charges au réel sur factures (péages, taxes sur le matériel, ...)

Pour assurer l'équilibre du compte, alimenté à raison d'un tiers environ seulement par les recettes commerciales, la Région apporte une contribution couvrant de l'ordre des deux tiers des charges.

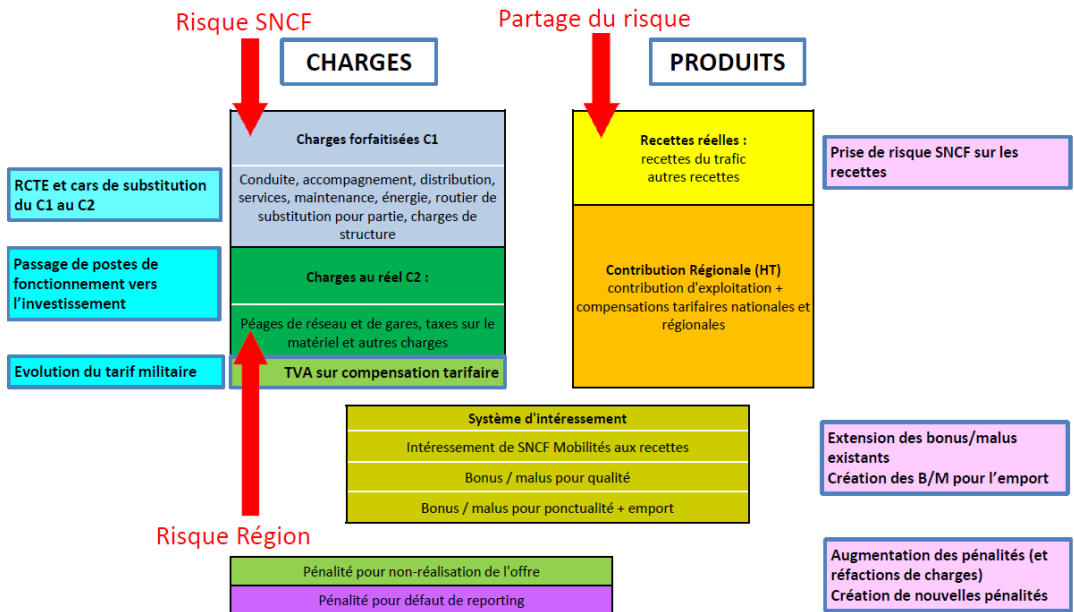
Le graphique synthétise en première et en dernière colonne les évolutions prévues de cette structure de partage du risque par rapport au modèle actuel schématisé dans la partie centrale.

On retiendra, outre des ajustements comptables (transfert fonctionnement-investissement, tarifs militaires), un rééquilibrage avantages /inconvénients pour chacun des partenaires :

- Une indexation de charges ex post intègre l'inflation
- Certaines charges (cars de substitution pour travaux, transport d'électricité, ...) sont transférées du forfait C1 vers les charges « au réel » sur facture. La Région prend un risque mais obtient davantage de visibilité sur les prestations.
- En matière de recettes commerciales, la Région bénéficiera désormais d'une répartition plus favorable des gains liés à la hausse de fréquentation (art 49). L'exploitant, quant à lui, sera intéressé aux résultats quantitatifs et qualitatifs (art 46.1) alors que sont plus nombreux ses engagements soumis à pénalités. La convention indique en outre la perspective d'une indexation de la tarification régionale selon l'évolution de l'indice des prix à la consommation (art 24). En effet, les modalités de partage des recettes commerciales sont bonifiées par la fréquentation mais minorées par les réductions tarifaires.



Le mécanisme financier contractuel



4 Les observations du CESER

Le CESER formule des observations successivement sur les orientations stratégiques pour les mobilités quotidiennes à 2035 puis sur la dernière convention d'exploitation des TER de gré à gré Région-SNCF pour 2024-2033.

4.1 Sur les orientations stratégiques de la Région pour les mobilités du quotidien

4.1.1 Le CESER apprécie la démarche engagée par la feuille de route, cohérente avec celle du SRADDET

Il partage le souci de l'Exécutif d'une mise en perspective de l'intervention régionale afin de fixer un cap d'assez long terme en matière de mobilités. Le CESER est très attaché à l'anticipation des décisions publiques. Il retrouve l'expression d'une ambition qu'il a appelé de ses vœux dans ses avis sur le SRADDET, dont le volet mobilités constitue une part majeure.

Cette mise en perspective est particulièrement importante s'agissant de la toute première prérogative de la Collectivité Région en termes de poids budgétaire. Sur le budget primitif régional 2024 prévu à hauteur de 4 600 M€, les transports en représentent 36 % : 1 680 M€, dont 1 350 M€ en fonctionnement et 330 M€ en investissement, avec un apport massif en faveur des mobilités du quotidien dont la Région est chef de file. L'apport demeure assez limité pour le fret qui ne relève pas de la responsabilité régionale.

Le CESER estime judicieux de retenir un cap 2035, à un horizon de 12 ans dépassant largement le terme d'une mandature politique et cohérent avec celui de la future convention d'exploitation des TER à la fin 2033.

Il approuve en outre le principe d'une vision multimodale qu'il a appelée lui-même de ses vœux de manière récurrente dans ses avis.

... mais regrette que l'absence d'un volet mobilités du contrat Etat-Région (infrastructures) nuise à cette vision prospective.

Pour l'instant, aucun projet d'accord sur ce volet mobilités n'a abouti.

4.1.2 Relever le défi d'une progression de 30 % de l'offre de TER d'ici 2035 passe par des conditions de réussite à apporter par la Région et l'Etat

Le CESER partage l'ambition exprimée par l'Exécutif, qualifiée de « saut d'offre ». Qui ne pourra pas être atteint par la seule contractualisation sur l'exploitation.

Cela supposera que la Région anticipe et renforce dans la durée une mobilisation suffisante de moyens financiers et de ressources humaines pour faire face à un enjeu considérable, notamment en termes de matériel, de maintenance et d'exploitation des services.

La Région ne peut pas exclure d'être un jour confrontée à un défi budgétaire global pour concilier un risque d'érosion des recettes et un risque d'imprévisibilité de certaines dépenses contraintes. Le budget mobilités, du fait de son caractère massif, ne serait-il pas alors ciblé pour constituer la variable d'ajustement, notamment en faisant glisser des livraisons de matériel dans le temps. ?

Le CESER rappelle que l'ex-Région Rhône-Alpes avait avant 2015 utilisé ainsi comme variable d'ajustement le budget d'investissement des lycées.

Il sera également indispensable que la Région se dote des ressources humaines nécessaires, notamment en ingénierie, pour assurer la compréhension d'une masse de données et la maîtrise d'outils de pilotage nombreux et complexes ; cette maîtrise pouvant s'avérer par ailleurs essentielle pour assurer une gestion rigoureuse des crédits alloués.

Pour le CESER, la préoccupation majeure demeure celle des infrastructures relevant de la responsabilité de l'Etat (SNCF Réseau étant maître d'ouvrage).

Sans une mise à niveau minimale assurant à la fois une sauvegarde du réseau des petites lignes, la maintenance normale du réseau plus classique, et des capacités suffisantes dans les nœuds ferroviaires tels que le nœud lyonnais, il est à craindre que toute expression d'une ambition pour le ferroviaire demeure encore comme depuis des années à l'état de déclaration d'intention. A quand la fin de la menace de fermeture des petites lignes d'aménagement du territoire ? A quand le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise dont la partie Sud est toujours à l'état d'hypothèse et dont la DUP de la partie Nord risque de bientôt venir à échéance ? A quand la décision française de financer les accès du tunnel de base de la liaison transalpine ? A quand la réouverture de la ligne de rive droite du Rhône ?

A ce titre, le CESER déplore que faute d'engagement suffisant de l'Etat, sollicité par la Région depuis début septembre 2023, le volet mobilités du CPER soit toujours à l'état de projet : l'Etat a annoncé une enveloppe de 600 M€ en matière d'infrastructures ferroviaires et routières en Auvergne-Rhône-Alpes pour la période 2023-2027 ; une enveloppe très loin des besoins de 5 à 7 milliards d'euros estimés par l'Exécutif pour le ferroviaire, certes pour une plus longue échéance.

Le CESER appuie la demande adressée par l'Exécutif à l'Etat de revoir à la hausse son engagement financier dans le CPER sur sa responsabilité des infrastructures ferroviaires, notamment de façon à sauvegarder les petites lignes ; la Région pouvant accompagner l'Etat sans en devenir le suppléant.

4.1.3 Le développement des transports collectifs est indissociable d'une approche multimodale des mobilités en adéquation avec les besoins des usagers

Comme il l'a exprimé dans son avis de juin 2022 sur les priorités régionales en faveur des zones peu denses, le CESER rappelle combien la voiture assure l'essentiel des déplacements, en raison :

- De l'impératif de répondre aux attentes de déplacement des usagers,
- D'une emprise globalement limitée des pôles urbains accessibles en transport en commun en Auvergne-Rhône-Alpes,
- De l'évolution des pratiques socioéconomiques élargissant de plus en plus l'espace vécu par chaque individu.

La dépendance à la voiture dans les zones peu denses est souvent difficile ; un mois de déplacement en campagne coûtant parfois autant qu'un an d'abonnement de transport collectif pour un citoyen. De plus, cette dépendance pose problème pour les familles avec enfants et davantage encore pour les populations plus fragiles (ex jeunes écartés de l'embauche faute de véhicule, personnes âgées ou malades, ...).

D'où l'importance pour répondre aux attentes des usagers, comme l'a recommandé le CESER :

- De développer les potentiels endogènes de services et d'activités dans les villages,
- De mutualiser les mobilités
- De tirer parti des expériences innovantes pour « coller » aux besoins, dans un souci d'équité des territoires et de préservation des ressources environnementales.

Le CESER approuve la démarche visant à associer au développement des transports collectifs une décarbonation de la route (objectif zéro carbone en 2050) à travers plusieurs solutions innovantes :

- Techniques, au sein desquelles la mobilité hydrogène doit être pleinement prise en compte -pas seulement pour le mode ferroviaire- au sein d'une filière complète, ainsi que l'avait souligné le CESER dans sa contribution de novembre 2018 « Quels leviers pour les solutions hydrogène décarbonées ».
- D'organisation, dont l'autopartage, le covoiturage ou le transport à la demande que le CESER avait lui-même recommandés dans son avis relatif aux mobilités dans les zones peu denses.

S'agissant du réseau routier national mis à disposition, le CESER demande que l'Etat apporte des moyens financiers actualisés en fonction des besoins du terrain. Ceux-ci appellent une stratégie régionale à moyen terme à laquelle le CESER doit être associé. Ce dernier s'interroge sur l'efficacité de la mise à disposition des routes nationales à la Région. Il souhaite que la vision interrégionale du réseau soit préservée.

Le CESER apprécie la volonté exprimée dans la feuille de route de combiner les offres de déplacement train, autocar, vélo ou auto pour s'adapter à la diversité des besoins de l'utilisateur. Il souhaite que le développement espéré de l'usage du vélo soit géré pour éviter la conflictualité avec les passagers dans les trains et approuve donc le principe d'une reprise de la méthode néerlandaise par un aménagement très important de places vélo sécurisées dans les gares, avec une tarification adaptée et une offre suffisante de vélos en libre-service dans les villes. Il partage le choix de faciliter l'accès des cyclotouristes.

Il prend acte de la volonté de doubler l'offre d'autocars d'ici 2035.

Il souligne l'importance pour offrir des solutions de rabattement automobile sur transport collectif de mettre en œuvre une politique vigoureuse de parcs relais de grande capacité, en cohérence avec les politiques des autorités organisatrices de transport urbain. Faute de place de parking un automobiliste cherchant à prendre le train serait contraint de poursuivre sa route à son volant.

Dans ce même esprit de recherche de cohérence et de fluidité pour le parcours de l'utilisateur, le CESER relève l'intérêt d'une tarification M ticket sur smartphone. Il demande cependant que ne soient pas laissées à l'écart les personnes éloignées du numérique. A ce titre, le maintien d'une présence humaine dans les gares et les nœuds d'échange est indispensable.

Il demande que la Métropole de LYON, à travers SYTRAL Mobilités, rejoigne rapidement les autres agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes dans le dispositif régional de tarification multimodale OURA.

Il partage la logique proposée de « parcours usager » global de bout en bout des personnes à mobilité réduite. Il rappelle l'importance pour elles de limiter les ruptures de charge, et de privilégier les aménagements pragmatiques et fonctionnels avec le bon dimensionnement, l'information et la signalétique, l'accueil et l'accompagnement humain de la personne quel que soit le véhicule utilisé. Il note avec intérêt l'idée de faire appel à des dispositifs de type service civique.

4.1.4 Le CESER souhaite que les mobilités fassent l'objet d'une association étroite des représentants de la société civile dans des projets de territoire

Il prend acte de la mise en place de 25 bassins de mobilité qui doivent être le réceptacle de contrats opérationnels de mobilité et de comités des partenaires locaux. Le maillage présenté par l'Exécutif (carte ci-dessous) devra permettre une qualité de la concertation locale.

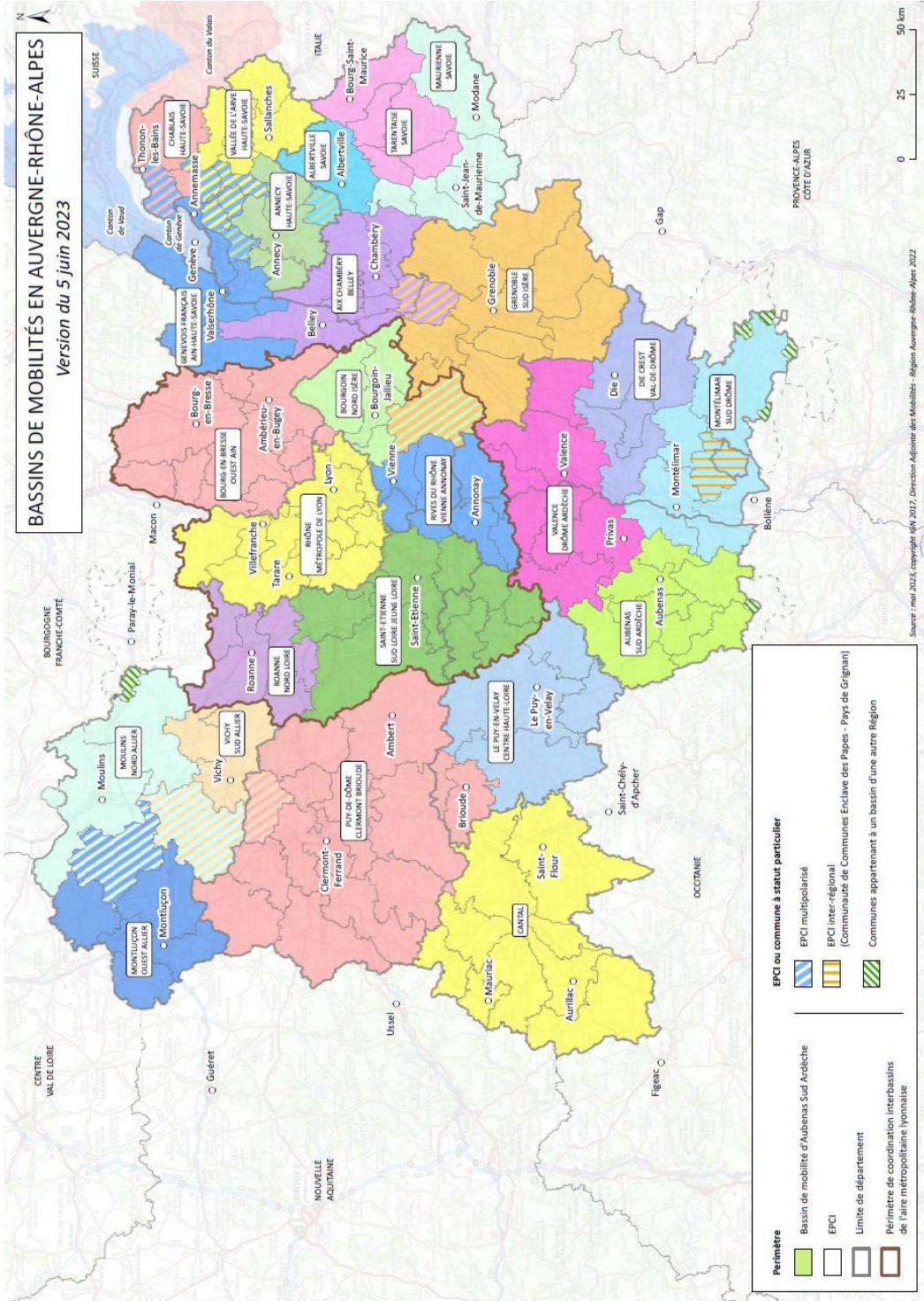
Le CESER estime que les mobilités font la vie des territoires : leur desserte contribue fortement à l'accès à l'emploi et aux services publics, et à la réduction des déserts médicaux.

A cet égard, elles doivent associer élus et société civile dans toutes ses composantes (avec les acteurs économiques et les acteurs sociaux) pour nourrir des projets de territoire. Il rappelle en effet combien il n'existe pas de territoire sans projet.

Encore faut-il une ingénierie pour forger le projet au service des territoires et de leurs habitants.

Le CESER rappelle qu'à travers sa contribution de décembre 2021, il en avait souligné les conditions : une ambition d'« entrepreneurs de territoire » ; la maîtrise d'usage du projet par ses utilisateurs ; une inscription de cette ingénierie dans le temps ; sa mise en œuvre par intelligence relationnelle .

Il souhaiterait que la Région l'intègre, en appliquant notamment l'objectif 10 annoncé dans le SRADDET pour mutualiser les ingénieries territoriales.



4.2 Sur le projet de convention d'exploitation des TER pour la période 2024-2033

4.2.1 Le CESER sollicite un bilan d'exécution et une évaluation de la convention 2024-2033

Il avait beaucoup apprécié à la fois l'évaluation menée en 2013 et les éléments de bilan fournis en 2014 sur la convention d'exploitation 2007-2015 pour Rhône-Alpes. Ces données avaient alors permis aux représentants de la société civile de formuler des propositions dès janvier 2015 pour préparer la convention suivante. Elles avaient également été largement mises à profit par le Conseil régional pour améliorer le processus contractuel.

Le CESER regrette qu'un tel bilan et une évaluation-avec ses critères quantitatifs et qualitatifs- n'aient pas été produits pour la période 2017-2023. Il aimerait que le bilan d'exécution, y compris financier, sur la période conventionnelle actuelle lui soit présenté.

Il souligne combien l'exploitation des TER constitue une politique majeure de la Région en terme d'effort budgétaire. Il aimerait donc disposer, dans un souci de compréhension par le citoyen-contribuable :

- Des bilans physiques et financiers de la future convention 2024-2033, à présenter régulièrement, notamment à mi-parcours et en fin de convention.
- D'une évaluation de manière à appréhender les cinq critères de l'efficacité, l'efficacité, la pertinence, la cohérence et l'utilité de la politique d'intervention ; le CESER devant répondre à sa compétence légale d'apport d'une contribution à l'évaluation des politiques publiques.

4.2.2 Le CESER espère que la future convention améliorera le service à l'utilisateur et restaurera sa confiance

Il prend acte de mécanismes incitatifs renouvelés pour améliorer la performance de l'exploitant au service de l'utilisateur, notamment au regard de la réalisation de l'offre dont l'insuffisance est demeurée manifeste au fil des ans. Il note avec intérêt que cet indicateur doit faire l'objet d'un suivi précis.

Ainsi qu'il l'a indiqué à propos de la feuille de route régionale à 2035, Il souligne combien l'atteinte des objectifs fixés demeurera liée à la qualité des infrastructures et au dimensionnement des matériels roulants et des ateliers affectés à la maintenance de ces derniers.

Il estime que le premier lot fonctionnel « relation aux usagers », tourné vers la satisfaction de la demande, doit requérir de la part de la Région la plus grande attention.

Le CESER souhaite être associé à l'élaboration du cahier des charges intervenant à partir de 2024.

Il demande que le processus de dévolution éventuelle de certains lots à des opérateurs alternatifs à SNCF Voyageurs soit parfaitement neutre pour le parcours de l'utilisateur, notamment au titre de la commercialisation relevant du lot fonctionnel.

Il souhaite une présence humaine dans les gares actives et les trains, facilitant l'information des usagers ; l'excès de numérisation pouvant constituer un handicap, pas seulement pour les publics éloignés du numérique.

Il apprécie le projet d'accroître l'emport des trains pour faire face aux pointes de fréquentation du matin et du soir, de le mesurer et de l'inciter par bonus-malus.

Il demande de mesurer :

- La régularité, en l'abaissant en deçà de 6 mn comme en Suisse.
- La station debout, à limiter.
- Les services à bord des trains, notamment les toilettes, l'information sur le parcours, le chauffage, l'accès PMR.

Il estime que la démarche engagée en faveur de la sécurité doit être poursuivie et amplifiée.

4.2.3 Le CESER sera attentif à ce que les cahiers des charges à venir pour les différents lots respectent des clauses sociales de bon niveau

Pour le CESER des clauses sociales négociées au « mieux disant » doivent favoriser l'attractivité du métier de cheminot et enrayer la déprise aujourd'hui constatée. Ceci sera essentiel :

- En général pour assurer un bon service à l'utilisateur.
- En particulier pour des métiers qualifiés tels que ceux requis pour la conduite des trains ou pour la maintenance.

Il souhaite par ailleurs que soit mis en œuvre le score de responsabilité sociale de l'entreprise.

4.2.4 Le CESER est attaché à la maîtrise par l'autorité organisatrice régionale de son pilotage de l'exploitation et de son financement

Le CESER relève la recherche d'une relation équilibrée entre la Région et SNCF Voyageurs exploitant du service TER.

Il a été accordé à la SNCF une importante autonomie de gestion.

Le CESER prend acte qu'en contrepartie, selon le vice-président délégué, l'autorité organisatrice bénéficie désormais d'un véritable « bond » en matière de volume et précision des données de reporting communiquées par l'exploitant, avec risque de pénalités en cas de manquement.

Depuis le 1^{er} octobre 2019, le code des transports (art L 2121-19) le permet « sans que puisse y faire obstacle le secret des affaires ».

Mais le même article du code des transports prévoit un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires, signé par la Région le 20 mai 2020, et l'interdiction par les personnes habilitées de divulguer ces informations, sous peine d'application du code pénal art 226-13.

De plus, l'entreprise fournissant le service public de transport, SNCF Voyageurs, définit elle-même le niveau de confidentialité. Le décret du 20 août 2019 (art 9) stipule en effet :

« Lorsqu'ils transmettent des informations à l'autorité organisatrice de transport compétente, en application des dispositions de l'article L 2121-19 du code des transports, les entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service, indiquent expressément celles qu'ils estiment être des informations couvertes par le secret des affaires ».

Le CESER note avec intérêt que l'autorité organisatrice peut désormais **mieux** connaître l'ensemble des données de pilotage nécessaires.

Les membres du CESER ont été avisés (tardivement) qu'ils peuvent accéder- comme les conseillers régionaux- à une version papier de la partie confidentielle des annexes sans pouvoir en faire état d'aucune manière ; ce qui interdit toute exploitation de ces données dans un avis.

Le CESER regrette que ne soient pas publiques les grandes masses financières en jeu pour une trajectoire prévisionnelle à 10 ans. Tel n'était pas le cas en 2017 lors de la saisine sur la convention en cours. S'agissant du premier budget de la Région et au regard des obligations légales du CESER de se prononcer sur les documents budgétaires, il estime qu'une telle communication est nécessaire.

La SNCF peut-elle démontrer que présenter des données assez générales porterait préjudice au respect du secret des affaires ?

Le CESER aimerait que lui soit communiquée la liste des données relevant du secret des affaires, ainsi que des indicateurs de suivi, de façon à disposer d'une alerte vis-à-vis des objectifs fixés.

4.2.5 Le CESER souhaite être informé au maximum pour suivre l'exécution de la convention-

Il prend acte de l'engagement de l'Exécutif à faire un point devant lui sur le cahier des charges de l'appel d'offre pour le lot fonctionnel dès 2024.

Plus globalement, il sera attentif aux éléments financiers de la convention demeurant hors du cadre de confidentialité, aux données de qualité de service, de fréquentation, aux clauses sociales prévues dans les cahiers des charges.

Conclusion

Le CESER prend acte de la volonté exprimée par l'Exécutif de développer les mobilités sans opposer les modes.

Il souhaite qu'elle trouve son application concrète et qu'on passe des intentions aux actes pour répondre aux besoins des usagers de demain, en premier lieu en leur donnant l'envie d'utiliser le transport collectif. Cette démarche devra constituer un premier palier pour être à la hauteur des attentes de mobilité de chacun et des enjeux climatiques. Ceci passera par un sursaut financier de l'ensemble des acteurs, au-delà de la seule Région.

Le développement durable doit passer de l'incantation à la réalité au service d'une équité entre les territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Déclarations des groupes

Intervention de Philippe DESSERTINE, au nom du Collège 1

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers,

Deux documents nous sont présentés, le premier sur « les mobilités positives du quotidien cap sur 2035 » et l'autre sur « la convention TER 2024 2035 » qui doit être signée avec la SNCF. Nous avons apprécié que le vice-président monsieur AGUILERA fasse l'effort de nous rencontrer plusieurs fois avec ses équipes pour nous présenter en avance de phase la convention alors même qu'elle était en cours de rédaction.

Nous regrettons que certains documents concernant la convention aient été transmis avec retard et que les annexes représentant un volume très important nous soient mis à disposition dans un format de simple consultation beaucoup trop tard avant que nous puissions les examiner avec précision. Cela étant nous avons apprécié la qualité du dialogue avec le vice-président et ses équipes qui ont apporté des réponses à nos questions

Nous ne rentrerons pas dans le détail des éléments budgétaires, mais rappellerons que le volet transport est le plus important pour la Région, en particulier pour le ferroviaire, 5 milliards d'euros, que l'état n'assume pas sa part en particulier pour la création et la rénovation des voies ferrées, que SNCF voyageurs ne rime pas toujours avec transparence et qu'il y a des inquiétudes sur la partie routes nationales qui pèseront pour 400 millions d'euros.

Nous nous appuyons sur les avis et contributions récents émis par le CESER qui portaient partiellement sur ces sujets.

En ce qui concerne le premier sujet Mobilités positives du quotidien Cap sur 2035, le premier collège apprécie cette vision d'ensemble. Nous nous étonnons que ce volet transport ne soit pas encore traité dans le Contrat de Plan Etat Région, ce qui aiderait à une meilleure vision des enjeux en particulier financiers, mais notons qu'il est cohérent avec le SRADDET.

La Région, autorité organisatrice des mobilités quotidiennes régionales définit dans ce document sa feuille de route sur plusieurs sujets : les TER, les autocars interurbains et scolaires, les mobilités actives (vélo, transport à la demande, covoiturage...), la définition et la coordination des bassins de mobilité, l'interopérabilité, les infrastructures de transport en maîtrise d'ouvrage, et la gestion expérimentale de 70 % des Routes Nationales.

Nous avons noté 3 priorités :

- La montée en charge volontariste des transports collectifs régionaux, 30 % sur l'offre TER, doublement de l'offre de transport collectif par autocar, mise en place d'une tarification multimodale simple et lisible, aide à l'usage des vélos en particulier par la création de parc relais dans les gares.
- La décarbonation des mobilités routières.
- La concertation au plus près des territoires, par la mise en place de 25 bassins de mobilités. Il nous semble que le CESER peut prendre toute sa place sur ce dernier point, en particulier en s'appuyant sur les VP en charge des territoires, associés aux élus et utilisateurs.

La mobilité est une condition essentielle de la liberté de se déplacer, d'accès à la culture, à la santé et à l'emploi.

Nous faisons pleinement nôtre la remarque de notre avis sur la nécessité de ne pas oublier qu'une grande partie de nos concitoyens habite en zones non urbaines et que des offres de transport collectif ne peuvent y remplacer la voiture. Le développement d'activités locales (en conflit potentiel avec la loi ZAN) la recherche de solutions innovantes, l'innovation sur les mobilités partagées doivent être mises en avant.

L'offre de mobilité est un enjeu majeur de l'aménagement des territoires, avec une vraie interopérabilité à rechercher pour optimiser les trajets.

C'est un facteur clé pour que l'offre d'implantation des entreprises soit la plus large possible, ouvrant la voie à des emplois locaux.

Un nouveau sujet apparaît. La prise en charge de 70 % des routes nationales de la région dans le cadre d'une expérimentation de 5 ans. Le premier collège attire tout particulièrement l'attention sur le financement de ce dossier, l'Etat risquant de ne pas abonder le budget nécessaire à la hauteur des besoins.

Le premier collège souhaite que le CESER soit intégré au plus vite dans les réflexions sur ce sujet, la construction de la vision moyen long terme, sa mise en œuvre, les impacts budgétaires à l'instar de notre souhait sur les bassins de mobilités.

Enfin nous avons bien pris en compte qu'il n'y aurait pas d'effort financier demandé aux entreprises dans le cadre de ce plan mobilité.

CONVENTION TER 2024-2033 : RENFORCER LA QUALITE DE SERVICE ET PREPARER L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE

Notre avis est centré sur le cœur du sujet : donner un avis sur un projet de convention sans avoir la totalité du projet lui-même avant la dernière ligne droite, et éviter la tentation de vouloir remettre en cause la déclinaison de la loi concernant l'ouverture à la concurrence du transport ferré et les choix politiques à ce propos de la Région AuRA d'engager ce processus.

Il s'agit de donner un avis sur un document d'organisation de la relation avec la SNCF, préparant les transferts vers de nouveaux opérateurs à échéance maximale de 10 ans.

Cela étant, et ayant entendu les opinions et inquiétudes des acteurs du transport de voyageurs par train, le collège 1 pense qu'un certain nombre d'expériences d'ouverture à la concurrence réalisées à l'étranger et en France ont mis en relief les difficultés qui en résultent éventuellement et les obstacles à éviter, mais aussi que les processus qui permettent à chaque territoire de répondre au plus près de ses besoins spécifiques, ce que notre commission a de maintes fois défendu dans d'autres domaines.

Le collège 1 n'exprime pas d'autre point de vue que celui du pragmatisme, et de la satisfaction des utilisateurs. Cette satisfaction devra répondre aux besoins nouveaux de déplacements des habitants d'AuRA et en particulier des déplacements quotidiens domicile-travail qui doivent trouver un complément au tout voiture.

En préalable à l'écoute des signaux faibles de ces besoins qu'il faudra écouter, le collège 1 met en relief les 4 éléments suivants qui doivent d'ores et déjà être satisfaits et parallèlement mesurés :

- Fiabilité, et régularité, mais aussi rapidité
- Sécurité
- Prix « raisonnable »,
- Confort

La convention reprend et précise des points que nous avons déjà abordés à ce sujet dans notre avis de juin 2023.

Nous apprécions les efforts de transparence du Vice-Président AGUILERA, même si comme dit en préambule des documents annexes n'ont pu être exploités, du fait de leur mise à disposition extrêmement limitée et trop tardive.

Pour faire simple, le premier collègue

- Approuve pleinement la demande de disposer d'un bilan d'exploitation de la période 2017-2023, et plus particulièrement des modalités du règlement qui vient d'être annoncé concernant le différend entre la Région et la SNCF pour l'exécution de cette convention d'exploitation.
- Apprécie que la convention future intègre des mécanismes pour suivre et améliorer la performance de l'exploitant
- Demande à disposer de bilans d'exécution réguliers sur la convention future, avec en particulier un focus sur l'évaluation de l'efficacité du service rendu.
- Demande instamment à ce que des membres du CESER soient autorisés, dans les règles qu'impose la SNCF au titre du secret de affaires, à consulter toutes les données disponibles dans le cadre de la convention.

Attire l'attention sur l'importance majeure du lot fonctionnel interface avec les clients et suggère que le CESER soit impliqué avec des représentants des futurs utilisateurs dans la définition des besoins.

- Reste attaché au respect de clauses sociales cohérentes avec le contexte.

Mais le premier collègue déplore vivement que la mise en place en catimini d'un secret des affaires par SNCF Voyageurs qui risque de limiter les capacités futures du CESER à émettre des avis motivés, n'ait été découverte qu'à l'occasion de ce document.

Notre collègue sera tout particulièrement attentif aux conditions et au périmètre d'application de ce droit des affaires lors de la prochaine mandature.

Le collègue 1 salue la qualité de l'animation du Président Jean-Raymond MURCIA, le travail de synthèse et rédactionnel, de Michel RAFFIN, dans le cadre d'une commission impliquée et positive.

Le premier collègue votera, sauf expression individuelle contraire, favorablement l'avis qui lui est proposé.

Intervention de Jean-Luc LOZAT, au nom de la CFDT

Une fois encore n'est pas coutume, l'avis que nous avons à donner aujourd'hui est en réflexion depuis deux mois au moins au sein de notre commission.

A la vue de son titre, rien d'étrange, car parler des mobilités, cela fait quelques années que le débat est ouvert, et à l'horizon 2035 rien ne presse, du moment que l'on parle à l'heure....

Ce délai mis à profit, la commission a pu largement « phosphorer » sur le sujet, si bien que nous attendions avec impatience cette plénière pour une présentation construite, étoffée et, particulièrement unanime.

Mais c'était sans compter sur le diable qui se cache dans les détails. En effet, aborder la mobilité c'est avant tout, faire mention à des trains mais aussi des cars, des voitures sans oublier pour autant les nouveaux modes doux.

S'exprimer sur les trains c'est, pour aller au plus vite, parler de la SNCF et du coup du conventionnement. Même pour les plus novices, c'est évocateur !!!

Alors là, tout déraile. Une précision s'impose avant tout. Cette convention d'une durée de 10 ans sera la dernière contractualisée avec l'entreprise historique et dans un même temps confrontée à de potentiels opérateurs dès 2027.

La réalité s'impose d'un côté comme de l'autre. **Une Région**, qui a certes tout misé sur les TER que l'Etat lui a transféré en tant qu'AO (Autorité Organisatrice), et **une SNCF**, dont j'éviterai de citer toutes les différentes entités évolutives qui la composent aujourd'hui afin de ne pas faire trop d'amalgames, qui a des difficultés à sortir de sa position de monopole.

Dans ce cadre, tous les coups sont permis dont un que nous n'avons pas vu venir, à savoir le secret des affaires.

Cet élément, encadré par une loi et un décret le renforçant dans son application, contractualise l'interdiction de diffusion d'un ensemble de documents essentiels fourni par SNCF Voyages à l'AO.

C'est sans cet état des lieux, particulièrement **précis** tant organisationnel que financier, que les Conseillers du CESER ont dû faire avec ou plutôt sans certains documents essentiels.

Bref, nous voilà revenus à zéro avec le risque que cette convention prenne du plomb dans l'aile et notre avis avec.

Décidément cette fin de mandat nous fait vivre des moments étranges et particulièrement inquiétants. Jusqu'à présent, nous étions sollicités pour émettre entre autres, des avis sur les orientations structurantes de la Région. Nous aurions dû en cette fin d'année pour la Commission 4, intervenir sur le Schéma Régional d'Aménagement du Développement Durable et d'Equilibre du Territoire, sur le Contrat de Plan Etat/Région et sur la nouvelle convention Train Express Régional.

Des sujets structurants et liés forcément entre eux. Or, le SRADDET et plus surprenant le CPER sont reportés à l'année prochaine. Du jamais vu.

Pour autant, l'inquiétude quant à l'ouverture à de nouveaux opérateurs ne se pose pas au sein de la délégation CFDT. Les exemples dans d'autres pays ne font que nous conforter dans notre position de dire que le service public doit rester au public. Néanmoins, nous sommes particulièrement aux aguets sur les enjeux de sécurité, et notamment celui concernant la mobilité des personnes dans les différents territoires que compte notre Région.

Pour cela, tout le travail mené depuis ces deux mois sur ce sujet, ne doit pas rester que de l'incantatoire. Cela demande encore d'approfondir toutes les pistes soulevées.

La délégation CFDT reste néanmoins sur la réserve quant aux « *Ambitions* » fortement inscrites dans les tablettes de la Région.

Le « choc d'offre de 30 % pour les TER et du doublement de l'offre Cars Région à l'horizon 2035 » **ne doit pas être qu'un effet d'annonce.**

En effet, passer de 220 000 à 300 000 voyageurs par jour dans les TER d'ici 2035, soit, pourquoi pas.

Mais attention à ne pas trop s'appuyer uniquement sur le fort développement du « Léman Express » pour en faire la règle générale. Si ce dernier a effectivement fait exploser les compteurs en nombre d'utilisateurs bien au-delà des prévisions, la raison est avant tout liée à des investissements massifs en termes d'infrastructures et de matériel, sans oublier les ateliers de maintenance qui aux dires de certaines personnes auditionnées s'avèrent déjà trop petits.

Cela indique clairement, que si les investissements ne se font pas régulièrement, Le « léman express » ne tardera pas à vivre des moments difficiles comme nous le vivons actuellement sur l'ensemble de notre réseau TER.

Pour calmer le jeu, des annonces d'achat de matériel ont été lancées. Mais sans commandes fermes très rapidement, celles-ci ne resteront que des effets d'annonces ou prendront, comme l'atelier de maintenance de la Loire, un retard conséquent et dommageable pour la production, le service, et au final la ponctualité rendue aux usagers.

Alors, l'ambition ne vaut rien, si une réelle volonté de faire n'est pas au rendez-vous.

C'est le seul bilan sur lequel on peut s'appuyer pour dire cela, c'est le tableau mis à notre disposition sur l'offre théorique et réalisée 2017-2022. Il parle de lui-même. Les ambitions sont certes honorables, mais impossibles à tenir sans investissement, malgré un budget transports représentant 50 % du budget total de la Région.

Un dernier point dont nous avons eu connaissance lors de l'élaboration de cet avis, c'est celui du transfert expérimental d'une partie des nationales à la Région qui en deviendrait aussi « autorité organisatrice ».

L'enjeu environnemental mérite d'être ciblé et de s'y tenir. Sans opposer les différents modes de transport, il y a urgence néanmoins à mener des actions ciblées et permanentes pour aller vers des mobilités vertueuses préservant l'avenir.

Alors, voter contre ou ne pas prendre part au vote sur cet avis quand notre délégation s'est pleinement impliquée, ne nous paraît pas la bonne solution.

Nous ne pouvons non plus voter pour, au regard des explications largement commentées en avant-propos.

Aussi, la délégation CFDT s'abstiendra donc sur cet avis comme marqueur d'un signal d'alerte pour la future mandature.

Je vous remercie pour votre pleine attention.

Intervention d'Antoine FATIGA, au nom de la CGT

Notre intervention porte sur les deux rapports.

En 2022, en France, c'est le secteur des transports qui est le premier émetteur en gaz à effet de serre, il représente 32 % des émissions totales du pays. Cette part a augmenté de 5 % entre 1990 et 2022.

Le conseil d'Etat condamne l'Etat à payer 10 millions d'€ pour inaction climatique.

Le nombre de morts dus à la pollution est estimé d'après Santé publique France à près de 100 000 personnes.

Dans la continuité de 2022, année la plus chaude que la France ait connue depuis le début du XX^e siècle, l'année 2023 devrait selon toute vraisemblance se classer au deuxième rang des années les plus chaudes dans l'Hexagone

Et nous pourrions encore citer bien d'autres indicateurs sur l'urgence climatique, sur la non prise en compte des coûts externes par les différents modes de transport.

Ces quelques éléments pour souligner qu'il y a urgence à développer les transports collectifs non polluants comme le ferroviaire.

A contrario, le conseil régional a pour ambition, pas pour demain mais pour dans dix ans, en 2033 de porter dans le ferroviaire, le nombre d'usagers de 220 000 à 300 000 par jour.

Pour y parvenir, le levier principal sera en termes d'exploitation, la convention de démembrement des TER exploités aujourd'hui par la SNCF et la commande future de nouveau matériel ferroviaire.

Dans le même temps, le conseil régional va doubler le nombre de passagers dans les autocars, cela devrait faire passer la flotte de 5000 à 10 000 véhicules (*précision pour ceux qui en doutent : doubler l'offre d'autocars pour irriguer les territoires, est écrit en titre II.3 du rapport soumis au vote des élus*).

Le conseil régional va aussi mettre de l'argent sur les routes nationales en récupérant près de 70% du réseau routier national non concédé sur la région.

D'autres régions sont plus ambitieuses pour traiter la mobilité du quotidien des habitants de la région en développant les infrastructures et le mode ferroviaire exploité par la SNCF. Faire autrement, c'est possible.

La question à se poser est : doubler rapidement le nombre de voyageurs par autocars, attendre 2033 pour augmenter de 36 % le nombre de voyageurs dans les trains, viser seulement le maintien du réseau ferroviaire en l'état et par contre investir sur les routes, tout cela est-il ambitieux au regard de la réponse aux besoins des habitants de la région, des enjeux climatiques et de la lutte contre le réchauffement de la planète ?

La réponse est évidemment négative.

Malheureusement, dans ces non-réponses aux enjeux, la Région n'est pas seule, elle est épaulée par l'Etat et bien aidée par la politique de la SNCF.

En effet, pour tout comprendre, la France investit 45 € par an et par habitant pour le ferroviaire alors que la Suisse investit 10 fois plus et même nos voisins italiens investissent plus de 2 fois plus.

La Région comme l'Etat font énormément de communication pour mieux vendre leurs faibles actions.

Et la direction de l'opérateur public SNCF à la suite de la réforme de 2018, met en place tous les ingrédients pour ne pas exécuter un service de haut niveau auprès des usagers.

Les enjeux sont aussi sur l'état du Réseau et en la matière, l'Etat doit assumer ses responsabilités, il en va de l'égalité de traitement des territoires. En particulier, il ne faut pas opposer les métropoles au détriment des zones de moindre densité. L'ensemble des trafics qu'ils soient TER, TGV, Intercités, Fret et futurs REM (réseau Express Métropolitain) sont autant de facteurs de cohésion et de désenclavement territorial essentiels à nos communes, communautés de communes, départements, etc.

Le recul du rail entériné depuis plusieurs années, et des mauvaises réformes ferroviaires, doit être stoppé pour permettre un développement harmonieux et solidaire du territoire AuRA.

Au niveau infrastructures, ce qui est un élément essentiel, le CPER n'est pas finalisé et la volonté du Conseil régional pour les 5 ans qui viennent est d'éviter au mieux les fermetures de lignes...

La CGT déplore que le CPER annoncé soit très très loin des besoins nécessaires chiffrés entre 5 à 7 milliards d'€ pour le développement du ferroviaire.

Sur l'exploitation des TER, nous constatons et c'est à prendre en compte, que toutes les organisations syndicales sont opposées à la mise en concurrence de l'opérateur historique.

Sur le contenu de la convention, elle-même, peu de réponse sur comment va être assuré un bon service à l'usager à part une augmentation significative des pénalités. Nous le voyons bien aujourd'hui, ce n'est pas simple avec une SNCF éclatée, que va être l'avenir avec encore plus d'acteurs ?

L'avis du CESER le met en filigrane en avant en indiquant que cette démarche devra constituer un premier palier et que cela passera par un sursaut financier.

C'est sur ce sujet que doit se faire le choc, nous en sommes très loin.

Les deux rapports tels que présentés au CESER auront des conséquences graves pour les usagers et les territoires de la région AuRA. Par une décision politique et non une contrainte de réglementation européenne, la Région, autorité organisatrice des transports, va procéder à un découpage des lignes ferroviaires, des installations ferroviaires et centres de maintenance.

La politique d'allotissement et de segmentation du TER est un contre sens en matière d'exploitation ferroviaire. Cela interdit la mutualisation des moyens humains, cela demande plus de rames, cela entraîne une perte d'unicité de l'offre pour les usagers et surtout la perte des droits des cheminots transférés.

Pour la CGT, le service public ferroviaire doit s'organiser dans le cadre d'orientations définies démocratiquement et par l'expression des besoins des territoires et des usagers. Cela n'a pas été le cas sur ce dossier (comme sur d'autres) du train public en AuRA et qui va pourtant engager le quotidien de plusieurs centaines de nos concitoyens pour les 10 ans à venir et la moitié du budget du Conseil régional.

Sur l'avis du CESER, il est à souligner que nous avons eu peu de temps pour travailler sur les rapports et concernant la convention TER, nous avons eu les annexes après la réunion pour écrire l'avis. Et encore, nous n'avons pu avoir la totalité des documents, la SNCF comme le conseil régional mettant en avant le secret des affaires.

Ce qui nuit énormément à la démocratie et devrait interroger le CESER sur l'accès aux documents d'entreprises qui sont financés avec de l'argent public.

La délégation CGT s'abstiendra sur l'avis.

Nous tenions aussi puisque, c'est la dernière plénière de notre mandature à remercier le président de la commission, notre camarade, Jean-Raymond du travail fait et de la qualité des avis que nous avons réalisés.

Intervention de Denise MILBERGUE, au nom de FSU et Solidaires

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers, chers collègues

Cet avis sur les mobilités du quotidien que nous présentons aujourd'hui fait suite au projet d'avis sur l'ouverture à la concurrence du réseau TER que le CESER avait présenté en juin 2023. Il est dans la même logique puisqu'un autre choix était possible, celui de maintenir l'existant avec une convention ad-hoc pendant 10 ans. Ce n'est pas le choix fait par AURA.

Nous avons participé activement à l'élaboration de ce projet du CESER et nous apprécions le travail de synthèse et d'examen des documents en notre possession mais nous déplorons, lors de ce travail préparatoire, l'absence des annexes, protégées par le secret des affaires et consultables après un parcours du combattant (demande de rendez-vous à la région, horaires, ...) et de toute façon en dehors des limites possibles afin que nous puissions les inclure dans l'avis du CESER.

Comment pouvons-nous fonctionner démocratiquement dans ces conditions et faire correctement notre travail d'analyse ? nous en reparlerons sûrement.

Notre avis ne pourra donc pas tenir compte du surcoût financier des orientations stratégiques de notre région pour les futures mobilités, ce qui est bien entendu fort dommageable. Nous aurions pu, par exemple, peut-être appréhender le poids financier pour la mise en place des surveillances, des audits pour l'organisation des groupes de travail, le suivi et la mise en place des indicateurs, tout ce qui vient compléter la mise en place de la mise en concurrence de ce qui soutient cette politique de mise en place des mobilités du quotidien.

Sans ces apports budgétaires nous ne pouvons apprécier l'adéquation des moyens aux évolutions et l'optimisation technique et financière. Comment apprécier les exigences de l'autorité organisatrice ?

Nous sommes inquiets pour notre système ferroviaire public que nous sentons menacé et nous continuerons à exiger un respect de la réglementation du travail, des rencontres

dédiées « usagers, direction, Conseil régional » selon les lignes ferroviaires afin d'optimiser les besoins de couvertures horaires et de circulation des trains.

En conclusion en ce qui concerne nos votes sur cet avis du CESER : pour Solidaires nous nous abstiendrons, la FSU votera « pour » l'avis qui est assez critique par rapport à l'Exécutif.

Nous tenons à remercier Jean-Raymond MURCIA pour la gestion ouverte de la présidence de la commission ainsi que Michel RAFFIN pour son aide très précieuse et la qualité de ses analyses.

Contacts

Délégué général

Grégory MOREL

gregory.morel@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 95

Déléguée générale adjointe

Ingrid RANCHIN

ingrid.ranchin@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 55 16

Déléguée générale adjointe

Véronique MACABEO

veronique.macabeo@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 47 44

Chargé d'études

Michel RAFFIN

michel.raffin@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 45

Contact presse

Nancy PIEGAY

nancy.piegay@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 40 44

AVIS

Le CESER présente un avis en réponse à une saisine sur les orientations stratégiques des politiques régionales de mobilité du quotidien à l'horizon 2035, et sur la dernière convention de gré à gré entre Région et SNCF pour l'exploitation des TER durant la période 2024-2033.

Après un tour d'horizon de données et points de vue, sont exposées les priorités de la feuille de route régionale (transports collectifs, décarbonation des mobilités routières, concertation), puis une analyse de la future convention TER, en retenant la relation Région-SNCF Voyageurs, le mécanisme d'ouverture progressive à la concurrence, la maîtrise des biens, les services aux voyageurs et la maîtrise de l'équilibre économique et financier.

Il formule ensuite ses observations :

- Sur la feuille de route : Appréciant la mise en perspective proposée mais regrettant l'absence de contrat de plan volet infrastructures, il estime que le défi d'une progression de l'offre de TER passe par des conditions de réussite à apporter par la Région (moyens financiers et humains) et par l'Etat (infrastructures). Une approche multimodale des mobilités s'impose en outre pour satisfaire les usagers. Il faut aussi associer la société civile dans des projets de territoire.
- Sur la convention TER : Le CESER sollicite un bilan d'exécution et une évaluation. Il souhaite que la convention restaure la confiance de l'utilisateur. Il sera attentif aux clauses sociales à inscrire dans les cahiers des charges des différents lots. Il relève que l'autorité organisatrice devrait mieux connaître les données de pilotage, sans être cependant autorisée par SNCF Voyageurs à en divulguer une partie importante. Le CESER souhaite être informé au maximum.

Le CESER estime qu'on doit passer des intentions aux actes pour susciter l'envie d'utiliser le transport collectif et développer les mobilités sans opposer les modes : il importe de franchir un palier pour répondre aux attentes de chacun et aux enjeux climatiques.

AUTORITE ORGANISATRICE DE TRANSPORT | CONVENTION DE TRANSPORT | MOBILITE | POLITIQUE REGIONALE | SERVICE D'INTERET GENERAL | TER | TRANSITION ECOLOGIQUE | TRANSPORT FERROVIAIRE | USAGER | REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Crédits photos :123rf

ceser.auvergnerhonealpes.fr

CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / LYON

8 rue Paul Montrochet – CS 90051 – 69285 Lyon cedex 02
T. 04 26 73 49 73

CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / CLERMONT-FERRAND

59 Bd Léon Jouhaux – CS 90706 – 63050 Clermont-Ferrand
Cedex 2
T. 04.73.29.45.29

