

Commission aménagement, infrastructures, transports et déplacements

M. ANTONINI, Président de la Commission Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements - Monsieur le Président, mesdames et messieurs, chers collègues, dans le cadre de cette session consacrée au budget supplémentaire, notre Assemblée doit se prononcer sur un certain nombre de mesures destinées à faciliter les déplacements au sein de notre Région.

Ce faisant, le Conseil régional va une nouvelle fois affirmer sa fonction d'autorité organisatrice des transports avec une réelle détermination. Les sommes importantes qui sont affectées au titre de la Commission Aménagement, Infrastructures, Transports et Déplacements illustrent la montée en puissance d'une compétence majeure assumée pleinement et reconnue aujourd'hui par tous.

Que l'on intervienne massivement en faveur du renouvellement du matériel ou bien qu'il s'agisse de mettre en place des tarifs spéciaux adaptés aux besoins de la jeunesse, dans les deux cas, l'action du Conseil Régional vise à développer l'offre et à favoriser l'accès du plus grand nombre à son réseau de transport.

Nul doute que progressivement, décision après décision, se dessinent de plus en plus nettement les contours de ce que nous voulons pour bâtir un service public de transport de voyageurs qui soit de qualité et au meilleur coût. Cette politique volontariste qui est la nôtre correspond également à la nécessité de prendre en compte les changements qui s'opèrent sous nos yeux. Faire de la politique, c'est anticiper sur des évolutions naissantes, c'est aussi accompagner les mutations. Je dis cela pour que chacun réalise à quel point nous sommes confrontés à une modification profonde des pratiques dans la mobilité et les déplacements de nos concitoyens et des Ligériens, en ce qui nous concerne.

Très certainement, il convient de s'attarder sur les chiffres récents en notre possession qui confirment la montée en puissance des transports régionaux, de plus en plus sollicités et recherchés. Les indicateurs vont tous dans le même sens : le nombre d'usagers augmente, parfois de manière spectaculaire sur certaines lignes et, je dois dire, ce qui entraîne parfois quelques gênes pour les mêmes usagers.

2004 - 2005 : la hausse de la fréquentation est continue ; 10 % en moyenne, ce qui se traduit également par une augmentation des recettes à un niveau jamais égalé.

Il faut savoir que le mouvement se poursuit et que le rythme ne faiblit pas. Par exemple, au cours des premiers mois de cette année 2006, la fréquentation sur l'axe Nantes - Angers a augmenté de près de 20 %. C'est dire qu'il faut renforcer le parc du matériel et c'est exactement ce que nous faisons en dégagant des moyens considérables - 115 ME - pour passer commande de nouveaux trains.

En janvier dernier, la Région avait inscrit à son Budget Primitif la somme de 192 ME pour développer les infrastructures et les transports collectifs. Sur ces 192 ME, 66,8 ME étaient réservés pour la modernisation du matériel. Lors de cette session, l'effort budgétaire est encore plus net, avec l'inscription d'une enveloppe supplémentaire de 114,8 ME destinée aux commandes de nouveaux matériels.

Quels sont ces nouveaux matériels ? Dix automotrices dites à deux niveaux, qui pourraient être commencées à être livrées avant la fin de l'année prochaine et sept trams-trains dédiés à l'exploitation de la ligne Nantes - Châteaubriant.

Par ailleurs, il est prévu que pour identifier plus clairement l'appartenance ligérienne et régionale de nos moyens de transport, notamment des autocars, TER, il est prévu de revêtir une nouvelle livrée avec les couleurs et les logos du Conseil régional. Il en sera naturellement de même progressivement pour l'ensemble des trains régionaux. Il est indispensable que nous prenions nos responsabilités aussi bien dans la lecture du public que dans nos votes et nos rapports par rapport à la SNCF.

L'effort porté sur le matériel est conséquent. Nous ne nous contentons pas de remplacer les trains en fin de vie, nous faisons mieux : nous augmentons le nombre de places disponibles pour accueillir ces nouvelles vagues d'usagers qui ont fait le choix du transport collectif. J'espère que bientôt figureront parmi eux des publics jusque-là absents ou trop rarement présents sur notre réseau : les jeunes. Et pour cause ! Le coût en était trop élevé pour eux et nous allons y remédier dès la rentrée.

Après la mise en place et le succès en avril dernier de la formule "Acti'carte" qui était destinée aux demandeurs d'emploi, à titre d'information, c'est environ 3 000 demandes qui ont été recensées depuis le vote de cette mesure - le Conseil Régional propose en effet à l'occasion de cette session du budget supplémentaire de nouvelles tarifications pour favoriser l'accès des jeunes à son réseau de transport.

Déclinaison du Manifeste confirmant en cela les engagements de l'actuelle Majorité, ces nouvelles dispositions tarifaires verront leur application dès le mois de septembre et elles permettront à un public jeune, désireux de voyager en Région, de pouvoir emprunter son réseau, trains et autocars, dans des conditions extrêmement souples et extrêmement favorables.

Le Conseil régional développe aujourd'hui une gamme complète de tarifs et services adaptés aux besoins de déplacements des jeunes ligériens. C'est tout à fait innovant puisqu'il est important et essentiel d'assurer tous les services à tous les jeunes. C'est d'abord l'amélioration du système d'abonnement existant. Il existait un abonnement élève - étudiant - apprenti que nous avons rendu plus attractif avec une extension des moins de 26 ans à moins de 29 ans pour offrir une réduction de 50 % sur la base à plein tarif sur l'ensemble du réseau hors TGV et pour les trajets autres que domicile - étude, déjà couverts par l'abonnement. Enfin nouveauté aussi, il s'agit d'offrir une réduction de 50 % pour un à trois accompagnants le week-end et les jours fériés.

Surtout, nous allons créer une toute nouvelle carte pour tous les autres jeunes de 15 à 25 ans, s'ils sont domiciliés dans les Pays de la Loire. Cette carte personnelle et annuelle sera vendue 15 euros et elle accordera une réduction de 50 % sur la base d'un plein tarif sur l'ensemble du réseau hors TGV en toute période du calendrier voyageurs de la SNCF et une réduction de 50 % pour un à trois accompagnants le week-end et les jours fériés.

Par ailleurs, d'une manière beaucoup plus traditionnelle, nous soumettons aujourd'hui à l'Assemblée d'autres décisions. Dans le Contrat Etat-Région, nous nous adaptons à ce qui est l'effort de l'Etat pour prévoir un programme routier qui permettra de parvenir à la fin de l'année à un taux de réalisation de 80 %. Cela veut dire que les affectations des opérations par la Région se feront en Commission Permanente au fur et à mesure de la mise en place par l'Etat de ses propres autorisations de programme, prévues pour une hauteur de 22,6 ME. Nous devons ainsi inscrire un montant de 14,4 ME au titre du volet routier.

Au titre du désenclavement urbain et rural, je vous propose d'inscrire un montant complémentaire d'autorisations de programmes de 1 081 550 euros au titre de la politique régionale en faveur du désenclavement urbain et rural, en complément des crédits de 3 ME inscrits au Budget Primitif 2006, ce montant devant permettre de financer deux opérations routières conduites par le département de la Mayenne sur les axes Laval - Nantes à Chemazé et Laval - Saint-Malo à La Baconnière.

Enfin, il vous est proposé d'inscrire un montant complémentaire d'autorisations de fonctionnement de 132 000 euros. Il s'agit de reverser à la SNCF la compensation de 2005 relative au mécanisme d'intégration tarifaire TAN-TER.

Afin de développer les réciprocity tarifaires avec les Régions voisines, la Région des Pays de la Loire va être amenée à augmenter très progressivement le prix des abonnements travail supérieurs à 75 kilomètres, pour arriver à une concordance absolue entre les Régions voisines. Cette fois-ci, la hausse sera comprise entre 2,3 et 2,5 % et ce, à compter du 1^{er} juillet 2006.

Enfin, le Conseil régional décidera également le 1^{er} juillet prochain d'appliquer sur les lignes gérées par lui, la même hausse que celle concernant les tarifs SNCF. Cette mesure vise simplement à l'équité et elle permettra d'assurer une égalité de traitement entre les usagers utilisant soit les trains, soit les autocars régionaux.

J'en ai terminé, Monsieur le Président. J'ai essayé d'être bref puisque d'autres ont été très longs. A l'intention de nos concitoyens, je veux dire que la Région est plus que jamais à leur côté pour financer, faire fonctionner, développer un réseau de transport de voyageurs le plus adapté, le plus moderne, le plus pertinent mais aussi le plus solidaire et le plus juste possible.

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - Dans la discussion, la parole est à Mme JOZAN.

Mme JOZAN - Monsieur le Président, chers collègues, dans l'introduction politique qui précède le rapport concernant les infrastructures de transport ferroviaire, vous vous livrez à un rare exercice d'autosatisfaction qui nous paraît une fois encore excessif.

Aussi, permettez-nous de faire une série d'observations qui atténueront sans doute cet enthousiasme en quatre points.

Premièrement, sur le thème du mode de financement des investissements. Deuxièmement, sur celui de la tarification que vous augmentez alors que vous avez déjà alourdi la fiscalité dans des proportions non négligeables. Troisièmement, sur le thème important de l'équilibre des territoires dont vous avez la responsabilité politique et qui est une véritable mission de service public pour l'autorité organisatrice de transport que vous êtes. Quatrièmement, sur l'aménagement insuffisant des gares mais aussi du matériel tant à destination des usagers à vélo que des personnes à mobilité réduite.

En premier lieu, le financement des investissements à hauteur de 115 ME, s'il semble indispensable pour renouveler le matériel roulant, témoigne cependant d'une grande imprévoyance sur le trafic d'une part et sur le mode de financement d'autre part.

Imprévoyance d'abord sur la fréquentation. Ce n'est pas faute d'avoir commandé des études coûteuses mais qui ont parfois eu comme effet pervers de retarder des décisions de bon sens sans pour autant y gagner en transparence. Quel est aujourd'hui l'état de fréquentation des transports régionaux ligne par ligne ? Le CESR a pointé des questionnements sur ce point précis. Une analyse publiée dans toute sa clarté pourrait permettre de juger de l'efficacité des mesures prises. Or ce bilan n'a jamais été rendu public et il aggrave le manque de transparence de votre politique.

Imprévoyance sur la fréquentation mais aussi sur le financement. Bien sûr, l'augmentation actuelle de l'utilisation des transports régionaux est satisfaisante et était d'ailleurs tout à fait prévisible, par exemple dès qu'a été mise en place la branche Nantes - Vertou de l'étoile ferroviaire de l'agglomération nantaise. Nous sommes là encore surpris par le manque d'anticipation. Aujourd'hui, la commande passée ne servira que partiellement à une augmentation en volume du matériel roulant et un pourcentage important servira seulement à du remplacement.

D'autre part, alors que vous avez évalué le besoin de financement à 80 ME il y a quelques mois seulement, vous tentez aujourd'hui de trouver des concours financiers pour un montant de 250 ME. Cet emprunt global devrait permettre de financer deux tiers des investissements ferroviaires 2004 - 2006. Quel sera le volume d'investissement sur les trois à cinq ans à venir ? En effet, même si vous estimez ne pas avoir à réaliser d'ici 2010 de nouveaux investissements pour le TER, nous savons, nous, qu'il faudra consentir des dépenses importantes qui accompagneront, nous l'espérons, une poursuite de l'augmentation du trafic. Quand et comment ? A partir de quels emprunts ?

En second lieu, nous exprimons notre inquiétude sur la politique tarifaire qui nous semble pour le moins à la fois ambiguë et démagogique. C'est une augmentation assez forte par rapport au niveau d'inflation - 2,5 % - alors que, monsieur le Président, vous venez de nous dire que les recettes avaient augmenté comme jamais. Mais non content d'avoir augmenté la fiscalité de façon significative, vous alourdissez aujourd'hui les tarifs au motif curieux que les tarifs des Pays de la Loire étaient les plus bas de France et que l'harmonisation interrégionale vous contraint à un nivellement par le haut.

Laissez-nous d'abord dans un premier temps affirmer notre fierté d'avoir eu les tarifs les plus bas de France dans un contexte de pause fiscale mais aussi notre scepticisme ! Pourquoi harmoniser les tarifs par le haut quand la quasi-totalité des Régions qui vous sont proches ont elles aussi déjà augmenté leur fiscalité ? Il aurait été plus courageux de tenter une négociation à la baisse.

Mais ensuite, et de façon démagogique, vous essayez de récupérer des usagers, catégorie par catégorie, comme pour camoufler cette hausse générale. Alors, apparaît tout un galimatias de régimes spéciaux, peu lisibles et qu'il faudra bien faire connaître à grand frais de communication.

Ainsi par exemple, cette carte jeune 15 - 25 ans qui viendra se superposer, sans vraiment le faire, avec la carte jeune 12 - 25 ans de la SNCF, déjà très utilisée par les jeunes, ou encore l'extension de l'abonnement élève - étudiant - apprenti à 29 ans pour les étudiants. Mais combien y a-t-il d'étudiants de 26 à 29 ans ? En seront-ils vraiment bénéficiaires ? D'ailleurs, comment l'apprendront-ils ? A quels frais de communication allez-vous vous livrer ?

Effets d'annonces sur effets d'annonces, sans lisibilité ! Ce sont évidemment des mesures destinées à masquer l'augmentation générale des tarifs. Leur efficacité mais aussi leur utilisation par les populations ciblées ne sont pas sûres, c'est le moins qu'on puisse dire, et on propose alors de payer des centaines de milliers d'euros pour des études et de la communication. Le retour sur investissement de telles mesures est improbable, aléatoire : il y a là presque un délit de mauvaise gouvernance.

Le troisième thème sur lequel nous nous permettons aujourd'hui d'insister est celui de l'aménagement du territoire. Vous êtes autorité organisatrice de transport et, à ce titre, une mission de service public vous a été dévolue, celle de l'aménagement du territoire qui consiste à améliorer l'égalité de tous à l'accès aux transports et surtout à compenser les inégalités de situation. Là aussi, par souci d'efficacité certes, mais également par clientélisme, vous favorisez largement les grandes agglomérations amies qui, comme nous l'avons déjà dit, ont pourtant une compétence versement - transport. Du même coup, de nombreuses villes moyennes ou de petite taille sont pénalisées et se sentent défavorisées.

L'exemple de la Mayenne sera évoqué tout à l'heure par mon collègue Yannick FAVENNEC. Une amélioration des correspondances entre les TER venant de ces villes moyennes ou petites et le TGV diminuerait sans doute cet isolement ainsi qu'une refonte des horaires qui doivent souvent être élargis pour améliorer l'accès au réseau. Nous pensons par exemple en cette saison aussi aux gares du littoral qui mériteraient des horaires plus tardifs. Ce problème a d'ailleurs souvent été évoqué en Comité de ligne. L'établissement des grilles d'horaires vous appartient. Il faut insister sur cette obligation de faire un effort tout particulièrement à destination des villes hors agglomération car il en va de leur avenir économique. Chaque Ligérien doit se sentir à égalité avec les autres dans sa capacité à se relier au grand réseau. N'oublions pas qu'une part importante des habitants ont été chassés des grandes agglomérations à cause de la pression du foncier qui a souvent résulté d'un manque d'anticipation et de réserve foncière suffisante.

Enfin, il reste à améliorer l'accessibilité au train sans renvoyer toujours à plus tard. La Majorité précédente avait obtenu de haute lutte que la SNCF accueille des vélos dans les trains. Aujourd'hui, la demande est plus forte et on ne peut arguer du fait qu'il y ait des locations de vélos dans les gares. Les usagers et en particulier les jeunes veulent pouvoir accéder de façon sûre au transport ferroviaire puis utiliser leur propre vélo en arrivant à destination. Il ne s'agit pas seulement de transport domicile - travail. Là aussi, l'information doit être améliorée pour rendre l'accès plus lisible.

Les pôles multimodaux doivent être mieux aménagés. En particulier, il faut de façon urgente améliorer la capacité d'accueil des parkings dans un grand nombre de

villes et enfin l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, personnes handicapées mais aussi personnes âgées ou personnes accompagnées de très jeunes enfants. Elle est aujourd'hui notoirement insuffisante.

Une partie importante des usagers demandent des aménagements indispensables dans les gares et des mises à niveau qui ne présentent pas de difficulté technique insurmontable.

En conclusion, nous reconnaissons évidemment qu'il faut investir mais de façon plus transparente, en nous faisant connaître précisément et publiquement l'état des lieux ligne par ligne. Mais surtout permettez-nous de regretter une fois de plus que la question du fret ferroviaire, enjeu majeur des décennies prochaines, ne soit pas évoquée. Vous en porterez la responsabilité politique mais curieusement vous n'attaquez pas sur ce front, tout en vous réclamant d'un souci de développement durable dont vous n'avez certes décidément pas le monopole.

Pour cet ensemble de raisons, nous nous abstenons sur ce rapport.
(Applaudissements sur les bancs du Groupe UMP.)

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - La parole est à M. le Président de la Commission.

M. ANTONINI, Président de la Commission - Je vous demande, monsieur le Président, l'autorisation de répondre très rapidement à Mme JOZAN avant de vous demander l'autorisation de partir car j'ai un Conseil municipal à Angers et le maire que je suis se doit d'y être présent, ce que les maires ici présents comprendront fort bien.

Madame JOZAN, je suis amusé et heureux de cette réflexion que vous avez menée solitairement car vous auriez pu nous en faire bénéficier dans la Commission qui, comme vous le savez, est largement ouverte à vos suggestions. Mais puisque vous nous avez dit un certain nombre de choses intéressantes et importantes, je les reprends, peut-être un peu dans le désordre car vous avez été fort complète.

Auto-satisfaction excessive ? Sans doute ! Nous ne sommes pas mécontents de ce que nous faisons parce que je dois dire que nous sommes en train de marquer d'une manière significative le transport ferroviaire dans notre Région. Oui, nous sommes assez contents de ce que nous faisons. Nous le sommes d'autant plus que lorsque vous parlez de retards des trains, d'achats des trains insuffisants, des ensembles de cartes qui ne sont pas parfaitement faites, des mauvaises accessibilités, des gares qui ne sont pas bien faites et de tous ces retards ; je dirai oui ! Mais je vous dirai à vous, ici, alors que je ne le dis pas ailleurs, « impérite de la précédente Majorité » ! Je dirai

« insuffisance de prévisions ». Je dirai « refus de voir les réalités ». Je dirai « démagogie » parce qu'on n'a pas voulu augmenter les tarifs parce que cela gênait...

Madame JOZAN, je n'ai jamais exposé ces points en réunion publique car je ne pense pas que ce soit servir la politique que d'attaquer ceux qui nous ont précédés. Des choses ont été faites auparavant, je l'ai toujours souligné. Mais lorsque vous dites que nous sommes responsables de ce retard, de cette mauvaise accessibilité avec des trains qui n'étaient pas accessibles alors que tous ceux que nous achetons seront accessibles, que nous sommes coupables d'imprévoyance parce qu'actuellement les tarifs de transports généraux avec l'essence augmentent considérablement et que nous offrons une alternative crédible en augmentant les transports de notre Région, eh bien, je dis simplement que, là, vous faites une mauvaise action.

Je continuerai en disant que, concernant les cartes jeunes, vous n'avez certainement pas bien étudié vos dossiers car vous auriez vu qu'elles ne viennent pas en double de la SNCF. La SNCF prévoit effectivement des améliorations pour les transports mais uniquement en période bleue, période la moins intéressante pour les jeunes. Nous offrons aussi, non seulement des transports moins chers, mais une liberté aux jeunes et cette liberté est une manière de les reconnaître.

Sachez aussi que non seulement nous avons une vision globale des choses : nous n'en sommes pas réduits à regarder simplement notre nombril régional, mais nous travaillons dans l'interrégionalité.

Madame JOZAN, nous sommes toujours prêts à écouter des bonnes suggestions. Nous sommes toujours prêts à prendre des conseils sans étude supplémentaire car il faudra que vous nous montriez les études qui ont été faites soi-disant pour évaluer les trafics. Elles n'existent pas ; c'est la SNCF qui nous les donne.

Nous sommes tout prêts à vous écouter et à vous entendre. Encore faut-il que vous ayez l'idée d'intervenir en Commission. Il est vrai que c'est alors beaucoup moins spectaculaire qu'en séance publique, mais cela nous permettrait d'avancer peut-être plus vite pour le bien de tout le monde. (*Applaudissements sur les bancs du Groupe Socialiste, Radical et Divers Gauche et sur plusieurs bancs du Groupe des Elus Communistes et du Groupe Les Verts.*)

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - La parole est à M. GILLAIZEAU.

M. GILLAIZEAU - Monsieur le Président, mes chers collègues, lors de la discussion du Budget Primitif 2006, la Région s'est engagée à assumer pleinement son rôle d'autorité organisatrice de transport et à poursuivre ses efforts en faveur d'une politique de transports collectifs dynamique.

Les résultats enregistrés en termes d'évolution du trafic et des recettes démontrent que les actions prises vont dans le sens d'un usage croissant du mode ferroviaire, véritable alternative au tout routier. Je dois préciser qu'il n'est pas honnête de dévoyer ou de détourner la demande du CESR. Ayant participé à la Commission du CESR, le CESR en matière de fréquentation des lignes a demandé quelques précisions afin d'avoir un panorama beaucoup plus précis. Mais en aucun cas il n'a contesté l'augmentation de trafic de 9 % et de recettes de 11,5 % l'année dernière, trafic confirmé cette année. Tout au contraire, il s'en est félicité.

Quelle volonté nous anime ? S'assurer de la bonne qualité de transport régional ; faciliter l'accès aux transports collectifs en améliorant l'information multimodale ; élargir l'accès au réseau régional à l'aide de dispositifs tarifaires spécifiques en faveur des demandeurs d'emploi et des jeunes ; poursuivre et accélérer la modernisation du parc ferroviaire roulant.

Sur ce dernier point, le budget supplémentaire dont nous débattons aujourd'hui est la preuve marquante de cette volonté. C'est maintenant 130 ME de crédits que la Région décide d'affecter à la SNCF pour passer commande de quinze autorails de grande capacité et de dix TER 2 niveaux, automotrices nouvelle génération à deux niveaux. Les quinze AGC s'ajoutent aux vingt-deux déjà commandés comprenant deux cent vingt places chacun. Les trains à deux niveaux permettent d'accueillir quant à eux trois cent trente voyageurs assis. Dans les deux cas, ces matériels offrent un niveau de confort jugé excellent. Ces trains seront en effet rapides, insonorisés, climatisés. Ils seront surtout accessibles aux personnes à mobilité réduite. Électriques pour l'essentiel, ces trains circuleront sur les axes actuellement les plus chargés, notamment la ligne Saint-Nazaire - Nantes - Angers. Après les travaux d'électrification, ils auront également toute leur place sur la ligne Nantes - La Roche-sur-Yon - Les Sables-d'Olonne. La livraison de ces machines est attendue pour fin 2007, début 2008.

Depuis 2004, le Conseil Régional des Pays de la Loire aura commandé pas moins de cinquante-quatre nouveaux trains, pour un total dépassant les 260 ME. Lorsque ces trains seront mis en service, principalement au cours de l'année 2008, l'usager bénéficiera d'un parc non seulement profondément renouvelé mais aussi largement augmenté, ce qui devrait permettre d'absorber les phénomènes de surcharges chroniques et de travailler aussi pour le développement durable.

S'agissant du développement durable, j'ai entendu avec stupéfaction M. FILLON ce matin nous dire que le financement de la Région pour les transports en commun en site propre permettait aux grandes collectivités qui n'en avaient *a priori* pas besoin de bénéficier de subventions et d'éviter la pression fiscale, voire même de la diminuer. Je voudrais rappeler pour mémoire, et nous l'avons déjà dit, que l'intervention

de la Région se situe précisément dans une volonté de développement durable, dans une volonté de développer les modes de transport en commun qui sont particulièrement intéressants.

A titre d'exemple, je rappelle qu'en annexe du contrat territorial, c'est une somme de 6,5 ME qui a été attribuée à la communauté urbaine de Nantes. Ces 6,5 ME ne permettront certainement pas ni de faire des allègements fiscaux ni de ne pas augmenter les impôts. En effet, en parallèle de l'action de la Région, l'Etat se désengageait totalement des transports en commun en site propre et c'est un manque à gagner de 32 ME, lesquels ne tomberont pas sur les finances de la communauté urbaine de Nantes. Je vous laisse juges de l'économie qui va être faite par Nantes Métropole. *(Applaudissements sur les bancs du Groupe Socialiste, Radical et Divers Gauche et sur plusieurs autres bancs.)*

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - La parole est à Mme ALGUDO.

Mme ALGUDO - Monsieur le Président, mesdames, messieurs, je ferai quelques commentaires sur les communications routières. Je regrette d'ailleurs que M. ANTONINI soit parti car il ne pourra pas les entendre. En effet, les communications routières sont devenues au fil du temps, me semble-t-il, les parents pauvres de notre budget régional.

Quelques chiffres évocateurs peuvent illustrer mon propos. A notre DM est inscrite une autorisation de programme de 1080 550 euros au titre de la politique régionale en faveur du désenclavement rural et urbain. Vous avouerez que ces chiffres laissent songeur. Quelle politique ambitieuse peut-on mener lorsque l'on voit inscrits 3 ME au Budget Primitif et 1 ME au budget supplémentaire ?

Quelques comparaisons sont intéressantes. Nous sommes passés de 48 ME en 2003 à 32 ME en 2005. Les chiffres sont éloquentes. Et pourtant les besoins sont importants. Nous sommes dans une Région en plein développement. Les routes ne sont-elles pas le poumon économique d'une Région ?

Notre habitat, chacun le sait, connaît un succès grandissant. Là aussi, les chiffres sont révélateurs. Ce sont les campagnes qui aujourd'hui reçoivent un grand nombre d'habitants urbains, les des encombrements, des coûts du foncier - Sophie JOZAN l'a rappelé - et des problèmes de la ville. Ces habitants connaissent ainsi une meilleure qualité de vie dans les communes rurales ou périurbaines. Certes, me direz-vous, le train doit aujourd'hui être le moyen de transport à développer et il doit permettre à tous de se déplacer. Mais alors, que fait-on des habitants des nombreuses communes de la Région non rattachées à une gare SNCF ? Ces communes sont pourtant par leur activité industrielle et commerciale des atouts non négligeables pour les recettes régionales.

De plus, permettez-moi, Monsieur le Président, de vous poser cette question importante pour l'avenir. Où en êtes-vous pour les demandes de financement du programme SRIR 2007, demandes adressées par les Départements et notamment celui de la Vendée dont la demande a été envoyée en décembre 2005 ? Nous sommes toujours dans l'attente d'une réponse. Je parle de la Vendée que je connais mieux avec notamment le contournement nord de La Roche-sur-Yon, celui d'Olonne-sur-Mer, l'aménagement de Challans - Les-Sables et Challans - Aizenay en deux fois deux voies, routes très fréquentées qui relient la Charente-Maritime à Saint-Nazaire. De nombreux camions empruntent cette voie tout au long de l'année, notamment les convois exceptionnels. Ces camions qui sillonnent nos routes sont de plus en plus nombreux et les encomrent avec les risques que cela représente, surtout en période estivale.

Vous pouvez comprendre, monsieur le Président, que les besoins sont importants et que nous ne pouvons pas réduire nos investissements sans mettre en péril notre économie régionale.

Monsieur le Président, c'est donc avec beaucoup d'insistance que je me permets de vous demander de consacrer des montants significatifs à nos communications routières, fer de lance de notre économie locale et régionale. C'est pourquoi, Monsieur le Président, notre Groupe s'abstiendra sur ce rapport. *(Applaudissements sur les bancs du Groupe de l'UMP.)*

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - Vous avez oublié les chemins creux...

La parole est à M.LANGLLET.

M. LANGLLET - Monsieur le Président, chers collègues, changer de pratiques en matière de déplacements et faire évoluer notre culture vis-à-vis de la voiture, voilà deux challenges importants pour demain réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Comment changer concrètement nos pratiques de déplacements ? La Région des Pays de la Loire, en qualité d'autorité organisatrice pour le transport ferroviaire, joue un rôle important pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun. Depuis deux ans, nous avons affiché nos priorités : amélioration de la qualité des transports en commun en partenariat avec la SNCF et augmentation de l'offre par la commande de nouveaux matériels et par la création de nouvelles dessertes. Cette session du Conseil Régional s'inscrit dans cette logique par la commande de dix nouveaux trains à deux niveaux qui viennent s'ajouter à ceux déjà commandés ces deux dernières années - cinquante-quatre nouveaux trains pour un montant total dépassant les 260 ME - et par la commande de sept trams-trains destinées à l'ouverture de la ligne Nantes - Châteaubriant.

Lorsque ces trains seront mis en service, l'utilisateur bénéficiera d'un parc non seulement profondément renouvelé mais aussi largement augmenté, ce qui devrait permettre d'absorber les phénomènes de surcharge chronique. Ces investissements sont importants et participent à la remise en cause du recours systématique à la voiture individuelle.

Trop longtemps, les investissements dans le domaine des transports ont été orientés exclusivement vers la route. Il devient urgent d'inverser les priorités. Ce changement de culture implique de faire découvrir les transports en commun aux populations peu utilisatrices de ce mode de déplacement. Ainsi, la mise en place par la Majorité régionale de tarifs spécifiques à destination des demandeurs d'emploi, en janvier 2006, est un élément important pour influencer les choix dans le mode de déplacement. Les premiers résultats sont encourageants et montrent ainsi que la mesure correspondait à un vrai besoin.

Cette session du Conseil régional nous donne une nouvelle occasion d'engager un véritable changement de culture en touchant à la population des jeunes, plus sensibles que leurs aînés aux problématiques du changement climatique. En élargissant et en améliorant l'abonnement de la SNCF destiné aux élèves - étudiants - apprentis, en créant une nouvelle carte 15 - 25 ans à un tarif attractif permettant de voyager à coût réduit et à plusieurs, les week-ends et jours fériés, la Majorité régionale permet à cette frange de la population d'envisager les déplacements sans faire appel à la voiture.

Bien entendu, les réflexions doivent encore être menées pour diminuer la part de la voiture particulière au profit des transports collectifs. Cela passe par le renforcement du réseau TER, la complémentarité train - vélo, le cadencement des TER, la réduction des crédits régionaux pour les projets routiers, une accessibilité des voyageurs régionaux aux TGV. Un premier pas a été fait mais je pense que la SNCF peut encore mieux faire. Cela passe aussi par des études pour la réouverture des lignes, comme par exemple Laval - Mayenne.

A ce jour, la Majorité régionale avance et elle avance dans le bon sens. Ainsi, le groupe des Elus Verts soutient les propositions faites au Conseil régional par Jean-Claude ANTONINI et il votera l'ensemble des délibérations.

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - La parole est à Mme GAUDOIN.

Mme GAUDOIN - Je reviens rapidement, monsieur le Président, mes chers collègues, sur l'engagement régional officialisé à l'occasion de ce budget supplémentaire en faveur

de deux opérations routières primordiales pour le département de la Mayenne : le contournement de Chemazé et celui de La Baconnière.

Cet engagement régional est le fruit d'une concertation engagée avec le Conseil général de la Mayenne. Il confirme, s'il en est besoin - et les interventions de M. FAVENNEC sur le sujet, largement relayées dans la presse locale me portent à le croire - l'attention portée par notre Majorité au problème de l'enclavement du département de la Mayenne et le volontarisme dont elle fait preuve en la matière. Ces aménagements concernant des routes départementales sont de la compétence pleine et entière du département de la Mayenne. En décidant de soutenir de telles opérations, en dehors de tout cadre contractuel, la Région marque son attachement à promouvoir un développement équilibré du maillage territorial.

S'agissant également de sujets sur lesquels M. FAVENNEC se plaît à interpellier notre Assemblée, je regrette son absence car j'aurais aimé l'entendre. Nos efforts en matière de désenclavement routier, prioritaire à nos yeux en Mayenne, ne signifient pas pour autant un renoncement à la reconquête ferroviaire de ces Départements. Nous avons tous conscience dans cet hémicycle que miser sur le tout routier ferait peser une lourde hypothèque sur le développement futur de notre Région. Des études sur la virgule de Sablé, projet qui mettrait Laval à une heure trente de train Nantes via Angers, sont actuellement en cours. Je pense ici plus particulièrement aux jeunes étudiants qui se dirigent vers Nantes ou Angers.

Ainsi, monsieur le Président, mes chers collègues, je me félicite de ce que nous participons à répondre, en fonction de nos marges de manœuvre budgétaires et des priorités définies en concertation avec les acteurs locaux, aux attentes de la population et de l'ensemble du territoire ligérien.

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - La parole est à M. le rapporteur.

M. BONTEMPS, rapporteur - Je vais être assez rapide, au risque d'être incomplet, car nous devons encore examiner de nombreux rapports.

A la suite de la remarque qui a été faite sur les tarifs ou sur la manière dont nous gérons les transports, je rappelle que nous enregistrons une progression de 11,5 % des recettes, ce qui est une excellente chose et c'est la première fois qu'il en va ainsi. On peut s'en satisfaire. Cela représente 5 ME, ce qui nous fait passer à 50 ME de recettes et il n'est pas inutile de rappeler que la subvention d'équilibre est de 95 ME. Cette situation nous permet de dire qu'il y a vraiment de la marge.

S'agissant du reproche de l'imprévoyance, il faut que chacun assume ses responsabilités. Les dernières commandes qui avaient été passées par la Majorité

précédente ont eu lieu en 2001, concernant quatorze ZTER dont une quinzième en option qui avait été supprimée pour des raisons budgétaires. Les commandes suivantes ont été faites seulement en juin 2004 après le renouvellement de la Majorité. Depuis cette date, comme l'ont dit Jacques GILLAIZEAU et Romain LANGLET, nous sommes rendus à cinquante-quatre trains. Dans ces conditions, il n'est vraiment pas possible de nous accuser de ne pas avoir mis les moyens pour répondre aux insuffisances.

Dans le même temps, les dotations d'Etat ne suivent pas au même rythme. Pour un montant de dépenses de 260 ME depuis que nous sommes aux responsabilités, nous avons dû toucher à peine plus de 100 ME de la part de l'Etat au titre de la dotation. Ce sont là autant d'éléments qu'il faut intégrer.

S'agissant de l'imprévoyance sur les personnes à mobilité réduite, là encore il faut être sérieux. Les derniers trains qui sont mis en circulation sur la ligne Nantes - Vertou, les 73 500, ont été commandés par la Majorité précédente et ils n'ont pas été dotés d'un système d'accessibilité, ce qui nous pose un problème aujourd'hui. Or, tous les trains commandés par la nouvelle Majorité sont accessibles aux PMR depuis juin 2006. J'ajoute que nous sommes en train de travailler sur un plan d'accessibilité sur l'ensemble du territoire régional. Ce plan va démarrer dans les semaines qui viennent et au bout d'un an il nous permettra de prévoir les priorités de réalisation. C'est là aussi une première.

Il en va de même en ce qui concerne les prévisions concernant le développement du transport voyageurs sur le territoire régional. Je rappelle que c'est la première fois que cela va se faire et nous avons voté lors d'une Commission Permanente précédente la mise en place d'un plan régional de déplacements voyageurs qui a pour objet de mettre à plat la totalité des dessertes régionales et de travailler sur un plan à dix ans.

L'ensemble des membres de la Commission est informé de cette décision puisqu'ils y ont contribué. Il en va de même, bien que nous n'ayons pas la compétence en matière fret, du Schéma Régional d'Infrastructures et de Transports en cours et qui a pour objet de mettre en place un véritable plan à vingt ans pour travailler l'ensemble des infrastructures de transports, air, terre, mer, fer.

Enfin, des questions ont aussi été posées sur les tarifs. A cet égard, je souligne ce qui a été annoncé par Jean-Claude ANTONINI, à savoir que nous allons augmenter entre 2,3 et 2,5 % la partie qui est au-delà de 75 kilomètres, ce qui nous permet de mettre en œuvre la réciprocité avec des Régions comme la Région Centre. Je rappelle que chaque fois qu'on s'inscrit dans la réciprocité, il faut que les Régions harmonisent leurs tarifs. La mesure que nous prenons va permettre par exemple aux utilisateurs de la ligne Caen - Le Mans - Tours - de se trouver dans une situation de

réciprocité pour l'abonnement régional et de diminuer par plus de deux l'abonnement qu'ils payent aujourd'hui pour se rendre à leur travail. Ce point méritait d'être souligné.

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - J'ajoute que le rapport 93 démontre, contrairement à ce qui a été dit par une intervenante, que la Région intervient sur les routes, conformément à ce que j'ai indiqué tout à l'heure en fin de matinée, dans le cadre du Contrat EtatRégion.

Je mets aux voix ce rapport.

Mis aux voix, le rapport n° 93 « Contrat Etat-Région (2000-2006) et CPER (1994-1998) » est adopté. Vote pour du Groupe des Elus Communistes, du Groupe Les Verts et du Groupe Socialiste, Radical et Divers Gauche. Abstention du Groupe Union des Pays de la Loire et du Groupe UDF.

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - Je constate que les deux Groupes de l'Opposition s'abstiennent. C'est vraiment n'importe quoi ! Il devrait quand même y avoir une certaine cohérence dans les comportements des uns et des autres, excusez-moi de le dire ! En l'occurrence, chers collègues, il s'agit du Contrat EtatRégion que la précédente Majorité a signé en 2000. Nous répondons là à un étalement de l'Etat et vous trouvez que c'est négatif. Cette attitude démontre l'inconséquence de l'Opposition sur des dossiers aussi sensibles. Je prends acte de cette abstention.

Je mets aux voix le rapport n° 305 « Désenclavement urbain et rural ».

Mis aux voix, le rapport est adopté. Vote pour du Groupe des Elus Communistes, du Groupe Les Verts, du Groupe Socialiste, Radical et Divers Gauche et du Groupe UDF. Abstention du Groupe Union des Pays de la Loire.

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - Je rappelle là encore, comme l'a indiqué notre collègue GAUDOIN, qu'il s'agit d'une opération complémentaire pour la Mayenne, département qui n'a pas beaucoup de trains. Nous intervenons à la demande du Président ARTHUIS. Nous notons là encore une incohérence dans les comportements et dans les votes.

Je mets aux voix le rapport n° 104 « Fonctionnement des transports régionaux », avec l'autorisation de fonctionnement complémentaire.

Mis aux voix, le rapport est adopté. Vote pour du Groupe des Elus Communistes, du Groupe Les Verts, du Groupe Socialiste, Radical et Divers Gauche et du Groupe UDF. Abstention du Groupe Union des Pays de la Loire.

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - Je mets aux voix le rapport n° 106 « Modernisation du parc de matériel roulant régional ».

Mis aux voix, le rapport est adopté. Vote pour du Groupe des Elus Communistes, du Groupe Les Verts, du Groupe Socialiste, Radical et Divers Gauche et du Groupe UDF. Abstention du Groupe Union des Pays de la Loire.

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - J'observe que pour accueillir les voyageurs, il ne faut sans doute pas de train ! (*Sourires.*)

Je mets aux voix le rapport sur la mise en place de nouvelles tarifications en faveur des jeunes sur le réseau de transport régional.

Mis aux voix, le rapport est adopté. Vote pour du Groupe des Elus Communistes, du Groupe Les Verts, du Groupe Socialiste, Radical et Divers Gauche et du Groupe UDF. Abstention du Groupe Union des Pays de la Loire.

M. AUXIETTE, Président du Conseil Régional - Voilà la cohérence entre le discours politique et les votes !