



# VOLET MOBILITÉS 2023-2027 DU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION

**Rapporteur : Jean-Louis RENIER**

**Délibération**  
**Séance plénière du 18 décembre 2023**

Le conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L4131-2 et L.4131-3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux organes de direction des régions et au rôle du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4134-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à la composition et au fonctionnement du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4241-1 et L.4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles R.4134-9 et L. 4132-18 alinéas 2 et 3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux modalités de saisine du conseil économique, social et environnemental régional et à l'information du conseil régional des projets sur lesquels le CESER est obligatoirement et préalablement consulté,

Vu le décret n° 2017-1193 du 26 juillet 2017 relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux,

Vu l'avis des 4 commissions en date des 5 et 6 décembre 2023,

Vu l'avis du Bureau en date du 11 décembre 2023,

Monsieur Jean-Paul CARLAT, orateur entendu,

DÉLIBÈRE

Avis adopté à la majorité.

Vote :

Pour : 70

Contre : 0

Abstention : 9

A blue ink signature, appearing to be 'Eric Chevéé', written in a cursive style.

Le Président du CESER Centre-Val de Loire  
Éric CHEVÉE

Pour mémoire, l'avenant n°5, signé le 8 juillet 2020, prolongeait de deux ans le volet mobilité multimodale du CPER 2015-2020. Ce volet mobilités 2023-2027 est donc un complément au CPER 2021-2027 signé le 7 mars 2022.

Dans son avis rendu lors de la signature du protocole d'accord sur le contenu du CPER 2021-2027 et du plan de relance (délibération du 14 décembre 2020), le CESER avait exprimé le souhait que « l'avenant [sur les mobilités] qui interviendra en 2022 pour la période 2023-2027 permette une évolution des financements comparable à celle observée dans les volets hors mobilité (près de +75 %) ».

Les financements contractualisés pour ce volet mobilités s'établissent ainsi à 514,1 M€ dont 189 M€ pour l'État (soit 37,8 M€/an contre 17,5 M€/an sur le précédent CPER), 193 M€ pour la Région (soit 38,6 M€/an, contre 18,75 M€/an sur le précédent CPER) et 132,1 M€ pour les autres financeurs. Ces montants s'ajoutent aux financements déjà mobilisés pour les mobilités dans le CPER 2021-2027, notamment pour l'aménagement d'infrastructures cyclables pour les trajets du quotidien, l'aménagement des gares hors mise en accessibilité et l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux.

Thématiques	État (M€)		Région (M€)		Autres financeurs (M€) contractualisés	TOTAL (M€) contractualisés
	Contractualisés	Valorisés	Contractualisés	Valorisés		
Axes ferroviaires structurants	25,1	135 (POLT)	25,1	-	-	50,2
Routes	28,58	-	-	-	2,8	31,4
Etoiles ferroviaires	18	-	18	-	8	44
Transports collectifs en site propre	-	53	-	45		
Lignes de desserte fine du territoire	5,52	5,3	8,2	10,8	1,49	91,2
Véloroutes	18,17	-	18,17	-	59,19	95,5
Mise en accessibilité des gares	51,31	-	13,43	-	31,23	96
Fret	34,28	2,9	33,5	2,09	24,1	92
Fluvial	7,8	-	0,25	-	5,26	13,3
Autres (études complémentaires)	0,25	-	0,25	-	-	0,5
<b>TOTAL</b>	<b>189 M€</b>	<b>196,2 M€</b>	<b>193 M€</b>	<b>57,9 M€</b>	<b>132,1 M€</b>	<b>514,1 M€</b>

Pour mémoire, le CPER 2015-2020 a mobilisé 325,8 M€ pour les mobilités (dont 300 M€ pour les infrastructures ferroviaires contre 373 M€ consacrés au ferroviaire dans le présent volet mobilité auxquels il faut néanmoins ajouter des financements hors CPER d'ampleur comme les 135 M€ que l'État consacrera à la ligne POLT).

Il faut souligner qu'un volet routier est mis en œuvre dans ce CPER mais financé intégralement par l'État et d'autres financeurs. Par ailleurs, il n'y a pas de crédits déployés sur le transport aérien. Le CESER en prend acte.

Il souhaite exprimer des observations sur chacun des 7 axes de ce volet mobilités du CPER.

### 1. Les lignes de desserte fine du territoire

La sauvegarde des 6 lignes de desserte fine du territoire est réalisée, ce qui n'allait pas de soi avant la signature du protocole d'accord du 20 février 2020 entre l'État et la Région. Le CESER relève la volonté d'aller plus avant dans la modernisation de ces lignes et l'accroissement de leur fréquentation. C'est indispensable si l'on veut véritablement engager les habitants dans une démarche de transition écologique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### 2. Les axes ferroviaires structurants

Le CESER soutient depuis longtemps la nécessité de rénover et de mieux cadencer les lignes structurantes notamment les lignes nationales que sont Paris-Clermont, Paris-Chartres-Le Mans et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Les opérations retenues dans le présent volet « mobilité » sont donc accueillies très positivement.

Néanmoins, même s'il apprécie que l'État mette 135 M€ supplémentaires hors CPER, pour la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), le CESER ne peut que regretter le retard pris. Cette ligne revêt un intérêt capital pour le désenclavement des territoires du centre

### 3. Le développement du fret ferroviaire

Le fret ferroviaire est affirmé comme une priorité dans ce volet mobilité du CPER ce que le CESER apprécie car il appelait depuis de longues années à ce que des moyens conséquents soient mis dans ce domaine (cf. « *Coalition fret ferroviaire : contribution pour atteindre les objectifs de report modal vers le fret ferroviaire* », février 2022). Si l'on veut parvenir à atteindre l'objectif fixé dans le SRADDET, à savoir réduire de 5 points la part modale du transport routier marchandises dès 2030 et de 15 points à l'horizon 2050, il est impératif de mettre les moyens nécessaires et suffisants. Ainsi, sont prévus près de 92 M€ pour cet axe, avec un cofinancement de l'État et de la

Le CESER prend note du fait que la ligne Bourges-Montluçon sera prise en compte hors CPER par SNCF Réseau, conformément au protocole d'accord du 20 février 2020. Tout comme la Région, le CESER sera vigilant à ce que l'État s'assure de la bonne réalisation de ces travaux.

de la France. Il s'étonne d'ailleurs qu'une étude complémentaire soit encore nécessaire. Le CESER se demande à quelle échéance cette ligne sera complètement modernisée. Il est en outre regrettable que les différentes Régions traversées par cette ligne ne partagent pas une position commune permettant désormais d'accélérer sa modernisation.

Par ailleurs, le CESER ne voit pas clairement mise en avant la nécessité de mieux relier le réseau ferroviaire régional au réseau du Grand Paris, en lien avec Ile-de-France mobilités. Or c'est un enjeu fort notamment pour les habitants et les territoires du nord de la région.

Région à hauteur de 36 % chacun, le reste étant financé par les chargeurs.

Ces efforts concernant le fret ferroviaire seront à poursuivre pour atteindre les objectifs fixés dans le cadre du SRADDET. D'ailleurs, dans le cadre de la révision de ce dernier, concernant la dimension logistique, et en cohérence avec le « zéro artificialisation nette », le CESER souhaite que tout nouveau projet logistique ne soit possible que s'il est raccordé à un embranchement fret existant et de proximité ou si cet embranchement est prévu dès l'origine. Une incitation devrait être mise en place pour l'utilisation de ces embranchements.

#### 4. L'accessibilité des gares régionales et nationales

Le CESER relève que la mise en accessibilité des gares du Centre-Val de Loire pour les personnes à mobilité réduite est encore loin d'être atteinte. 5 gares nationales sur 11 (Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Les Aubrais, Orléans et Montargis) et 9 gares régionales sur 13 (Châteaudun, Illiers-Combray, Epernon, Maintenon, Romorantin, Saint-Aignan, Vendôme, Malesherbes et Chevilly) ne sont toujours pas accessibles.

#### 5. Les étoiles ferroviaires de Tours et Orléans

Il est prévu de développer les étoiles ferroviaires autour des métropoles de Tours et d'Orléans, conformément au souhait du Président de la République de voir se développer des « RER métropolitains » autour des grandes métropoles françaises (SERM : Services Express Régionaux Métropolitains). Cet aspect est un des enjeux majeurs de ce volet mobilité du CPER. Toutefois, la loi de labellisation des projets n'interviendra qu'en 2025.

Pour Tours, l'étoile comprend 8 branches plus les lignes TGV essentiellement consacrées au transport de voyageurs. Pour Orléans, l'étoile comprend 3 branches pour les voyageurs et 4 pour le fret.

#### 6. Les véloroutes

Concernant les véloroutes, le CESER ne peut qu'être favorable à leur développement. Il tient néanmoins à insister sur la nécessité de mieux prendre en compte les problématiques de sécurité et d'entretien, même si elles sont soulignées dans le projet. C'est un impératif si on veut véritablement qu'elles puissent relever d'un usage du quotidien.

L'ensemble des pistes cyclables qu'elles soient des véloroutes ou des pistes du quotidien doivent

#### 7. Le fluvial

Le CESER prend acte de l'implication des acteurs sur les deux axes Briare-Loing et du canal latéral à la Loire, et des financements mis en place.

Pour mémoire, la loi n°2005-102 du 11 février 2005 (article 45) imposait de rendre accessible les réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, et ce dans un délai maximum de 10 ans à compter de sa publication. 18 ans après, on n'y est toujours pas... que ce soit régionalement ou nationalement. Pour le CESER, ce chantier doit être prioritaire.

Ces projets devront répondre aux critères pour obtenir la labellisation. En attendant, les autorités organisatrices des mobilités des deux métropoles et de la Région travaillent à la définition fine de ces projets qui ne verront aboutir leur finalisation qu'au cours de plusieurs CPER.

44 M€ sont ainsi inscrits dans l'actuel CPER pour les études, l'avancement et les premiers travaux. Des financements complémentaires devront intervenir pour permettre leur aboutissement dans les années à venir.

Le CESER souhaite que les deux projets puissent être labellisés et que cela permette de faciliter les déplacements du quotidien de l'ensemble des habitants des bassins de vie des deux métropoles.

pouvoir s'articuler entre elles afin de permettre aux usagers d'avoir de véritables trajets sans rupture de parcours.

En outre, au-delà des abris sécurisés au niveau des gares régionales, des garages à vélos en périphérie des agglomérations pourraient être déployés pour permettre aux usagers de poursuivre leur trajet via les transports en commun sans rupture de charge trop gênante.

## CONCLUSION

Le CESER se félicite des avancées majeures opérées par le présent volet « mobilités » du CPER. Les efforts importants menés par la Région dans le cadre des négociations avec l'État sont à souligner. L'ambition est d'autant plus grande qu'il se déploiera sur un laps de temps relativement court (2023-2027) même s'il est fort à parier que des glissements sur les années postérieures sont à prévoir, notamment en raison d'échéances électorales à venir et des capacités de maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie pour mener à bien tous ces projets dans les temps contractualisés.

Au regard de l'ampleur des projets et des financements retenus, une réflexion approfondie doit être menée en termes de gouvernance afin de définir pour chacun d'eux le pilotage le plus efficient.

Bien que ne faisant pas partie de la contractualisation actuelle, le sujet des transports scolaires nécessite un regard attentif des services de la Région afin de mieux répondre aux besoins des populations.

Il serait sans doute nécessaire de mieux structurer la concertation des acteurs concernant les mobilités, au risque de voir se développer des stratégies ou des plans déconnectés les uns des autres, en témoigne la récente annonce conjointe des Présidents des 6 Conseils départementaux de la région pour le développement de plans vélos sans tenir compte du schéma régional. Le nombre important d'Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) peut s'avérer comme un frein à cet égard. Pour une politique de mobilité efficiente, il faut savoir conjuguer organisation spatiale et modalités pratiques de déplacement des habitants.

Enfin, comme il le demande régulièrement, le CESER souhaite que soient communiqués annuellement, des éléments concernant l'exécution et l'avancée des projets du CPER (dans sa globalité, donc y compris pour le volet mobilité) afin d'avoir un véritable suivi/évaluation. Le CESER prendra toute sa place dans le comité régional des partenaires et dans les comités locaux des partenaires par bassin de mobilité afin d'apporter sa vision sur l'exécution et de suivre la bonne réalisation de l'ensemble des projets de ce CPER, comme s'y est engagé le vice-président du Conseil régional devant le Bureau du CESER.

# **INTERVENTIONS DES GROUPES**



## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 18 DECEMBRE 2023

**Avis du CESER relatif au rapport sur le volet mobilité 2023 / 2027 du CPER.**

**Intervention de Madame Martine RICO**

**Au nom du groupe : AIESSSE – Associations, Institutions de l'Economie Sociale et Solidaire et de l'Environnement.**

Monsieur le Vice-Président du Conseil Régional,  
Monsieur le Président du CESER,  
Monsieur le rapporteur de l'avis  
Chers-es collègues

Cette intervention est faite au nom du groupe AIESSSE, les Associations, Institutions de l'Economie Sociale et Solidaire et de l'Environnement, elle vise à attirer l'attention sur la désertification de l'Indre et combien la mobilité peut jouer un rôle essentiel.

Le groupe souligne la particularité de notre région d'être entourée de 6 autres régions frontalières. Cet état de fait oblige à regarder, travailler, sur les mobilités avec un regard éclairé sur différents domaines que ce soient l'emploi, le social, le médical, l'enseignement et bien d'autres. La population du Centre-Val de Loire va et vient vers ces autres régions au gré de leurs besoins tout comme celle de ces autres territoires peuvent venir dans notre région. Ce n'est pas forcément pour une installation définitive que les populations bougent. Souvent dans les zones en déficit d'offres essentielles ou pour des raisons de proximité ou encore de facilité de déplacement, les personnes adoptent des attitudes favorisant le franchissement du périmètre de région.

Ainsi nombre d'habitants de l'Indre préfèrent aller vers Limoges pour certaines prestations, comme le soin, uniquement du fait que cette destination est plus facilement atteignable que celle de Tours. L'autre exemple flagrant est celui du nombre d'étudiants qui préfèrent aller à Limoges plutôt qu'à Tours, notamment pour la médecine puisque  $\frac{3}{4}$  des jeunes font ce choix (en médecine : 30 pour Limoges et 8 pour Tours).

Le voyage Châteauroux / Tours en car est d'une durée quasi égale à 2h 30 à laquelle il faut ajouter un temps de déplacement supplémentaire pour arriver à la gare puis un autre pour se rendre à la destination voulue, élevant le temps de transport à 3 heures, voire plus dans certaines situations.

Pouvoir disposer d'une ligne ferroviaire répondant aux besoins de la population et aux étudiants de Châteauroux, plus largement de l'Indre, pourrait offrir aux jeunes une possibilité d'études dans le territoire régional. A terme, ceci pourrait favoriser leur installation en sortie de cursus, mais aussi pourrait contribuer à ralentir la désertification de l'Indre. Le groupe AIESSSE, considère cette problématique comme urgente pour ce territoire du Berry, il s'appuie notamment sur le rapport du CESER concernant les ruralités qui a placé la question de la mobilité dans les territoires peu denses parmi les domaines d'actions prioritaires.

Le groupe votera l'avis.



## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 18 DECEMBRE 2023

**Avis du CESER relatif à : CPER VOLET MOBILITES**

**Intervention de Madame Sabine DEVYNCK**

**Au nom du groupe GEI**

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, chers collègues,

Je tenais au nom du GEI, Groupe des Entreprises, à souligner notre étonnement sur la méthode et la chronologie des faits, en effet la consultation s'est faite entre l'état et la région sans consultation préalable de nos organisations, alors que nous avons des besoins qui remontent du terrain et de nos entreprises, notamment sur les équipements routiers, et les investissements nouveaux.

La région et l'état ont lancé une négociation avec un fort impact ferroviaire et accessoirement pour la circulation douce (vélo route, étoiles ferroviaires des métropoles et canaux)

Ces besoins doivent être mise en adéquation avec les besoins de mobilité de nos salariés et pour lesquels nous devons rappeler que nous contribuons aux versements transports, ce qui imposerait que nous fassions partie de la concertation préalable.

Par ailleurs les investissements du CPER méritent un suivi et une concertation avec nos entreprises et nous saluons l'engagement du Vice-Président de réunir régulièrement le comité des partenaires pour lesquels les représentants de nos entreprises doivent siéger.

Le Ceser qui représente la société civile organisée doit être un partenaire dans la co construction, et ceci nous amène à penser que si la région veut partager ses décisions avec ses partenaires, elle doit les impliquer plus en amont.

Travailler en synergie en consultant toutes les parties prenantes du territoire a toujours été une recette gagnante

Nous voterons l'avis

## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 18 DECEMBRE 2023

### **Avis sur le volet mobilités 2023-2027 du CPER**

#### **Intervention de Monsieur Gilles LORY**

#### **Au nom du groupe CFDT**

Monsieur le Vice-Président du Conseil Régional, Monsieur le Président du CESER, Monsieur le Rapporteur, chers collègues.

Pour la CFDT, le présent volet « mobilités » du CPER marque une rupture par rapport aux précédents. Outre l'évolution financière conséquente par rapport à la précédente édition ; celui-ci marque fortement la volonté de soutenir des modes de transport décarbonés. C'est une nécessité si l'on veut s'engager dans une démarche de transition écologique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour que les citoyens changent de comportement il faut pouvoir leur proposer de réelles alternatives à la route. Nous nous félicitons donc tout particulièrement du soutien affiché en faveur des lignes de déserte fine du territoire, tout comme celui en faveur du fret ferroviaire, ou des axes ferroviaires structurants.

Ce volet « mobilité » montre également que lorsque la Région met une priorité forte sur certaines politiques cela porte ses fruits ; il vaut mieux prioriser et avoir un levier fort sur certaines actions plutôt que tenter d'agir sur tout, de saupoudrer et au final ne répondre à rien...

Si la CFDT est satisfaite de la forme qu'a prise ce nouveau volet « mobilité » du CPER, elle est consciente du travail qui reste à accomplir pour obtenir une offre ferroviaire qui réponde aux attentes des habitants et aux enjeux actuels. Le désengagement de l'Etat au cours de ces dernières décennies ne se rattrapera pas en un instant, ni avec les mesures contenues dans ce volets mobilités du CPER ; les efforts devront donc être poursuivis avec constance.

La CFDT partageant les remarques exprimées par notre rapporteur, elle votera l'avis .



## **SEANCE PLENIERE DU CESER DU 18 DECEMBRE 2023**

### **Avis du CESER : CPER MOBILITES**

#### **Intervention de Madame Aïcha BANIAN et Marc GERBEAUX**

#### **Au nom du groupe : Association des Institutions Economie Sociale et Solidaire et de l'Environnement**

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, M. le Rapporteur, chers.es collègues,  
Notre intervention est faite au nom du groupe AIESSE.

Comme le signale notre rapporteur, « les efforts importants menés par la Région dans le cadre des négociations avec l'État sont à souligner » et le groupe AIESSE note également que la Région « travaille sur l'acquisition de rames supplémentaires pour accueillir la nouvelle dynamique de fréquentation des trains Rémi, ainsi que les installations fixes associées, notamment de maintenance ». Il soutient ces initiatives comme il a déjà eu l'occasion d'appuyer la gratuité des transports REMI pour les jeunes, mesure également à portée environnementale.

En ce qui concerne la mobilité inclusive, nous nous référons à notre contribution du 10 février 2020 ; lors de cette plénière, nous alertions déjà la Région sur les difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap sensoriel et/ou mental (autisme), psychique, lors de leurs déplacements en transport collectif. Ces difficultés perdurent aujourd'hui tant sur les déplacements intra régionaux qu'inter-régionaux.

Des ascenseurs peu, voire non fonctionnels, un système de billetterie devenue trop complexe pour les personnes en situation de handicap comme pour les personnes âgées (ou victimes de l'illectronisme), le manque ou l'absence de marquage au sol, des signalétiques non adaptées, des points d'aide quasi inexistantes ou difficilement mobilisables, cela nous paraît très insuffisant pour favoriser la mobilité inclusive ; un accompagnement de qualité et pérenne devrait être développé dans toutes les gares selon chaque type de handicap. La formation des agents pour prévenir les angoisses des personnes en situation de handicap mental ou psychique devrait être approfondie pour prévenir ces anxiétés, sans penser uniquement à des formations dites « sécuritaires ». Faciliter le déplacement de ce public vers Paris et toutes les autres villes concernées lors des Jeux Olympiques et paralympiques 2024, reste un défi périlleux à relever à une échéance si proche ! Aujourd'hui seules 9 gares sur 160 en Région Centre-Val de Loire sont adaptées aux Personnes à Mobilité Réduites !

Et rappelons-le à nouveau : toutes les solutions d'accessibilité créées pour aider les plus vulnérables, outre qu'elles contribuent à assurer leur autonomie, bénéficient à l'ensemble des citoyens-usagers des modes de transport en commun.

Le groupe AIESSE votera l'avis



## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 18 DECEMBRE 2023

**Avis du CESER relatif à : CPER Mobilités 2023-2027**

**Intervention de Madame : Florence DUMOND**

**Au nom du groupe : CGT**

**Monsieur le Vice-président,**

**Monsieur le Président du CESER,**

**Monsieur le Rapporteur,**

**Mesdames et Messieurs les Conseillers-ères,**

Dans son avis sur le protocole CPER et plan de relance, le CESER était très précis sur les réflexions concernant le volet ferroviaire. La CGT regrette qu'il n'insiste pas plus aujourd'hui.

Certes, l'enveloppe de 514M€ pour les 5 prochaines années, montre que des efforts sont faits mais ils restent insuffisants au regard des enjeux de transition écologique et de transformation de nos modes de vie et de production. Le CESER précise qu'il va falloir plusieurs CPER, mais la mobilisation pour obtenir plus de financements est nécessaire dès aujourd'hui.

Ainsi, sur le volet ferroviaire, alors que le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) note dans son rapport un besoin de 117Mds€ sur 10 ans, le plan de relance du ferroviaire annoncé par le gouvernement en février dernier porte sur une enveloppe de 100Mds€ sur 17 ans !

Après avoir déduit les investissements prévus dans la Loi d'Orientation des Mobilités, les rattrapages de retard de régénération du réseau, la mise en œuvre des 10 projets de RER Métropolitains aujourd'hui bien avancés, il ne reste que 13Mds pour les arbitrages à opérer, notamment dans les négociations des CPER.

Le volet mobilités des CPER 2023-2027 annoncé par Elizabeth BORNE en juin dernier, fait état de 8.6Mds€, par conséquent, sur 100Mds pour couvrir les besoins jusqu'en 2040, il ne restera à partir de 2028 que 5Mds€ pour continuer à porter des projets de développement du ferroviaire dans les territoires.

Il faut donc compter que ce seront les Régions qui auront avancé dans leurs études et dans l'argumentation nécessaire et suffisante de ses projets, qui pourra peser auprès de l'Etat pour obtenir les financements utiles.

Concernant les nœuds ferroviaires, cela fait plus de 20ans que le sujet est connu, il avait déjà fait l'objet d'inscription dans le CPER 1997-2004 mais le schéma directeur des infrastructures revu dans les années 2000 n'avait pas donné suite.

Depuis, c'est un sujet qui est toujours inscrit et on va peut-être enfin pouvoir en voir la concrétisation dans le cadre des discussions sur la mise en place du service express régional métropolitain (SERM) autour de l'étoile ferroviaire de Tours-St Pierre. En tout cas c'est ce que souhaitent tous les Présidents des Intercommunalités et de la Métropole de Tours en annonçant la candidature du projet de RER métropolitain au label de SERM.

Pour être au fait des évolutions à venir sur ce site, il faut aussi noter que la gare de St Pierre des Corps devrait connaître de grandes transformations avec le projet de création d'un nouvel échangeur au niveau de Rochepinard pour soulager le trafic de l'autoroute en centre-ville, qui permettrait également de mieux la desservir.

La CGT note avec satisfaction l'inscription des études pour la ligne Châteauroux-Loches au CPER, cela va engager l'Etat pour l'avenir mais la Région doit d'ores et déjà pousser la réalisation de celles-ci.

Sur l'étoile ferroviaire d'Orléans, les études pour l'ouverture au fret entre Orgères et Fain la Folie devront être étendues pour l'ouverture aux voyageurs.

Par contre, si les études pour la réouverture au service voyageurs de Châteauneuf s/Loire-Orléans ont été budgétées en DM2 2023, la CGT regrette de ne pas trouver dans le CPER 2023-2027 les études pour la réouverture au service voyageurs de Pithiviers-Orléans qui aurait pu entrer dans le projet SERM, ainsi que l'extension jusqu'à Malesherbes mais aussi vers Gien pour entrer dans une stratégie de mobilité et d'aménagement des territoires.

Quant au fret, la CGT note, comme le CESER, l'engagement de la Région mais doute que cela soit réellement suffisant pour amener les chargeurs sur le ferroviaire tant que la route n'intègrera pas les coûts des externalités pour amener le coût à sa réalité.

Pour finir, la CGT soutien la nécessité de structurer la concertation des acteurs concernant les mobilités afin de rendre cohérent la politique de transport sur notre région.

Tout comme le CESER, elle prendra sa place dans le comité régional des partenaires, pour lequel, elle se félicite que la Région intègre les Organisations Syndicales.

Cependant, alors que le CESER soutient la démarche de démocratie participative et défend l'idée de concertation et de travail à l'évaluation des politiques publiques, la CGT regrette qu'il ne soit pas favorable à soutenir la demande de notre organisation syndicale d'intégrer les représentant-es des salarié-es du ferroviaire dans les comités de suivi des dessertes ferroviaires. L'objectif serait de les considérer comme des acteurs à part entière dans la réalisation du service et donc d'accepter de les entendre sur les sujets qui intéressent les usagers des trains. Cette démarche doit être la même pour le suivi des DSP routières. Pour les autres mobilités dites actives ou douces, le salariat est minime dans la mesure où se sont souvent des partenariats avec des travailleur-es indépendants ou organisé-es en SCOOP, le mode de gouvernance intégrant la parole de toutes et tous dans cette forme juridique.

La CGT s'abstiendra sur cet avis.



# CESER

Centre-Val de Loire  
Conseil Économique, Social et Environnemental Régional du Centre-Val de Loire

---

9 rue Saint-Pierre Lentin . 45000 ORLÉANS . Tél. : 02 38 70 30 39 . Email : [ceser@centrevaldeloire.fr](mailto:ceser@centrevaldeloire.fr)  
[ceser.centre-valdeloire.fr](http://ceser.centre-valdeloire.fr)