



Conseil communautaire du 9 juillet 2015 | Délibération n°23

Intervention de Sylviane RAULT au nom du groupe écologiste

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

Le réseau STAR ne cesse de s'étendre avec l'entrée de nouvelles communes de la Métropole et c'est une bonne nouvelle tant la question de la mobilité est importante pour la dynamique métropolitaine.

On note cependant que la hausse de fréquentation reste faible au regard de l'évolution de l'offre avec l'ouverture de nouvelles lignes et l'extension du réseau en nombre de kilomètres. Le présent rapport évoque à juste titre comme cause de cette évolution la baisse du coût du carburant, ainsi qu'un moindre pouvoir d'achat et la peur du lendemain chez les usagers.

Les hausses tarifaires intervenant chaque année dans le cadre de la DSP ne peuvent que contribuer au report vers la voiture en temps de fragilisation économique de nombre d'usagers qui, rappelons-le, ne bénéficient pas tous de la gratuité sociale.

Le travail que nous devons engager sur la tarification sociale et solidaire saura, espérons-le, rétablir l'équilibre et permettre une meilleure accessibilité financière des bus et du métro pour l'ensemble des usagers.

La refonte de la grille tarifaire devra prendre en compte également la nécessité de mettre en place un ticket multivoyageurs comme il en existe dans toutes les métropoles. Quelques exemples parlant Monsieur le Président : Brest 3,94 € le ticket pour 4 personnes pour le week-end, Nantes 7,50 € toujours pour 4 personnes durant 24 heures tous les jours, Montpellier 6 € pour 5 personnes durant 24 heures. Dans notre Métropole 4 personnes voyageant ensemble toute la journée doivent déboursier 16 € (équivalent à 4 pass).

Nous notons aussi l'engouement pour les vélos à assistance électrique en location longue durée et l'adaptation de l'offre. Sur ce sujet, et comme déjà pressenti dans les grandes orientations du PLU, favoriser l'utilisation du vélo à assistance électrique à l'échelle infra-communale permettra sans doute une véritable alternative à la voiture solo pour les déplacements domicile-travail dans un rayon un peu plus large qu'à l'échelle rennaise.

Concernant le VLS, on constate à Rennes qu'il fonctionne bien en centre-ville pour des petits trajets mais moins bien, on le sait, dans les quartiers. Le coût des VLS fait de plus en plus débat partout en France. Le Vélostar offre une visibilité aux cyclistes mais n'est pas un levier suffisant à un report modal vers le vélo. Il nous faudra certainement réinterroger sa place dans notre politique globale de développement des mobilités actives.

L'étude sur le TREM qui sera engagée au cours de l'année ouvrira peut-être elle aussi des perspectives quant au développement d'un nouveau TCSP sur notre métropole.

Il nous faut avancer plus avant sur les projets de BHNS dans la métropole, à l'image de la nouvelle ligne Chronostar ou celle qui, nous l'espérons, reliera demain Chantepie au métro Poterie, pour répondre aux enjeux de mobilité qui se font de plus en plus prégnants.

Enfin, concernant le service Handistar, il évolue positivement et nous nous réjouissons de son extension aux communes du pays de Bécherel. Il est un outil précieux de mobilité pour les citoyens en situation de handicap qui ne peuvent utiliser les transports en commun « traditionnels ». Le système de porte à porte offre notamment un service de qualité exceptionnelle.

Nous pouvons aussi saluer le travail de sensibilisation effectué par Kéolis sur la question du handicap dans les communes de la métropole.

Nous notons d'ailleurs une hausse notable de la fréquentation d'Handistar avec 267 nouveaux usagers en 2014 pour des trajets en moyenne plus longs. Si cette évolution se confirme, il faudra la soutenir avec les moyens techniques et humains adéquats afin de garantir la disponibilité du réseau, qui souffre déjà de pics de saturation.

Nous voudrions quand-même vous alerter, Monsieur le vice-président, sur les amendes de 10 euros infligées aux usagers retardataires qui ne signalent pas l'annulation de leur réservation. La qualité du service implique bien-sûr un minimum de ponctualité et les abus doivent être sanctionnés. Cependant, ce système d'amende génère un stress permanent chez l'ensemble des usagers dont la mobilité reste toujours compliquée. La tolérance de 10 minutes paraît bien courte alors même que parfois le bus est déjà présent 10 minutes avant l'horaire souhaité.

Par ailleurs, pour des raisons de sécurité, beaucoup de personnes atteintes d'autisme ou de troubles mentaux ne peuvent pas voyager seuls. Le règlement du Handistar précise en effet que les usagers qui peuvent présenter des troubles du comportement doivent être accompagnés. La formation des chauffeurs Handistar ne pourrait-elle pas permettre une approche plus souple des différents types de degrés de handicap, afin d'élargir le bénéfice de ce service à ces usagers autistes ou atteints de troubles mentaux lorsque ceux-ci peuvent voyager en toute autonomie ?