

Les coopérations entre territoires en matière de mobilité.

Monsieur le Ministre, Monsieur le président de l'association des départements de France, Mesdames et Messieurs,

La France dispose de réseaux de communications anciens et remarquablement denses. 1 million de km de chaussées, 30 000 km de voies ferrées. Ils ont constitué et constituent encore un atout qui concourt à la compétitivité du pays. La création d'infrastructures nouvelles, autoroutes et lignes ferroviaires à grande vitesse ont consisté pour les territoires qui en ont bénéficié des marqueurs d'excellence. Elles ont accompagné leur développement et renforcé leur rayonnement. Mais par définition, ces autoroutes et LGV sont des transports massifiés et leurs effets n'ont pas hélas pas pu bénéficier à l'ensemble de nos territoires. Et lorsqu'on évoque les fractures territoriales, on y associe les notions d'enclavement, d'isolement. C'est vrai de certains territoires ruraux ou de banlieues insuffisamment desservies.

Le discours du président de la République lors de l'inauguration des deux LGV atlantiques constitue un point d'orgue et vient trancher un débat vieux de près de vingt ans entre deux doctrines en matière d'aménagement des territoires et de mobilité.

- La première qui s'apparente à une **politique de l'offre** consiste à donner à tous les territoires un égal accès aux réseaux autoroutiers et au TGV. La loi Pasqua-Hoeffel (1995) a systématisé cette approche au-delà du raisonnable. Le CIADT du 18 décembre 2003 et le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) relèvent de la même logique. Cette création d'infrastructures nouvelles et coûteuses avait pour corollaire un moindre investissement sur les réseaux existants.
- La seconde est plus sobre en consommation d'espace et en argent public, elle s'attache à la **satisfaction des besoins** des populations et des territoires. La loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT) de 1999, appelons-la loi Voynet, s'inscrit dans cette approche de satisfaction, de prise en compte des besoins de mobilité. C'est aussi ce qui s'est exprimé dans la précédente législature au travers de la mise en place de deux commissions que j'ai eu l'honneur de présider, Mobilité 21 (2013) et TET d'avenir (2015) qui avaient pour vocation de prioriser les projets et les rendre compatibles avec la capacité d'investissement de l'Etat ou de rationaliser et moderniser une offre de transport (les trains Intercités) frappée d'obsolescence.

Le président de la République en donnant, sans équivoque, la priorité aux transports du quotidien et à l'entretien, la régénération et à la modernisation des réseaux fixe des objectifs et annonce la méthode et le calendrier :

- Conférence des territoires qui nous réunit aujourd'hui
- Assises de la Mobilité à l'automne
- Loi d'orientation sur la mobilité en 2018
- Conseil national d'orientation des infrastructures de transports

Mais en fixant le cadre d'une politique nouvelle, il s'adresse bien sûr **aux collectivités territoriales**, partenaires de l'Etat mais aussi compétentes en matière de transports du quotidien. Le cadre de ces politiques de mobilité, on le connaît, il vient d'être réformé par une série de textes, loi Maptam (2014), Loi NOTRe (2015), et loi Macron (2015).

La région est maintenant au cœur des politiques de Mobilité.

En charge depuis la loi SRU (2000) de l'organisation et du financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs ou des services routiers qui s'y substituent, elle disposera en 2018 d'outils nouveaux, la liberté tarifaire et l'ouverture à la concurrence décidée par le 4ème paquet ferroviaire européen et bientôt transposé en droit Français dans la future loi d'orientation de la Mobilité. Mais les compétences des conseils régionaux vont plus loin puisque la loi Maptam a fait d'eux les **chefs de file de l'intermodalité et de la complémentarité des modes**.

La région coordonne donc maintenant son action avec les autres Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Cette mise en œuvre des politiques publiques de Mobilité s'appuie sur un outil réglementaire le **SRADDET** le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires qui fixe, à moyen et long terme les objectifs de désenclavement des territoires ruraux, d'intermodalité et de développement des transports.

Les principaux partenaires de la région, les Autorités organisatrices de Mobilité (AOM) sont essentiellement les Métropoles, les Communautés urbaines et d'agglomérations. La loi Maptam du 27 janvier 2014 a élargi leurs compétences (exercées jusqu'ici par les autorités organisatrices de transports urbains, les AOTU) pour leur permettre de prendre en compte les nouvelles formes de mobilité et mieux accompagner la demande des usagers.

Les Départements qui ont perdu les transports scolaires transférés à la Région, le 1er septembre 2017, gardent encore la responsabilité des routes départementales.

La nouvelle gouvernance des mobilités s'appuie bien sûr sur une consultation des CESER, de la Conférence territoriale de l'Action publique. Mais, on ne concevrait pas qu'elle ne s'ouvre pas à d'autres partenaires susceptibles d'aider les collectivités à prendre en compte les évolutions technologiques et sociétales qui enrichissent rapidement et fortement les politiques de Mobilité.

L'irruption des initiatives privées en matière de mobilité modifie les conditions de la concurrence ; elles pourraient perturber l'organisation des transports publics. Il sera donc sans doute nécessaire de réfléchir à de nouvelles formes de régulations.

Dans le même ordre d'idée, la décentralisation ayant largement transféré les compétences d'aménagement du territoire, il pourrait être judicieux de rassembler les moyens de prospective de l'Etat et des collectivités territoriales dans un établissement qui pourrait tout à la fois lancer et suivre des projets de recherche, assurer la veille, l'évaluation et le partage des solutions.

Nous le savons tous, la mobilité constitue un facteur important d'insertion, une nécessité dans la recherche d'emploi ou l'accès aux services. Elle conforte l'action économique et sociale des régions.

Les politiques de mobilité doivent aujourd'hui relever **trois défis** :

1/ Le premier ne fait désormais plus doute, ou ne devrait plus en faire : les transports contribuent fortement et de manière croissante hélas à la dégradation de notre planète. **La lutte contre le réchauffement climatique** est probablement la plus difficile à mettre en œuvre. Atteindre le facteur 4 à l'horizon 2050 implique une *décarbonation* des transports. L'achat de bus électriques par la RATP ainsi que par des autorités organisatrices en région augure bien de l'avenir pour le transport public. Ce sera vraisemblablement plus difficile pour le parc automobile si l'on en croit un récent rapport du CGEDD. Le développement des *mobilités douces* connaît depuis une décennie des progrès remarquables notamment dans les villes qui ont mis en place des vélos partagés. Tous les niveaux de collectivités ont progressé en matière des réseaux cyclables.

Certaines régions s'appuient sur leurs pôles de compétitivité pour innover ; ainsi la Normandie soutient-elle le pôle MOVEO pour le développement de la voiture à hydrogène.

2/ **Le deuxième défi est budgétaire.** Certes, la rénovation des réseaux est moins coûteuse que les grands projets d'infrastructures nouvelles. Mais l'entretien, la maintenance, l'augmentation de capacité ou la modernisation des réseaux ont un coût non négligeable. Le volet mobilité des Contrats de plan peut puissamment y contribuer : plus de 6 Mds € pour la nouvelle génération de CPER, ce n'est pas rien. Il faudra collectivement être plus intelligent dans la gestion des fonds dédiés aux transports, envisager des priorités, des phasages et concentrer probablement certains moyens sur des solutions plus « simples » en apparence que de coûteuses infrastructures.

3/ Je crois essentiel de mettre en avant **des solutions simples** : la mobilité doit être un atout et non un obstacle, un frein dans nos vies. Je pense à ces millions de gens dans les quartiers dépourvus d'offres, nos concitoyens dans le périurbain condamnés à l'usage de la voiture, quand ils ont la chance d'en avoir une. Et que dire de nos concitoyens dans les milieux ruraux : 40% des Français vivent à l'extérieur des PDU.

Or parfois des solutions simples comme les plateformes de mobilité permettent de répondre à un besoin direct et favoriser par exemple le retour à l'emploi. De même, désormais il faut penser la manière dont les réseaux urbains peuvent bénéficier aux territoires environnants par des options de rabattement bien coordonnées.

La **digitalisation** ouvre depuis quelques années des perspectives nouvelles de mobilité.

Le développement, on ne pas encore dire la généralisation des smartphones, permet l'utilisation d'applications toujours plus nombreuses qui apportent des services précieux à l'usager des transports : meilleure information, réservations et acquisitions de titres de transports dématérialisés, informations sur le trafic et les horaires, propositions et combinaisons de plusieurs modes de déplacement. Ces innovations dépendent de la couverture en matière de téléphonie mobile et d'internet à haut débit. Il reste encore des zones blanches qui recoupent souvent les territoires les plus isolés. Les Conseils départementaux connaissent la difficulté d'amener le Haut débit dans les territoires à faible densité.

L'économie de partage, l'échange de services, amplifiée par le développement des plateformes qui mettent en relation automobilistes et passagers, ont trouvé des

applications convaincantes en matière de mobilité. Le co-voiturage, réussite sur les longs parcours, cherche encore son modèle économique sur la courte distance et pourtant le potentiel est là, il convient de l'accompagner. Les avantages sont nombreux : déplacements de point à point, avantage positif en matière de pouvoir d'achat pour l'automobiliste comme pour le passager, meilleur taux de remplissage des véhicules, réduction de la congestion et du stationnement.

Le développement dans le moyen terme de la **voiture autonome** ouvre de nouvelles perspectives pour le transport public. Les principaux opérateurs (Kéolis, Transdev, la RATP) font circuler à titre expérimental des voitures autonomes qui pourraient se révéler utiles pour rabattre le trafic vers des modes plus massifiés. La voiture autonome ouvre également des perspectives pour le transport public en milieu rural, pour un transport à la demande dans des conditions économiques plus supportables pour les autorités organisatrices.

Enfin, il convient de suivre **les expérimentations en matière de mobilité augmentée**. Bretagne Mobilité Augmentée soutenue par le CCI de Rennes a développé, avec une vingtaine de partenaires des expérimentations intéressantes pour favoriser une mobilité durable, développer les services aux habitants, favoriser la mobilité des jeunes tout en développant de nouvelles activités pour les entreprises qui s'impliquent.

Dans le court terme, l'approche de la mobilité pourrait relever moins des grands projets que du développement des services innovants qui s'appuieront largement sur l'économie numérique.

Cela occupera très certainement une part importante des discussions lors des Assises des mobilités que le gouvernement va engager en septembre. Chacun voit bien la convergence d'intérêts et de dialogue nécessaire entre nos travaux d'aujourd'hui et ces Assises.



THINK TANK > TRANSPORT • DÉVELOPPEMENT • INTERMODALITÉ • ENVIRONNEMENT

9, RUE DE BERRI- 75008 PARIS - TEL 01 44 13 31 08 - FAX 01 44 13 31 21

E-MAIL : secretariat@tdie.eu. SITE : www.tdie.eu