

LE PRÉSIDENT

Agen, le 12 DEC. 2017

Madame Elisabeth BORNE
Ministre chargée des Transports
Ministère des Transports
40, rue du Bac
75700 PARIS

Madame la Ministre,

Vous m'avez invité à participer aux travaux du groupe « Pour une mobilité plus solidaire », dans le cadre des Assises de la mobilité.

Je veux tout particulièrement remercier M. Michel NEUGNOT, président de Commission transport de l'Assemblée des Régions de France (ARF), qui a su fédérer les acteurs d'origine très diverses de ce groupe pour aboutir à un consensus sur plusieurs propositions. Le projet de rapport, que vos services ont adressé aux membres du groupe le 6 décembre 2017, en témoigne.

Comme M. NEUGNOT nous y a invités, je vous adresse une contribution qui précise mon point de vue sur certaines propositions du rapport.

La mesure 1, « *Supprimer les zones blanches de mobilité : étendre les compétences des Régions à l'ensemble des mobilités et s'appuyer sur le bloc communal* », résulte de la création des 13 grandes régions et du transfert de la compétence transport des départements vers les régions. Cette nouvelle carte territoriale crée, en dehors des autorités organisatrices de mobilité (AOM), de vastes territoires (espaces ruraux et villes moyennes) qui ne bénéficient plus aujourd'hui d'une gestion de proximité de la mobilité. Le relai du bloc communal devient ainsi indispensable.

Je suggère que ce relai puisse prendre des formes très variées, allant d'un simple partenariat à une délégation complète de certains services de mobilité. Il suffit pour cela de transposer le système des autorités organisatrices de second rang du transport scolaire, codifié à l'article L.3111-9 du code des Transports, pour créer des autorités organisatrices de second rang de la mobilité.

La mesure 2, « *Renforcer l'ingénierie et l'animation de la mobilité en milieu rural et dans les villes moyennes* », prévoit la possibilité de mutualiser entre collectivités des services techniques dans le champ de la mobilité et des infrastructures. De telles mutualisations de services sont déjà possibles dans le cadre des articles L.5111-1 et L.5111-1-1 du code général des collectivités territoriales, mais toutes les associations ne sont pas autorisées aujourd'hui. En effet, le législateur distingue d'une part les régions et les départements et, d'autre part, le bloc communal. Il conviendrait donc de modifier le code pour permettre des mutualisations entre une région, un département et le bloc communal.

La mesure 8 « *Développer le conseil et l'accompagnement individuel en faveur des publics fragiles (mobilité dite « inclusive »)* » a divisé le groupe. Si certains membres y étaient favorables, d'autres souhaitaient maintenir une séparation nette entre les compétences transports des AOM et les compétences sociales d'autres collectivités comme le département. Cette approche exclut la possibilité pour un AOM de financer des mesures à l'interface de la mobilité et de l'aide sociale (aide au permis de conduire, micro garage solidaire, etc.).

Je suis, pour ma part, très favorable à ce qu'un travail partenarial soit conduit, sur le terrain, entre les AOM et les acteurs du social. Il faut, pour cela, que les AOM puissent organiser ou aider tout type de service de mobilité, quelle qu'en soit la nature. Cela suppose de modifier les articles L.1231-1 et L.1231-14 à 16 du code des transports qui définissent les compétences des AOM, en étendant leurs possibilités d'intervention à tous les services de mobilité (sans chercher à en établir une liste limitative). Cette approche permettra aux AOM de jouer à la fois sur les transports collectifs « classiques » (bus, tramway, métro) et sur toute la palette des services de mobilité pour répondre aux attentes des différents territoires. Je suis persuadé qu'il en résultera une meilleure couverture territoriale des besoins de mobilité, pour un moindre coût.

Dans la mesure 15 « *Donner la capacité à chacun sur l'ensemble des territoires d'accéder aux activités et services essentiels* », le projet du rapport ne cite à aucun moment les schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASP), prévus par l'article 98 de la loi NOTRe, et je m'en étonne.

Ces schémas qui, de par la loi, comportent des plans d'action associant tous les acteurs des territoires, dans la limite de leurs compétences, sont un cadre parfaitement adapté à une articulation entre l'implantation des services et l'organisation des offres de mobilité. Il me semble juste utile de mieux préciser, dans la loi, l'articulation entre les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et les SDAASP. Ces derniers seraient ainsi un cadre opérationnel pour décliner finement les SRADDET et fédérer les acteurs des territoires autour d'actions concrètes, cohérentes avec les orientations des SRADDET.

Enfin, le groupe a éprouvé des difficultés à qualifier un « droit à la mobilité » qui irait au-delà du « droit au transport » largement décrit aux articles L.1111-1 à L.1111-6 du code des transports. Comme je vous l'avais indiqué dans mon courrier en date du 10 octobre 2017, il me paraît important que la future loi d'orientation de la mobilité fixe un cap en la matière. Il pourrait s'agir de couvrir toutes les communes de notre territoire par au moins un service de mobilité à l'horizon de 10 ans. Cet objectif ne serait pas opposable à une collectivité en particulier, mais il traduirait dans la loi, de manière très concrète, qu'aucun territoire ne doit être écarté du droit à la mobilité. Il servirait de fil rouge à la planification et à l'action publique en matière de mobilité.

En souhaitant que les travaux des Assises de la mobilité concourent pleinement à la réussite de la future loi d'orientation et de la mobilité, je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Bien à vous



Pierre CAMANI