

Région → L'actu

EUROPA ■ Le colloque organisé par l'ONG réunit aujourd'hui à Limoges les spécialistes européens

La mobilité, enjeu du quotidien

Olivier Chapperon

Twitter : @ochapperon

Les mobilités : un sujet plus que jamais d'actualité. Pour évoquer cette problématique, notamment à travers le prisme limousin, l'ONG Euro-

pa a convié les spécialistes européens à la fois des transports publics mais aussi des infrastructures, du fret ou des droits sociaux qui y sont liés.

L'occasion aussi de faire le point sur les mobilités de demain à travers les

nouveaux usages et les nouvelles technologies tel l'Hyperloop, dont un des porteurs de projet, Sébastien Gendron, PDG de TransPod, viendra parler.

« Quelles sont les politiques publiques en matière de transport innovant ?

Comment la puissance publique règle ces nouveaux usages ? », autant de question que se posent les acteurs politiques, économiques ou les simples usagers et que nous souhaitons faire avancer, assurent Michel Senimon,

délégué général, et Christophe Bonnotte, secrétaire général, de l'ONG Europa.

Autour des trois tables rondes, se retrouveront ainsi Aurélien Delpirou, maître de conférences, co-responsable du parcours de Master 2 Programma-

tion, projet, management urbain à l'École d'urbanisme de Paris et Cédric Grail, adjoint au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer au ministère de la Transition écologique et solidaire. ■

AURÉLIEN DELPIROU

CÉDRIC GRAIL

« Il faut choisir ses combats ! »

■ **Le Limousin comme les territoires qui se décrivent comme en marge, pensent que le désenclavement est l'alpha et l'oméga du développement économique. Est-ce si simple ?** Il n'y a pas d'enclavement en soi. Le Limousin connaît des conditions de desserte et d'accessibilité loin d'être catastrophiques : avec une autoroute partiellement gratuite, une dizaine d'allers-retours quotidiens en train vers Paris dont le confort, la régularité ont été sensiblement améliorés depuis dix ans. Il faut donc nuancer cet enclavement même s'il perdure des problèmes avec les transversales. Être éloignés des grands bassins métropolitains n'est pas non plus forcément un handicap. Depuis les années 1990, on est revenu de l'idée que la grande vi-

tesse et donc la notion de distance-temps contribuaient au développement économique.

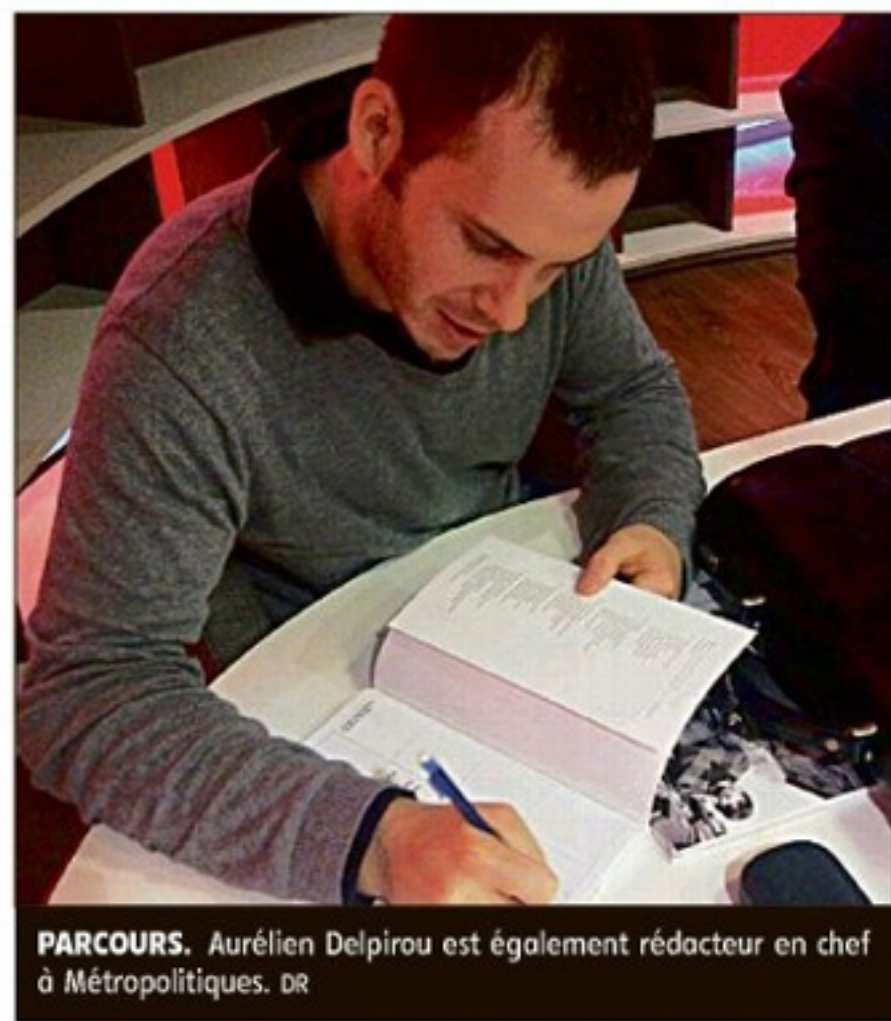
L'un des grands problèmes français vient de l'abandon du réseau secondaire qui amène aujourd'hui à des coûts de maintenance considérables alors qu'il est vital à la vie quotidienne.

■ **Mais aujourd'hui, l'État dit qu'il n'a plus les moyens de financer cela...** L'action publique doit impérativement se redéployer vers le réseau secondaire. Dans les zones où les collectivités ont mené des initiatives et où sont combinés réseaux urbains, locaux et régionaux, avec du matériel roulant adapté, on voit des progressions très nettes du trafic ferroviaire local. Alors qui paie ? Il faudra des partenariats entre

collectivités et le cas échéant des partenariats public-privé régulés.

■ **Il n'est donc pas trop tard pour les territoires les plus en difficulté...** Les visions diffusées sur la France à deux vitesses s'enracinent dans des réalités. Mais je pense que ce sont des discours qui servent à victimiser et opposer bons pauvres et mauvais pauvres. Il faut aider tout autant la Seine-Saint-Denis que la Haute-Vienne. Mais il faut choisir ses combats. Le premier est d'assurer un niveau de services publics, d'équité territoriale et sociale qui passent par de nouvelles solutions. Le tram-train, le covoiturage, le transport à la demande : ces initiatives viennent des territoires. Il y a un vivier d'initiatives et d'innovation fascinante. Plutôt que de rester dans le registre de la victimisation, je dis aux élus, habitants, associations, fédérez vos énergies, développez vos potentiels. Un bon projet est presque toujours financé.

■ **Reste qu'il faut toutefois revoir le mode de réflexion...** Au lieu d'opposer les territoires en permanence, trouvons des complémentarités, des politiques de solidarité sociales et territoriales, dépolluons l'État et les hauts fonctionnaires de ce mythe permanent de compétitivité et d'excellence. Mettons-nous dans une situation permettant de réfléchir de manière collective pour l'intérêt général des Français. Il faut une vraie exigence de rationalité et de réussite publiques. ■



PARCOURS. Aurélien Delpirou est également rédacteur en chef à Métropolitiques. DR

« Pas de solution unique »

■ **Le Limousin, comme les territoires qui se décrivent comme en marge, pensent que le désenclavement est l'alpha et l'oméga du développement économique. Est-ce si simple ?** Dans la loi d'orientation des mobilités présentée lundi, la question n'a pas été abordée par le désenclavement mais par la recherche de solutions dans les territoires peu denses. Nous avons constaté que les communes rurales qui sont autorités organisatrices des mobilités (AOM) ne se sont pas complètement emparées de ce sujet et qu'elles n'ont pas forcément les budgets ou les moyens d'ingénierie afin de proposer des solutions. Au point que le véhicule individuel est quasiment la seule solution. Et ceux qui n'en ont pas sont assignés à résidence. Mais il faut bien que quelqu'un s'en occupe localement et donc viser un niveau intercommunal. Si celles-ci ne prennent pas ces compétences, les Régions doivent s'en charger.

■ **Cela sous-entend que l'État ne proposera pas de solutions directement...** Nous pensons que des outils existent déjà. Le covoiturage n'est pas l'alpha et l'oméga mais peut apporter des solutions s'il est bien organisé. Dans la loi, il est proposé que ces AOM puissent subventionner le conducteur ou le passager.

■ **Malgré tout, si des services sont mis en place, il reste la limite d'une organisation qui n'est pas totalement personnalisée face au poids des habitudes avec la voiture...** La voiture est une solution très souple. Et

quand on lance une expérimentation de covoiturage courtes distances dans les territoires peu denses, les gens ne changent pas forcément de comportement. Ce changement culturel nécessite que les AOM s'investissent et organisent la coordination des mobilités entre elles afin que le covoiturage devienne une solution comme une autre. Le développement du numérique peut permettre de mettre en place désormais des choses qui n'étaient pas possibles avant, y compris des petites solutions, voire à la carte. Chaque territoire doit définir ses meilleures solutions. Il faut que cela soit le plus efficace possible et le moins onéreux.

■ **Mais derrière cela, ne rapproche-t-on pas aussi à l'État de ne plus financer les**

infrastructures ? Tout le monde a pris conscience que l'État ne pourra pas tout faire. Dans la loi sont tout de même fléchés 2,7 milliards d'euros par an, soit une augmentation de 40 % par rapport au précédent mandat, avec une vraie volonté d'investir sur les réseaux qui avaient été insuffisamment soutenus ces dernières années et vers un plan de désenclavement route de 1 milliard par an sur dix ans afin de résoudre les problèmes de maillage du territoire. Ce que peuvent développer les collectivités n'est pas forcément difficile et ne demande pas forcément beaucoup de temps. Mais pour changer les comportements, il faut créer les conditions. C'est en ce sens que va la loi mais il n'y a pas de solution unique. ■



SOLUTIONS. Cédric Grail, adjoint au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer au ministère de la Transition écologique et solidaire. DR

Merci à nos partenaires

