



## Tribune de la présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée Carole Delga

### **Mobilités du « porte-à-porte » : pour une croissance partagée**

A contrario des idées reçues et du climat ambiant, une large majorité de nos concitoyens (63%) est satisfaite des politiques de transports en commun. C'est ce qu'a révélé l'enquête 2018 de l'Observatoire de la vie quotidienne des Français sur les mobilités. Et pourtant, ils sont 80% à privilégier leur voiture pour se déplacer, le plus souvent seuls (taux d'occupation de 1,06).

#### **Simplifier**

Il revient à l'Etat et aux collectivités territoriales de mieux prendre en compte ce paradoxe et d'apporter des solutions. Comment ? En offrant aux Français un service plus efficient et plus accessible, une mobilité du « porte-à-porte » ou, dans un jargon plus technocratique, une meilleure intermodalité.

L'intermodalité existait déjà au XIX<sup>e</sup> siècle : les gens passaient dans leur périple du train au bateau pour traverser la Manche ou la Méditerranée. Aujourd'hui, l'enjeu est de franchir la voie rapide qui sépare la gare des arrêts de bus, passer de sa voiture ou de son vélo au TER, ne pas être confronté à des titres de transport, des tarifs et des interlocuteurs multiples pour le bus, le tram, le train, etc.

En bref, éviter un parcours du combattant pour l'utilisateur ; ce qui oblige en premier lieu les opérateurs, SNCF en tête, à travailler à plus de fiabilité et de ponctualité. Mais ça ne s'arrête pas là.

Je suis convaincue que l'intermodalité doit être le premier enjeu de la future loi d'orientation des mobilités en cours d'élaboration ; parce qu'elle recouvre l'ensemble de la chaîne de déplacements.

#### **Investir**

Cela suppose, d'abord, que soit inscrite dans cette loi une politique plus ambitieuse en faveur de l'entretien des réseaux et de la réalisation des grandes infrastructures qui manquent à notre pays. L'Histoire nous enseigne que les épisodes de prospérité ont tous été précédés d'améliorations importantes des voies de communication. Dès -118 avant JC, l'édification de la Via Domitia fut la source d'un développement local bénéfique à toute une région d'alors, aujourd'hui l'Occitanie.

Alors que les contrats de concession autoroutière arriveront à échéance à l'horizon 2030, l'Etat doit réfléchir à une nouvelle utilisation des recettes, notamment en faveur des transports collectifs. C'est une opportunité de mieux prendre en compte, et donc de financer, les réseaux périurbains avec, par exemple, des voies routières prioritaires ou réservées pour les transports en commun, le co-voiturage ou, demain, les véhicules autonomes.

Le réseau national non concédé, en partie dégradé, comme les grands axes d'entrée, de sortie et d'évitement des villes, aujourd'hui engorgés, pourraient être repris en maîtrise d'ouvrage par les Régions, en cohérence avec leur rôle d'autorité organisatrice des transports interurbains. Cette nouvelle compétence Réseaux s'inscrirait dans un grand plan

routier d'intérêt régional, qui ferait du lien entre les territoires urbains et ruraux une priorité du texte de loi. Quant aux Départements, ils doivent être mieux soutenus dans la modernisation des routes dites secondaires, véritable maillage indispensable pour l'unité de notre pays.

De la même manière, se pose le cas de l'avenir des lignes ferroviaires délaissées que les Régions pourraient, pour certaines, récupérer en gestion directe, à condition qu'elles soient régénérées, ou encore des gares TER souvent sous-exploitées qui ont vocation à devenir à la fois des Pôles d'échanges multimodaux et des maisons de services aux publics.

Ainsi, le « mille-feuille » des maîtres d'ouvrage serait simplifié et la nouvelle organisation serait cohérente pour une pleine efficacité des mobilités.

L'ensemble de ces investissements est tout à fait soutenable tout en maîtrisant la dépense publique. La hausse décidée par le gouvernement du prix du gasoil et son alignement d'ici 2021 sur le prix de l'essence vont engendrer d'importantes recettes fiscales. Une partie doit être réinjectée dans les politiques de mobilité, conditions essentielles à la croissance. Et sans des infrastructures de qualité, il ne peut y avoir d'intermodalité.

## **Organiser**

Ces ambitions en matière de réseaux doivent s'accompagner d'une meilleure organisation des services de transports. Alors que près de 80% de nos territoires, essentiellement dans la ruralité, ne sont couverts par aucune autorité organisatrice, il n'est pas concevable de laisser sur le quai ou au bord de la route près de 20 millions de Français.

Un chef de file pour les mobilités doit être prévu dans la future loi et la collectivité régionale peut l'assumer avec compétence et opérationnalité. La Région deviendrait alors Autorité Organisatrice des Mobilités sur l'ensemble des réseaux, urbains comme interurbains, sur le modèle des transports en Ile-de-France, avec une révision des modes de financements. Cette responsabilité doit également concerner le fret.

La politique, c'est répondre aux besoins de la cité : c'est ainsi que nous devons bâtir l'organisation des mobilités en France et non en fonction des prés carrés des uns et des autres. De la sorte, nous apportons des solutions concrètes aux phénomènes d'engorgement urbain, insupportables pour la qualité de vie au sens large (durée des trajets, insécurité routière, conséquences environnementales, etc.).

La future loi devra aussi permettre une meilleure utilisation et une meilleure protection des données (Data) des usagers. Elle confierait aux Régions le rôle d'architecte du système d'information multimodale, jusqu'à la distribution des titres de transport.

Enfin, alors que se tiennent actuellement les Assises du transport aérien, je porte l'idée de donner aux Régions la mission d'adapter et de coordonner l'ouverture des lignes relevant des Obligations de Service Public pour les territoires les plus enclavés.

En 2018, la France a rendez-vous avec l'avenir de ses transports. Les enjeux sont sociaux, écologiques, démographiques, économiques, mais aussi politiques. Moins on est desservi par les transports en commun, plus le sentiment de déclassement est fort et plus l'expression d'un vote populiste est grande. Bâtir la République des Territoires est une urgence démocratique ; elle sera le vecteur d'une croissance mieux partagée entre les citoyens.

Aussi, j'appelle à ce que cette future loi des mobilités inscrive, dans son article premier, l'intermodalité comme un droit et fasse ainsi de la mobilité du « porte-à-porte » une orientation profonde et durable du XXI<sup>e</sup> siècle.