

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition de M. Jean Rottner, président du conseil régional du Grand Est, membre du conseil de Régions de France, et de M. Michel Neugnot, premier vice-président en charge des finances, des ressources humaines, de la modernisation de l'administration, des transports, des déplacements et de l'intermodalité du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté, président de la commission Transports et mobilité de Régions de France, sur le projet de loi d'orientation des mobilités..... 2

Mercredi 13 mars 2019  
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 42

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de  
Mme Laurence  
Maillart-Méhaignerie,  
*Vice-Présidente***



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu M. Jean Rottner, président du conseil régional du Grand Est, membre du conseil de Régions de France, et M. Michel Neugnot, premier vice-président en charge des finances, des ressources humaines, de la modernisation de l'administration, des transports, des déplacements et de l'intermodalité du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté, président de la commission Transports et mobilité de Régions de France, sur le projet de loi d'orientation des mobilités.

**Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente.** Mes chers collègues, nous accueillons ce matin des représentants de région, avec M. Jean Rottner, président du conseil régional du Grand-Est, membre du conseil de Régions de France, et M. Michel Neugnot, premier vice-président du conseil régional de Bourgogne-France-Comté, en charge des finances, des ressources humaines, de la modernisation et l'administration, des transports, des déplacements et de l'intermodalité, sur le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM).

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue et vous remercie d'avoir accepté notre invitation à cette audition importante, dans la perspective du futur examen du projet de loi d'orientation des mobilités.

Mon propos introductif sera bref, car mes collègues, et au premier chef les corapporteurs du projet de loi, ont de nombreuses questions à vous poser. Je souhaiterais simplement, en préalable, vous poser quelques questions d'ordre général.

Ce projet de loi a pour vocation première de traiter la question des mobilités du quotidien. À cet effet, il pérennise la solution des autorités organisatrices, régionales ou locales, en prévoyant d'assurer la couverture de tout le territoire par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Le rôle de chef de file des régions est ainsi conforté.

Comment appréciez-vous le mécanisme de définition de ces autorités, et que pensez-vous du calendrier envisagé pour mettre en œuvre cette mesure ? Le projet de loi permettra-t-il, selon vous, d'assurer une bonne coordination entre tous les acteurs de la mobilité ?

Assurer les mobilités du quotidien nécessite aussi des financements. Pourriez-vous nous faire part de vos observations sur ce sujet, je pense, par exemple, à la transformation du versement transport en versement mobilité, ou aux modalités de financement des mobilités rurales et péri-urbaines dans les territoires qui n'organisent pas de services réguliers ? Les voies dégagées vous semblent-elle satisfaisantes ?

La question du financement conduit naturellement à celle des services de mobilité à caractère social. Quelle est votre appréciation des dispositions du projet de loi en la matière et, selon vous, quel peut être le rôle des régions ?

Enfin, pourriez-vous nous livrer votre analyse sur les dispositions du projet relatives à la programmation des infrastructures ?

Ces quelques questions sont bien loin de couvrir tout le champ du projet loi, bien entendu, mais elles seront sans aucun doute complétées par mes collègues.

Messieurs, je vous cède la parole.

**M. Jean Rottner, président du conseil régional du Grand-Est, membre du Conseil de Régions de France.** Je vous remercie, madame la présidente. À la réception de votre invitation, je me suis demandé comment j'allais introduire mon propos avant de répondre à vos questions relatives au projet de loi. Et je me suis dit qu'il serait intéressant de vous faire partager mon quotidien de président de conseil régional.

Un président de conseil régional est tous les jours interpellé sur les mobilités du quotidien ; une problématique pour laquelle nous rencontrons des difficultés à apporter des réponses. Si le projet de loi contribue, en partie, à en apporter, un certain nombre d'interrogations demeurent. En termes d'infrastructures, par exemple, ce projet manque de perspectives qui nous permettraient de réfléchir à moyen et long termes. Nous avons du mal à nous projeter, non seulement financièrement, mais également sur les scénarios qui ont été choisis.

Nous avons pris l'habitude que ce soit le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) qui accompagne les élus, le Gouvernement et, en premier, l'État, sur un certain nombre de choix d'infrastructures. Les différents scénarios retenus sont des scénarios à moindre coût. Et nous sentons bien que le choix des parlementaires se portera sur le scénario 3 – le plus coûteux. Or nous sommes plutôt favorables au scénario intermédiaire, réaliste, et en capacité d'accompagner, selon nous, les infrastructures nécessaires à ces mobilités du quotidien.

Quelles sont les mobilités du quotidien ? C'est, par exemple, en ce qui me concerne, d'être hier dans le sud-ouest du département de la Marne, loin des sujets liés aux TGV ou aux lignes de bus à forte fréquentation, mais près de ces territoires qui n'ont droit à aucune ligne de transport en commun, quelle qu'elle soit, et pour lesquels nous devons aujourd'hui trouver un certain nombre de solutions.

Pour un territoire régional, la solution est de donner un avenir aux infrastructures existantes. Mais il doit également avoir des perspectives d'évolution sur ce que l'on appelle encore les lignes ferroviaires « UIC 7 à 9 ». Comment les accompagner à l'échelle de ma région ? Il me manque aujourd'hui 800 millions d'euros d'investissement pour les rouvrir ou les faire fonctionner.

Il convient également de permettre cette coordination à laquelle vous avez fait référence, avec les AOM de proximité. Nous sommes extrêmement sensibles à la notion de bassin de mobilité qui s'organise entre les régions et les intercommunalités.

Pour introduire une véritable dynamique, l'autopartage, par exemple, dont nous parlions tout à l'heure en aparté, ne doit pas se résumer à un simple parking où seraient stationnés des véhicules que des usagers partageraient.

Par ailleurs, un versement mobilité dévolu aux zones les plus rurales pourrait permettre à certaines intercommunalités d'aller vers l'organisation concrète de solutions alternatives ; des mobilités que nous pouvons développer en coordination, régions et intercommunalités.

Le quotidien d'un président de conseil régional, c'est aussi de parler de la ruralité et des grandes infrastructures, telles qu'elles existent. Je vois parmi les membres de la commission quelques députés lorrains qui savent très bien que la situation du Grand-Est dépend aussi de l'avenir du projet de l'A31 *bis* qui, bien qu'inscrit dans la loi, n'est pas un sujet simple, puisque transfrontalier, européen. Mais c'est également un sujet d'intermodalité,

puisque'il faut traiter, en même temps, la question de la voie ferrée vers le Luxembourg et celle du fluvial.

De sorte qu'une vision à moyen et long termes est essentielle pour les régions, et doit s'inscrire de manière concrète dans le projet de loi. Pourtant, nous ne la voyons pas se dessiner dans ce texte. Mais je pense que, au cours de nos échanges de ce matin, nous aurons l'occasion d'aborder cette question de manière la plus concrète possible.

**M. Michel Neugnot, vice-président du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, président de la commission Transports et mobilité de Régions de France.** Je partirai pour ma part d'un double constat. D'abord, nous avons pu constater, aux Assises nationales de la mobilité, que l'ensemble des initiatives privées ou publiques prises sur les territoires étaient plutôt géniales, mais ne fonctionnaient pas, car souvent isolées et parce que le faire-savoir ne fonctionnait pas. Nous disposons, sur les territoires, de tous les outils existants mais, faute d'être bien mis en œuvre et coordonnés, ils sont inefficaces.

Ensuite, le législateur a voté, voilà quelques années, l'obligation pour les entreprises de 100 salariés d'élaborer des plans de déplacement d'entreprise (PDE). Je ne sais pas comment cela se passe dans vos circonscriptions, mais je puis vous faire l'inventaire de ma région : la Bourgogne-Franche-Comté compte 900 entreprises de plus de 100 salariés, et seulement quelques dizaines de PDE ont été mis en œuvre. Démonstration est faite qu'il ne sert à rien de voter une loi s'il n'y a pas d'architecte pour la mettre en œuvre : elle ne fonctionnera pas.

La légitimité même de la loi d'orientation des mobilités (LOM) est de prendre conscience que le bilan du travail « en silos » prévu par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), avec des transports ajoutés les uns à côté des autres, doit mener à une réflexion où le voyageur serait au cœur de la problématique : trouver une solution de mobilité dans tous les territoires, qui soit à la fois quantitative et qualitative.

Il s'agit d'une « mobilité partout et pour tous », avec le bon moyen de transport au bon endroit, à un coût supportable pour la collectivité et à un prix abordable pour le voyageur.

Pour que cela fonctionne, la loi doit préciser l'architecture. Elle doit donc donner compétence aux régions, ce qui serait, dans l'ordre naturel des choses, une prolongation de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe).

Si nous devons réfléchir au niveau global, nous devons agir au niveau local, donc permettre aux intercommunalités existantes, et regroupées dans des bassins de mobilité – à définir avec les régions et les territoires – de dialoguer avec les régions.

Par ailleurs, la région doit nouer des partenariats. Dans le texte du projet de loi actuel, nous regrettons fortement ce qui a été supprimé de l'accord trouvé par toutes les collectivités confondues, dans le cadre du Groupement des autorités responsables de transport (GART) au mois de juillet – et qui avait été validé par la ministre. En effet, les contrats opérationnels de mobilité (COM) sont une nécessité, non seulement avec les autorités organisatrices de la mobilité existantes, mais également avec les AOM futures.

Nous devons également veiller à ne pas détricoter la loi NOTRe. Nous sommes favorables au fait de donner des blocs de compétences aux intercommunalités dans le cadre des bassins de mobilité, hors compétences déjà transférées du transport.

La démarche doit se faire, et la capacité qui va être donnée aux communes de transférer les compétences qu'elles ont au titre de la compétence générale pour les transports de très grande proximité doit mener, non pas à ce transfert, justement, mais à l'adhésion à un projet qui aura été travaillé. La question du calendrier est donc essentielle.

Dans un premier temps, il convient de définir, sur proposition de la région, un accord avec les territoires des bassins de mobilité. Dans un second temps, il faudra prendre le temps de la réflexion pour construire les solutions de mobilité, la région jouant un rôle d'architecte. Un tel projet permettra aux communes qui auront à décider du transfert de la compétence dans une intercommunalité d'adhérer à ce projet.

Le calendrier proposé initialement nous convenait, mais il a été modifié par le Sénat. Nous espérons tout de même que les régions qui souhaitent aller plus vite auront la liberté de le faire.

Autre élément essentiel de cette architecture : le « porter à connaissance ». Nous pouvons nous appuyer sur le droit européen. Pour le voyageur, la LOM doit permettre la mise en place d'outils élaborés grâce aux nouvelles technologies, qui sont d'ailleurs déjà utilisés régulièrement dans les grandes agglomérations. À Paris, par exemple, il existe différents calculateurs d'itinéraires en temps réel, avec distribution de titres de transport.

La région, dans son rôle d'architecte, doit veiller à ce qu'un système d'information multimodale (SIM) soit mis en place ; la mobilité étant à la fois un service et une relation clientèle, qui est essentielle.

Le SIM doit être l'architecture destinée à rendre service aux usagers, allant jusqu'à la distribution des titres de transport. Se pose alors la question, évoquée par la loi, de la propriété des données et de leur accès par l'AOM régionale et les agglomérations, pour ensuite les « porter à connaissance ».

En résumé, nous devons partir du principe de base que sont les bassins de mobilité ; puis, dans les bassins de mobilité, créer un comité composé des parties prenantes qui favorisera le débat local – il devra peut-être être fusionné avec les comités de ligne afin qu'il n'y ait qu'une seule structure par bassin de mobilité ; enfin, la contractualisation devra se faire à tous les niveaux, notamment avec les départements s'agissant du volet social.

Un conventionnement avec les départements est également indispensable s'agissant des aires de covoiturage et d'aménagement des routes, afin de favoriser le covoiturage. Le SIM doit offrir au voyageur tout l'éventail des mobilités auxquelles il a accès : marche à pied, vélo, covoiturage, auto-partage, ainsi que les mobilités organisées, le transport à la demande, le train et les cars régionaux.

Concernant le financement, vous avez évoqué la transformation du versement transport en versement mobilité. Nous espérons qu'il n'y aura pas de détricotage du versement transport dans sa forme actuelle. La loi ne doit en aucun cas perturber totalement ce qui est en place. En effet, nombreux sont les salariés qui n'habitent pas dans l'agglomération ou la métropole où ils travaillent et qui bénéficient des transports de l'AOM de leur région ; or, ils ont besoin de ces transports. J'insiste sur ce point, car certains ont avancé l'idée de prendre une partie du versement transport pour financer les mobilités en dehors des AOM ! Non, il ne faut pas détricoter ce qui existe. En revanche, le contrat

opérationnel de mobilité peut, par un conventionnement avec les AOM, être une solution pour les salariés.

**Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente.** Je vous remercie, messieurs. Je donne la parole d'abord aux corapporteurs, puis ce sont les porte-paroles de groupe qui vous poseront leurs questions.

**M. Bruno Millienne, corapporteur.** Je vous remercie madame la présidente. Messieurs les présidents, mes chers collègues, je sais combien était forte l'implication des régions dans les Assises nationales de la mobilité, organisées par le Gouvernement au second semestre 2017. Je sais également que Régions de France que vous représentez aujourd'hui s'était alors dite satisfaite de ces Assises.

Depuis, le projet de loi a quelque peu « voyagé » et sa version définitive, à tout le moins celle déposée au Sénat, a pu apparaître légèrement en-deçà des ambitions initiales ; vous nous direz d'ailleurs ce que vous en pensez.

S'agissant de la gouvernance et du titre I<sup>er</sup> qui lui est consacré, et dont j'ai l'honneur d'avoir été désigné corapporteur par mes collègues, le projet de loi entend renforcer la place des régions, en réaffirmant leur rôle de chef de file de la mobilité et le tandem qu'elles forment en la matière avec les intercommunalités.

La région me semble, effectivement, l'échelon le mieux à même de porter et de coordonner de manière globale les politiques publiques de transport, notamment les transports du quotidien et, plus largement, demain, ceux de la mobilité.

L'idée est bien de confier cette responsabilité à l'échelon qui a la meilleure visibilité d'ensemble, à 360 degrés, sans pour autant être trop éloigné du terrain. Se pose alors la question des méga-régions, nées de la loi NOTRe, et de leur faculté à assumer ce rôle ; qu'en pensez-vous ? Sommes-nous parvenus au point d'équilibre entre subsidiarité et proximité ?

Au-delà de la question des méga-régions, les outils prévus par le projet de loi permettent-il d'assurer la réelle effectivité du rôle de chef de file des régions, notamment quand il s'agira de trancher des désaccords entre deux AOM ?

Comment la réintroduction des contrats opérationnels de mobilité par la commission du Sénat est-elle perçue ?

Concernant le comité des partenaires qui est l'équivalent des conférences sur la mobilité que vous promouvez, quelle serait sa composition, par exemple, dans vos régions respectives ? Plus globalement, quel regard critique portez-vous sur la partie gouvernance de ce projet de loi ?

Enfin, j'aimerais recueillir votre avis sur la question des « soudures tarifaires » visant à faciliter la mobilité interrégionale. Pour être clair, et à titre d'exemple, elles permettraient à un voyageur venant de Normandie, dont le lieu de travail est situé à Paris, de prendre un titre de transport unique, valable pour l'ensemble de son trajet – avec un système de compensation entre régions. Qu'en est-il de cette question dans vos régions respectives ?

**Mme Bérengère Couillard, corapporteuse.** Messieurs, je vous remercie d'être présents, ce matin, pour répondre à nos questions sur le projet de loi d'orientation des mobilités. Votre éclairage est essentiel, en vue de l'examen du texte.

Corapporteure du titre II du projet de loi, mes travaux se concentrent principalement sur l'ouverture des données, le développement des services d'information multimodale et de billettique, le soutien aux nouvelles formes de mobilité – covoiturage, *free floating*, véhicules autonomes – et leur régulation.

Dans ce cadre, les régions sont des acteurs essentiels pour réussir la révolution des nouvelles mobilités. C'est en ce sens que le titre II du projet de loi prévoit de rendre les AOM responsables de la fourniture des données de transport. Le périmètre des données qu'il a prévu de rendre accessibles vous semble-t-il permettre le développement de services d'information multimodale et de billettique ? En outre, l'ouverture des données sur les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR) permettra-t-elle de faciliter la mobilité de ces dernières ? Le calendrier prévu par le projet de loi vous semble-t-il réaliste ?

Comment les régions comptent-elles concrètement mettre en œuvre le rôle d'animation des démarches de fourniture des données qui leur est confié ? Comment vont-elles s'assurer de la bonne fourniture des données au point d'accès national, ainsi que de la conformité de ces données aux normes prévues par le règlement européen relatif aux services d'information sur les déplacements multimodaux ?

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), qui pourra être saisie par les AOM, serait en charge du contrôle des obligations de transmission des données de transport. Ce dispositif vous semble-t-il à même d'assurer la mise en œuvre effective de l'ouverture de ces données ? Comment les régions comptent-elles veiller à l'existence des services d'information multimodale dans leur ressort de compétences ?

S'agissant de la billettique, les sénateurs ont fait évoluer le dispositif prévu afin que ce soient les AOM qui puissent accéder, à leur demande, aux services de vente ou de réservation des opérateurs de transport et de stationnement sur leur territoire. Ces évolutions vous semblent-elle pertinentes ?

Enfin, et plus généralement, quel doit être le rôle des régions dans le développement des nouvelles formes de mobilité innovantes ?

**M. Jean-Luc Fugit, corapporteur.** Je vous remercie, messieurs, d'être parmi nous ce matin. Je ne vous apprendrai rien en rappelant que l'urgence environnementale et climatique appelle à un changement de nos comportements, notamment en matière de transport ; nous devons nous déplacer différemment. Je suis, pour ma part, corapporteur du titre III du projet de loi d'orientation des mobilités et je vous interrogerai donc sur le développement des mobilités propres et actives.

L'article 22 du projet de loi prévoit de favoriser l'intermodalité en réservant des places de stationnement pour les vélos à proximité des gares, en particulier des gares du Réseau express régional (RER). La liste de ces gares doit être déterminée par décret. Cette procédure, qui peut être justifiée pour les gares nationales, vous semble-t-elle également adaptée pour les gares du réseau de transport express régional (TER), pour lesquelles la région exerce sa compétence en matière de mobilité ?

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a complété cet article 22 en imposant dans les trains neufs et rénovés la capacité d'accueillir huit vélos non démontés – suivant ainsi l'exemple des députés européens qui ont

voté cette mesure en novembre 2018 –, favorisant ainsi l'intermodalité. Que pensez-vous de cette mesure pour des trains qui relèvent de la responsabilité des régions ?

Dans le même esprit, la commission du Sénat a introduit l'article 22 *bis* visant à créer un réseau de véloroutes à l'échelle nationale, afin de favoriser les déplacements à vélo dans des conditions de sécurité renforcées. Cet article prévoit également d'attribuer une compétence aux régions en matière de détermination et de financement des axes de transport à vélo qui sont d'intérêt régional. La planification en la matière serait intégrée dans les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), lors de leur prochaine révision. La région vous semble-t-elle être le meilleur échelon en la matière ?

Enfin, le projet de loi propose d'instaurer un forfait mobilité durable, dans son article 26. Si cette création ne concerne pas particulièrement les régions en tant que collectivités territoriales, elle les concerne en tant qu'employeurs. Dans cette perspective, que pensez-vous, en tant qu'employeurs, de la création de ce forfait qui permettra de couvrir, à hauteur de 400 euros par an, les frais de transport, en vélo ou en covoiturage, pour les trajets domicile-travail de vos collaborateurs ?

**Mme Bérangère Abba, corapporteuse.** S'agissant du titre IV, devenu le titre I<sup>er</sup> A, qui concerne la programmation des infrastructures, et du rapport annexé qui fixe des objectifs au niveau national, je souhaiterais connaître votre opinion sur les orientations présentées. S'articulent-elles de façon satisfaisante avec la redéfinition des compétences dévolues aux régions ? Quel est selon vous le bon équilibre en matière de programmation des investissements ?

Considérez-vous que le projet de loi place le curseur au bon endroit, et les financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) constituent-ils un levier suffisant ? Le périmètre défini par le texte vous semble-t-il de nature à faciliter l'élaboration et l'exécution des contrats de plan État-région (CPER) ? Où en sommes-nous, d'ailleurs, de cette exécution ?

Les montants prévus laissent-ils suffisamment de marge, compte tenu du niveau actuel des engagements de l'AFITF ? Certaines régions ne risquent-elles pas de se trouver défavorisées par rapport à d'autres ?

Le texte et cette structuration des financements facilitent-ils la mobilisation par les régions des financements européens ? Considérez-vous que les régions auront besoin de moyens supplémentaires pour exercer les compétences prévues par le texte ? Et, *a contrario*, quelles sont les économies et les gains d'efficacité qui peuvent être attendus ?

Enfin, quelle nouvelles ressources envisageriez-vous pour financer les infrastructures et comment accueilleriez-vous l'hypothèse d'une régionalisation des ressources, notamment de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) ?

**Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente.** Messieurs, je vous donne la parole pour répondre à cette première série de questions.

**M. Jean Rottner, président du conseil régional du Grand-Est, membre du Conseil de Régions de France.** Je vous remercie.



Concernant les méga-régions, la fusion de trois régions pour constituer le Grand-Est nous a obligés à territorialiser nos politiques et notre gestion en matière de transport. Les Maisons de la région, par exemple, ont la responsabilité de la coordination des autobus, en lien avec un niveau plus central. En outre, l'ensemble des équipes départementales ayant rejoint la région, il existe une forme de continuité dans l'action qui nous a permis de bien nous organiser. Nous avons ainsi une vision, à la fois globale et territoriale.

S'agissant des infrastructures, madame Bérangère Abba, je suis partant pour changer de paradigme en matière de positionnement régional. Je fais partie, à la tête de la région Grand-Est, de ceux qui défendent l'idée qu'un certain nombre d'éléments de la compétence transport puissent être délégués à la région – des routes nationales non concédées, de la maîtrise d'ouvrage autoroutière... Il s'agit donc d'un portage et d'un financement que nous devons inventer.

Nous avons proposé à la ministre de sortir du CPER, en termes d'infrastructures et d'ingénierie financière, puisque, sur une période de dix ans, nous nous sommes rendu compte que l'État versait à peu près toujours la même somme, de sorte que nous pourrions négocier un pacte financier à la hauteur de ce que l'État nous verse sur dix ans et prendre à notre charge le risque d'un dépassement d'opérations. Cela aurait pour avantage de ne pas devoir négocier chaque année avec l'État ce que nous pouvons faire ou ne pas faire, et nous aurions en outre une vision à moyen et long termes qui serait intéressante et qui nous permettrait de nous projeter. Par ailleurs, nous éviterions de nous retrouver dans des situations ubuesques, comme aujourd'hui, où nous sommes obligés, pour des pans entiers du CPER, d'avancer l'argent à l'État. Car telle est bien la situation, il faut le dire.

C'est le cas, par exemple, pour l'électrification de la ligne 4, pour laquelle, malgré les engagements écrits de l'État, celui-ci s'est désengagé. Nous sommes obligés d'avancer l'argent pour une période de deux ans, avant d'être remboursés. Sont concernées deux régions, deux départements et des intercommunalités.

C'est la raison pour laquelle, en termes d'ingénierie financière, il faut absolument penser les choses de manière profondément différente, agile, rapide, et en même temps nous laisser la possibilité de prendre un certain nombre de risques.

Concernant les financements d'infrastructures prévus par la loi, ils sont nettement insuffisants, non pas pour les régions, mais par rapport aux prévisions ; il manque quelque 500 millions d'euros. Où allons-nous trouver cette somme ?

Il s'agit d'une question que nous devons aborder de façon claire et franche. Nous entendons parler de la taxe sur les poids lourds, de la TICPE et de la vignette européenne. Mais il est certain que nous aurons besoin, si nous prenons des responsabilités supplémentaires, de recettes. Pour les routes nationales, par exemple, il conviendra non seulement de nous concéder une recette, mais également un engagement de service. Nous sommes donc preneurs de toutes les expérimentations et différenciations sur ces sujets, et le texte devra nous le permettre, dans le respect de l'attention que nous devons porter à toute nouvelle fiscalité au niveau de notre pays. La traduction concrète d'une fiscalité supplémentaire serait assez facilement explicable et compréhensible par nos concitoyens.

Les mobilités innovantes, les gares TER et l'intermodalité sont des éléments qui se tiennent les uns les autres, en termes d'aménagement du territoire. Aujourd'hui, il est vrai que nous assistons à la fermeture unilatérale de petites gares par la SNCF. Je suis de ceux qui

militent pour que ces gares soient transformées en véritables centres de vie, en bases avancées de l'intermodalité.

Vous avez évoqué le vélo. Certes, c'est une solution, mais nous devons aussi nous intéresser à l'auto-partage et à l'électromobilité qui pourraient justement se situer dans ces gares, dans les bourgs-centres et les villages parfois isolés pour lesquels nous devons avoir une vision complètement différente. Ainsi pourrions-nous renouveler des mobilités accessoires – car non principales ni massives – qui, à l'échelle d'une région, peuvent se révéler intéressantes. Nous sommes aujourd'hui dans une réflexion sur un plan « électromobilité » qui devrait, avec l'auto-partage – et une commande massive auprès d'un constructeur français –, nous donner la possibilité de confier aux villages et aux intercommunalités au moins un véhicule électrique – automobile, scooter ou même vélo électrique.

La gare est aujourd'hui le nouvel objet urbain de coordination de ces intermodalités. Et cette évolution devrait être inscrite clairement dans une logique d'aménagement du territoire, totalement revue.

Dans le dialogue que nous menons avec Gares et Connexions et avec la SNCF en général, nous abordons toutes ces questions de manière très concrète et réelle. Elles nous permettraient de réaliser votre souhait de développer des TER équipés et des réponses, à la fois mobiles et statiques, qui feront de ces lieux et de ces gares de véritables éléments stratégiques dans le développement ou la reconquête d'un territoire ; un sujet majeur que les régions, les départements et les intercommunalités ont bien compris.

S'agissant des véloroutes, elles s'inscrivent déjà dans les SRADDET – en tout cas, nous les y avons déjà inscrites. Reste à les sanctuariser. Alors, d'un point de vue stratégique, une écriture doit peut-être être faite au niveau régional. Mais, d'un point de vue opérationnel, il faut jouer le jeu de l'alliance des territoires et de cette force que sont la commune, l'intercommunalité, le département et la région, et qui doivent se compléter pour définir une stratégie tout à fait réfléchie, à la fois de responsabilité financière, de responsabilité opérationnelle, de promotion touristique et de promotion des mobilités. Je crois en cette intelligence des territoires qui permettra d'accentuer ce mouvement.

**M. Michel Neugnot, vice-président du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, président de la commission Transports et mobilité de Régions de France.** Je partage les propos de M. Jean Rottner. La problématique de notre région est exactement la même. Personnellement, j'emploie l'expression « réenchanter les gares ».

Nous n'évoquons les gares, trop souvent, que lorsque des guichets sont supprimés, ce qui est inévitable à terme. Nous devons plutôt chercher à donner une nouvelle vie aux gares, qui sont d'anciens lieux de vie, en périphérie, bien sûr : le buffet de la gare, l'hôtel de la gare... Nous devons remettre du service dans ces gares grâce à l'intermodalité. Et ce débat doit obligatoirement avoir lieu avec les maires des communes concernées.

Nous ne devons pas avoir peur de la modernité et de l'évolution des technologies – nos billets deviendront des e-billets –, mais plutôt en profiter pour poser la problématique de l'avenir des gares ; c'est primordial.

Une question a été posée sur les conséquences d'un désaccord entre deux AOM. La contractualisation est justement là pour traiter les désaccords. Je suis favorable à la réintroduction des contrats opérationnels de mobilité.

En tant qu'architectes, les régions devront fixer les conditions d'organisation d'un bassin de mobilité. La région Bourgogne-Franche-Comté compte 104 intercommunalités et nous aurons entre 30 et 40 bassins de mobilité. Il appartiendra à la région de définir – par dialogue, par co-construction – dans quelles conditions les mobilités seront assurées, au-delà de ce qui est réalisé dans chaque commune ; ensuite, une contractualisation aura lieu.

Le comité des partenaires est essentiel et doit inclure les grands oubliés de tous les textes antérieurs, à savoir les entreprises. La mobilité du quotidien entre domicile et lieu de travail est essentielle, nous le voyons bien dans le mouvement des gilets jaunes : le sentiment prévaut que tout le monde n'est pas traité de la même façon, que certains territoires possèdent des systèmes performants, alors que d'autres n'ont rien du tout.

Le comité des partenaires doit représenter tous les acteurs et ne doit pas être trop strictement défini par la loi ; cette question doit être traitée bassin de mobilité par bassin de mobilité, car ce lieu doit être co-construit, suivi et adapté si nécessaire.

S'agissant de la « soudure tarifaire », des éléments existent déjà. M. Jean Rottner a évoqué l'électrification de la ligne 4, sur laquelle roulaient les trains d'équilibre du territoire (TET) et qui est gérée par la région Grand-Est, mais qui passe aussi en Bourgogne-Franche-Comté. Nous avons donc négocié les tarifs pour qu'ils soient alignés sur ceux des autres lignes qui traversent notre région ; des accords de réciprocité sont négociés dans chaque région.

Cependant, si nous voulons favoriser l'intermodalité, il convient de donner un avantage compétitif à ceux qui se déplacent via une chaîne de mobilité, n'utilisant pas, ou très peu, le véhicule automobile individuel.

Nous avons décidé, pour une quinzaine d'AOM possédant des systèmes de transport à l'intérieur de leur territoire, d'accorder 10 % de remise à l'utilisateur qui utilise deux types de transport en commun. Par ailleurs, nous vendons des billets uniques. L'évolution des technologies permettra de mettre en place des systèmes très simplifiés. La « soudure tarifaire » existe déjà, elle est l'aboutissement d'une volonté politique entre deux régions.

Quant aux données, elles ne valent rien ; seule leur utilisation vaut quelque chose. Nous sommes donc favorables à ce que les données soient traitées par les AOM, dont les régions, qui les mettront ensuite à la disposition de ceux qui en ont besoin.

Une question se pose : quelle est la valeur de ces données ? Celles-ci ont-elles un intérêt général pour la puissance publique ? Des questions de droit doivent être traitées et le ministère est justement en train d'y travailler.

Ces données sont essentielles. Par exemple, nous sommes obligés de connaître les données des constructeurs automobiles – flux quotidiens par tranche horaire – pour créer des solutions alternatives qui répondent aux besoins des usagers.

Il est également nécessaire d'établir des règles pour le *free floating*, sinon c'est la jungle. Se pose en effet la problématique de l'utilisation de l'espace public. La règle actuelle autorise un vélo à rouler à 6 km/h sur un trottoir, en ville.

La loi d'orientation des mobilités a vocation à trouver le point d'équilibre, par le débat, entre les piliers du développement durable – environnemental, social et économique. Actuellement, chacun est arcbuté sur sa position, sans prendre en considération les deux autres piliers. L'application de la LOM dans les territoires, en co-construction, sera le moment de mener un débat citoyen pour trouver le bon équilibre. Équilibre qui sera différent d'un territoire à l'autre, d'un bassin de mobilité à l'autre.

Par ailleurs, la gare qui, comme vient de le dire M. Jean Rottner, deviendra le point d'intermodalité, devra être accessible. Et pour qu'elle le soit, des voies sécurisées pour les vélos et des espaces de stationnement sont à créer, tout comme des espaces réservés aux vélos dans les trains.

En Bourgogne-Franche-Comté, nous disposons maintenant de 34 abris sécurisés pour vélos dans des gares que nous avons choisies en raison de leur volume d'activité. Nous avons par ailleurs développé le site et l'application Mobigo, sur lequel les usagers peuvent trouver toutes les informations – de la voiture partagée aux stations de vélos – pour se déplacer en transports en commun dans la région. Toutes les AOM sont impliquées.

Un groupe de travail a été créé par trois ministres, suite au mouvement des gilets jaunes, pour apporter des réponses à ceux qui n'ont aucune solution de mobilité. Le rendu de cet exercice va nous être fait demain après-midi. Plusieurs sujets ont été abordés.

D'abord, le ticket mobilité pour ceux qui n'ont pas d'alternative à l'usage individuel de la voiture. Voici ce qui semble avoir été retenu : les entreprises devront être volontaires ; la distance devra être supérieure à 30 km ; le salarié devra toucher au maximum deux fois le salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC) pour être éligible. La région proposera aux entreprises volontaires de contribuer à ce ticket mobilité, à hauteur de 50 %. Nous avons arrêté le montant de 30 euros par mois, dont 15 euros seront donc payés par la région. En outre, dans un souci de simplification, nous proposerons que le montant figure sur une ligne de la feuille de paye.

Ensuite, le covoiturage organisé conventionné. Le covoiturage, pour des distances courtes, n'est pas économiquement équilibré et ne fonctionne pas, d'où la nécessité de l'organiser avec les entreprises et de le conventionner. L'incitation qui est donnée au conducteur ne doit pas être en lien avec ce que paie le covoituré. Pour que le covoiturage fonctionne, il doit être intégré dans les systèmes d'information multimodale, c'est-à-dire intégré en code API et non pas considéré, j'insiste sur ce point, comme une solution autoportée – ainsi que le souhaitent toutes les sociétés de covoiturage.

**Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente.** Je vous remercie, messieurs. Je vous propose d'entendre, maintenant, les porte-paroles de groupe, puis d'autres membres de la commission.

**M. Damien Pichereau.** Je vous remercie, madame la présidente. Mes chers collègues, messieurs les présidents, l'intermodalité est un enjeu central des politiques de mobilité, aussi bien pour le transport de voyageurs que de marchandises. Il y a deux ans, le Gouvernement a lancé une stratégie globale de réflexion sur la suite à donner à la LOTI, près de quarante ans après son adoption, en proposant de bâtir une « passerelle intellectuelle » entre une vision centrée sur les infrastructures nouvelles et une politique de mobilité dont l'objectif est de faire mieux avec les infrastructures existantes, de régénérer les transports du quotidien et de mettre l'utilisateur au cœur des réflexions sur les mobilités.

La problématique à laquelle nous devons répondre est relative au développement d'un maillage territorial qui favorisera l'intermodalité des zones faiblement urbanisées et rurales. Deux modèles sont possibles qui doivent, tous les deux, prendre en compte les contraintes budgétaires. Certains souhaitent un maillage fin du territoire en vue de couvrir une large partie de ces territoires, mais à une vitesse relativement faible et sur des plages horaires restreintes. D'autres prônent des axes performants et rapides de la périphérie vers le centre, en incitant au rabattement vers ces axes performants et plus propres que la voiture – le train, les autocars, les tramways, etc –, pour notamment capter les trajets domicile-travail.

Selon moi, un maillage des entrées de ville en pôles d'échanges multimodaux, gares routières et parkings-relais est la meilleure solution possible, au regard également de nos financements. Car, au risque de vous surprendre, la voiture aura toujours sa place dans nos territoires ruraux. Elle y est la colonne vertébrale de la mobilité ; souhaitons simplement que le parc se convertisse au plus vite vers des véhicules plus sobres.

Ces pôles d'échanges multimodaux inciteraient ainsi à l'adoption de modes de transport plus propres, plus intermodaux et actifs au sein des villes ; nous semblons d'accord sur ce point.

Cet enjeu qu'est l'intermodalité se retrouve dans un objectif plus large d'amélioration et de renforcement de la gouvernance en matière de mobilité. Il s'agit de l'objet premier de la future loi d'orientation des mobilités, actuellement en discussion chez nos collègues sénateurs.

La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) a défini le rôle de la région comme chef de file de l'intermodalité, en consacrant son rôle de coordination des AOM. Or, il s'avère que cette répartition des compétences est complexe et que chaque autorité organisatrice a développé son réseau indépendamment des autres.

Le renforcement du dialogue entre les AOM apparaît comme indispensable et d'une impérieuse nécessité – je rejoins sur ce point, mon collègue corapporteur M. Bruno Millienne.

Au cours d'un même parcours, un usager peut emprunter des moyens de transport organisés par plusieurs AOM, voire des moyens de transport non conventionnés. Ainsi, il apparaît opportun de renforcer davantage le rôle de chef de file de la région dans la coordination des offres de transport des AOM et dans le développement de politiques d'intermodalité.

L'amélioration de cette coordination de la mobilité au niveau régional permettrait à la fois de renforcer la cohérence de l'offre de transport en termes de desserte et d'horaires et de faciliter l'information des usagers et l'intégration de la billettique. Cette billettique est l'un des formidables outils qui permettraient d'améliorer grandement la mobilité des usagers.

Pour toutes ces raisons, il est apparu nécessaire de légiférer afin, d'une part, d'assurer une meilleure fluidité de la chaîne de transport en diminuant les coûts et, d'autre part, de contribuer au transfert modal vers des modes moins polluants que le transport routier. Au titre de ce constat, quelles sont, selon vous, les voies d'amélioration de l'intermodalité et de prise en compte des contraintes, tant pour les utilisateurs que pour les autorités organisatrices de la mobilité, en lien avec le rôle des régions ?

**Mme Valérie Beauvais.** Messieurs, la mobilité constitue un enjeu majeur de notre société. Si nous sommes tous d'accord sur ce constat, les réponses que nous devons y apporter ne pourront pas être toutes identiques. Cependant, celles-ci devront être efficaces et équitables et tenir compte de la diversité des situations et des potentialités locales.

Il s'agira ainsi de faciliter le quotidien de chacun, de soutenir le développement économique des territoires et de renforcer l'accès aux bassins d'emploi constitués autour des agglomérations, tout en prenant en considération les enjeux environnementaux liés au transport ; la tâche sera donc très rude.

Avoir le choix de se déplacer, *via* des modes de transport choisis et non subis, est au cœur des enjeux actuels et futurs. Si la voiture n'est plus l'unique moyen de locomotion, y compris en milieu rural, il convient tout de même de considérer que ce mode de déplacement, qui peut évoluer, a encore de beaux jours devant lui ; je pense bien sûr au covoiturage, à l'auto-partage, aux voitures hybrides et électriques. Encore faut-il qu'il existe des infrastructures permettant l'usage de ces innovations : parkings de gare et bornes de rechargement, notamment.

Je sais, messieurs, que vous avez parfaitement conscience de ces enjeux et que, au sein de vos régions respectives, vous avez déjà mis en œuvre et adopté des mesures permettant de faciliter les déplacements. Les engagements financiers des régions en la matière ne sont pas anecdotiques, surtout si l'on considère l'état dans lequel les matériels roulants et les gares, sans parler du réseau, se trouvaient lorsque tout cela vous a été transféré.

Aujourd'hui, le projet de loi d'orientation des mobilités entend confier le droit à la mobilité aux intercommunalités et aux régions. Permettez-moi, à ce stade, de m'interroger sur l'opposabilité d'un tel droit et sur les conséquences que cela peut avoir pour les autorités organisatrices de transport, au-delà de l'aspect juridique. Nous pouvons également nous interroger sur les moyens financiers que l'État a consentis pour accompagner ces collectivités.

Ma première question porte sur le coût de la mise en œuvre de la LOM pour les régions. Pouvez-vous nous indiquer s'il existe d'importantes variations financières entre les régions, au regard de leurs caractéristiques géographiques ou démographiques ?

Concernant, plus spécifiquement la mobilité ferroviaire, avez-vous obtenu des garanties de la part de l'État et de SNCF Réseau quant à la remise à niveau de certaines lignes de desserte locales ? Concernant l'ouverture des trains à la concurrence, pouvez-vous nous dire si Régions de France a pu en mesurer les conséquences financières ?

Enfin, le projet de loi est complété par un rapport annexé relatif à des programmes d'investissement prioritaires de l'État, et qui concerne essentiellement des projets ferroviaires – mais aussi routiers. À ce propos, la région Grand-Est est concernée, vous l'avez dit, monsieur le président, par la liaison autoroutière A31, dans le sillon lorrain. Je m'étonne que la nationale 4 qui traverse notre région d'Est en Ouest, qui est particulièrement empruntée par les poids lourds et dont les aménagements pour sa partie du sud-ouest marnais se font attendre depuis de nombreuses années, ne fasse pas partie de ces programmes d'aménagement.

Je vous remercie, monsieur Jean Rottner, de nous indiquer si des aménagements concernant le renforcement de la sécurité de la traverse de certaines communes marnaises seront réalisés.

**Mme Aude Luquet.** Messieurs, vous avez rappelé que, dans la dernière loi relative à l'organisation des transports sur nos territoires, les transports étaient plutôt les uns à côté des autres et qu'il conviendrait de mettre les usagers au cœur des mobilités.

Si certains territoires attendent des transports de meilleure qualité, d'autres souffrent d'une offre extrêmement faible, voire inexistante, ne laissant d'autre choix que le recours à la voiture individuelle. Nous devons, sur ces territoires, porter notre plus grande attention et nos principaux efforts pour mettre fin aux zones blanches de mobilité et au sentiment de déclassement et de relégation qui existe chez nombre de nos concitoyens.

Pour répondre à cet enjeu, l'une des volontés majeures de cette loi est de couvrir l'ensemble du territoire d'une autorité organisatrice des mobilités pour passer d'une offre de mobilité subie à une offre choisie, et réduire ainsi les fractures sociales et territoriales.

Aujourd'hui, 80 % du territoire ne disposent d'aucune autorité organisatrice de la mobilité. Pour pallier ce déficit, le projet de loi a pour objectif d'organiser la gouvernance territoriale des mobilités autour du binôme région-intercommunalités.

Si cette volonté de faire en sorte que l'ensemble du territoire soit couvert par une AOM est louable, plusieurs questions se posent. D'abord, j'aimerais connaître votre avis sur le retour des syndicats mixtes, que les lois NOTRe et MAPTAM ont supprimés.

Vous avez évoqué le dialogue nécessaire entre les intercommunalités et les régions ; quel est votre avis sur la possibilité, pour une intercommunalité, après accord bilatéral, de récupérer par la suite la compétence mobilité, si celle-ci a été transférée à la région ?

Enfin, ma dernière question concerne l'enjeu du développement durable dans les transports. En novembre 2018, notre collègue M. Benoît Simian a remis un rapport sur les trains à hydrogène. Etes-vous prêts à vous engager dans cette démarche et à remplacer les trains diesel sur les lignes non électrifiées par des trains à hydrogène ?

**M. Christophe Bouillon.** Messieurs les présidents, c'est une excellente chose que vous soyez auditionnés ce matin par notre commission, chacun se souvenant de vos excellentes contributions aux Assises nationales de la mobilité.

Vous avez évoqué à demi-mot les conclusions du Conseil d'orientation des infrastructures, notamment les trois scénarios qui s'en sont dégagés, sachant qu'aujourd'hui, on parle plutôt du « 1+ » ou du « 2- ». Deux questions me semblent essentielles, s'agissant des infrastructures futures. La première est de savoir si, finalement, ces scénarios sont toujours d'actualité, en termes de calendrier.

La seconde concerne la question du financement. Les moyens qui peuvent être alloués à l'AFITF ont été évoqués ; quels moyens pourriez-vous utiliser pour, en quelque sorte, tordre le bras à Bercy ? En effet, si de bonnes intentions sont ressorties du travail qui a été mené pour définir ces scénarios, au moment des rendez-vous budgétaires Bercy s'est invité à la table et a remis en cause un certain nombre de décisions.

Monsieur Jean Rottner, j'aimerais vous entendre sur la question de l'écotaxe. Tout le monde se souvient - nous n'allons pas refaire le film - que l'Alsace s'était dite favorable à une mesure qui permettrait d'éviter que le transit des poids-lourds pèse sur les infrastructures alors qu'il ne contribue pas à leur financement direct.

J'aimerais vous entendre également sur la compétence transport qui échoit aujourd'hui aux régions. Quelle est la part qu'elle représente dans le budget global des régions ?

S'agissant des petites lignes, leur fermeture se fait-elle à l'aune de deux questions qui nous paraissent essentielles, et qui sont celle de l'aménagement du territoire et celle de l'alternative aux voitures sur certains territoires ?

Concernant la LOM, je comprends comme vous la pertinence de la notion de bassin de mobilité. Je m'interroge simplement sur la notion d'architecte des mobilités. J'aurais aimé que l'architecte ne soit pas simplement la région, mais que les collectivités locales participent elles aussi à la définition de l'architecture des mobilités.

Quant à la question du versement mobilité, j'aimerais que nous puissions tenir compte de la capacité contributive des territoires. La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a été votée, comment cela se passe-t-il du point de vue des régions ?

Par ailleurs, j'aimerais entendre M. Michel Neugnot sur l'initiative qui a été prise en Bourgogne-Franche-Comté d'accorder la gratuité des transports scolaires.

Enfin, l'acte III de la décentralisation a été présenté par Régions de France. Quelles sont vos propositions en ce qui vous concerne ?

**M. Stéphane Demilly.** Messieurs les présidents, le 27 novembre dernier, l'association Régions de France, que vous représentez aujourd'hui, publiait un communiqué intitulé : « Gilets jaunes, les régions sont prêtes à participer à la réparation du tissu social ». Vous y dénonciez notamment la « métropolisation » de notre pays, le coût des logements, la hausse du prix des carburants ou encore le sentiment d'abandon et de déclassement de nombre de nos concitoyens ; rien que cela ! Rien que cela, mais un constat partagé par l'élu rural que je suis.

Le projet de loi d'orientation des mobilités que nous attendions depuis de nombreux mois, et qui a enfin été présenté à l'automne dernier, est censé, selon l'argumentation du Gouvernement, répondre à une partie de ces problématiques. Régions de France avait d'ailleurs précisé attendre beaucoup de ce texte.

Ma première question concerne votre perception des dispositions de la LOM en tant que « boîte à outils », comme l'appelle Mme la ministre des transports, pour répondre aux attentes des habitants de nos territoires ruraux éloignés des transports en commun et qui paient une trop lourde facture de carburant.

Des débats très riches se tiennent actuellement au Sénat, notamment sur le financement de cette loi. Comme je n'ai cessé de le dénoncer – je l'ai d'ailleurs encore fait, ici, la semaine dernière –, les infrastructures et les outils prévus par ce texte ne sont aujourd'hui toujours pas financés.

Le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, notre collègue M. Hervé Maurey, a d'ailleurs déclaré jeudi 7 mars, je le cite : « *C'est un projet de loi qui a des objectifs louables, mais qui arrive devant les parlementaires, avec des lacunes incroyables. Il a été préparé depuis bientôt un an, or il n'a pas de volet financier réellement établi pour les infrastructures, c'est inimaginable* ».



En tant que parlementaires et en l'absence de réponse du Gouvernement, il nous appartient donc de faire des propositions : flécher l'intégralité des recettes issues des dernières hausses de la TICPE ; affecter une part du produit des certificats d'économie d'énergie aux projets d'infrastructures de transport ; faire participer les sociétés d'autoroutes ; mettre en place une taxe incitative au report modal ; ou encore créer une contribution de l'immobilier logistique, c'est-à-dire une taxe sur les bureaux et les locaux de stockage.

Toutes ces propositions font partie des nombreuses idées présentées, notamment au Sénat ou encore, il y a déjà quelques années, dans le rapport présenté par notre ex-collègue M. Rémi Pauvros.

Pouvez-vous nous livrer votre avis sur ces propositions, et éventuellement nous exposer les pistes que vous défendez ?

**M. Loïc Prud'homme.** Messieurs, ma question s'adresse plus particulièrement à M. Michel Neugnot en sa qualité de président de la commission « Transports et mobilité » de Régions de France. Cette institution s'est engagée à placer la mobilité durable au cœur du débat public – vous avez rappelé vos contributions aux Assises nationales de la mobilité en 2017. Dans une interview à un magazine spécialisé, en mai 2018, vous avez déclaré, monsieur Michel Neugnot : « *Le développement de filières alternatives au diesel fait partie de nos priorités* », puis, un peu plus loin, vous considérez que « *l'automobile reste le moyen le plus approprié sur les territoires peu denses* ».

Or, aujourd'hui, la France dépasse de 6,7 % son budget carbone par rapport à l'année 2017, année de référence. Les trois secteurs les plus émetteurs de CO<sub>2</sub> dépassent les objectifs de 2017 ; pour les transports, le dépassement se situe à hauteur de 10,6 % par rapport à l'objectif.

Une étude scientifique récente indique que 67 000 décès par an sont liés à la pollution atmosphérique. Pourtant, ce projet de loi comporte quatre projets autoroutiers ou de contournements routiers. Or il est reconnu que plus on construit de routes, plus de voitures les empruntent ; c'est mathématique. Ces grands projets sont donc générateurs de trafics supplémentaires et donc d'émissions de gaz à effet de serre, et vont à l'opposé de la lutte contre l'étalement urbain.

Ce projet de loi comporte aussi la réalisation de quatre lignes à grande vitesse (LGV). Les membres de La France insoumise pensent, au contraire, qu'il faudrait réengager l'État dans un maillage ferroviaire du territoire très serré et défendre ainsi les petites lignes. Quel est votre avis sur cette question ? Ne voyez-vous pas une contradiction dans ce développement des infrastructures routières, au regard des engagements climatiques que nous devons aujourd'hui respecter ?

**M. Olivier Falorni.** Messieurs les présidents, à travers la LOM, ce sont quatre grands défis que nous avons à relever : apporter des solutions de mobilité à tous nos concitoyens et dans tous les territoires ; accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilité ; réussir la transition écologique des mobilités ; enfin, construire une programmation des infrastructures au service des transports du quotidien.

La mobilité, qui était hier une question très concentrée auprès des autorités organisatrices, est appelée incontestablement à avoir une gouvernance plus largement partagée avec d'autres acteurs. Je pense bien sûr aux entreprises, qui agissent souvent sur le

plan de la mobilité, aux plateformes – auto-partage, prêt de véhicules, covoiturage – et aux acteurs économiques privés qui proposent des moyens de transport en libre accès, comme les vélos ou les trottinettes.

Les nouvelles technologies vont changer les usages, nous le savons. Elles vont changer la physionomie de nos territoires, mais aussi les objets de la mobilité. D'où ma première série de questions : comment toutes ces données seront-elles collectées ? Comment seront-elles partagées et comment pourraient s'organiser les relations entre tous les acteurs du territoire – élus, associations de représentants des utilisateurs, plateformes numériques, autorités organisatrices de la mobilité et employeurs, qu'ils soient privés ou publics – dans l'intérêt des utilisateurs ?

Cela suppose des règles nouvelles, qui ne peuvent évidemment pas, en tout cas à notre sens, être déterminées par une seule catégorie d'acteurs. Alors comment permettre l'émergence d'une sorte de guide de bonnes pratiques, d'un référentiel en matière de gouvernance des mobilités, en insistant sur l'importance de concilier, certes, les intérêts économiques des opérateurs privés, mais aussi et surtout les intérêts collectifs ?

**M. Jean Rottner, président du conseil régional du Grand-Est, membre du Conseil de Régions de France.** Je ne sais pas si j'ai une solution pour tordre le bras à Bercy ! Nous comptons sur vous, par le biais d'une loi, attendue par les Français, pour porter cette ambition ! Il manque effectivement 500 millions d'euros en matière d'infrastructures. Quel que soit le scénario – 1, 2, 3, « 1+ », « 2- » – nous sommes plutôt favorables au « 2- » –, il manque 500 millions d'euros.

Nous n'avons guère abordé les nouvelles formes d'énergie, notamment le train à hydrogène, évoqué tout à l'heure. Nous n'avons pas évoqué non plus les nouveaux carburants, tels que le bioéthanol, le biodiesel, qui sont des filières d'avenir en France et qui doivent être, en matière de développement économique et d'innovation, bien réfléchies et en lien direct avec des circuits courts, des circuits de distribution. Nous devons donner la possibilité à nos agriculteurs de se diversifier.

Ces innovations sont importantes à l'échelle d'une région – ça l'est pour la mienne – et devraient peut-être être marquées dans la loi de manière plus forte.

Vous avez évoqué l'écotaxe et la volonté, en Alsace, d'établir une forme de péage sur le plaine d'Alsace, où 15 000 poids lourds par jour sont déviés du trafic allemand vers le trafic alsacien. Il en va de même pour le sillon lorrain, où circulent 10 000 poids lourds par jour. Nous devons effectivement trouver comment limiter cette circulation, en évitant le transfert des poids lourds vers les réseaux secondaires ; encore une fois, la solution pourrait être contenue dans le texte de loi.

**M. Michel Neugnot, vice-président du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, président de la commission Transports et mobilité de Régions de France.** Concernant l'ouverture à la concurrence, nous avons assisté à une réunion, hier, co-organisée par Régions de France et l'ARAFER avec l'ensemble des régions pour avancer sur le sujet. Nous devons être prudents, car il s'agit bien, pour les régions, d'un nouveau métier.

S'agissant des syndicats mixtes suscités par la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), il n'est pas question de revenir dessus, de

détricoté ce qui a été fait. Cette forme de coopération existe, nous devons l'accepter, ainsi que les redevances qui lui sont attachées.

En ce qui concerne la reversibilité, nous sommes contre. Quand une intercommunalité a refusé la compétence mobilité, l'AOM régionale la récupère. Nous avons besoin de stabilité, nous devons donc éviter les va-et-vient ; nous sommes sur du long terme et sur des engagements progressifs.

Le train à hydrogène est une nécessité. Entre 2030 et 2040, quelque 800 trains diesel-électrique devront être remplacés dans les régions. Mais d'autres formes d'énergie existent et pourront être utilisées.

Concernant le volet financier, je puis simplement vous dire que nous estimons à huit ou dix les équivalents temps plein (ETP) nécessaires pour 30 à 40 bassins de mobilité. Pour le reste, tout dépendra de la solution qui sera mise en place par chaque bassin de mobilité. Il me semble que des économies peuvent être réalisées avec certaines organisations actuelles qui ne produisent rien de rentable. En revanche, quand la région remplace une intercommunalité défaillante, elle devrait percevoir le versement mobilité.

S'agissant de la gratuité des transports scolaires en Bourgogne-Franche-Comté, elle se justifie par la situation très particulière de la région ; nous sommes compétents dans sept départements, dont cinq pratiquaient la gratuité. Et la gratuité concerne uniquement le transport journalier, qui va de la maison à l'école – matin et soir –, et uniquement les ayants droit.

J'en profite pour attirer votre attention sur le fait que la décision de rendre obligatoire la scolarité à trois ans posera de nombreuses difficultés aux régions et que le coût financier sera important.

Monsieur Loïc Prud'homme, vous nous avez interrogés sur la cohérence entre les routes que nous finançons et la lutte contre le réchauffement climatique. Pour ma part, j'ai parlé d'« équilibre nécessaire ». Nous avons besoin de la route pour désenclaver certains territoires, Et ces routes peuvent être utilisées de différentes façons : pratiquer le covoiturage diminue l'empreinte carbone.

**Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente.** Je vous remercie, messieurs. Il reste quelques députés qui souhaitent vous interroger. Je vous propose de les entendre et, si vous n'avez pas le temps de répondre à toutes les questions, de le faire par écrit.

**M. Christophe Arend.** J'ai été très surpris, lors de l'audition de M. Philippe Duron, d'apprendre que la LOM ne prenait pas en compte la particularité des connexions avec les pays frontaliers. Monsieur Jean Rottner, vous êtes président du conseil régional du Grand-Est, région frontalière par excellence. Vous avez rappelé la difficulté que nous rencontrons avec l'A31 pour le trafic Nord-Sud ; avez-vous une idée pour faciliter ces grands corridors européens, en termes de communication ?

**M. Emmanuel Maquet.** Messieurs les présidents, le 11 janvier dernier, la ministre des transports a chargé le préfet M. François Philizot de consulter les régions pour établir un diagnostic complet des petites lignes et proposer un plan de bataille pour leur sauvegarde. Dans ma circonscription, nous suivons, j'imagine là comme ailleurs, de très près l'avenir des

trains du quotidien. Dans le contexte du mouvement des gilets jaunes, le Grand débat national a bien montré l'attachement de nos concitoyens à ce type de service public.

Ma question sera double. Premièrement, qu'allez-vous dire à M. François Philizot pour que les régions aient la main libre concernant la préservation des petites lignes, notamment les lignes « 7 à 9 » ?

Deuxièmement, que pouvons-nous faire, nous, législateurs, pour que cette compétence régionale soit accompagnée des moyens suffisants ? Monsieur Jean Rottner, vous avez estimé à 700 ou 800 millions d'euros la somme nécessaire à la sauvegarde de ces petites lignes dans votre région.

**M. Vincent Thiébaud.** Messieurs les présidents, cher Jean Rottner, ma question concerne les bassins de mobilité auxquels je crois beaucoup, et qui sont cohérents avec des bassins d'emploi et des bassins de vie.

Le projet de loi permet de s'appuyer sur les pôles d'équilibre territorial et rural (PETR). Êtes-vous dans une logique de transfert, justement, à des PETR ? Comment être cohérent avec les SRADDET, sachant que la région Grand-Est, par exemple, a déjà réalisé un travail important sur la mobilité ?

Enfin, je rebondirai sur la question des régions transfrontalières. Le code des transports prévoit la possibilité d'effectuer des transferts aux eurodistricts, afin de pouvoir développer des petites lignes ferroviaires, dans le cadre d'une ouverture au marché. Alors pourquoi pas des petites lignes comme nous en avons en Alsace du Nord – Haguenau-Karlsruhe, par exemple ? Nous pouvons très bien imaginer qu'un PETR ou un eurodistrict puisse prendre la main.

**M. Martial Saddier.** Messieurs les présidents, avant de parler des coûts de la nouvelle loi et des moyens alloués aux régions, un bilan très clair a-t-il été effectué s'agissant du transfert de la compétence transport et du financement du transfert de la compétence transport, trois ans après la mise en œuvre de la loi NOTRe ? Il serait effet intéressant que nous partions sur de bonnes bases.

Monsieur le président, vous avez parlé tout à l'heure de l'acceptabilité par le public d'un nouvel impôt. Régions de France est-elle prête à l'assumer ? Les régions sont-elles prêtes à délibérer de la mise en place d'un nouvel impôt, parce que notre crainte est bien que l'État transfère cette lourde charge aux régions ?

**M. Guy Bricout.** Mon intervention portera d'abord sur l'avenir de la mobilité au sein de nos territoires, notamment les plus reculés. La LOM est, certes, censée mettre fin aux zones blanches, mais s'en donne-t-elle réellement les moyens ?

*Quid* en effet du financement du transfert de l'organisation des déplacements sur les territoires aux communautés de communes, qui deviendront des AOM, voire, si ces dernières s'y refusent, aux régions qui ont, depuis la loi NOTRe, déjà endossé un certain nombre de nouvelles compétences en matière de transport ?

Par ailleurs, le département du Nord est particulièrement menacé par le risque de voir fermer, par la SNCF, plusieurs dessertes de TGV régional ; c'est une aberration pour nos territoires. La LOM nous donnera-t-elle les moyens d'empêcher de telles fermetures ?

J'aimerais également vous interroger sur le transfert de la gestion des bus aux régions. Ce transfert s'est effectué dans de bonnes conditions, mais je me demande, quand je vois aujourd'hui des horaires de desserte qui ne correspondent pas aux besoins des usagers, si toutes les régions se sont bien emparées des enjeux ?

Enfin, je m'inquiète évidemment pour le financement du canal Seine-Nord qui n'apparaît pas dans le projet de LOM.

**M. Jacques Krabal.** Messieurs, je reviendrai sur la question de la mobilité du quotidien, et particulièrement sur la ligne TER Vallée-de-la-Marne. Pensez-vous que, dans le cadre de la LOM, nous pourrions améliorer les relations entre les régions et aboutir à une gestion de ligne plutôt qu'à une gestion tronçonnée ?

Le TER Vallée-de-la-Marne traverse, en effet, les Hauts-de-France sur seulement 40 kilomètres, mais les difficultés s'agissant des investissements sont grandes. Je salue le travail réalisé par M. Franck Leroy et celui que vous réalisez en lien avec M. Xavier Bertrand.

Pour autant, M. Xavier Bertrand évoque aujourd'hui dans la presse de grandes difficultés en matière de maintenance et d'entretien. D'autant qu'à la suite du dernier gros coup de vent, de nombreux trains ont dû être arrêtés.

Pensez-vous pouvoir avoir une vision globale de la ligne, qui concerne trois régions et trois directions régionales de la SNCF ? Comment pouvons-nous donner un peu de cohérence à tout cela pour aboutir à plus d'efficacité et mieux répondre aux attentes des usagers ?

**M. Jimmy Pahun.** Messieurs, j'aimerais avoir votre retour sur le pacte d'accessibilité qui a été passé entre la région Bretagne et l'État. Pensez-vous qu'il s'agisse de la bonne solution pour travailler en lien avec l'État ?

Je souhaiterais ensuite prendre rendez-vous avec Mme Bérandère Couillard pour lui proposer une idée, peut-être un peu folle. Ne pourrait-on pas imaginer une espèce de « Smartphone Stop » qui permet d'attribuer quelques points de bonification au conducteur dans le cadre du covoiturage ? Il me semble que cela se fait dans des petites communes ; ne serait-ce pas la solution la plus simple à mettre en œuvre pour partager les voitures ?

**Mme Danielle Brulebois.** Ma question s'adresse à M. le premier vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté.

La loi fait de la région le chef de file de la mobilité ; elle est en charge des contrats opérationnels avec les différents partenaires. Ma question concerne l'articulation du SRADDET avec les contrats de plan. Comment comptez-vous vous organiser, en particulier dans le Jura, avec les communautés de communes, le département, mais aussi avec un partenaire important qui est la région voisine Auvergne-Rhône-Alpes ?

**M. Pierre Vatin.** Messieurs les présidents, comment les régions conserveront-elles la main sur l'organisation de transports performants en matière ferroviaire, sans alourdir la charge pour le contribuable régional – sachant que de nombreuses lignes secondaires pourtant structurantes sont aujourd'hui à l'arrêt et qu'aucun plan de financement n'est annoncé ?

**M. Jean-Marc Zulesi.** Ma question s'adresse à M. Jean Rottner. Monsieur le président, vous avez face à vous un député des Bouches-du-Rhône qui a fait ses études à

Mulhouse, en l'occurrence à l'École nationale supérieure d'ingénieurs sud Alsace (ENSISA). J'ai connu l'arrivée du tram-train et je peux témoigner de la pertinence de la solution. Le tram-train trouve, en effet, toute sa pertinence dans sa capacité à circuler à la fois sur les voies de tramway, en milieu urbain, et sur le réseau ferroviaire.

Mes questions sont simples. D'abord, pouvez-vous nous faire un retour d'expérience sur le déploiement de cette solution ? Ensuite, la LOM arrivant, quels outils pourriez-vous élaborer pour accompagner nos élus dans le déploiement de ce type de solution ?

**M. Jean-Pierre Vigier.** Messieurs les présidents, vous le savez, pour renforcer l'attractivité de nos territoires ruraux, il est capital de maintenir nos petites infrastructures ferroviaires. Sur certains territoires, la route ne passe pas, le train est le seul moyen de les désenclaver et faire de l'aménagement du territoire.

Cependant, il ne faudrait pas, à terme, que ces petites lignes ferroviaires soient transférées aux régions qui n'auront pas la capacité financière de les entretenir.

Ma question est donc la suivante : comment peut-on obliger le Gouvernement à entretenir ces lignes – car il s'agit bien d'aménagement du territoire nécessaire au maintien de la vie sur certains territoires ?

**M. Loïc Dombreval.** Messieurs, je souhaiterais vous interroger sur les SRADDET et sur leur cohérence avec les différents documents de planification. Des élus locaux ont fait part aux futurs rapporteurs de la complexité de la planification, alors même que les SRADDET ont pour vocation de simplifier le travail de fond. Ils ont, par ailleurs, le mérite de faire émerger une réflexion commune entre les collectivités.

Pensez-vous que l'objectif de simplification ait été atteint, ou qu'une modulation supplémentaire doive être trouvée ?

Par ailleurs, que faire pour que les usagers, qui sont finalement les clients de ces services, soient parfaitement informés et comprennent bien qui fait quoi, et de quelle façon ils pourront se déplacer plus facilement ?

**Mme Annie Genevard.** Cette loi est essentielle pour des territoires qui n'ont pas achevé, pas rénové ou pas amélioré leurs équipements de mobilité, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, et qui en ont pourtant un urgent besoin ; je pense aux territoires de montagne. C'est aussi la présidente de l'Association nationale des élus de la montagne (ANEM) qui s'exprime devant vous.

J'évoquerai un point précis concernant les lignes ferroviaires transfrontalières qui sont essentielles dans le franchissement des massifs, et notamment la situation de la gare de Frasné par laquelle transitent des lignes internationales entre la France et la Suisse, des TGV Lyria, très utiles, très fréquentés. Cependant, les Suisses, un peu unilatéralement et un peu trop hâtivement, et bien que la société Lyria soit majoritairement composée de participations de la SNCF, ont décidé de supprimer des aller-retours entre Berne et Paris, ce qui altère grandement l'attractivité, non seulement de la ligne, mais aussi du Jura français.

Si l'accès aux massifs montagneux en France est plutôt bien assuré, la mobilité au sein des massifs laisse encore à désirer ; nous avons besoin de l'améliorer. La région est un acteur important, puisqu'elle gère les fonds européens, qu'elle est autorité organisatrice de

transport et qu'elle anime des associations binationales, telles que la Conférence transjurassienne.

**Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente.** Nombre de ces questions appelleront des réponses écrites.

**M. Jean Rottner, président du conseil régional du Grand-Est, membre du Conseil de Régions de France.** Oui, en effet.

Concernant les questions transfrontalières, la principale difficulté est d'établir des liaisons quotidiennes avec ses voisins, ce que nous faisons dans le Grand-Est, puisque je viens de signer un accord à la fois avec la Sarre, la Rhénanie-Palatinat et le Bade-Wurtemberg pour réanimer ces petites lignes du quotidien qui, aujourd'hui, sont potentiellement menacées par un déficit d'investissement. Un investissement que nous pourrions d'ailleurs ouvrir à une forme de concurrence européenne. Des éléments positifs vont venir enrichir ces mobilités de part et d'autre de la frontière et compléter les investissements que nous sommes obligés de réaliser en matière de corridors européens majeurs et d'axes majeurs et stratégiques.

Nous avons bien évidemment parlé à M. François Philizot, lorsque nous l'avons rencontré – certains le rencontrent encore cet après-midi –, de cette ouverture à la concurrence qui n'est pas une privatisation. Une ouverture qui devra faire appel, pour répondre à certaines questions, à un modèle différent du modèle SNCF classique et qui, en termes d'investissement, de maintenance, de matériel, devra être de 30 % à 40 % moins cher que le modèle SNCF – un modèle qui devra faire appel, sur certaines lignes, à du matériel qui ne soit pas du matériel ferroviaire lourd, mais plutôt des solutions du type tram-train et, pour d'autres portions, des solutions de type train à hydrogène qui nécessite une organisation et une filière particulières.

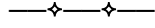
**M. Michel Neugnot, vice-président du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, président de la commission Transports et mobilité de Régions de France.** Je répondrai pour ma part sur la problématique des TGV, pour lesquels des décisions autoritaires sont prises, en France ou en Suisse.

Le nouveau pacte ferroviaire prévoit – l'ordonnance n'a pas été encore prise – que les TGV qui font partie de l'aménagement du territoire et pour lesquels les collectivités ont souvent contribué, doivent être traités comme tels ; l'État devrait donc intervenir pour compenser.

La façon dont nous devons travailler est la suivante : partir des besoins de mobilité pour définir comment nous pouvons les satisfaire. Il est vrai qu'en zone de montagne ou en zone rurale, quand la voie existe, il faut l'utiliser au maximum.

Dans le cas où le train ne serait pas la bonne solution, les voies ne doivent pas être mises en jachère. Elles peuvent être utilisées pour des mobilités de véhicules autonomes, ou autres. Ces voies avaient été prévues pour irriguer le territoire, avec de nombreuses clés d'entrée que sont les passages à niveau qui sont un handicap pour le train, mais un avantage pour des voies dédiées à des mobilités alternatives ; ce sont en effet autant d'embranchements possibles pour les utiliser.

**Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente.** Messieurs, je vous remercie.





## Membres présents ou excusés

### Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 13 mars 2019 à 9 h 35

*Présents.* - Mme Bérangère Abba, M. Christophe Arend, Mme Sophie Auconie, Mme Valérie Beauvais, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, Mme Danielle Brulebois, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Stéphane Demilly, M. Vincent Descoeur, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Loïc Dombreval, M. Bruno Duvergé, M. Olivier Falorni, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Garot, Mme Laurence Gayte, M. Yannick Haury, Mme Sandrine Josso, Mme Stéphanie Kerbarh, M. Jacques Krabal, Mme Florence Lasserre-David, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, Mme Sandra Marsaud, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Adrien Morenas, M. Sébastien Nadot, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Alain Perea, M. Damien Pichereau, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Vincent Thiébaud, Mme Frédérique Tuffnell, Mme Hélène Vainqueur-Christophe, M. Pierre Vatin, M. Michel Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

*Excusés.* - Mme Nathalie Bassire, Mme Jennifer De Temmerman, M. François-Michel Lambert, Mme Sandrine Le Feur, M. David Lorion, M. Gérard Menuel, M. Bertrand Pancher, Mme Zivka Park, Mme Barbara Pompili, M. Jean-Luc Poudroux, M. Jean-Marie Sermier

*Assistaient également à la réunion.* - M. Jean-Philippe Ardouin, M. Dominique Da Silva, Mme Annie Genevard, M. Jean-Luc Warsmann