

Avant-projet de loi d'orientation des mobilités

Déclaration du groupe Personnalités qualifiées

Jean-Louis Cabrespines : « Une dépêche de France-info du 12 novembre : « ... En ces temps de hausse du prix des carburants, la suppression ou suspension des petites lignes ferroviaires passe mal dans les Vosges.

C'est ce qu'ont constaté, ce lundi 12 novembre, les agents de la S.N.C.F. venus informer les usagers de la ligne Épinal/Saint-Dié-des-Vosges du nouveau dispositif qui sera mis en place à partir du 23 décembre prochain.

Aujourd'hui 5 trains, demain 15 bus. »

Voilà un exemple de la réalité de l'inégalité entre les territoires et les difficultés rencontrées par ceux qui y vivent.

Quelle logique y a-t-il entre une loi qui se veut régulatrice au nom de principes honorables et nécessaires (le développement durable) et les pratiques de ceux censés aider à trouver des réponses de transport pour tous ?

L'avis qui nous a été présenté, produit en temps contraint court, a pu être travaillé en « temps masqué », grâce à l'anticipation de notre présidente et de notre rapporteur, pour arriver à donner des éléments qui, espérons-le, seront pris en compte et pour s'extraire d'une actualité qui aurait pu polluer les travaux de notre section. Merci à tous pour la qualité du travail et des échanges.

Une question est au centre de l'interrogation de la loi sur les mobilités : quelle approche globale devons-nous mettre en œuvre pour construire une offre de mobilité qui tienne compte à la fois des choix de vie (volontaires ou non), des contraintes territoriales, de la prise en compte du développement durable, de solidarités plus ou moins réelles ?

Vivre en milieu rural ou en périphérie des centres urbains desservis par une offre de transport importante (métro, bus, taxis, « uber », vélos, trottinettes, ...) constitue une exclusion supplémentaire, particulièrement quand l'obligation de vivre loin de la ville tient aux coûts liés à l'hébergement. Les déplacements représentent alors une part importante du budget des ménages, de ceux qui « roulent au diesel et qui clopent ».

Nous ne devons donc pas opposer urbain et rural, mais nous constatons qu'il est plus difficile de se déplacer quand on habite dans certains quartiers ou des zones éloignées des villes, moins desservis car n'ayant pas une zone de chalandise suffisante pouvant intéresser les transporteurs, les institutions ou les financeurs.

Cet avis, émis dans le cadre rigide d'un projet de loi, n'a donc pas la possibilité d'analyser les multiples interactions qui permettraient de prendre en compte tous les éléments expliquant des situations souvent très complexes et pour lesquelles une loi ne peut suffire.

Si nous avons voulu être complets et souligner le lien entre les questions de mobilité et la vie quotidienne de chacun, nous aurions pu parler :

- de la disparition des services publics qui entraînent pour les ruraux des déplacements supplémentaires ;
- des moindres solidarités dans les villages ;
- des inégalités d'accès aux pratiques culturelles, sportives ;
- des difficultés de certains à se rendre quotidiennement au travail en raison d'une couverture insuffisante de moyens de déplacement.

Cet avis est incomplet si nous traitons de la question de la mobilité liée à la question de l'aménagement du territoire ; et ce ne sont pas les solutions nées ou à naître du numérique qui pourront apporter les réponses pour tous. L'Institut CSA souligne que 23% des personnes souffrent « d'illectronisme » et ne sont « pas à l'aise avec le numérique ». L'utilisation du numérique ne fera qu'accroître le fossé entre ceux qui peuvent et ceux qui ne peuvent pas, ceux qui savent et ceux qui ne savent pas.

Malgré l'impression d'incomplétude, et parce que l'avis répond à la commande, je le voterai.
»