

Débat de politique départemental

**Projets et perspectives pour les mobilités sur les territoires**

**Intervention d'Alban BRUNEAU**

Avant de nous exprimer sur les projets, comme sur les perspectives pour les mobilités sur nos territoires, je pense qu'il convient d'en souligner les enjeux environnementaux, sociaux et sociétaux.

Parce que cette question de la mobilité est bien évidemment essentielle, que ce soit pour réduire l'empreinte écologique de nos déplacements, les transports étant la première source d'émissions de gaz à effet de serre en France.

Pour favoriser l'emploi, l'activité professionnelle, dans une société guidée par les logiques de rentabilité obligeant les salariés et futurs salariés à être de plus en plus mobiles.

Mais aussi pour lutter contre l'isolement social ou encore pour favoriser l'épanouissement, comme les accès aux savoirs, aux loisirs.

Chacun le sait et le constate, favoriser les mobilités par la création et l'entretien des infrastructures, comme à travers les politiques incitatives, tarifaires par exemple, constituent, et constitueront de plus en plus, des atouts indispensables à l'attractivité de nos territoires.

L'urgence de la transition écologique à opérer, que désormais plus personne ne conteste, mais aussi les besoins et attentes à couvrir passent par des politiques publiques fortes.

C'est ce que cherche à fixer avec beaucoup de mal d'ailleurs, la loi d'orientation des mobilités actuellement en discussion au Parlement.

La planification revenant de fait à la mode compte tenu par exemple du niveau de mobilisation d'argent public nécessaire dans ce domaine, profitons-en pour corriger les erreurs du passé récent.

Et d'abord en faveur, et plus au détriment du ferroviaire dont les logiques libérales ont conduit pendant plusieurs décennies à fermer des gares et à supprimer des kilomètres de rails sur toute l'étendue du territoire.

Résultat, en 2018, l'ensemble du secteur des transports, avec 347,8 milliards de tonnes-kilomètres, a émis 30 % des gaz à effet de serre alors que notre pays possède (encore) le second réseau ferré européen, sauf que 9,6 % des marchandises sont transportées par le train.

L'engagement d'un plan de reconquête ferroviaire et fluvial appelle des investissements massifs, leur rentabilité sociale, sociétale et écologique étant assurée d'avance.

Et ce plan ne peut pas reposer sur les seules décisions et financements des régions.

Il ne saurait être question que l'amélioration indispensable des conditions de circulation sur les lignes principales, et notamment sur la ligne Le Havre-Rouen-Paris, se fasse au détriment des lignes secondaires. Le maillage ferroviaire étant crucial pour faire reculer le trafic sur nos routes.

Et pour tenir les deux bouts, notre collectivité doit être en première ligne pour peser sur les décisions nationales et régionales. Non pas selon la logique de ce que l'on peut faire, mais à partir de ce qui doit être fait.

Au delà du ferroviaire, se posent les enjeux des transports en commun routiers pour renforcer leur accès par des politiques tarifaires basses voir inexistantes.

Notre Département a été précurseur dans ce domaine avec les tarifs pratiqués sur les lignes départementales, avant qu'elles ne deviennent régionales, même si cette ambition a été contrariée en fin de mandat dernier par le désengagement opéré dans le financement des transports scolaires.

Aujourd'hui, nous plaidons pour que les autorités organisatrices des transports en commun fassent le pari de la gratuité, les premiers retours d'expérience des agglomérations l'ayant mis en place s'avérant particulièrement encourageantes.

Favoriser le recours au mode doux de transport figure également parmi les devoirs qui s'imposent à toutes les collectivités et plus généralement à tous les employeurs. Je ne développerai pas, beaucoup a été fait dans ce domaine par notre Département et nous y reviendrons tout à l'heure à l'occasion de l'examen des délibérations.

Reste donc à évoquer la voiture dont on mesure bien que ce ne sont pas des politiques punitives envers les automobilistes qui seraient susceptibles d'en réduire l'utilisation.

Là encore, à travers l'entretien des routes, des ponts, la création des aires de covoiturage, la gratuité maintenue sur les bacs de Seine passée quelques tentations de les tarifer, notre collectivité agit.

Mais elle doit, selon nous, aller plus loin et notamment se mobiliser plus activement contre les péages qui freinent les mobilités et engorgent nos routes secondaires avec les effets que l'on connaît en matière de sécurité, de nuisances pour les riverains et de pollution.

Nous l'avons notamment démontré lors de l'examen du projet de restructuration de la RD6015 entre Yvetot et Le Havre, sans une action sur les péages de l'A29 parallèle, nos investissements importants risquent fortement de compliquer les mobilités sur l'axe routier transversal et structurant notre département.