

Projet de loi d'orientation des mobilités

Projet de loi d'orientation des mobilités

Contribution du Conseil de développement de Redon Agglomération

Ce projet de loi, présenté le 26 novembre 2018 en Conseil des ministres et **déposé par le Gouvernement au Sénat**, a pour ambition **d'actualiser nos politiques de mobilité** afin d'améliorer la mobilité au quotidien de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à **des solutions de transports plus efficaces, plus propres, plus accessibles**.

→ Observations du Conseil de développement

De manière globale, le Conseil de développement considère qu'il est nécessaire d'avoir non seulement une vue d'ensemble sur les services existants mais de rendre obligatoire pour l'autorité organisatrice en milieu non dense de s'appuyer et d'intégrer les dynamiques privées, associatives ou non (transport solidaire, projets TEMIX, transport de marchandise, clic'puces etc). Pour qu'un service soit utilisé, il est nécessaire d'analyser l'ensemble des acteurs agissant sur le territoire. Les acteurs du territoire, les habitants doivent être associés à la dynamique de co-construction des politiques publiques.

L'article 1 stipule que les métropoles peuvent contribuer au financement d'un service ferroviaire régional et d'un service en gare situé dans leur ressort territorial par le biais d'une convention avec la Région.

→ Ajouter à cet article que toute convention sur ce sujet comprendra une extension pour les gares hors territoire englobant des trajets domicile-travail importants. Ceci pour permettre une égalité de traitement des utilisateurs. Par cet article, il est possible de favoriser ou d'induire des contrats de réciprocité ou d'axe.

Article 4 : pour les territoires situés sur deux Régions, intégrer dans un article cette spécificité qui organise la gouvernance et la création de syndicats mixtes, ex le territoire de Redon Agglomération, de Châteaubriant ou un syndicat mixte pouvant associer les deux.

La création d'un comité des partenaires : il paraît intéressant de préciser dans un amendement le rôle des Conseils développement des EPCI concernés comme membres de droit de cette instance et en parallèle, les conditions nécessaires pour ceux-ci pour pouvoir y accéder. La loi NOTRe impose aux EPCI de + de 20 000 habitants, la création d'un conseil de développement, il est important d'introduire des conditions de leur utilisation dans l'élaboration des politiques publiques et dans l'animation territoriale.

Article 5 : introduire la notion de distance de déplacement pour que les investissements et les offres de mobilité soient pensés en complémentarité. Par exemple, de 0 à 2km : privilégier les aménagements pour les piétons, de 3 à 10 km les aménagements pour les cyclistes ect. Actuellement, les investissements ne sont pas pensés en complémentarité et les choix proposés les mets en concurrence. C'est ce qui se passe sur notre territoire, le SCOT propose que chaque habitant soit à 20min des services, alors 1/3 des habitants sont à moins de 8km de la ville centre et les 2/3 à 7 km des centralité secondaires.

1- Comprendre les acteurs agissant dans le domaine du transport et des mobilités

L'évolution récente des compétences n'est pas toujours bien appréhendée par les habitants. La pédagogie, la compréhension des compétences des collectivités territoriales en matière de mobilité sont importantes pour rendre pleinement les habitants acteurs.

2- S'appuyer sur l'expertise d'usage

- Pour l'élaboration et l'évaluation des dispositifs existants

De manière globale, le conseil de développement note l'absence des usagers dans **l'évaluation** des dispositifs existants. Le Conseil de développement préconise l'association des habitants et usagers dans l'élaboration des dispositifs. La prise en compte de l'expertise d'usage constitue une plus-value sur les solutions et les orientations retenues pour le projet mis en débat.

Autre proposition : s'appuyer sur les Conseils de développement pour constituer des comités d'usagers ou tout autre format de groupe participant aux démarches existantes.

Pour les EPCI de moins de 100 000 habitants, les associations d'usagers sont difficiles à mettre en place. Nous souhaitons proposer un amendement donnant la possibilité aux Conseils de développement de remplir certaines missions d'associations d'usagers.

Covoiturage :

Le covoiturage répond à un besoin identifié sur le territoire. A ce titre, il semble nécessaire de s'appuyer sur l'existant pour développer de nouveaux outils. L'évaluation des dispositifs existants n'est pas toujours mise en place. Elle n'est pas toujours efficace et les habitants, les usagers doivent y être associés.

L'idée du partage du véhicule doit être accompagnée d'un travail d'acculturation important qui doit être porté par des acteurs sur le terrain. La voiture, qui roule le plus souvent avec un seul passager dans nos territoires, doit perdre sa forte association à la propriété privée en direction de sa valeur d'usage. (Autopartage, autos-stop ...) Des actions, des événements, pourraient contribuer à cette transformation des représentations.

Sur ce même article est fait mention de la consultation du comité des partenaires. Ce terme doit être précisé et encadré. La liberté d'émettre un avis tout en encadrant la prise de décision doit être donnée à cette structure. En parallèle, la collectivité doit répondre à cet avis.

Développement du vélo :

Les schémas directeurs de développement du vélo ou plans vélo doivent être élaborés avec les usagers et les habitants. Le Conseil de développement préconise un renforcement des pistes cyclables sécurisées et une meilleure cohabitation entre 4 roues, 2 roues et piétons. Le Conseil de développement propose la construction d'un schéma vélo à l'échelle des EPCI.

TGV, TER : égalité de traitements entre les métropoles et les villes moyennes et dessertes améliorées pour les petites villes.

Les projets actuels de la SNCF visent à privatiser la notion d'intermodalité en créant un système de location de vélo attaché à l'usage d'une carte d'abonnement et en limitant de fait l'accès du vélo personnel au train (pas de rampe d'accès aux quais à Redon, ascenseurs trop petits, parc de stationnement insuffisant). Cette situation d'abus de monopole est à considérer d'autant qu'elle renchérit le déplacement de l'usager le plus vertueux quant au bilan carbone.

Notre territoire est également traversé par de nombreux cyclo-voyageurs. Ce phénomène est croissant. Ce tourisme doux irrigue particulièrement bien les territoires qu'il traverse. Il est souhaitable qu'il soit soutenu par une prise en compte réelle dans l'organisation du transport ferroviaire. Les dernières rames TER mises en place limitent les emplacements vélo, permettant de moins en moins l'accès des cyclo-voyageurs.

Développement du transport fluvial et prise en compte des enjeux touristiques

L'article 5 différencie les unités de plus de 100 000 habitants et les autres. Cet article contribue à accentuer une inégalité du service offert et de l'aménagement des territoires.

Article 12 et 13 les délais fixés et l'impact sociétal de cette innovation nécessitent de suivre le processus normal de la loi, le débat parlementaire est indispensable.

Article 14 : l'objet est de favoriser l'innovation dans l'optique de la clarifier dans son application. Il est nécessaire d'adjoindre à la phrase : solutions organisationnelles et/ou techniques. Pour illustrer cette proposition, un projet de méthodologie et de création d'un service de transport mixte passagers/colis TEMIX est en standby sur notre territoire peu dense.

Prise en compte de la future charte du dialogue citoyen comme outil de concertation ou mode d'emploi destiné aux élus et acteurs du territoire.

Animation de temps festifs dédiés à la mobilité durable : travail de sensibilisation à faire.

3- Prise en compte des publics spécifiques

Le Conseil de développement note une faible prise en compte des publics spécifiques dans le projet de loi.

4- Repenser l'aménagement du territoire – observatoire du territoire

La mobilité ne peut se penser de manière isolée. Il faut repenser la mobilité de manière + globale et intégrer tous les enjeux liés au développement durable des territoires. Intégration de la notion de distance dans les SCOT.

Le Conseil de développement insiste sur la relocalisation de certains services de proximité dans les centres bourgs pour favoriser une proximité des activités et des habitants.

Prise en compte des routes parallèles aux voies routières empruntées par les agriculteurs, randonneurs, vélos électriques (grands axes vélo).

Le Conseil de développement propose de s'appuyer sur des données issues de l'observatoire des territoires et d'intégrer des données prospectives sur nos mobilités demain. De même, il semble intéressant d'intégrer la notion d'inter territorialité dans les documents de planification.

5- Education, changement de comportement

Les formes de mobilités, les déplacements s'apprennent dès le plus jeune âge. Le Conseil de développement propose l'ajout d'un paragraphe sur l'éducation à la mobilité durable dès l'enfance.

6- Absence de prise en compte de la non-mobilité

Le Conseil de développement propose une meilleure prise en compte de l'absence de mobilité et l'intégration de nouvelle forme de mobilités comme le télétravail. Création de nouvelles coopérations et nouvelles solidarités avec les villes voisines ou métropoles.

Article 20 : Cet article prévoit l'établissement, à titre facultatif, par les plateformes de mise en relation par voie électronique, d'une charte précisant les contours de leur responsabilité sociale. Le Conseil de développement propose de le rendre obligatoire.

Article 30 : Pour accompagner le développement urbain de l'Ouest de la France, notamment pour lier Rennes, Nantes et Bordeaux, il convient de prévoir une structure juridique qui incite l'ensemble des organisateurs et opérateurs à penser cette liaison. L'Allemagne a su développer les trains de nuits et les inter cités avec des offres de services spécifiques, l'ouverture à la concurrence et la volonté de développer le fret sont deux volontés du gouvernement qui seraient renforcées par ces investissements.

Article 37 : prendre des mesures pour que Voies Navigables de France (VNF) exerce pleinement sa mission de valorisation domaniale et puisse se voir confier des ouvrages hydroélectriques. Le Conseil de développement questionne cette mesure.

Article 40 : que signifie le terme de « fraudes involontaires » ?