
TRANSPORTS

13 décembre 2017

La ministre des Transports veut « 100 % du territoire couvert » par une autorité organisatrice du transport

Alors que s'achèvent aujourd'hui les Assises de la mobilité, à Paris, la ministre des Transports, Élisabeth Borne, a donné en avant-première dans la presse un aperçu de ce que devrait être la future loi d'orientation des mobilités. Au programme, une réforme des autorités organisatrices qui devrait faire couler beaucoup d'encre.

C'est à 17h, aujourd'hui, qu'Élisabeth Borne prononcera le discours officiel de clôture de ces Assises, commencées il y a deux mois, le 19 septembre. Les dizaines d'ateliers et de débats, les 25 000 contributions des internautes, vont maintenant être épluchés et passés au crible, pour parvenir à la rédaction d'une loi d'orientation qui devrait être présentée en février 2018. Le gouvernement ne cache pas son ambition de faire une loi qui serait aussi fondatrice que la Loti (Loi d'orientation sur les transports intérieurs) de 1982.

C'est justement cette Loti qui a instauré, dans les années 1980, les notions d'autorités organisatrices (AO) et de périmètre de transport urbain (PTU), aujourd'hui appelés « ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité ». De là, une répartition des tâches qui a évolué au fil du temps : aux communes et EPCI, la responsabilité de l'organisation du transport urbain ; aux départements, les transports routiers interurbains ; aux régions, les TER ; à l'État, les grandes lignes ferroviaires.

Cette organisation va-t-elle évoluer avec la future loi d'orientation ? C'est en tout cas ce que laisse entendre la ministre dans une longue interview parue ce matin dans le quotidien *La Croix*. Elle place en première position des priorités du gouvernement « le désenclavement de la France » – ce qui, peut-on supposer, veut dire « le désenclavement des territoires » au sein de la France, la France elle-même n'étant pas particulièrement enclavée. Rappelant « qu'un Français sur quatre a déjà refusé un emploi ou une formation parce qu'il ne pouvait pas s'y rendre », et prenant l'exemple des habitants « d'Aurillac qui mettent une heure et demie pour rejoindre une autoroute », la ministre juge qu'il faut planifier « une centaine d'opérations essentielles » sur le plan routier, notamment « des contournements de bourgs ou de villages ».

Mais au-delà, la ministre utilise une expression qui devrait faire florès, celle de « zones blanches de la mobilité » – référence évidemment aux zones blanches de la téléphonie mobile. Sur « 80 % du territoire », c'est-à-dire en dehors des périmètres de transport urbain, « personne n'est responsable de proposer des services de transport aux habitants ». Dans ces zones, dénonce avec un certain sens de la formule la ministre, « les citoyens qui n'ont pas de voiture sont comme assignés à résidence ». Elle fixe donc un objectif clair : « Que 100 % du territoire soit couvert par une autorité organisatrice ».

L'idée est évidemment séduisante, mais il reste à savoir comment la mettre en œuvre – et en particulier à répondre à la question : quelles collectivités seront responsables en la matière ? Trois réponses sont possibles : les EPCI, les départements et les régions. Élisabeth Borne n'en retient que deux : « Les communautés de communes et les régions », qu'elle juge « naturellement compétentes sur ce sujet ». Aujourd'hui que la carte intercommunale est totalement bouclée, il ne paraîtrait pas absurde que les EPCI héritent d'une compétence nouvelle permettant d'organiser la mobilité à l'échelle locale. Car tous les spécialistes du transport jugent que les régions, et davantage encore les « super-régions » nées en 2016, sont bien trop vastes pour être en mesure d'organiser finement les déplacements à l'échelle d'une intercommunalité rurale. La région Nouvelle-Aquitaine, pour ne prendre qu'un exemple, avec ses 84 000 km², ses plus de 500 km séparant Hendaye de Châtelleraut, et son siège à Bordeaux, ne semble pas l'autorité organisatrice la plus logique pour organiser les déplacements dans une communauté de communes des Deux-Sèvres ou d'un territoire des Pyrénées.

Un autre problème, que ne pose pas la ministre dans son interview, va évidemment être crucial : celui de l'instauration, ou non, d'un versement transport au-delà des actuels périmètres de transport urbain. Rappelons

en effet que dans les agglomérations urbaines, toutes les entreprises de plus de 10 salariés doivent s'acquitter d'une taxe permettant de financer le transport collectif, le versement transport ou VT. Cela fait longtemps que le Gart (Groupement des autorités responsables du transport) ou certaines régions militent pour une extension du VT au-delà du périmètre de transports urbains – proposition qui, sans surprise, provoque une opposition frontale des représentants patronaux.

Certes, la ministre explique ce matin que « *l'organisation du covoiturage ou d'une offre de transport à la demande* » demandent davantage de « *ressources d'ingénierie* » que d'investissement. Néanmoins, les futures autorités organisatrices du transport en zones peu denses auront besoin de moyens, et la question du versement transport va forcément se poser à un moment ou à un autre.

Franck Lemarc