



# Contribution APVF

## Projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) & Réforme ferroviaire



A la suite des Assises de la Mobilité et de la concertation engagée par le Gouvernement, à laquelle l'APVF a pris toute sa part en qualité de membre du groupe de travail « Mobilités solidaires », dans la perspective du projet de « loi d'orientation sur les mobilités (LOM) », notre association, qui a rencontré à plusieurs reprises la Ministre des Transports Elisabeth Borne, souhaite apporter une contribution utile au débat.

### I. Les priorités des petites villes

---

Ne pas être en capacité de se déplacer librement, dans une société de plus en plus mobile, conduit inexorablement à l'exclusion et au déclassement. C'est vrai pour les habitants et les territoires. Ce constat explique la mobilisation et l'engagement des élus des Petites Villes de France pour des mobilités qu'ils souhaitent inclusives dans tous les territoires, sans exclusive, qu'ils soient métropolitains, périurbains ou ruraux.

Cette lutte contre le déclassement et les fractures territoriales et sociales s'inscrit dans un contexte marqué par trois phénomènes majeurs :

- Une société en mutation : l'arrivée croissante dans l'espace périurbain et rural de nouveaux habitants majoritairement issus des grandes villes, le développement du numérique faisant émerger de nouveaux besoins en matière de mobilité et l'exigence d'une meilleure efficacité et d'une plus grande souplesse.

- Une société fracturée : Les fractures territoriales en matière de mobilité, de numérique, d'emploi et de développement économique conduisent à un sentiment de déclassement marqué, à un fort ressentiment négatif de la part des habitants des territoires dits « périphériques » vis à vis des métropoles, pouvant en partie expliquer le développement de comportements électoraux de rupture (l'abstention ou le vote extrémiste).

- Des infrastructures de transport de plus en plus sinistrées.

Pour les petites villes, ce constat impose d'agir au plus vite autour des priorités suivantes :

### **1° Mettre fin à l'exclusion par les transports**

- Remettre à flot les infrastructures « du quotidien » en mobilisant des investissements exceptionnels de l'État sur les lignes ferroviaires et routières le nécessitant, y compris les plus petites, dès lors que celles-ci présentent un fort potentiel de développement et répondent à des enjeux d'aménagement majeurs pour nos territoires.

- Organiser l'articulation entre les lignes ferroviaires et les autres modes de mobilité (bus, cars, réseaux de covoiturage...) en privilégiant une lecture multimodale des mobilités afin de mieux connecter les différents réseaux ferrés les uns aux autres et créer des liaisons transversales (sans passer par Paris).

- Substituer à une logique institutionnelle de périmètre une logique de réseau (à l'exemple de la gestion de l'eau tenant compte d'une logique de bassin versant) et mettre à plat les modalités de gouvernance des gares (qu'elles soient ferrées ou routières) afin qu'elles soient traitées, si besoin, à l'échelle, non d'une intercommunalité ou d'un bassin de vie, mais d'un « bassin de mobilité » pouvant connecter plusieurs bassins de vie ou intercommunalités.

- Traiter la problématique des nœuds ferroviaires, notamment des gares parisiennes, afin de permettre l'amélioration et la modernisation des liaisons ferrées qu'elles soient de grandes lignes ou de banlieues.

- Créer des instances partenariales de gouvernance entre régions, traitant notamment la problématique particulière des franges régionales (afin de substituer une logique « d'interface » à une logique « d'interstice »).

## **2° Développer des mobilités inclusives pour tous les territoires**

- Mettre en place des autorités organisatrices ayant la capacité et le dimensionnement nécessaires pour porter une vision globale et fédérer l'ensemble des acteurs d'un territoire.
- Dans les territoires, notamment ruraux, ne disposant pas à ce stade d'une autorité organisatrice, habiliter les communautés de communes à agir en matière de mobilités, afin de privilégier agilité et souplesse, dans le respect du principe de subsidiarité.
- Mettre en place le Transport à la Demande (TàD) du XXIème siècle. Il s'agit de privilégier un modèle « public » agile et vertueux permettant d'apporter aux usagers une réponse régulée et encadrée par les pouvoirs publics et adaptée à chaque contexte local.
- Proposer un panel de services autour de la voiture individuelle et accompagner la mutation des usages, notamment en encourageant les pratiques collaboratives et citoyennes, tel le co-voiturage. Les collectivités doivent agir comme facilitateurs : création de plateformes de mise en relation informatique, labellisation mise en place localement par l'autorité organisatrice de la mobilité, emplacements réservés sur les parkings, tarification préférentielle, etc.

## **3° Répondre aux défis de l'ère numérique**

- Développer l'accès à l'internet dans tous les segments de la chaîne des mobilités et tous les territoires.
- Développer l'open data des données de mobilité, en s'assurant du respect de la souveraineté de la donnée et de l'encadrement de leurs usages par le pouvoir public, tout en alimentant un écosystème dynamique permettant notamment à de nouvelles start-ups de s'investir pleinement dans le domaine des mobilités.
- Favoriser l'interopérabilité des données et les logiques de « plateforme » afin que l'utilisateur puisse bénéficier d'une information globale sur l'ensemble de la chaîne des mobilités.

## **II. L'avenir du réseau ferroviaire dans les petites villes**

---

L'APVF a réagi vivement aux préconisations du rapport de Jean-Cyril Spinetta sur l'avenir du secteur ferroviaire relatives aux fermetures des « petites » lignes ferroviaires. Ce rapport n'ayant abordé ces problématiques complexes que sous l'angle comptable, sans prendre en compte le rôle du chemin de fer dans l'aménagement équilibré des territoires, comme son impact environnemental et sociétal, comparée notamment à la route.

L'APVF a pris acte avec satisfaction des propos du Premier ministre annonçant qu'il « *ne suivrait pas le rapport Spinetta sur les fermetures des petites lignes* ».

Cependant, les élus de petites villes restent vigilants et mobilisés sur cette question, le Premier ministre ayant indiqué qu'il n'y aurait pas de fermetures « *décidées de Paris* ». Des propos qui laissent supposer que des suppressions pourraient être décidées ou encouragées par les conseils régionaux, au risque d'endosser l'impopularité de telles décisions.

Nous soulignons qu'une des préconisations de ce rapport est l'augmentation de la redevance assumée par l'échelon régional pour recourir au réseau ferroviaire, une mesure qui pourrait aboutir de fait à la fermeture de nombreuses lignes.

La vigilance reste de mise pour l'APVF qui rappelle qu'une concertation étroite avec les élus locaux doit présider à chaque décision impactant directement l'aménagement du territoire et l'avenir des petites villes.

---

Pour enrichir les échanges sur le volet ferroviaire de la réforme, l'APVF porte un certain nombre de propositions concrètes.

### **Propositions de l'APVF – Volet ferroviaire**

***Proposition n°1 – Engager une évaluation dynamique de toutes les lignes en prenant en compte tous les enjeux qu'ils soient environnementaux ou liés à l'aménagement équilibré des territoires***

L'APVF demande un audit des lignes ferroviaires exhaustif, stratégique et dynamique, abordant le moyen et le long terme, intégrant également les projets de développement urbains et non mené de manière statique, court-termiste et uniquement sous le prisme comptable. Une telle évaluation ne doit pas omettre les dimensions liées aux préoccupations environnementales et à l'aménagement des territoires.

***Proposition n°2 – Relancer les investissements en direction des « petites lignes »***

Pour l'APVF, beaucoup de « petites lignes » (expression pour le moins malheureuse) ont été rendues peu attractives du fait du manque d'investissements chronique de ces trente dernières années ou d'horaires peu adaptés. Pour contribuer à régénérer un réseau sinistré et relancer le fret, l'APVF propose au Gouvernement et au Parlement d'explorer de nouvelles pistes de financement, tant nos infrastructures de transport nécessitent des investissements :

- Une participation financière des sociétés d'autoroute
- Une redevance poids lourds
- Une taxe sur le kérosène des liaisons aériennes

**Proposition n°3 – Réviser les modalités de gouvernance des gares**

Pour l'APVF, la commercialisation des gares ne peut être envisagée sans l'aval des élus locaux, compétents dans les domaines de l'urbanisme, du développement économique et du commerce de centre-ville. Les aménagements urbains des périmètres autour des gares (parcs de stationnement, gares routières...) doivent également faire l'objet d'une meilleure coordination entre collectivités (à l'échelon intercommunal, régional voire inter-régional) et avec les opérateurs de mobilités, en privilégiant une logique de ligne et de « bassin de mobilité ». Les élus des « villes à gares » se retrouvant trop souvent isolés face à des problématiques complexes, liées au stationnement, à la multimodalité ou à l'offre de services (sécurité, entretien, bornes de recharge pour voitures électrique, etc.). Il apparaît indispensable de redéfinir le champ des responsabilités et les modes de financement, de mettre à plat des procédures trop complexes et interminables dans le cadre des dispositifs de type « pôle gare » afin de favoriser des modes de concertation et d'action plus agiles, réactifs et souples.

**Proposition n°4 – Résoudre la problématique des nœuds ferroviaires actuellement saturés**

Pour l'APVF il n'est pas question d'opposer desserte dite « des grandes lignes » et réseau de banlieue, mais d'assurer compatibilité, efficacité et évolutivité de chaque réseau pour un meilleur confort et service apporté aux usagers.

**Proposition n°5 – Assurer une qualité de service dans les « petites » gares**

Les « petites » gares, parfois qualifiées de « haltes ferroviaires », doivent pouvoir disposer d'un minimum d'offre de services à destination de l'utilisateur, notamment en matière de sécurisation, d'information, de billetterie ou d'accès aux usages numériques.

**Proposition n°6 – Prévoir une gouvernance spécifique des « franges régionales »**

Les gares situées à proximité des frontières administratives d'une région accueillent chaque jour de nombreux usagers originaires de régions voisines. Il est nécessaire de leur prévoir des modalités de gouvernance spécifiques, afin que les régions limitrophes puissent participer au financement des infrastructures et des services bénéficiant également à leurs habitants.

**Proposition n°7 – Mettre en place des plateformes publiques dédiées aux mobilités traitant les informations collectées auprès des usagers, garantissant interopérabilité, intérêt général, cohésion sociale et éthique citoyenne**

La maîtrise des flux de données générés par les usagers (parkings, bus, TAD, train, RER, métros, tramways...) est un enjeu stratégique. Il s'agit de la clé de voute d'une démarche globale permettant d'assurer une diversité de l'offre, ainsi qu'une multimodalité ouverte à de nouveaux acteurs et aux innovations au sens large. Elle offrirait aux pouvoirs publics une certaine capacité d'analyse et de prédictibilité leur permettant de faire évoluer en profondeur l'offre de transport sur le court, moyen et long terme et de mieux réagir face aux aléas.

---