

Avis adopté

Séance plénière du 11 juillet 2023

Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses

Déclaration du groupe UNSA

Les mobilités sont tout autant des contraintes, que des objets de sémiologie de nos modes de vies et représentations, de la DS Pampidoulienne, de la mobylette dans nos campagnes jusqu'au plus récent vélo cargo.

Pour autant une grande part de nos déplacements sont liés à des motifs dont il est difficile de se soustraire : travail, courses, enfants... et dont il est rare de maîtriser le facteur émetteur !

Plus encore la « massification » des services publics et la phase récente de métropolisation flamboyante accentue la dépendance aux services de mobilités et en premier lieu la voiture dans ces territoires qui parfois se vivent en creux, alors mêmes que de nouvelles dynamiques sont à l'œuvre. Et comme souvent les vulnérabilités se cumulent, les jeunes, les femmes, les personnes âgées ou porteurs d'handicap se trouvent encore plus assujettis au bon vouloir des proches et aux dispositifs de bonnes volontés des collectivités et associations aux moyens bien modestes.

Apporter un accompagnement plus important à ces populations fragiles est indispensable. Les différentes lois redistribuent les dispositifs sur les collectivités locales, mais sans pour autant suffisamment accompagner le financement, et la complexité des sujets rend difficile leur appropriation par tous.

Tout doit être effectivement mis en place pour relancer ce processus pour dépasser le taux de 45 % des AOM. Et le droit au transport de la LOTI n'est plus si explicitement traduit en droit à la mobilité dans la LOM d'autant que décentralisation se fait sans cadre de type contrat de service public, quant aux critères d'offres et de tarifs minimum à l'échelle des régions pour le ferroviaire et des communautés de communes pour les TCU.

Oui il faut responsabiliser tous les acteurs « émetteurs » de déplacement de par leur emplacement qu'ils soient publics comme privés, via les normes et les incitations (facteur prix). Il faut intégrer les effets socio-économiques des déplacements aux impacts des choix des politiques publiques et de partage de la prise en compte entre Etat et coll ter en cas de nouvelles mesures de désengagements, en desserrant les critères associés sur les modes et natures de déplacement pour y associer plus de diversité.

Penser autrement les véhicules individuels avec des petites unités, leurs usages, est nécessaire, mais cela n'exempte pas penser transports collectifs, et plus encore aménagement, urbanisme et politique de l'habitat, le transport ne peut plus être la variable d'ajustement de tous les empêchements.