

## JEAN-BAPTISTE DJEBBARI

# Mobilité: «Le plan de relance va nous permettre d'accélérer»

Avant de réunir les élus locaux, le 10 février, pour lancer un cycle d'échanges avec eux, le ministre des Transports a répondu aux questions de «La Gazette» sur l'impact de la crise, les enjeux à venir et le bilan de la loi «mobilités».

### Quel bilan provisoire tirez-vous de l'impact de la crise sanitaire sur les transports ?

Je ne vous apprends rien en disant que la situation a été totalement inédite. Lors du premier confinement, nous avons dû organiser une réduction considérable du trafic des transports publics. Et nous y sommes arrivés grâce à l'implication des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et de leurs opérateurs. La coordination a été efficace et rapide. Je tiens à les en remercier vivement. Nous avons garanti un haut niveau de protection sanitaire, en définissant de nouveaux protocoles, en rendant le masque obligatoire, en adaptant les circuits de circulation des personnes. Nous avons beaucoup progressé, collectivement, sur le nettoyage et la désinfection. Ce sont là des progrès durables.

### Cette crise a fortement affecté les collectivités sur le plan financier. Que répondez-vous aux élus qui dénoncent une inégalité de traitement entre les différents types d'AOM ?

Nous avons apporté un soutien financier en deux temps: tout d'abord en compensant, par subvention, les pertes du versement mobilité (lors de la troisième loi de finances rectificative), sur la base des recettes fiscales des trois années précédentes. Puis, dans un deuxième temps (lors de la quatrième loi de finances rectificative),

avec des avances remboursables pour les pertes de recettes notamment. Concernant la seule région Ile-de-France, on parle de plus de 2 milliards d'euros. Cela représente aussi des sommes importantes pour les autres territoires et a permis de répondre, en majorité, aux inquiétudes légitimes des AOM.

### Allez-vous en rester là ?

Nous aurons une clause de revoyure avec les élus au printemps, pour évaluer les conséquences en 2021, mais aussi pour tirer des enseignements plus fins sur les suites à donner à cette crise, y compris en termes de politiques d'investissements. Mais nous souhaitons anticiper l'avenir, plutôt que de le subir. C'est le sens de la mission que j'ai confiée à Philippe Duron (ex-député maire PS de Caen et fin connaisseur des transports, ndlr): mesurer les impacts durables de la crise sur les modèles économiques des transports en commun. Il s'agira notamment de savoir si nous sommes face à une désaffection durable des transports ou, si la vaccination progressant et la crise sanitaire s'effaçant petit à petit, nous assisterons à un retour à la normale. Le rendu de ce travail est prévu fin juin.

### Comment le chantier de la relance des petites lignes ferroviaires avec les régions se passe-t-il ?

C'est un exemple de la bonne relation partenariale entre l'Etat

### Le sauvetage des petites lignes

• Sept régions se sont engagées pour relancer les petites lignes ferroviaires: Centre - Val de Loire et Grand Est ont déjà signé un protocole d'accord avec l'Etat et SNCF Réseau, et cinq autres (Paca, Occitanie, Pays de la Loire, Bourgogne-Franche-Comté, Normandie) ont pris une délibération et vont la signer dans l'année.

• Sur les 9 000 km de voies que comptent ces petites lignes, on distingue: les lignes d'intérêt national (1 500 km), qui seront prises en charge à 100% par SNCF Réseau, dès 2023; les lignes d'intérêt régional (6 500 km), qui seront financées dans le cadre des contrats de plan Etat-région; les lignes d'intérêt local ou régional (1 000 à 1 500 km), dont les charges seront assumées à 100% par les régions.

et les collectivités territoriales. Les petites lignes représentent un tiers du réseau ferré français. Nous allons les relancer avec des investissements considérables, de l'ordre de 6,5 milliards d'euros sur dix ans. Deux régions ont déjà signé (lire ci-contre, ndlr), cinq autres devraient le faire dans l'année et la porte est toujours ouverte pour les régions restantes. L'objectif est, dans la mesure du possible, de pérenniser toutes les petites lignes encore opérationnelles. Avec les régions qui ont déjà signé, nous pouvons assurer que 5 000 kilomètres de petites lignes sont déjà sauvés, et que 4 milliards d'euros d'investissement ont été sécurisés.

### Un an après la promulgation de la loi d'orientation des mobilités (LOM), quel bilan en tirez-vous ?

La crise a remis en cause certaines priorités, mais pas celle de la LOM - à savoir, améliorer les transports du quotidien. Au cours des derniers mois, ils ont été essentiels. C'est aussi parce qu'ils ont été maintenus que le pays a tenu. Cela prouve que notre constat était le bon. Que le souhait de régénérer le réseau ferroviaire qui maille notre territoire et les bassins de vie était fondé. Le plan de relance va nous permettre d'accélérer et d'aller encore plus loin, avec près de 11 milliards d'euros consacrés aux transports, soit plus de 10%.

Sur l'intention comme sur l'exécution, nous sommes là où nous



P. LAVIEILLE/MAXPPP

vouliions être. Plus de 75% des mesures étaient déjà applicables en juillet. Quant à celles qui nécessitaient la prise de décrets ou ordonnances, nous en avons sorti

**«La prise de la compétence «mobilité» par les communautés de communes est l'un des sujets qu'il nous reste à traiter. La situation est très hétérogène.»**

60%. La crise a certes retardé certaines consultations, mais de nombreux textes sont prêts et nous espérons atteindre plus de 95% en avril. La LOM a permis de créer une boîte à outils pour les collectivités. Elles sont en train de s'en saisir pour améliorer la qualité de

l'air et renforcer le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun. Le partenariat entre l'Etat et les collectivités se passe bien, même s'il y a parfois quelques débats politiques locaux. Mais on arrive toujours à trouver des points d'accord. Cette loi a par ailleurs préfiguré de nombreuses propositions qui ont été reprises ou complétées par la Convention citoyenne pour le climat.

**L'un des enjeux de la LOM était la prise de la compétence «mobilité» par les communautés de communes. Où en est-on ?**

C'est l'un des sujets qu'il nous reste à traiter. La situation est très hétérogène, au regard des capacités d'ingénierie de ces intercommunalités et de leurs liens avec les régions. Nous avons demandé aux préfets d'organiser une réunion par département pour informer les élus sur ce qu'implique et permet cette prise de compétence. Les cellules régionales de France Mobilités sont à disposition des collectivités pour leur apporter une aide à l'ingénierie. J'ai bon espoir que cela se passe bien. ●

Propos recueillis par Arnaud Garrigues



Retrouvez la version longue de l'interview  
www.lagazette.fr/719779