



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>13849</b>	De <b>M. Lionel Causse</b> ( La République en Marche - Landes )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports	<b>Tête d'analyse</b> > Contrats de plan État-région	<b>Analyse</b> > Contrats de plan État-région.
Question publiée au JO le : <b>30/10/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/08/2020</b> page : <b>5488</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de signalement : <b>30/04/2019</b>		

### Texte de la question

M. Lionel Causse interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, au sujet des contrats de plan État-région. La mobilité du quotidien est une priorité du Gouvernement. Cela correspond particulièrement aux attentes de la population. Cette politique de mobilité est souvent dépendante des choix menés par les collectivités territoriales comme pour les TER, les bus urbains, interurbains ou encore pour les aires de covoiturage. Dans ce cadre, les contrats de plan État-région représentent un outil essentiel en matière d'aménagement du territoire en collaboration avec les régions et l'Europe. Ainsi, il lui demande quels sont les moyens et incitations prévus afin d'impulser une dynamique sur ces territoires en matière d'amélioration de la mobilité du quotidien.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement a décidé de donner la priorité aux transports du quotidien. La loi d'orientation des mobilités, traduit cet objectif, notamment en faveur des territoires aujourd'hui enclavés. Dans le cadre d'une politique décentralisée, la loi prévoit une évolution de la gouvernance des mobilités, en permettant à la région d'intervenir dans les champs des mobilités actives et partagées ainsi que d'exercer la compétence d'organisation de la mobilité sur les territoires des communautés de communes ayant fait le choix de ne pas s'en saisir. La loi précise également les modalités d'actions communes des collectivités, sous l'impulsion de la région cheffe-de-file en matière d'intermodalité, dont la mise en œuvre prendra la forme de contrats opérationnels de mobilité conclus avec les autorités organisatrices de la mobilité, les départements au titre de leur compétence voirie, les gestionnaires de gares ou de pôles d'échanges et l'ensemble des partenaires pertinents sur le territoire. L'État soutiendra les collectivités à travers de nombreuses dispositions. Ainsi, dans le cadre de la réforme à venir sur la fiscalité locale, le transfert aux intercommunalités d'une fraction de la TVA nationale en compensation de la suppression de la taxe d'habitation permettra à ces dernières de bénéficier d'une ressource dynamique, comparativement plus importante pour les intercommunalités à faible croissance démographique ou en déprise, sommes qu'elles pourront choisir de dédier en partie au développement de la mobilité. L'État apportera un appui technique, à travers la démarche France mobilités et en lien avec la création de l'Agence nationale de la cohésion des territoires. Il favorisera aussi des expérimentations à travers l'appel à projet prévu à l'article 14 du décret de loi. Les contrats de plan État-région (CPER) comprennent un volet relatif à la mobilité multimodale qui s'articule autour des modes routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes, avec une attention particulière portée sur le désenclavement routier des villes

moyennes et des territoires ruraux (1Md€) et la régénération des lignes ferroviaires structurantes ou de maillage régional. Ces investissements nouveaux, portés sur plusieurs années par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, permettront ainsi de répondre à la diversité des besoins des territoires. Par ailleurs, le développement des transports collectifs sera soutenu par l'État à travers le lancement à venir du quatrième appel à projet « TCSP » (Transport collectif en site propre), dont le financement est prévu dans le programmation du projet de loi d'orientation des mobilités. De même, la programmation des investissements prévoit une augmentation de 40 % des crédits de l'État entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023. Enfin, l'État apporte un soutien complémentaire sur de nombreux outils, pour un total de plus de 250M€ de soutien en 2020 au bénéfice principalement des intercommunalités : 100 M€/an dans le cadre de la Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), enveloppes régionales réservées à la mobilité et pilotées par les préfets 10 M€/an au titre des appels à projets France Mobilités (avec 500 territoires accompagnés d'ici la fin du quinquennat : Appel à manifestation d'intérêt « TenMod – territoire d'expérimentation des nouvelles mobilités durables ») 75 M€ au titre de l'appel à projets CEE, lancé en 2019 (développement de la mobilité économe en énergie fossile) 25 M€ au titre des appels à projets Expérimentation du véhicule routier autonome (projet ENA – Expérimentation des navettes autonomes et SAM – Sécurité et acceptabilité de la mobilité autonome) 50 M€/an au titre du fonds national « mobilités actives » pour le cofinancement des pistes cyclables 15 M€/an au titre de l'appel à projets « vélos et territoires ». A noter également que le plan de 1 milliard d'euros annoncé par le Premier ministre, post-crise du Covid-19, permettra d'aider au financement de projets locaux contribuant à la résilience sanitaire et à la transition écologique. Cela correspond au triplement de l'enveloppe annuelle de DSIL. Cela pourra notamment comprendre des projets liés au plan vélo, au covoiturage ou à l'ingénierie en matière de mobilités douces et sociales.