

## **Mobilités rurales**

### **L'obligation de changer d'horizon**

En accueillant, Elisabeth Borne, Ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports lors du Congrès de St Léger les Mélèzes, les Maires ruraux ont souhaité appeler à un changement de vision complète sur les enjeux de la mobilité du quotidien.

La loi d'orientation pour la mobilité est source d'espoirs pour les élus ruraux et les citoyens. Elle représente une opportunité pour inverser une approche qui pénalise aujourd'hui le tiers de Français qui vivent à la campagne. Car, pour l'instant - que ce soit la méthode utilisée pour décider de la généralisation des 80km/h sans concertation, la faible envergure du plan vélo au regard des difficultés rencontrées par les usagers, le prix du diésel, ou encore la réforme onéreuse du contrôle technique pour ceux de nos concitoyens qui dépendent d'un véhicule motorisé - cela donne l'impression d'une absence de vision sur les enjeux de la mobilité du quotidien. Comme si la ville et les décideurs qui y vivent veulent protéger une ruralité, celle qui les nourrit et leur procure eau et oxygène au détriment du « bien vivre » des habitants de nos villages.

Pourtant, la volonté des élus d'agir est aussi forte que les difficultés de mobilités sont grandes (enclavement, détérioration du réseau routier suite à la baisse des dotations, réduction de l'offre ferroviaire, hausse uniforme des tarifs des carburants pénalisant davantage les ruraux, etc.).

Ces difficultés sont le fruit de la priorité donnée aux développements des grands axes et des liaisons ferroviaires entre métropole, renvoyant le réseau ferré français au statut de « secondaire », preuve de la relégation des espaces périphériques dans les esprits des décideurs. Les enjeux sur le climat sont une opportunité pour renverser le modèle hyper centralisé en renforçant le modèle rural de service de proximité, grâce à la recherche de solution favorisant l'accessibilité.

Cette solution, rarement exploitée, permettrait de renforcer la proximité et l'accessibilité des services en s'appuyant sur le maillage du territoire par les villages.

En effet, la bonne mobilité c'est celle qui ne se fait pas. C'est quand les habitants de nos villages trouvent le service sur place et peuvent travailler à proximité de leur domicile, en encourageant l'accueil d'entreprises en dehors des pôles urbains.

Le développement de l'itinérance des services, la démocratisation du télétravail et l'essor du coworking - dont la rigidité du monde du travail limite encore le développement - sont au cœur de notre vision d'une société fondée sur un aménagement équilibré de nos territoires.

Dans ce domaine comme dans d'autres, les Maires ruraux refusent que les urbains décident pour les ruraux.

S'il est utile que toutes les mobilités puissent se développer, y compris la pratique du vélo, les Maires ruraux regrettent l'absence d'ambition à la hauteur des enjeux pour régler la principale question que se posent les ruraux, celle des mobilités du quotidien.

Ils saluent les nouvelles orientations qui visent à réduire les investissements sur les grands programmes au profit de projets locaux plus nombreux.

Pour autant, ils refuseront le caractère obligatoire du transfert de la compétence d'autorité organisatrice des transports aux EPCI, déjà au bord du « burn out » et bien souvent incapables de s'approprier une nouvelle compétence.

C'est au contraire en garantissant une souplesse dans la définition du bon périmètre d'action que les solutions pourront répondre aux enjeux de proximité et d'efficacité.

La loi doit pour cela répondre au défi de la péréquation, en garantissant le financement des projets à même de répondre aux enjeux d'un aménagement équilibré du territoire, afin de ne pénaliser ni les habitants, ni les entreprises des zones rurales.