

Explication de vote Groupe LIS

Rapport AP n° 2022-06/ 6745 *PREPARER LES MOBILITES DANS LA DECENNIE A VENIR*

INTERVENTION de Vincent LECAILLON

Monsieur le Président , je vais me permettre une petite réflexion de fond sur cette problématique des mobilités : en effet, l'ambition régionale en matière de transport est d'être un acteur global de celles-ci pour répondre aux attentes et besoins locaux tout en restant dans une démarche d'aménagement du territoire national !

Les enjeux sont donc très importants, car c'est aussi par les transports et par les nœuds de communication qu'un territoire s'organise et se structure et je parle là de territoire et non d'espace !

C'est ainsi que la France s'est construite il y a bien longtemps avec la réalisation des routes royales, puis du chemin de fer et de notre réseau de nationales, unique en Europe, et enfin d'autoroutes, de LGV et de lignes TER etc...

Également, l'aménagement du territoire en matière de mobilité, s'appréhende, à toutes les échelles de décision : échelle communale, régionale, nationale et parfois même, internationale !

Ainsi deux logiques se surimposent en matière de politique d'aménagement du territoire, en termes de mobilité : la logique spatio-territoriale française et la logique spatiale européenne

Pour le premier modèle, franco-français, qu'il s'agisse du réseau autoroutier, ferroviaire ou de l'organisation du trafic aérien, sa caractéristique principale et structurante, est la place centrale de Paris, d'où rayonnent les principales lignes et qui concentre tous les types d'infrastructures. Cette situation est l'héritière de plusieurs siècles, et la prédominance de la capitale reste incontestable en dépit des politiques de rééquilibrage favorisant d'autres centres urbains (Lyon, Lille...).

La seconde logique d'aménagement; que l'on pourrait qualifier, elle, de franco-européenne, consiste en la connexion de nos réseaux nationaux aux réseaux de transports européens, et *en* la réalisation de nouvelles structures de transport vers les pays voisins!

Ainsi, derrière Paris, qui concentre ces équipements, les grandes métropoles (Lyon, Lille, Marseille, Bordeaux etc..), puis les agglomérations de rang 3 et 4 (Grenoble, Clermont, Annecy etc..) agissent ensuite des relais de diffusion, d'où l'importance de leur interconnexion entre elles. Et c'est là que notre région peut jouer un rôle d'aménageur important, dans les limites que lui confère le cadre stratégique du SRADDET !

Et la problématique fondamentale, au-delà des services qu'offrent les réseaux de transport à la population et au tissu économique, est de savoir si une politique d'aménagement du territoire se résume à une affaire de *spatialisation* des politiques de transport ou si elle sert de support à une *territorialisation* au sens fort du terme, *c'est-à-dire en permettant à une entité politique, en l'occurrence L'Union Européenne, de s'attribuer la capacité à se constituer en un pouvoir ayant prise sur un espace et sur la possibilité d'en modeler l'aménagement selon ses priorités **ou ses intérêts**.*

Et de ce point de vue là, notre groupe sera toujours attentif à nos intérêts régionaux et nationaux !

Nous voterons POUR ce rapport !