

**Discours de Richard Ferrand,
Président de l'Assemblée nationale**

Ouverture FRANCE MOBILITÉS

Hôtel de Lassay, jeudi 16 janvier 2020

SEUL LE PRONONCÉ FAIT FOI

Monsieur le Secrétaire d'État, cher Jean-Baptiste Djebbari,

Mesdames et messieurs les parlementaires,

Mesdames et messieurs les élus,

Mesdames, messieurs,

Je suis particulièrement heureux que nous prenions, à l'Assemblée nationale, le temps de faire le point au sujet de la loi d'orientation des mobilités.

Il s'agit d'un texte qui nous a beaucoup occupés, au cours de l'année passée. Pour filer la métaphore de la mobilité, ce fut plutôt un marathon qu'un sprint...

Après une très large concertation, lancée dès septembre 2017 sous le nom d'Assises de la mobilité, avec plus de 60 réunions dans les territoires, Mme Élisabeth Borne a présenté le projet de loi en Conseil des ministres en novembre 2018. Le texte comprenait alors 50 articles.

Le gouvernement engage une procédure accélérée. Le parcours législatif commence au Sénat, puis la première lecture à l'Assemblée nationale a lieu en juin 2019.

C'est d'un texte quelque peu hors norme dont nous parlons : cinq rapporteurs au fond, six rapporteurs pour avis, 80 heures de débat et 3 500 amendements...

Une CMP non conclusive nous a valu le plaisir d'une nouvelle lecture au fond, en septembre 2019.

Entre-temps, Élisabeth Borne était devenue ministre de la Transition écologique et solidaire, et c'est un député, Jean-Baptiste Djebbari, qui lui a succédé au ministère des Transports.

Après la validation presque totale du texte par le Conseil constitutionnel, la loi d'orientation des mobilités est promulguée... le 24 décembre 2019. Un beau cadeau de Noël !

Elle comporte maintenant 189 articles, presque quatre fois plus qu'au début...

Nous ne manquons donc pas de raisons, à l'Assemblée nationale, pour être attachés à cette loi, tant notre investissement fut intense. C'est pourquoi, d'ailleurs, nous nous intéressons de si près à la suite, c'est-à-dire à son application.

Pour utiliser une image qui vient de la logistique urbaine, l'enjeu du dernier kilomètre est important pour nous.

Écrire la loi, amender, débattre, cela engage pleinement notre responsabilité politique de parlementaires. Pourtant, ce n'est que la moitié de notre travail.

Certes, il revient au gouvernement de mettre en œuvre les dispositions législatives que nous adoptons. Mais l'une des prérogatives constitutionnelles de l'Assemblée nationale est bien de contrôler, et même d'évaluer, l'action du gouvernement.

En premier lieu, il s'agit de vérifier que les décrets d'application et ordonnances sont bien produits en temps et en heure.

Mais ce n'est pas toujours suffisant pour que les citoyens et les entreprises prennent conscience des modifications, des améliorations, que nous avons apportées à la vie collective.

Or, la mobilité est devenue, depuis quelques années, une préoccupation très vive des Français.

Sans paraphraser l'exposé des motifs de la loi, je constate que la crise des « Gilets jaunes » a, en quelque sorte, validé le diagnostic qui s'y trouve posé : en tant que « premier facteur d'émancipation », « la mobilité [...] doit être au cœur de la promesse républicaine. »

De fait, les inégalités dans l'organisation publique des mobilités, masquées à une époque par le déploiement de la voiture individuelle, sont aujourd'hui devenues insupportables, en raison du coût des carburants, de la nécessaire lutte contre le changement climatique et du vieillissement de nos infrastructures.

C'est d'ailleurs tout à fait logiquement que les 150 membres de la Convention citoyenne pour le climat ont décidé de consacrer l'un de leurs cinq groupes de travail à cette question de la mobilité.

Pouvoir se déplacer sans se ruiner, ni produire de gaz à effet de serre, est un défi central pour la vie économique et sociale, pour l'avenir même de notre pays.

Percée conceptuelle majeure : la loi d'orientation des mobilités nous dit qu'il n'y a pas qu'une seule solution à cette équation, et que chaque territoire doit trouver la sienne localement.

Le premier titre de la loi est précisément consacré à ce point. Concrètement, il renforce les compétences des intercommunalités et des régions, conférant aux collectivités territoriales les capacités juridiques et financières dont elles avaient besoin pour agir.

Mais c'est une loi qui leur donne aussi beaucoup de libertés pour s'organiser entre elles, en recourant par exemple à des délégations de service entre collectivités.

En cela, la LOM fait le pari de la confiance : enfin, l'État fait confiance aux collectivités pour trouver l'organisation publique la plus adaptée aux besoins sur leurs territoires respectifs.

Dans le même temps, l'État se renforce en se repositionnant sur ce qui lui est propre. Par exemple, sur le financement des grandes infrastructures. Sur la sécurité dans les transports. Ou encore sur l'organisation, ô combien décisive, de la circulation des données liées à la mobilité.

Nous pourrions considérer, à ce titre, que la LOM préfigure quelque peu, dans le domaine des mobilités, de la future loi 3D, à laquelle travaille la ministre Jacqueline Gourault. La LOM est déjà un cocktail de décentralisation, de déconcentration et de différenciation.

Plus encore, l'initiative France Mobilités, qui va nous être présentée ce matin, constitue à mon sens une innovation tout à fait prometteuse.

Si je l'ai bien comprise, elle complète la nouvelle relation entre État et collectivités par la mise en lumière des propositions portées par des entreprises et des associations.

L'équation si difficile – pouvoir se déplacer sans se ruiner ni produire de gaz à effet de serre – a stimulé la créativité de notre pays. Mais les solutions trouvées, qu'elles soient à peine esquissées ou déjà expérimentées, ne sont pas toujours connues des collectivités territoriales qui en tireraient le meilleur bénéfice. France Mobilités cherche à combler ce déficit.

La plate-forme France Mobilités est à mes yeux l'illustration de la nouvelle manière dont on devrait travailler en France. Quand l'État renforce les compétences des collectivités, il s'agit pour lui de changer de posture plutôt que de se défaire de ses responsabilités. Son rôle de coordination, d'animation, de mise en relation, de stimulation, de péréquation entre les territoires, reste entier.

Loin des habituelles caricatures, les exemples qui vont être présentés sont pour moi très illustratifs de la confiance que mérite notre pays.

Ils montrent que l'on peut être loin des villes et offrir à ses concitoyens des alternatives à la voiture.

Ils montrent que les questions de mobilité ne se limitent pas, loin s'en faut, au trajet domicile-travail.

Ils montrent que les conformations physiques des territoires – les montagnes, les îles – exigent parfois d'inventer des solutions spécifiques.

Ils montrent que dans chaque territoire, la population est toujours très diverse, et qu'il faut penser à offrir plusieurs options pour répondre à des besoins différents.

Nous n'en sommes plus à rêver qu'une solution unique résolve magiquement l'équation. La moisson de réponses imaginées par nos territoires peut nous redonner confiance.

Ainsi se dessine, grâce à vous, une véritable recomposition démocratique, dans laquelle l'État se renforce dans son rôle d'animateur, les collectivités tirent le meilleur parti de leurs libertés, et nos concitoyens participent activement à la vie collective.

C'est ainsi que doit fonctionner la République au XXI^e siècle et je vous remercie d'avoir ouvert la voie !