

Ruralité et Montagne: Contrats Etat-Régions pour la période 2014-2020

« Ce que loi ne peut, contrat le fera ». Voilà en quelque sorte l'objectif que s'assigne le gouvernement en ouvrant avec les régions la négociation des contrats Etat-régions pour la période 2014-2020. Dans une lettre adressée aux présidents de région, mardi 13 août, le premier ministre, Jean-Marc Ayrault, s'efforce de rassurer des Régions qui n'ont pas encore pris toute la mesure des compétences dont elles allaient être attributaires. Les projets de loi dits de "décentralisation et de modernisation de l'action publique" ont été transmis au Parlement pour discussion et ratification. L'ARF, Association des régions de France, considère ce projet du gouvernement sur la réforme des collectivités territoriales très loin de ses attentes en matière de décentralisation. Pour ces trois textes, l'ARF, les juge "très décevants", ne pouvant « en aucun cas être considérés comme un nouvel acte de décentralisation ». Il semble pourtant permettre une approche plus fine des besoins des territoires. En effet, des spécificités liées à la ruralité et aux territoires de montagne sont pour la première fois énoncées dans un texte cadre de ce niveau.

En l'attente d'une traduction législative à laquelle seront affectés des moyens budgétaires, "la démarche contractuelle est la seule qui permette d'organiser les complémentarités et les synergies entre les politiques et les interventions financières des différentes catégories d'acteurs publics", admet le premier ministre dans ce courrier préalable à une rencontre prévue à Maignon le 11 septembre avec l'ensemble des Présidents des Régions. La dimension territoriale se décline autour de cinq thématiques majeures qui seront mises en avant dans la définition de ces contrats de plan "nouvelle génération" : l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation, les filières d'avenir et l'usine du futur, **la mobilité intermodale**, l'aménagement en très haut débit et le développement du numérique, la transition écologique et énergétique. Les Régions qui faisaient le forcing auprès de Maignon pour se voir reconnues comme autorités organisatrices de plein exercice des transports régionaux et chefs de file de l'intermodalité (routier, fluvial, portuaire, ferroviaire) pourront s'exprimer et ainsi organiser leurs territoires en prenant en compte les spécificités géographiques et démographiques. Le gouvernement envisage même d'anticiper l'échéance de la signature des contrats de plan, prévue à l'été 2014. Il souhaite parvenir à l'élaboration d'un programme avant la fin 2013. Le gouvernement a bien identifié les difficultés de territoires particulièrement fragilisés en instaurant des volets territoriaux ciblés sur les zones soumises à de fortes restructurations économiques et **les massifs de montagne**. Cette dimension devrait permettre d'intégrer aux contrats de plan des ressources spécifiques. **Il n'est donc plus utopique de penser que les territoires ruraux et les zones de montagnes, souvent handicapées par leur éloignement des métropoles régionales, se verront couverts par des outils permettant de gommer les distances tarifaires en instaurant de réelles synergies intermodales de bon sens.**

Sur ces territoires, où la voiture est durablement indispensable pour se rapprocher des bourgs de services et des moyens de transports collectifs lourds, une maturité dans l'approche des dispositifs semble émerger. A n'en pas douter, dans les Alpes, les Pyrénées ou le Massif Central, des concepts déjà envisagés devraient enfin trouver et l'écoute des décideurs et les moyens de mettre en place leurs expérimentations. Ces territoires comme les Cévennes, la Cerdagne ou encore les Hautes Alpes pourraient enfin faire reconnaître leurs spécificités qui impose des liaisons nationales d'aménagement du territoire vers Paris et l'Europe, mais aussi des services complémentaires sur rail et sur route pour les déplacements du quotidien. Le concept de Train Hôtel tel que celui développé sur Paris – hautes Alpes et qui a permis en compensation la survivance du train de nuit Paris – Briançon, pourraient être remis en avant. Les efforts coordonnés des élus et des populations qui ont permis la remise en état de la ligne des Cévennes pourraient également redonner de l'intérêt à des trains d'équilibre du territoire entre Paris et Marseille par Clermont Ferrand et Nîmes. Cette offre serait une réponse à ces territoires. La Cerdagne a les mêmes besoins. Parallèlement à ces offres nobles, une vraie coordination des transports du quotidien devrait pouvoir se mettre en place. Ils permettraient à la route, des dessertes s'affranchissant des rigidités du ferroviaire et redonnant à des bassins de fond de vallée des dessertes régulières. **L'outil tarifaire déjà en expérimentation à 1€ sur des territoires sensibles devrait logiquement compléter ces restructurations. L'Etat donne enfin les moyens aux Régions de développer des dessertes Rurales et en zone de Montagne qui ne soient pas considérées comme des dessertes de bout de lignes.** Aujourd'hui, les matériels à haute densité, calibrés pour leur partie de parcours en banlieue des métropoles Régionales avec des définitions spartiates sont particulièrement inadaptées à ces dessertes nécessitant plusieurs heures.

