



Comment penser l'urbanisme et les mobilités à l'heure des transitions écologiques et énergétiques? Quels outils mobilisables sur les territoires peu denses? Comment agir localement?

Les grands enjeux «Urbanisme et mobilités» face à l'urgence des transitions écologiques et énergétiques. Un regard à différentes échelles sur les territoires ruraux, une présentation de pistes d'actions, des zooms sur des démarches inspirantes.

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Gwendal CARABOEUF

g.caraboeuf@inddigo.com

06 82 48 95 66



inddigo

www.inddigo.com

- ✓ **« En matière de mobilité, c'est l'offre qui crée la demande »**
 - Thomas Matagne, PDG d'Ecov
 - *« Nous obtenons ainsi des changements de comportements très importants. Plus de 80 % de nos passagers sont d'anciens auto-solistes. Ces personnes abandonnent leur voiture car elles bénéficient en contrepartie d'un service de qualité et fiable »*

La mobilité et les territoires peu denses : quel périmètre ?

Comment définir les territoires peu denses ?
L'empire de la voiture individuelle

Une multiplicité d'initiatives, malgré les obstacles

Des initiatives multiples
Des obstacles à lever

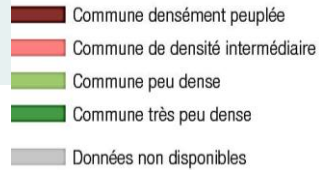
L'avenir des mobilités ?

Une évolution forte des besoins de mobilité
Quelles politiques publiques de mobilité ?

Présentation basée sur le Rapport d'information n° 313 (2020-2021) de M. Olivier JACQUIN fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective

LA MOBILITÉ ET LES ZONES PEU DENSES

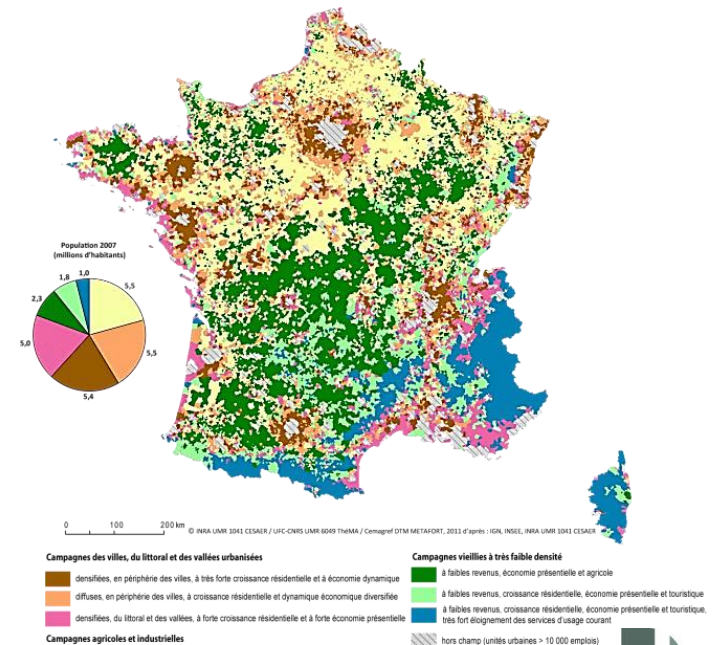
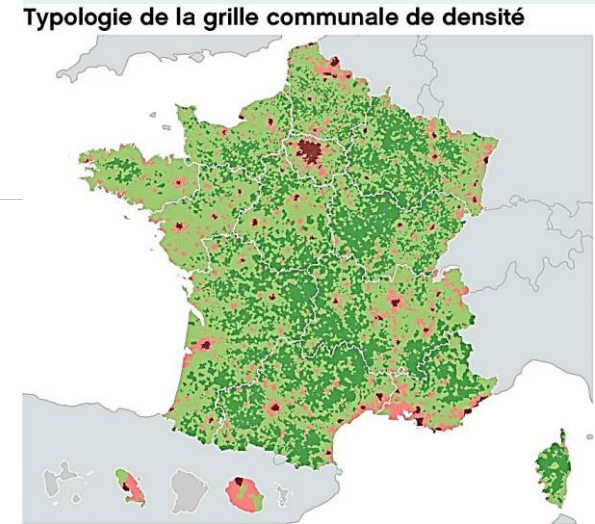
Un périmètre flou ?



Sources : Insee 2015, IGN GéoFla, 2015 • Réalisation : CGET, 2017

✓ Comment définir les « territoires peu denses » ?

- Espaces peu denses, campagnes, « grands espaces » : quelles définitions ?
 - Classification de l'INSEE (grille de densité)
 - La distinction entre le rural et l'urbain
 - Au final, les campagnes ou « grands espaces » ?
 - Et surtout : **un panel faible de mobilités**



LA MOBILITÉ ET LES ZONES PEU DENSES

Un périmètre flou ?

✓ Comment définir les « territoires peu denses » ?

- Quelles dynamiques économiques, sociales et démographiques dans « les grands espaces » ?
 - L'attractivité des campagnes : tous périurbains ?
 - La concentration des richesses et des activités dans les métropoles
 - Le « déséquipement » des campagnes et des petites villes



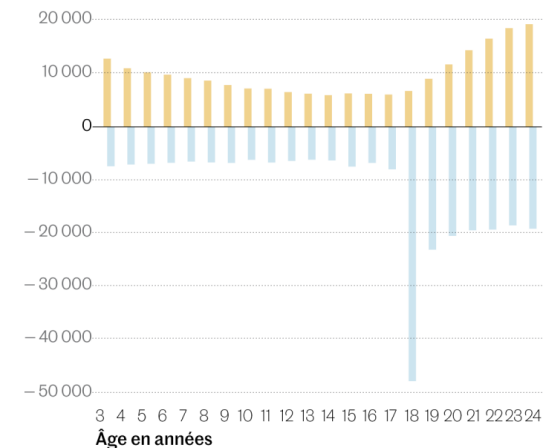
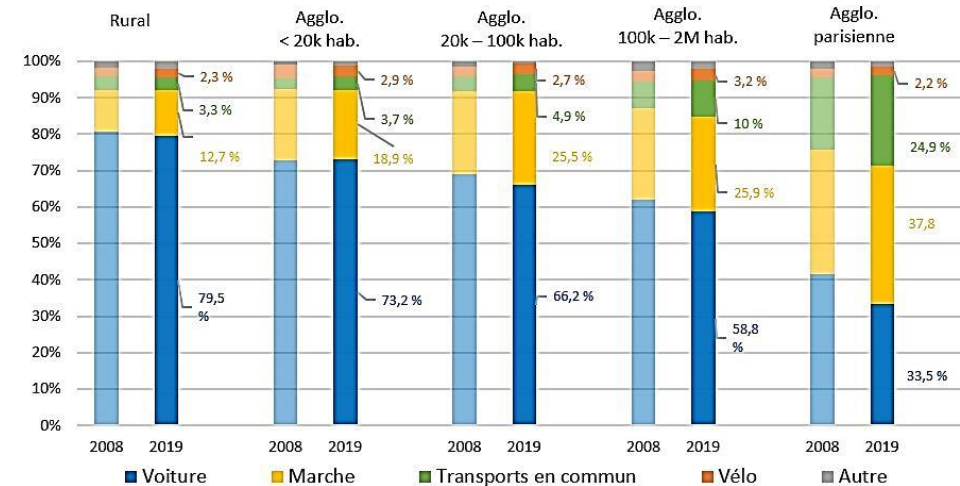
Les allées Victor Hugo à Annonay

LA MOBILITÉ ET LES ZONES PEU DENSES

Un périmètre flou ?

✓ La mobilité dans les territoires peu denses : L'empire de la voiture individuelle

- La prédominance des déplacements en voiture individuelle
 - Pas uniquement dans les espaces peu denses
 - Défi de la mobilité de demain aussi dans les campagnes



Un départ à 18 ans des jeunes des zones rurales vers les zones urbaines

Infographie : Le Monde • Source : Insee

LA MOBILITÉ ET LES ZONES PEU DENSES

Un périmètre flou ?

✓ La mobilité dans les territoires peu denses : L'empire de la voiture individuelle

- Un bouquet diversifié de solutions de mobilités
 - Quelle place pour les transports collectifs classiques en zones peu denses ?
 - Transport ferrés : améliorer l'offre
 - Bus ou car : améliorer la fréquence
 - Une diversité de solutions alternatives, individuelles ou semi-collectives
 - Pertinence des modes alternatifs augmentés grâce à l'intermodalité

« Travailler en priorité sur l'offre existante, (TER, bus, car) en la recensant et en la coordonnant mieux... Il y a une offre significative mais non organisée »



Articuler les transports collectifs avec les solutions alternatives, plus souples, en intermodalité



Covoiturage, autopartage, TAD, marche, vélo, transports solidaires, taxis...

BOUQUET DE MOBILITÉ ?

Exemple du projet BOMAT du PNR Haut-Jura



Se déplacer autrement dans le Haut-Jura

Territoire rural de moyenne montagne, le Haut-Jura est confronté à des besoins en déplacement croissants et à une forte dépendance à la voiture individuelle due à une faiblesse des transports en commun et à la diversité des besoins.

Différentes initiatives ont déjà été engagées par les collectivités et le Parc en matière de covoiturage, de transport à la demande, de mobilité douce, etc.

Le taux de motorisation élevé masque le manque d'offres alternatives pour les non-motorisés (jeunes, personnes âgées, sans emploi, etc.).

L'enjeu est maintenant de proposer une organisation efficace d'un bouquet d'offres de mobilité sur l'ensemble du bassin de vie du Pays du Haut-Jura. L'objectif est de s'appuyer sur les offres existantes en répondant aux besoins de tous les hauts-jurassiens.

Quatre axes de travail pour desservir tout le Haut-Jura

- 1/ Créer des pôles de mobilité dans les bourgs-centres en lien avec les démarches de revitalisation (abris vélos, bornes de recharges pour véhicules électriques, voitures en autopartage, en connexion avec les autres offres d'éco-mobilité).
- 2/ Organiser le maillage du territoire, entre bourgs-centres et en termes de rabattement vers ceux-ci (covoiturage, auto-stop organisé, autopartage, transports en commun, vélos à assistance électrique).
- 3/ Développer des offres vers des publics cibles spécifiques : entreprises pour les déplacements domicile-travail (promotion du covoiturage), touristes et prestataires touristiques (vélos à assistance électrique, services de navette).
- 4/ Mettre en cohérence et en visibilité l'ensemble des offres de mobilité alternatives à l'autosolisme par des actions de communication et d'animation.

Un projet porté par le Pays du Haut-Jura

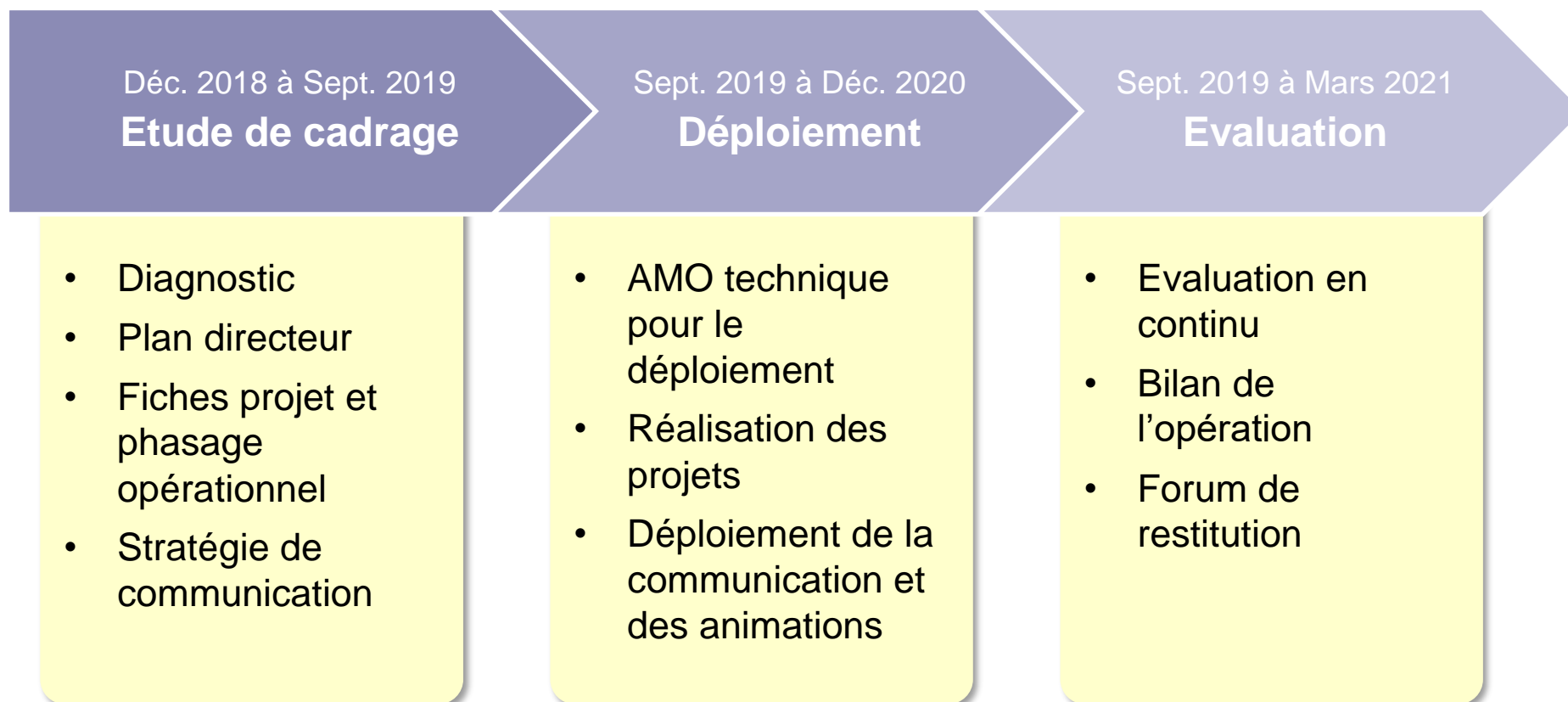
Le Pays du Haut-Jura est un territoire de projet constitué de 5 communautés de communes : Haut-Jura Arcade, Haut-Jura Saint-Claude, Jura Sud, La Grandvillière et Station des Rousses. Il est porté par le Parc naturel régional du Haut-Jura.

Depuis 2015, l'action du Pays du Haut-Jura se structure autour de la thématique de l'aménagement et de l'urbanisme opérationnel : Schéma de Cohérence Territorial du Haut-Jura, revitalisation des bourgs-centres, élaboration de Plans locaux d'urbanisme intercommunaux, etc.

La mobilité constituant un enjeu majeur de ces démarches, les élus du Pays du Haut-Jura ont souhaité engager le projet BoMAT dans le cadre du Contrat de Territoire 2018-2020 conclu avec la Région Bourgogne-Franche-Comté.

BOUQUET DE MOBILITÉ

Exemple BOMAT PNR Haut-Jura



BOUQUET DE MOBILITÉ

Exemple BOMAT PNR Haut-Jura



Bornes de recharge (IRVE)



Stationnement sécurisé de vélo



Autostop organisé



Auto-Partage



Atelier de réparation participatif



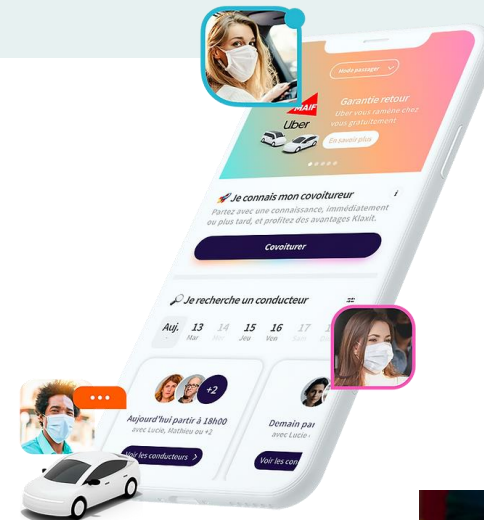
Location de VAE

MULTIPLICITÉ D'INITIATIVES, MALGRÉ LES OBSTACLES

Des initiatives multiples !

✓ L'aide des technologies numériques

- L'innovation numérique n'est pas réservée aux zones urbaines
- L'innovation n'est pas seulement numérique
- Quelques exemples d'innovations :



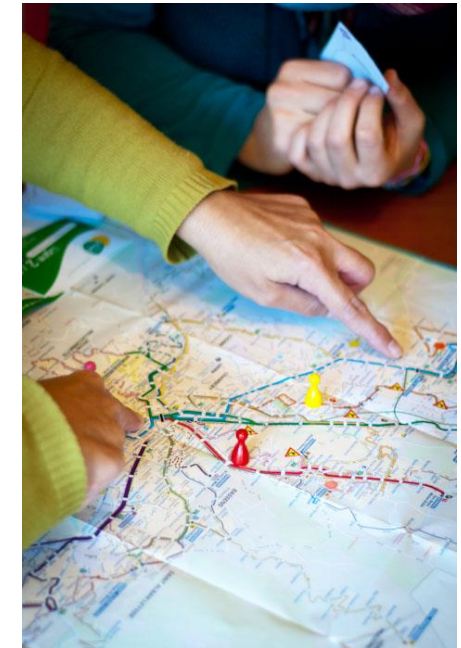
RETROUVONS-NOUS! CRÉONS ENSEMBLE DES LIEUX D'ENTRAIDE ET DE CONVIVIALITÉ

Des lieux qui seront ce que nous en ferons, où l'on peut passer dire bonjour, papoter autour d'un café, lire le journal, ou bien organiser des actions concrètes, par exemple pour développer :

- La rencontre des générations
- Le partage des savoir-faire
- L'aide à la mobilité
- L'animation des bourgs et des villages
- Le soutien aux associations locales

Pour qu'un tel lieu se crée près de chez nous, une rencontre ouverte à tous les habitants des communes voisines est proposée :

**LE 23 FÉVRIER 2022 À 18H00
SALLE DU MINAGE À PIÉGUT-PLUVIERS(24)**



❖ MULTIPLICITÉ D'INITIATIVES, MALGRÉ LES OBSTACLES

Des initiatives multiples !

✓ Plateforme France Mobilités :

- 620 solutions de mobilité
- 210 projets et réalisations de collectivités

✓ Projets :

- Grand Pic Saint Loup
 - Autopartage de véhicules communaux via une plateforme numérique (modulauto) > Réservation et ouverture de véhicules
- Pays du Lunévillois
 - Application Klaxit pour le covoiturage domicile-travail

modulauto
MA VOITURE EN LIBRE SERVICE

AVEC LA NOUVELLE APPLI
VOTRE VOITURE PARTAGÉE
EN UN CLIC !

24h/24 7j/7

1€ / Heure ou 10€ / Journée
+ kilomètres*

Assurance et carburant inclus

MULTIPLICITÉ D'INITIATIVES, MALGRÉ LES OBSTACLES

Des initiatives multiples !

✓ Le choix de passer par l'expérimentation

- Les vertus de l'expérimentation
- La place centrale des collectivités territoriales et des AMI et appels à projets
- L'expérimentation : une étape à ne pas confondre avec une politique publique de mobilité
 - Ne pas nécessairement tout convertir en service
 - Diffuser plus large au-delà de l'expérimentation est un défi !



❖ MULTIPLICITÉ D'INITIATIVES, MALGRÉ LES OBSTACLES

Des initiatives multiples !



✓ Du « sur mesure » plutôt que du « clef en main »

- Des solutions adaptées à chaque territoire qui permettent d'obtenir des résultats
- Des solutions de mobilité nouvelles offertes grâce à la densité du lien social en zones peu denses

« L'innovation sous le prisme de l'usager. Il ne faut pas définir des aires de covoiturage ex nihilo, mais examiner où se trouvent déjà les voitures de façon cohérente. Toutes les aires de covoiturage forcées ne durent pas plus d'un an ».

Odile Begorre-Maire, directrice du PETR du Lunévillois

Exemple néerlandais des « *Buurtbus* ». « Le nombre de minibus 9 places mis à disposition avoisine les deux cents aux Pays-Bas. L'association prend en charge le véhicule, définit des lignes régulières à la demande de la ville. Une vingtaine de personnes conduit pendant deux à trois heures par semaine, ce qui crée un vrai mouvement associatif. Lien social très fort, chapeauté par des élus qui souhaitent dynamiser le village. Beaucoup de retraités conduisent ces véhicules »

Thierry Mallet, PDG de Transdev,



❖ MULTIPLICITÉ D'INITIATIVES, MALGRÉ LES OBSTACLES

Des obstacles à lever

✓ Un paysage institutionnel à construire

- Une multiplicité d'acteurs et de périmètres
 - LOM : fin des « zones blanches »
- Le besoin de coopération entre acteurs institutionnels
 - Contrat de mobilité entre région et interco
- La nécessité de trouver la bonne échelle d'organisation des mobilités
 - Bassin de mobilité, Scot, PLUI-HD > synergies entre les politiques d'aménagement



Le bassin de mobilité du syndicat mixte de la Multipole Nancy Sud-Lorraine : 13 intercommunalités existantes, associées pour élaborer ensemble un SCoT, ont retenu cette même échelle pour coordonner les mobilités, correspondant au véritable mode de vie des habitants : 94 % des déplacements journaliers ont lieu au sein de cet espace de plus de 560 000 habitants et 435 communes.

MULTIPLICITÉ D'INITIATIVES, MALGRÉ LES OBSTACLES

Des obstacles à lever

✓ Disposer de moyens financiers et humains pour porter les projets de mobilité

- La recherche des moyens financiers
 - Limites du Versement Mobilité : peu de recettes en zones peu denses, en contradiction avec l'attractivité économique
- Moyens humains et ingénierie des mobilités
 - Structuration d'une ingénierie territoriale au niveau région et dans les PETR et PNR

Taux du versement mobilité en province

Taille de l'AOM	Taux plafond initial	Majorations possibles			Taux minimal applicable	Taux maximal
		Présence d'une commune touristique	Majoration "EPCI" (1)	Réalisation TSCP		
< 10 000 hab		0,55%			0%	0,55%
de 10 000 à 100 000 hab	0,55%	0,20%	0,05%		0,55%	0,80%
de 50 000 à 100 000 hab	0,55%	0,20%	0,05%	0,30%	0,55%	1,10%
> 100 000 hab	1%	0,20%	0,05%	0,75%	1,00%	2,00%

(1) Majoration ouverte aux EPCI et Métropole et aux AOM auxquels ils adhèrent

❖ MULTIPLICITÉ D'INITIATIVES, MALGRÉ LES OBSTACLES

Des obstacles à lever

✓ **Les obstacles techniques et juridiques :**

- Obstacles techniques à la diversification des mobilités
 - Couverture réseau pour le numérique
 - Marche ou vélo avec des aménagements sécurisés
- Obstacles juridiques
 - Cadre pour le transport solidaire ?

✓ **Des freins pratiques et psychologiques à la diversification des mobilités**

- Culture automobile combinée à un bon niveau d'équipement
 - Tout le système de mobilité est conçu autour de la voiture
- Besoin d'une politique volontariste renforcée par la communication, la promotion et l'animation
 - Longue prise de conscience : argument santé, économique, pratique

« L'enjeu n'est pas de renoncer totalement à la voiture, mais plutôt de ne pas acquérir de deuxième voiture. Il faut œuvrer pour que les ménages ne procèdent pas à cette acquisition »

Marie Huyghe - CNRS

🏠 L'AVENIR DES MOBILITÉS DANS LES CAMPAGNES ?

Une évolution forte des besoins de mobilité ?

✓ Le scénario de la démobilité et de l'accessibilité

- Réduire les trajets, une mobilité frugale
- Accéder à des services sans se déplacer
 - Numérisation des services
 - Contrainte de déplacement transférée vers un autre acteur...
 - Services publics itinérants
- **Télétravail**, test grandeur nature du confinement : -80% de trajets
 - Une avancée que pour une part réduite des français



« Les déplacements ne vont donc pas disparaître mais se transformer. Les télétravailleurs sont des hyper-mobiles »

Eric le Breton –
Université Rennes 2

◆ L'AVENIR DES MOBILITÉS DANS LES CAMPAGNES ?

Une évolution forte des besoins de mobilité ?

✓ La perspective de mobilités « enrichies »

- La voiture : couteau suisse des mobilités
 - Mais un cout économique et écologique élevé, pour l'usager
- Répondre à la demande des habitants, notamment les néoruraux
 - Installation à la campagne, mais sans renoncer aux facilités de la vie urbaine
- Enrichissement de l'offre de mobilités avec un accompagnement des publics les moins agiles
 - Diversification des modes > Cohésion sociale > pour tous les habitants

« S'agissant des conditions de mobilité, les habitants vont commencer à réclamer de la qualité, de la sécurité, de la continuité de service. Probablement aussi, des populations spécifiques, par exemple les femmes ou les personnes en situation de handicap, vont formuler vigoureusement des demandes autour de la mobilité »

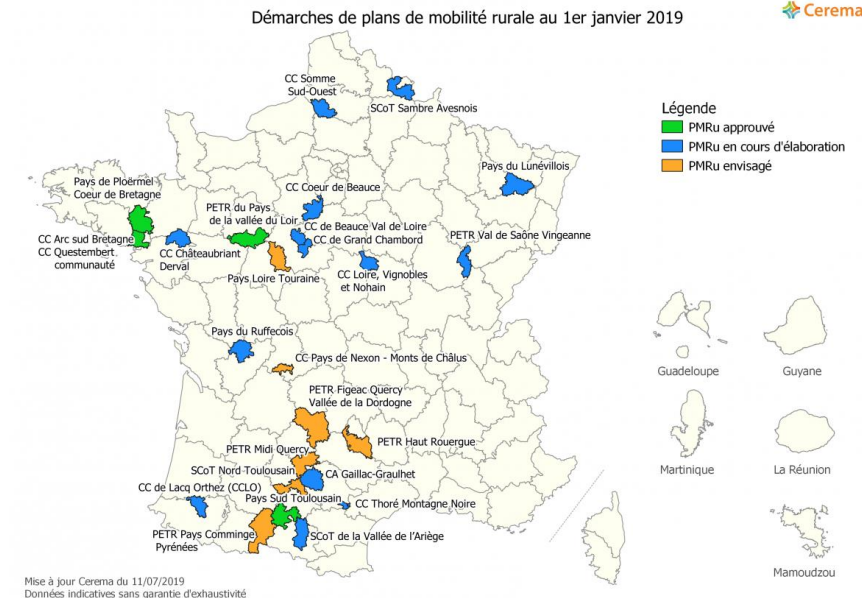
Eric le Breton

🏠 L'AVENIR DES MOBILITÉS DANS LES CAMPAGNES ?

Quelles politiques publiques de mobilité ?

✓ Nécessité de construire des politiques de mobilité durables

- Démarche dynamique, co-construite et adaptive
- Difficile prise en compte du « très peu dense »
- La logistique : oubliée des politiques de mobilité



Plans de mobilité rurale

🏠 L'AVENIR DES MOBILITÉS DANS LES CAMPAGNES ?

Quelles politiques publiques de mobilité ?

✓ Une planification qui limite l'étalement urbain :

- Limiter l'étalement urbain pour limiter les déplacements
- Dès la phase OAP de conception d'un nouveau quartier, privilégier la charte écoquartier et limiter la place de la voiture
- Densifier l'habitat, proximité avec le centre historique et les services
- Prévoir un cheminement confortable pour les cyclistes et piétons



PROJET D'UN ÉCOQUARTIER RURAL DE 20 HABITATIONS
À BEAUFORT-SUR-GERVANNE DANS LA DRÔME

🏠 L'AVENIR DES MOBILITÉS DANS LES CAMPAGNES ?

Quelles politiques publiques de mobilité ?

✓ Quels outils et solutions encourager ?

- L'intermodalité et le décloisonnement
 - Combinaison de bouquets de services
 - Ne plus raisonner uniquement par mode, mais en rabattement vers des axes structurants
- La socialisation de la voiture
 - Covoiturage de proximité
 - Véhicules en libre-service
 - Transport solidaire



SRADDA



mov'ICI
Auvergne-Rhône-Alpes

Partageons nos trajets quotidiens
Ma solution de covoiturage facile et sans frais

🏠 L'AVENIR DES MOBILITÉS DANS LES CAMPAGNES ?

Quelles politiques publiques de mobilité ?

✓ Quels outils et solutions encourager ?

- Développer les modes actifs : aussi pour les campagnes
 - Le VAE
 - Utiliser les infrastructures peu fréquentées
 - Aménagement de voies piétonnes
- Mobilité inversée :
 - Plutôt que de déplacer les populations, on déplace les services :
 - Boulangerie, petits services
 - Services publics
 - Bibliobus
 - Don du sang



Une transformation possible et souhaitable

Cette transformation s'appuiera sur les **changements sociologiques et technologiques**

L'expérience du confinement avec la crise de la Covid-19 a fait prendre conscience que **d'autres modes de vie sont possibles et que certains déplacements peuvent être évités**

Il est inenvisageable de transformer en profondeur les mobilités du quotidien sur ces territoires sans y mener **une politique publique structurée à la bonne échelle**

La voiture est utilisée dans plus de 80 % des transports du quotidien, **il convient de socialiser pour partie sa pratique**

Mieux organiser dans une **logique intermodale**, le rabattement vers les modes lourds

Trouver une ingénierie adaptée et des moyens financiers

- ✓ **Une mobilité moderne et décarbonée est possible, y compris pour les espaces peu denses, en s'appuyant sur le triptyque « proximité, intermodalité, accessibilité »**

**MERCI POUR VOTRE
ATTENTION**

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Gwendal CARABOEUF

g.caraboeuf@inddigo.com

06 82 48 95 66



inddigo

www.inddigo.com