

# La transition mobilitaire en territoires peu denses : Quelles dynamiques à l'œuvre ?

*Madeleine Sallustio (Pacte-UGA)*

*Aurore Flipo (LAET/ENTPE-Lyon II)*

*Nicolas Senil (Pacte-UGA-Cermosem)*

# Introduction

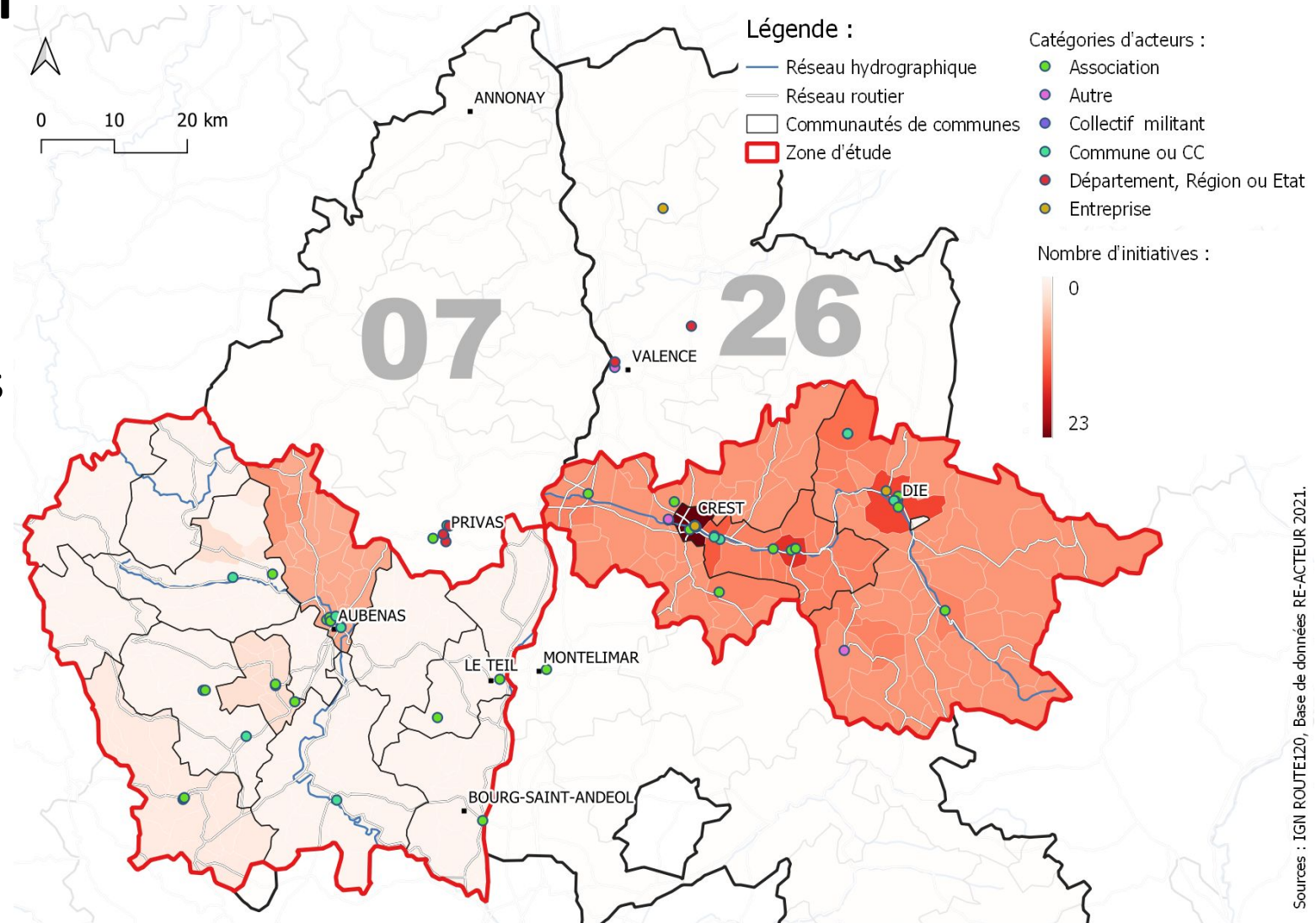
- Les enjeux de la transition mobilitaire en milieu rural:
  - Enjeux écologiques (15% des GES / -70% visé / 80% trajets en voiture)
  - Enjeux économiques et sociaux (non motorisés / dep domicile-travail)
  - Enjeux scientifiques (peu sur le rural)
- L'enracinement structurel d'une dépendance à l'automobile en milieu rural :
  - Eloignement des services publics (paradigme de la densité)
  - Aménagement (routes)
  - Injonction à la mobilité (modernité a fragmenté l'espace / bouger est +)
  - Politique (mille feuille / peu d'ingénierie / mais gilets jaunes...)

# Questions de recherche

- Qui sont les acteurs de la transition mobilitaire ?
- Comment interagissent-ils ? (coopération / conflictualité)
- Quels sont leurs représentations, leurs valeurs et leurs projets de société ? (agendas / objectifs / temporalités)

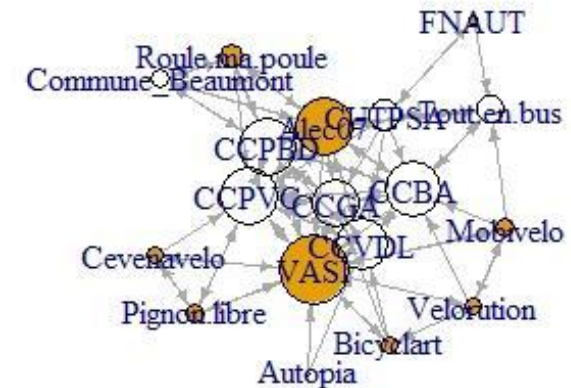
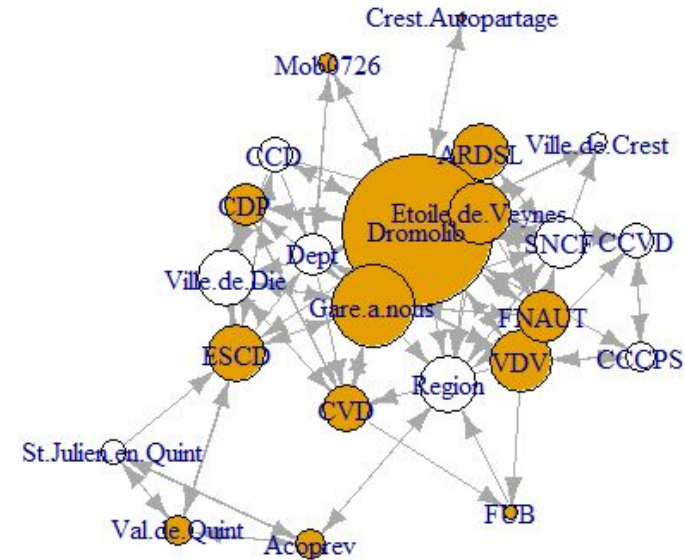
# Travail de terrain

- Drôme et Ardèche
  - Recherche-Action
  - Choix du terrain
  - Description des données



# Acteurs et initiatives identifiés

- Rôle prégnant de la société civile (notamment vélo)
- Millefeuille institutionnel et territorial
- Concentration des initiatives dans les zones les mieux desservies
- LOM a créé une acculturation
- =/= 07/26 = train



# Perceptions des enjeux de la mobilité par les acteurs

- L'autobus désavoué ? (axé / cher / mais identifié comme solution)
  - Le capital sympathie du train confronté à la lourdeur de son infrastructure
  - VAE sur le devant de la scène
    - L'électrique comme salut technologique
    - Déconnexion relative entre les enjeux sociaux et les enjeux de transition écologique
  - Autopartage, Covoiturage, Smart Mobility : des inégalités d'accès qui s'enracinent ?
    - Spatialement : zones denses vs zones peu denses, zones équipées vs zones déséquipées
    - Socialement : capital mobilité dépendant du capital social, économique et culturel
- ⇒ besoin de médiation sociale

# Quels obstacles et leviers à la transition mobilitaire?

- Financer le transport en ruralité
  - La transition mobilitaire à moindre frais? (faible densité = difficulté à atteindre masse critique / auj coûts payés par individus)
  - Irrégularité et complexité d'accès aux financements (difficulté si pas d'ingénierie)
  - Quand la rareté crée de la concurrence entre acteurs (AAP concurrentiel ET non durable)
- Le portage politique local indispensable / les EPCI au cœur de la Transition mobilitaire
  - Rôle des élus / EPCI échelle intermédiaire micro/méso
- Le millefeuille de gouvernance : à la fois allié et ennemi (dilution mais aussi coopération)
- L'expertise : objet de conflits de légitimité (expertise usage/technique/réglementaire)
- Une réticence au changement réelle ou fantasmée?



# Un guide d'inspiration

## Impulser une dynamique de mobilité alternative dans un territoire rural

Guide à l'attention de toute personne désireuse d'agir localement



Des arguments étayés pour la transition mobilité  
Des moyens d'action  
Des témoignages inspirants

## Quelques arguments pour une transition mobilité

### Y a-t-il vraiment un besoin de mobilité ?

La mobilité est l'une des préoccupations centrales des habitantes et des habitants des territoires ruraux. Mais il n'est pas toujours évident de savoir vers qui se tourner pour exprimer ce besoin. Le diagnostic est donc une étape essentielle de l'action publique, de même que les associations sont susceptibles de constituer des porte-paroles des besoins des habitants. Par ailleurs, l'offre crée le besoin : mettre en place une infrastructure génère des initiatives, rendre visible l'offre qui existe sur le territoire génère de la pratique, et créer du dynamisme sur un territoire autour des questions de mobilité est un cercle vertueux.



### Doit-on agir seul(e) ou à plusieurs ?

La mobilité est un enjeu politique et territorial. Pour que les personnes puissent changer leurs pratiques, il faut surtout qu'elles aient des alternatives à leur disposition. En outre, au regard de l'ampleur des transformations nécessaires, si les pratiques individuelles sont importantes elles ne peuvent suffire pour changer de modèle : il faut un engagement collectif associant les différentes parties prenantes (collectivités, entreprises, associations, citoyens).

### La transition mobilité menace-t-elle nos villages et nos bourgs ?

Loin de vider les centres villes, les piétons et les cyclistes contribuent à renforcer la dynamique des centres bourgs. Ceux-ci dépensent presque deux fois plus que les automobilistes. Le changement des pratiques de mobilité au quotidien a un effet positif sur l'économie et sur l'emploi : fabrication locale de vélos adaptés aux besoins du rural, vente, réparation et services de location de cycles, création de services et de commerces dans les centres villages. Par ailleurs, la mobilité partagée crée du lien et les riveraines et riverains apprécient la qualité de vie dans un lieu non saturé en voitures, sécurisé aux abords des écoles, avec des nuisances sonores réduites. Les villages ont une image positive, attractive qui répond aux enjeux de transition.

### Les mobilités alternatives excluent-elles les plus précaires ?

C'est l'absence de régulation publique qui est excluante. Les personnes les plus précaires, isolées, jeunes sont les premières confrontées aux difficultés de mobilité car accéder à l'automobile coûte de plus en plus cher. Près d'un quart des Français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer (Le Mobilité et accès à l'emploi). Le taux progresse fortement parmi les populations les plus jeunes (près d'un jeune sur 2) et socialement les plus fragiles (54% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000 euros par mois). Les mobilités alternatives apparaissent comme une réponse aux problématiques rencontrées par les plus précaires.



### N'y a-t-il pas d'autres urgences que la mobilité ?

31% des émissions de gaz à effet de serre proviennent du transport, dont la moitié provient des véhicules individuels. C'est le premier poste d'émissions en France (Source : Ministère de la transition écologique). Dans le cadre des engagements de la France au niveau international et des objectifs de limitation du réchauffement climatique à 1,5°, une refonte profonde de nos modes de déplacement est nécessaire, et ce dans un temps très court : d'ici 5 à 10 ans maximum. Même si l'élaboration de stratégies à long-terme est importante, il faut agir dès aujourd'hui.

### La voiture électrique est-elle la solution ?

La technologie ne va pas tout régler et l'usage de la voiture électrique est une solution parmi d'autres. La généralisation de la voiture électrique à l'ensemble de la population et des territoires présente plusieurs limites : le maillage en bornes de recharge rapide nécessite des investissements de renforcement du réseau lourds et massifs, les métaux rares sont limités et le potentiel de recyclage des batteries est pour le moment inconnu. Quoi qu'il en soit, une voiture électrique restera un objet coûteux pour la plupart des ménages.





# On peut tous agir sur la mobilité

## Les collectivités

L'organisation territoriale répartit les compétences à diverses échelles : communes, intercommunalités, départements et régions.

Toutes sont susceptibles d'agir sur la mobilité, en lien avec les associations et initiatives citoyennes locales.

### AU NIVEAU COMMUNAL

Il est possible d'aménager les centres des villages : par exemple, installer des box et arceaux vélos au démarrage des sentiers, près des arrêts de bus, des services.

On peut aussi aménager la voirie communale pour inciter à ralentir la circulation (installer des bacs à fleurs, des bancs, réduire la voirie, zones 30 km/h et zones de rencontre), réduire le stationnement des véhicules, favoriser les cheminements piétons.

Il est possible de mettre en place des commissions mobilités ouvertes aux citoyens et d'ouvrir des échanges sur cette thématique pour réunir les acteurs.

Enfin, il peut être envisagé de mettre en place du transport à la demande par délégation avec la région.

### AU NIVEAU INTERCOMMUNAL

La collectivité peut traiter la mobilité via la compétence aménagement, tourisme, économie ou encore cadre de vie. En outre, les communes peuvent leur déléguer certaines de leurs compétences (gestion de la voirie notamment). Enfin, certaines communautés de communes ont choisi de prendre la compétence mobilité au 1er juillet 2020, devenant alors Autorité organisatrice de la mobilité locale (AOML). Dans le cas contraire, c'est la région qui est AOML. Les communautés de communes peuvent alors lui demander des délégations de compétence pour mettre en œuvre des actions (cf encadré AOML). Au niveau de l'élaboration des PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal), il est possible d'intégrer un axe concernant les déplacements. La collectivité a tout intérêt à s'appuyer sur l'expertise du tissu associatif.

## AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ LOCALE (AOML)

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité ont la capacité à organiser un ou plusieurs des services suivants sur leur territoire :

- des services réguliers de transport public de personnes ou des services à la demande ; des services de transport scolaire ;
- des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables... ;
- des services de mobilité solidaire, par exemple : garage solidaire, aides individuelles à la mobilité... ;
- des services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux...);
- des services de transport de marchandises ou de la logistique urbaine (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

### AU NIVEAU DÉPARTEMENTAL

Action sociale, collèges, voirie départementale...

Les compétences des départements ont été modifiées et précisées par la loi NOTRe. Le volet "aménagement et transports" permet au conseil départemental de gérer une grande partie de l'infrastructure routière et de ses abords (linéaire, marquage, parking, signalétique). Cela concerne par exemple le marquage des voies vélo, les emplacements de covoiturage et d'autostop organisé, les cheminements piétons sur les routes départementales. Le département gère aussi les services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Des actions mobilité peuvent être mises en place via le volet "action sociale" du département, en lien avec l'enfance, les personnes âgées, et les personnes handicapées.

Par ailleurs, il peut mettre en place une politique vélo via le volet tourisme.

### AU NIVEAU DE LA RÉGION

En tant qu'AOM régionale (AOMR), elle est compétente pour les services d'intérêt régional (ex : tout service de transport qui dépasse le périmètre d'une communauté de communes), pour les trains express régionaux, pour les cars interurbains et pour la coordination des offres de transport sur le territoire régional. De plus, lorsque la communauté de communes n'a pas pris la compétence mobilité, c'est la Région qui assume l'ensemble des compétences associées (voir encadré AOML). C'est le cas dans la moitié des communautés de communes rurales.



# La société civile

## EN TANT QU'ASSOCIATION, JE PEUX

**Contribuer** à la rédaction d'un plaidoyer au niveau de ma commune et/ou à plus large échelle (régionale, nationale) : pour inventorier les attentes des habitantes et habitants, identifier des pistes d'amélioration. ;

**Apporter** mon expertise auprès des pouvoirs publics locaux; participer aux instances de concertation (commissions mobilité locales, comités techniques régionaux), en apportant les retours des citoyennes et citoyens et en étant force de proposition ;

**Mettre en oeuvre** des initiatives autogérées : apporter des réponses directes aux besoins des habitants, par exemple un système d'autopartage à l'échelle de la commune ou même d'un hameau.

## EN TANT QUE CITOYEN, QUI SOUHAITE AGIR COLLECTIVEMENT, JE PEUX ...

**Rejoindre** une association en passant par les fédérations, la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports), la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), une association locale d'usagers, une agence de mobilité ;

**Créer** une association ou un collectif pour échanger sur les actions à mettre en place ;

**Solliciter** des rendez-vous avec ma communauté de communes, ma commune, proposer l'organisation d'une commission mobilité qui pourra prendre la forme d'un comité consultatif ou une réunion publique.



## EN TANT QU'ENTREPRISE, JE PEUX

**Mettre en place** des incitations à la pratique de l'écomobilité via le forfait mobilités durables, l'installation d'arceaux, de boxes vélo sécurisés et de douches, mettre en place des lignes de covoiturage.;

**Communiquer** en interne et en externe sur les différentes solutions mobilité pour se rendre à l'entreprise voire organiser un service de ramassage ;

**Organiser** un temps d'échange au sein de l'entreprise pour lancer la réflexion sur la question ; suivi éventuellement d'un groupe de travail (synchronisation des horaires, télétravail) ;

**Demander** avec le service compétent en interne la réalisation d'un diagnostic déplacement pour identifier les flux et les leviers pour faciliter l'écomobilité.



Ce graphique illustre la capacité d'action de chacun des acteurs du territoire et des interrelations et liens possibles entre eux. Si à chaque niveau, il existe des leviers, il s'agit surtout d'une question de coopération et de volonté.

# LA MOBILITÉ EN TERRITOIRE RURAL

## ACCOMPAGNER ET ORIENTER

- Agence Locale de l'Énergie (ALEC)
- Agence locale de Mobilité
  - PNR
  - CCI
  - ADEM
  - CEREMA
  - Région
- DDT
- DREAL
- PCAET
- AURAEE
- SCoT
- Département
- Schéma cyclable
- PLUi



## TRANSPORTER

- Autorités Organisatrices de la Mobilité (La région, les agglomérations, les communautés de communes
  - Transporteurs (par délégation de service public)
- les communautés de communes, les communes par délégation
  - Centres Sociaux (Navettes solidaire)
  - Taxis privés



## ÉQUIPER

- Bornes de recharge (SDED, EPCI)
- Vois Verte, Vélos route, communauté de communes, Communes, Conseil départemental



## INFORMER

- Offices de tourisme
- Centres Sociaux / Espace de vie sociale
- Communautés de Communes, communes
- Agence Locales de l'Énergie (ALEC)
- Agence locale de Mobilité
- Maison de services
- Maison des Jeunes et de la culture



## LOUER



- Location vélo loisirs par des entreprises, campings
- Location/essai vélo Habitants par des associations, EPCI et leurs relais
- Location vélo/scooter pour Habitants par les EPCI et leurs relais

## RÉPARER

- Réparation Vélo professionnelle/vente
- Petits commerces ou grandes surfaces
- Réparation vélo et garages solidaires par des associations
- Bourses aux vélos par des associations d'usagers du vélo



## AGIR & AIDER

- Agence Locale de l'Énergie (ALEC)
- Agence locale de mobilité
- Association en faveur de la transition énergétique
  - Plateformes mobilité insertion
- Les actions portées via programmes Certificat d'économie (CEE) type Mobisol, PEnD-Aurat+, Agremob...
  - Associations de promotion du vélo, de la marche, des PMR
    - Les Tiers-Lieux
- Centres sociaux, Espace de vie Sociale
  - Maison de services
- Maisons des jeunes et de la culture





Travailler  
ensemble

*“C’est celui qui fait qui sait, nous sommes tous des experts de la mobilité.”*

*Au-delà des structures et des infrastructures, améliorer la mobilité passe par la recherche d’une meilleure coordination entre politiques de transport et d’urbanisme, et entre acteurs concernés. La qualité de la relation entre les acteurs d’un projet en fait la réussite.*

Chacun des acteurs dispose d’une expertise qui est légitime :

**1. Légitimité technique et réglementaire :**  
L’Etat et les collectivités territoriales décident, ce qui peut être fait ou non, ainsi que ce qui est dangereux ou impossible techniquement, sur la base du droit.

**2. Légitimité démocratique :**  
Les élus en tant que représentants de la population, doivent refléter l’intérêt de l’ensemble des citoyennes et des citoyens, et s’assurer que leurs besoins soient entendus.

**3. Légitimité d’usage :**  
Les habitantes et habitants, en tant qu’experts du quotidien savent, par expérience, quels sont leurs besoins de mobilité.

Cette capacité à développer des aptitudes coopératives durables et inconditionnelles (qui ne dépendent ni du contexte, ni de la situation, ni des personnes), donne à chacun la possibilité de devenir acteurs/actrices et co-auteurs/co-autrices des transformations.

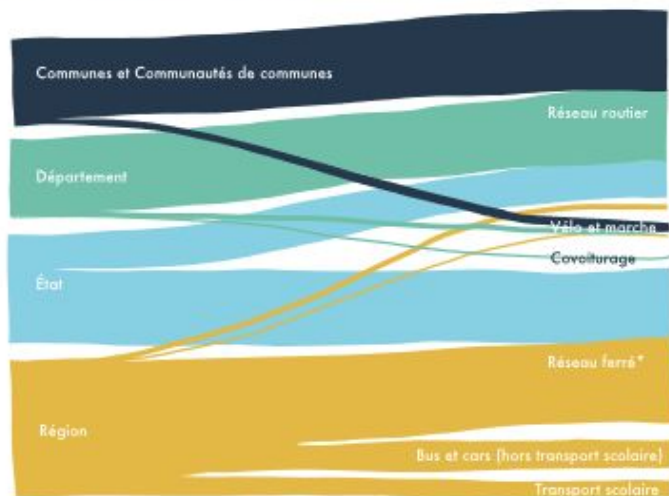
# Le financement de l’écomobilité



Force est de constater qu’aujourd’hui les offres de mobilité sont inégalement réparties entre les territoires. Or, sans politique de mobilité, ce sont les habitants qui financent leur propre mobilité. Les usagers ignorent souvent le coût de revient réel de leur déplacement. Le coût annuel d’une voiture particulière est d’environ 6 000 €/an, soit 10 à 12% du budget annuel d’un ménage. C’est près de 20 fois supérieur à celui lié à l’utilisation des transports publics (310 €) et 60 fois supérieur au coût d’un vélo équipé et entretenu (96 €). Ceci est sans compter les coûts externes non monétaires (insécurité, pollution, bruit, congestion routière). Il y a donc un intérêt pour tous et toutes à penser le transport de manière collective et solidaire.

**De plus, les collectivités locales dépensent déjà de l’argent pour la mobilité, mais de manière très inégale selon les modes de transport et selon les régions.**

**Ce diagramme illustre les principaux flux de financement public de la mobilité (moyennes à l’échelle d’un département rural type)**



Source : B. Verzat, institut négaWatt



# “ Témoignages de quelques acteurs

## Roule ma poule - Association de location de voiture

Un partenariat entre une petite commune et une association, pour traiter de l'autopartage, de l'intérêt du statut associatif et du travail des associations expertes avec les collectivités, mais aussi des limites du financement par appel à projet.

“ Au départ, c'est la communauté de communes qui a acquis 10 véhicules électriques. Puis c'est chaque commune qui a fait l'utilisation qu'elle voulait d'un véhicule. Et il n'y a qu'à Beaumont que le maire a proposé de la mettre à disposition des habitants. On a commencé à faire appel aux gens qui étaient intéressés, et il fallait qu'on monte une association, car la mairie n'a pas le droit de concurrencer le secteur privé et de louer directement aux habitants. Donc on a créé une association pour gérer la voiture, assurer l'entretien et c'est financé par les cotisations. Et c'est ALECO7 qui nous a montré comment faire pour s'organiser et pour financer tous ces frais là.”

## Dromolib Une agence locale de mobilité en milieu rural

“ Avec le soutien de la Communauté de communes du Val de Drôme, l'association en préfiguration de Scio s'est constituée en 2014 pour répondre à un besoin d'accompagnement du changement sur les pratiques de mobilité. L'association fonctionne avec le soutien important de financements européens et la capacité à fédérer la filière de l'écomobilité, réunir les différentes parties prenantes de la thématique, favoriser l'interconnaissance, la compréhension humaine pour faire système. L'enjeu est d'avancer ensemble avec les collectivités pour comprendre nos complémentarités. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses, nous disposons d'une grande flexibilité pour expérimenter les projets dans des délais réduits.”

## ALECO7 Une agence locale de l'énergie et du climat

En appui des acteurs territoriaux sur les projets de transition énergétique

“ Le fait d'intégrer la mobilité dans notre champ d'action est un choix stratégique important qui n'a rien à voir avec les activités que l'on connaît historiquement sur la rénovation ou le développement des énergies renouvelables. Petit à petit l'association a agrandi son périmètre d'action (...) ce qui devenait nécessaire vu les enjeux notamment en termes d'émission de GES dû aux transports. Il y a un manque de connaissance des alternatives alors qu'il s'en expérimente tous les jours, dans toutes les communes en France et en Europe. C'est donc à des acteurs comme nous de faire connaître cette ressource et d'accompagner les projets.”

## Herbier du Diois Forfait mobilité entreprise

Une entreprise qui s'occupe de la mobilité de ses salariés. Depuis plusieurs années, l'Herbier du Diois propose une prime de 100 € par mois pour les salariés à temps plein s'ils ne viennent pas en voiture. Si le salarié cumule cette prime pendant 10 mois, il bénéficie d'une aide supplémentaire sur facture, une réparation vélo par exemple.

## Collectif diois Piéton Une association qui défend les modes actifs

“ Une association citoyenne qui promeut les modes doux. Comme c'était pas simple d'agir au niveau communal, on a décidé de commencer déjà à l'échelle du quartier, nous on n'est

pas juristes, on n'est pas spécialistes dans ces domaines-là, alors on acquiert des compétences doucement, au fur et à mesure des problèmes qu'on examine. Le résultat, c'est qu'on est maintenant inscrits dans le paysage de la mobilité de la commune, donc lorsqu'il y a des décisions de consultations qui se font, un des résultats c'est de pouvoir faire entendre notre point de vue.”

## Mobilité 0726 Un acteur de l'insertion sociale par la mobilité

“ La mobilité ce n'est pas seulement donner un moyen de transport à quelqu'un. Il n'y a pas une seule réponse qui peut aller à l'ensemble de la population : à une personne à un moment donné correspond une solution, et à une autre personne, il faut pouvoir lui en proposer une autre. Parce qu'elle n'en est pas au même stade, et qu'on n'a pas tous les compétences pour avoir le permis de conduire, ni les capacités financières, donc il y a forcément d'autres choses à travailler, et du coup il faut voir la mobilité différemment. Pour que les personnes aient le choix.”

