

L'organisation et la planification de la mobilité dans les territoires peu denses en France

David DUBOIS
Cerema Centre-Est

Colloque AQTR
Quel avenir pour la mobilité dans les collectivités québécoises ?
Montréal – 19 février 2020

Les zones peu denses en France : de quoi parle-t-on ?

La France des aires urbaines

Une vision « géographique »

- Les communes sous influence urbaine

53 millions d'habitants
200 habitants / km²

Dont grands pôles :
38 millions d'habitants
820 habitants / km²
59% de la population
sur 7% du territoire

12 millions d'habitants
30 habitants / km²

Dont communes isolées :
3 millions d'habitants
15 habitants / km²
5% de la population
sur 32% du territoire

ESPACE DES GRANDES AIRES URBAINES

Grandes aires urbaines

- Grands pôles
- Couronnes des grands pôles
- Communes multipolarisées des grandes aires urbaines

ESPACE DES AUTRES AIRES

Aires moyennes

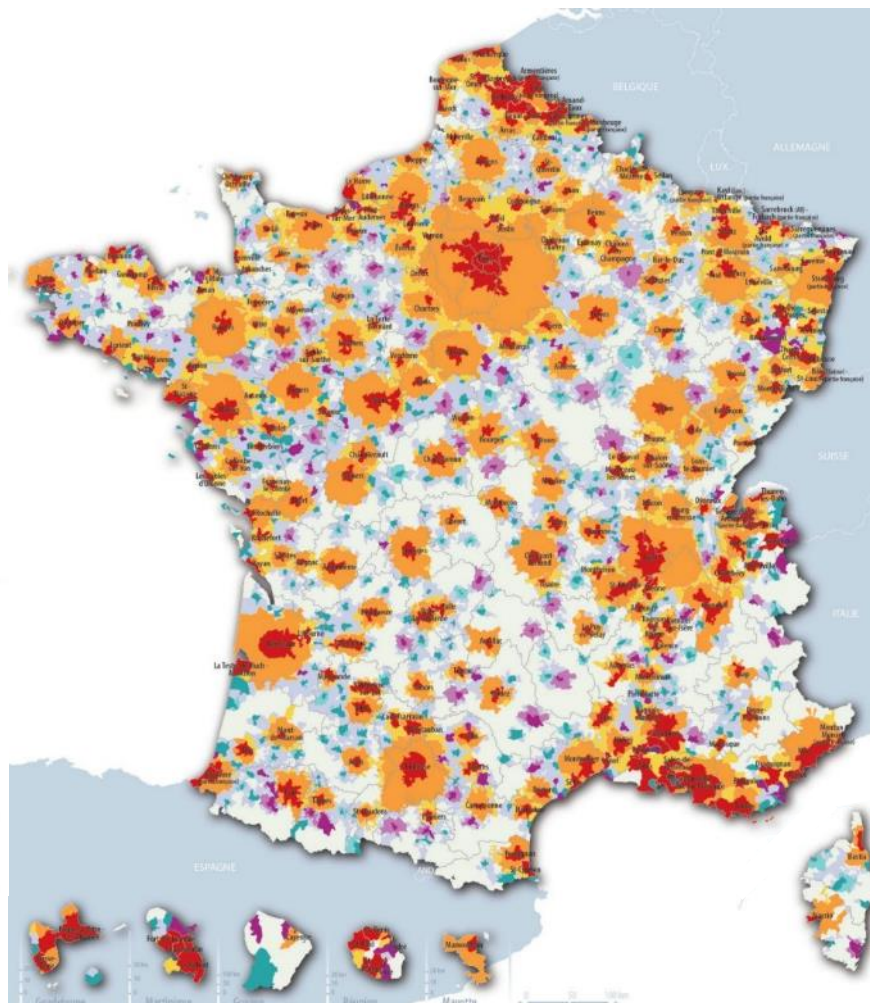
- Pôles moyens
- Couronnes des pôles moyens

Petites aires

- Petits pôles
- Couronnes des petits pôles

AUTRES COMMUNES MULTIPOLARISÉES

COMMUNES ISOLÉES, HORS INFLUENCE DES PÔLES



Les aires d'influence des villes
Le zonage en aires urbaines de 2010

La France des autorités organisatrices de la mobilité

Une vision « politique »

- Les communes où l'exercice de la compétence mobilité est assuré à l'échelle locale

49 millions d'habitants
73% de la population
sur 23% du territoire

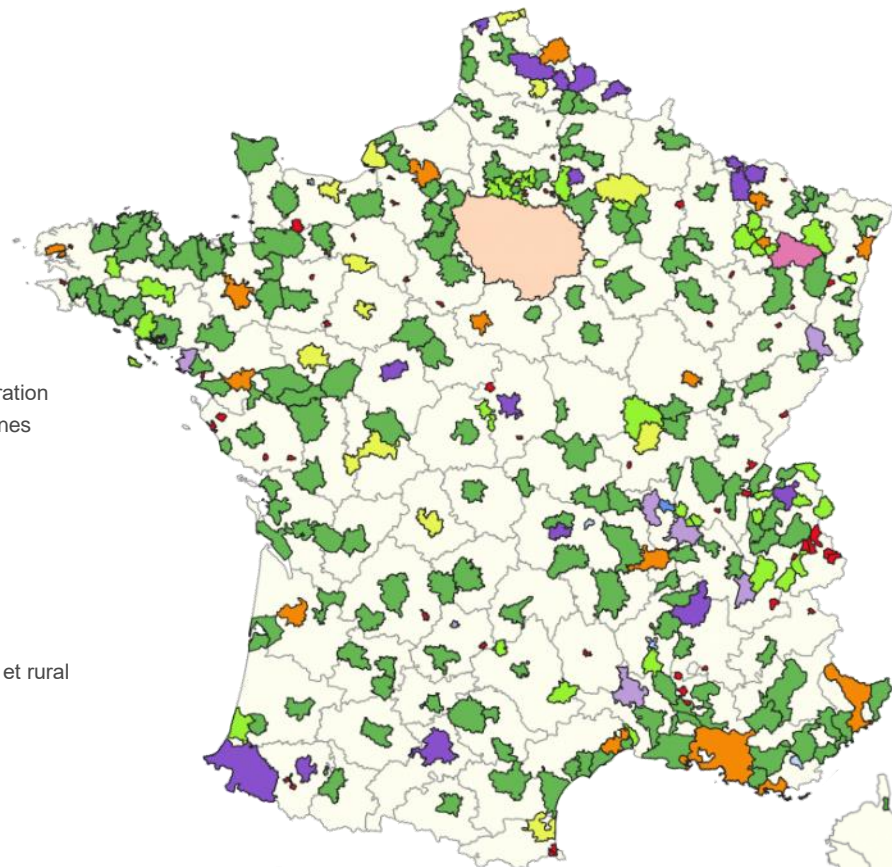
12 millions d'habitants
27% de la population
sur 77% du territoire

Les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité au 1^{er} janvier 2019

Autorités organisatrices de la mobilité, selon leur statut

- Métropole
- Communauté urbaine
- Communauté d'agglomération
- Communauté de communes
- Commune
- Ile-de-France Mobilités
- Martinique Transport
- Syndicat intercommunal
- Syndicat mixte fermé
- Syndicat mixte ouvert
- Syndicat mixte SRU
- Pôle d'équilibre territorial et rural

□ Communes sans compétence mobilité



La mobilité dans les zones peu denses en France : données et enjeux

Une gouvernance de la mobilité complexe



Une gouvernance souvent complexe

Peu ou pas d'autorités organisatrices de la mobilité

Des compétences plus éclatées entre un grand nombre d'acteurs (social, santé, emploi, environnement...)

Une faiblesse de la planification des mobilités



Des contraintes financières plus fortes

Rendement limité du versement transport, lorsqu'il est possible

Des recettes commerciales souvent réduites



Des ressources techniques plus limitées

Les zones peu denses ne sont pas le territoire exclusif de la voiture



La voiture est de loin le mode le plus utilisé

70% des déplacements se font en voiture
(61% dans les aires urbaines)



Mais la marche est le deuxième mode de déplacements...

22% des déplacements réalisés entièrement à pied
(26% dans les aires urbaines)



... et le premier mode pour les déplacements courts

71% des déplacements de moins de 1 km sont réalisés à pied
(74% dans les aires urbaines)

Des services éloignés, mais des distances et des temps de transports modérés



**30 km parcourus par jour,
pour un temps de transport total de 45 mn**
(28 km par jour en 63 mn dans les aires urbaines)



**Des habitants plus éloignés
des pôles d'emplois et de services...**

20 km de distance moyenne domicile-travail
(13 km dans les aires urbaines)
3 services de santé et 6 écoles pour 10 communes
(6 fois et 3 fois moins que dans les aires urbaines)



... Mais un bon taux d'équipement par habitant

7 services de santé et 14 écoles pour 10 000 habitants
(autant et 2 fois plus que dans les aires urbaines)

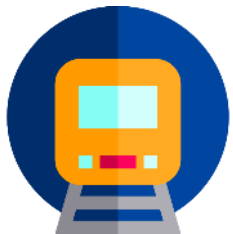
Des offres de transport collectif limitées, face au défi du financement



La présence historique des services par autocar

Importance du transport scolaire

Faible performance globale des transports réguliers



Le transport ferroviaire en question

Un renouveau sous l'impulsion des politiques régionales

Mais un déclin des petites lignes ferroviaires



De nombreux petits réseaux de transport urbain

Des réseaux souvent à vocation « sociale »

Une réelle dynamique dans certaines agglomérations

Un certain foisonnement de services de mobilités alternatifs



Des transports d'utilité sociale souvent gérés indépendamment des autres services de transport

Importance du secteur associatif

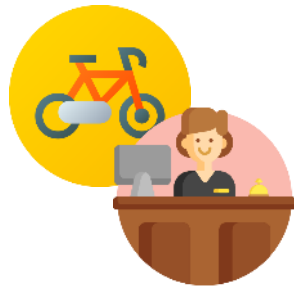
Un intérêt avéré pour les bénéficiaires



Un essor limité des usages partagés des véhicules

Des initiatives de covoiturage, d'autostop ou d'autopartage

Des réalisations de faible ampleur, à l'efficacité variable



Et aussi...

La marche et le vélo, souvent limités à l'aspect touristique

Le timide développement de solutions permettant d'éviter ou de réduire la mobilité (télétravail...)

Des alternatives au tout-voiture ?



Malgré un fort taux de motorisation, 8% des ménages n'ont pas de véhicule à leur disposition
(16% dans les aires urbaines)



Les pratiques intermodales restent marginales

4% des déplacements se font en transport en commun
(9% dans les aires urbaines)

5% des déplacements de plus de 20 km sont intermodaux
(13% dans les aires urbaines)



Le covoiturage est pratiqué, mais il reste des marges de manœuvre à exploiter

1,43 personne par véhicule en moyenne
(1,36 dans les aires urbaines)

Jeunes et seniors, des populations à enjeux



Plus de personnes âgées, moins de jeunes

23% de la population a plus de 65 ans
(17% dans les aires urbaines)

26% de la population a moins de 25 ans
(31% dans les aires urbaines)



Les seniors, une population relativement immobile

30% des habitants de plus de 65 ans
ne sortent pas de chez eux un jour de semaine
(23% dans les aires urbaines)



Des jeunes très dépendants pour leurs déplacements

30% des déplacements des moins de 25% sont réalisés en tant
que passager d'un véhicule
(23% dans les aires urbaines)

Quels enjeux pour les politiques publiques de mobilité ?



Une prégnance des enjeux sociaux, au regard de la dynamique démographique et économique

Accessibilité aux services (santé, éducation, loisirs...)
Lutte contre l'exclusion
Maintien du lien social...



Des enjeux économiques forts pour les ménages et les collectivités

Dévitalisation des villes moyennes et des bourgs centres
Accessibilité à l'emploi
Vulnérabilité énergétique...



Des enjeux environnementaux en retrait ?

Émissions de gaz à effet de serre
Consommation d'énergie...

Quels enjeux pour les politiques publiques de mobilité ?



ÉDITION ABONNÉS

Les oubliés de la mobilité : « Sans voiture, je ne suis plus rien »

Par Camille Bordenet

Publié le 14 février 2020 à 15h06, mis à jour à 19h12

Pour les millions de Français qui n'ont pas accès à un véhicule, se déplacer ne va pas de soi. Dès lors, difficile de trouver un emploi et d'échapper à la précarité. Un engrenage qu'espère enrayer une loi promulguée fin 2019 qui reconnaît un « droit à la mobilité ». Dans le Puy-de-Dôme, des dispositifs d'insertion sont déjà en place.

Le Monde

Edition numérique du journal
« Le Monde » du 14 février 2020

La loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 : le droit à la mobilité pour tous, dans tous les territoires ?

Pourquoi une loi d'orientation des mobilités ?

Différents constats issus des Assises de la Mobilité de 2017 :



Fractures sociales et territoriales

Manque de solutions de transports dans de nombreux territoires : les « zones blanches » de la mobilité



Urgence environnementale et climatique

Nécessité d'accompagner la transition énergétique du secteur des transports, responsable de 30% des émissions de CO2



Révolution de l'innovation dans les transports

Cadre réglementaire inadapté aux nouveaux services de mobilité



Impasse financière

Manque de ressources et investissements trop concentrés sur les grands projets

Des autorités organisatrices de la mobilité partout sur le territoire



Des AOM aux compétences clarifiées

L'AOM intervient dans l'organisation, l'incitation, la régulation des services de mobilité et dans l'animation des acteurs

- Elle choisit les services de mobilité les plus adaptées à son territoire



Des AOM partout sur le territoire

La LOM encourage les Communautés de communes à prendre la compétence mobilités, seules ou en groupement

- Les communautés de communes peuvent prendre la compétence jusqu'au 31 décembre 2020
- À défaut, la Région deviendra AOM locale dès le 1^{er} juillet 2021

Une coordination renforcée des AOM, sous la responsabilité des régions



La région devient également AOM

La Région devient l'autorité organisatrice de la mobilité régionale

- Compétence pour tous les services de mobilité d'intérêt régional
- En complément de son éventuel rôle d'AOM locale



De nouvelles instances de coordination entre AOM

Renforcement du rôle de la Région comme chef de file de l'intermodalité

- Définition des bassins de mobilité à l'échelle de plusieurs AOM
- La Région définit les modalités de l'action commune des AOM dans ces bassins de mobilité (contrats opérationnels de mobilité)

De nouveaux outils de planification de la mobilité



Dans les grandes agglomérations, le Plan de Mobilité

Remplace le Plan de déplacement urbain (PDU)

- Élaboré par l'autorité organisatrice de la mobilité
- Obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants



Ailleurs, le Plan de Mobilité Simplifié

Reprend le principe du Plan de mobilité rurale et d'autres démarches volontaires de planification

- Élaboré par l'autorité organisatrice de la mobilité
- Toujours facultatif
- Mais un vrai statut de plan

Le plan de mobilité simplifié



Une approche globale de la mobilité

Des objectifs adaptés aux problématiques des zones peu denses

- « Le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises [...] afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité »



Un outil adapté aux contraintes des territoires peu denses

Une démarche plus légère et adaptable

- Un contenu à la carte
- Une procédure d'élaboration souple,
- Mais quelques obligations (avis des collectivités locales, participation du public)

Le plan de mobilité simplifié



Une démarche partenariale

L'occasion d'engager un travail collectif avec les différents acteurs de la mobilité

- Tout au long de la démarche
- Pour faciliter la mise en œuvre du plan d'action



Le plan de mobilité simplifié



Des thématiques d'action à la carte

Un plan d'action à définir en fonction des spécificités du territoire, sans thématique d'intervention imposée

Encourager l'autopartage et l'auto-stop



Mettre en place une tarification et une information multimodale



Système de location ou d'aide à l'achat de vélo

Élaborer des cheminements piétons et vélo de qualité



Favoriser la porosité du tissu bâti pour les piétons et les vélos

Favoriser le covoiturage



Optimiser le réseau de transport collectif



Améliorer l'intermodalité et la complémentarité des offres

Développer les plans de mobilité employeurs, les plans de mobilité scolaire...



Définir une politique de stationnement



Créer une plateforme de mobilité

Instaurer des zones de circulation apaisée

Prévoir des actions structurelles sur l'organisation des activités : pôles de services, télétravail...

France Mobilités : le complément opérationnel de la Loi d'orientation des mobilités



France mobilités

Une démarche lancée en 2018 par le Ministère en charge des transports pour soutenir les solutions de mobilité dans tous les territoires

Trois objectifs :



Créer une communauté d'acteurs intervenant dans le domaine de la mobilité



Faciliter les expérimentations et le passage à plus grande échelle des solutions innovantes de mobilité



Déployer des solutions innovantes pour tous et dans tous les territoires, particulièrement dans les zones rurales et périurbaines

France mobilités

Plusieurs axes d'actions, dont :



La plateforme France Mobilités

Capitalisation des solutions proposées par les opérateurs, des retours d'expériences des territoires...

www.francemobilites.fr



Les cellules régionales France Mobilités

Animation régionale des acteurs la mobilité, appui aux projets des collectivités peu denses...



Les appels à projets France Mobilités

Possibilité de cofinancement par l'État de projets sur différentes thématiques (véhicules autonomes, aménagements et services vélos, projets de mobilité innovants, planification de la mobilité...)

La plateforme France Mobilités



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

[La démarche](#) [Loi Mobilités](#) [Plateforme](#) [En région](#) [S'engager](#) [Actualités](#)



FRANCE MOBILITÉS

Relever les défis de la mobilité du 21ème siècle

"France Mobilités est une démarche partenariale et collective conçue pour soutenir l'expérimentation et le déploiement de projets concrets répondant aux besoins de mobilité de nos concitoyens. Elle est ouverte à tous les acteurs de la mobilité : je vous invite à participer à son déploiement !" (Elisabeth Borne)

[Découvrir la démarche >](#)



La plateforme France Mobilités



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

La démarche | Loi Mobilités | **Plateforme** | En région | S'engager | Actualités

Les réalisations et projets dans les territoires

Plus de 170 projets et réalisations de collectivités référencés

RECHERCHER



RÉGION

- Auvergne-Rhône-Alpes (19)
- Bourgogne-Franche-Comté (10)
- Bretagne (20)
- Centre-Val de Loire (5)
- Corse (2)

[Voir plus](#)

THÉMATIQUE

- Information voyageur et billettique multimodale (20)
- Transports collectifs et optimisation des trafics routiers (36)
- Mobilité partagée (76)
- Logistique urbaine (2)
- Mobilité pour tous (53)

[Voir plus](#)

TYPE DE TERRITOIRE

La plateforme France Mobilités



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

[La démarche](#) [Loi Mobilités](#) [Plateforme](#) [En région](#) [S'engager](#) [Actualités](#)

Accueil » Les réalisations et projets dans les territoires » Covoit'ici Rochefort-Clermont

Covoit'ici Rochefort-Clermont

Apporter aux habitants de Rochefort-Montagne, Nébouzat, Massagettes et Theix (et alentours) une alternative à l'usage de la voiture individuelle

🕒 22 avril 2019

Quelle est l'innovation portée par le projet ?

- Projet issu d'une concertation large avec les acteurs du territoire sur les mobilités en zone de montagne (AAP TEAMM)
- Opération à gouvernance rurale-urbaine (partenariat SMTC/Parc)
- Offre de service mobilité sans réservation et garantie
- Solution de covoiturage dynamique entre zone rurale (Rochefort-Montagne) et urbaine (Clermont-Ferrand)

Année de mise en oeuvre : 2019

Comment le projet fonctionne ?	+
Quels sont les usagers concernés par le projet ?	+
Quels sont les clefs de réussites et les leviers facilitateurs du projet ?	+



Guide Covoit'ici Rochefort-Clermont

Porteur du projet



La plateforme France Mobilités



La démarche Loi Mobilités Plateforme En région S'engager Actualités



Actualités en région



Rencontres régionales de la mobilité au travail - Restitution de la journée

🕒 08/11/2019

Les Rencontres régionales de la mobilité au travail, organisée par l'Association des Professionnels en Conseil Climat, Energie et Environnement (APCC) avec l'Ademe, le Cerema et la Métropole de Lyon ont eu lieu le jeudi 10 octobre 2019 à Lyon.



Appel à projet AURATRANS - 2020 - Ademe

🕒 30/10/2019

Appel à projets annuel dédié aux solutions de transport : AURATRANS. L'ADEME Auvergne Rhône Alpes vient de publier son appel à projets annuel dédié aux solutions de transport : AURATRANS.



Retenez la date ! Rencontres régionales de la mobilité au travail - 10 octobre 2019 - Lyon

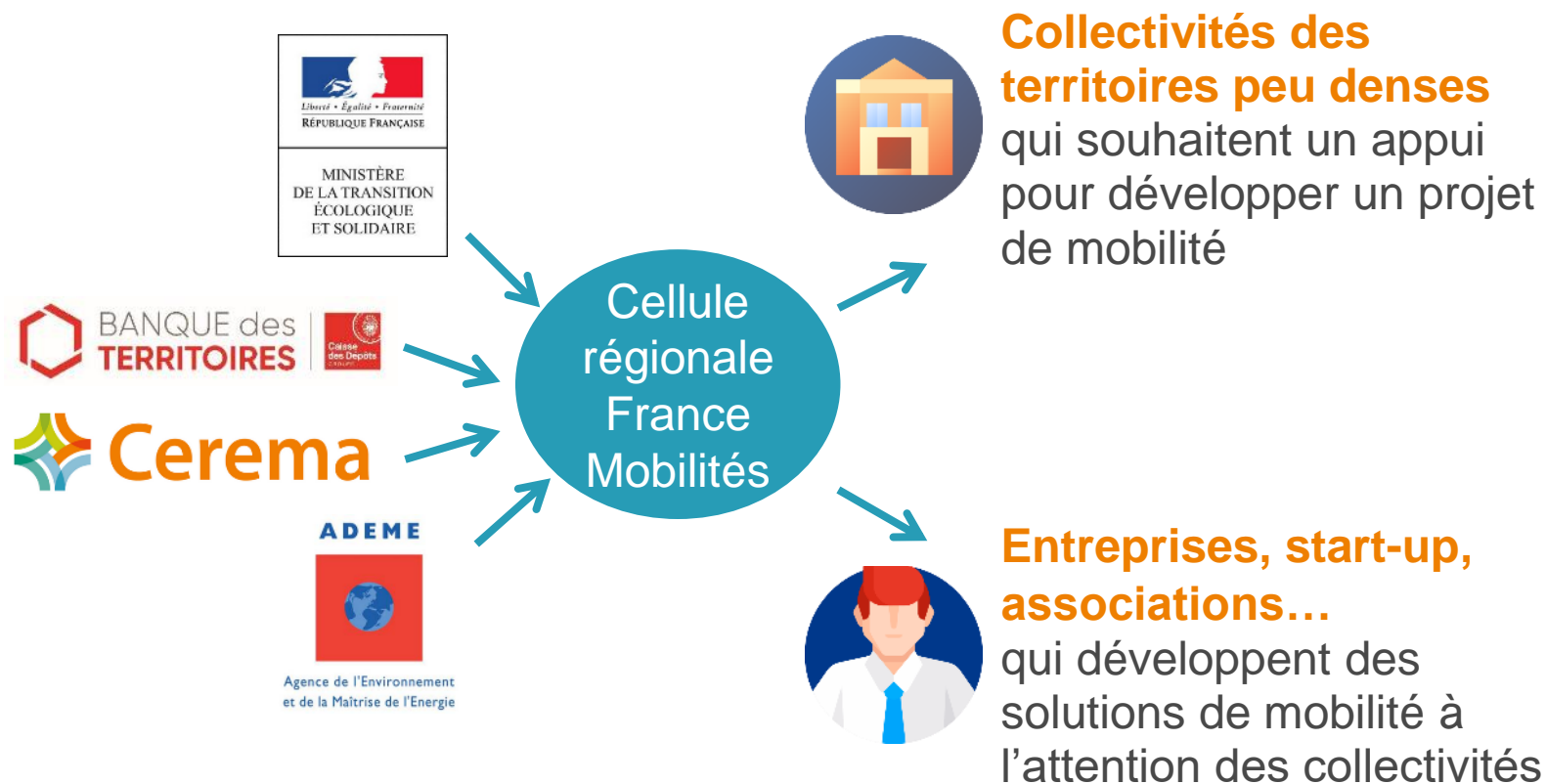
🕒 12/09/2019

Accompagner vos collaborateurs dans leurs déplacements, quelles solutions et bénéfices pour une mobilité durable ?

1 2 3 Suivant > Dernier >>

Les cellules régionales France Mobilités

Une organisation partenariale portée par des services et des opérateurs de l'État, au bénéfice des acteurs de la mobilité



Les cellules régionales France Mobilités

Trois types de missions pour les cellules régionales :



Animer l'écosystème régional de la mobilité

Faire se rencontrer les acteurs qui proposent des solutions et ceux qui en recherchent



Aider les projets des collectivités

Apporter une ingénierie technique, financière et réglementaire dans les territoires peu denses



Centraliser les ressources documentaires

Mettre à disposition des études, des données, des contacts

Merci pour votre attention !

Remerciements à Emmanuel Perrin,
Gilles Bentayou (Cerema Centre-Est)
et Thomas Durlin (Cerema Territoires et Ville)
pour leurs contributions

David Dubois

Cerema Centre-Est – Département Mobilités

david.dubois@cerema.fr

+33 4 72 14 31 66

www.cerema.fr