



CENTRE DE GESTION DE LA FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE
DE MARTINIQUE

SESSION 2025

EXAMEN PROFESSIONNEL D'AVANCEMENT DE GRADE DE
TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 1^{ère} CLASSE

EPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS OPERATIONNELLES

SPECIALITE : DEPLACEMENTS, TRANSPORTS

EPREUVE ECRITE :

La rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures

Coefficient : 1

A LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

- Vous ne devez faire apparaître **aucun signe distinctif** dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur d'encre non effaçable, pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 29 pages, y compris celle-ci.

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué. S'il est incomplet, en avertir un surveillant.

Vous êtes technicien principal territorial de 1^{er} classe en charge notamment des mobilités, au sein de la communauté de communes de Technico (51 communes et 18 000 habitants).

Suite à la loi d'orientation des mobilités (LOM), Technico a choisi de devenir une Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM), mais ne dispose pas des ressources nécessaires pour créer un service régulier de transport en commun. Le territoire ne dispose pas non plus d'arrêt de ligne de transport ferroviaire.

Dans un premier temps, la vice-présidente chargée des transports et des mobilités vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur la mobilité multimodale en milieu rural.

10 points

Dans un deuxième temps, elle vous demande d'établir un ensemble de propositions opérationnelles visant à élaborer un plan de mobilité simplifié pour Technico.

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

10 points

Liste des documents :

- Document 1 :** « Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui » - M.Darnaud et O.Jacquin - *Sénat* - 2020 - 4 pages
- Document 2 :** « Les aires de mobilités en zone peu denses » (extraits) - *CEREMA* - octobre 2023 - 7 pages
- Document 3 :** « Boîte à outils mobilités en territoires peu denses : fiches n°2, 4, 5 et 7 » (extraits) - *CEREMA* - octobre 2023 - 6 pages
- Document 4 :** « Comment lancer son plan de mobilité simplifié » - *Technicités* - 30 novembre 2021 - 3 pages
- Document 5 :** « Mobilité dans les territoires ruraux : un constat préoccupant et des propositions » - *Maireinfo.fr* - 2 mai 2024 - 3 pages
- Document 6 :** « [Etude] Mobilité des jeunes en zone rurale » (extrait) - *Laboratoire de la mobilité inclusive* - 3 juin 2024 - 2 pages
- Document 7 :** « Les enjeux de la mobilité rurale » - *Padam Mobility* - consulté le 27 janvier 2025 - 2 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Dans un souci environnemental, les impressions en noir et blanc sont privilégiées. Les détails non perceptibles du fait de ce choix reprographique ne sont pas nécessaires à la compréhension du sujet, et n'empêchent pas son traitement.



... le rapport d'information

MOBILITÉS DANS LES ESPACES PEU DENSES EN 2040 : UN DÉFI À RELEVER DÈS AUJOURD'HUI

Dans un précédent rapport consacré aux nouvelles mobilités (*Mettre les nouvelles mobilités au service de tous les territoires*, n°117 (2018-2019)), la délégation à la prospective du Sénat pointait le **risque d'un progrès à deux vitesses** avec d'un côté des zones denses bien maillées, bien desservies et bien connectées, profitant à plein du progrès technique et délaissant peu à peu le véhicule individuel pour des modes de transport partagés, et de l'autre les zones rurales ou les petites villes, condamnées à faire reposer les mobilités de leurs habitants presque uniquement sur la voiture.

La **loi d'orientation des mobilités (LOM)** du 24 décembre 2019 a étendu à tout le territoire le périmètre des autorités organisatrices de mobilités (AOM), afin d'éviter que le paysage institutionnel des mobilités comporte des « zones blanches » où aucune solution intégrée de mobilité ne serait proposée aux habitants. Mais la mise en œuvre des nouveaux outils offerts par cette loi est variable, selon les spécificités de chaque agglomération, région ou territoire, et aussi selon l'existence ou non de moyens financiers, notamment la possibilité de lever le versement mobilité. La question de savoir si ces outils seront utilisés par les acteurs locaux reste encore sans réponse évidente.

Le cadre de réflexion sur les mobilités est en pleine évolution, car l'on **bascule peu à peu d'une approche par les transports**, centrée sur chaque mode et s'intéressant surtout aux véhicules et aux infrastructures, à une **approche plus large nécessitant de partir non pas des modes existants mais des besoins de déplacement et des pratiques** dans toute leur diversité. Il s'agit de s'intéresser d'abord à l'accessibilité aux différents services, en prenant en compte les raisons pour lesquelles les personnes sont amenées à se déplacer.

S'appuyant sur une table ronde organisée le 23 septembre 2020 et une série d'auditions d'élus et d'experts, la délégation à la prospective du Sénat a confié à Olivier Jacquin la mission de poursuivre sa réflexion sur les futurs possibles des mobilités dans les espaces peu denses. **Le modèle automobile sera nécessairement appelé à évoluer** pour répondre à l'objectif de décarbonation des déplacements par une révolution technologique liée à l'automatisation des véhicules et par une utilisation partagée des véhicules. Il conviendra en outre de ne pas opposer les modes de déplacement les uns aux autres mais de rechercher leur complémentarité.

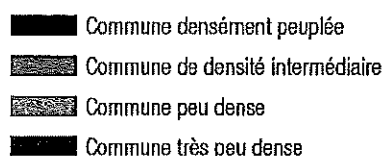
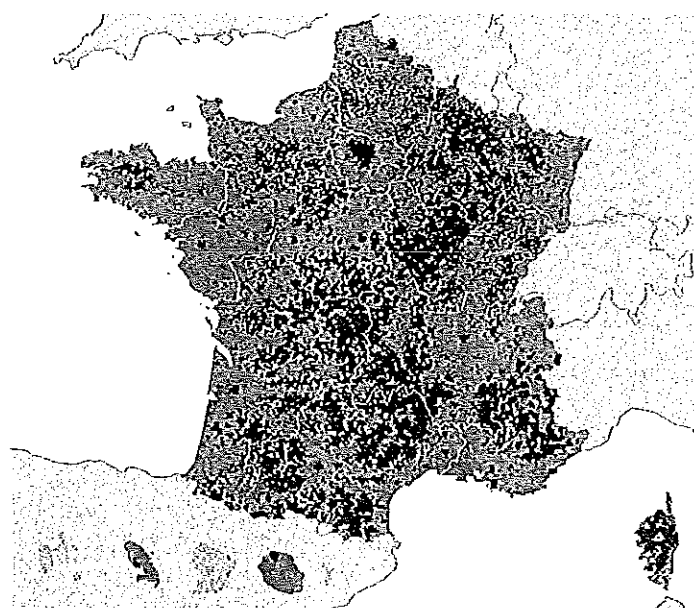
De plus en plus prisés en raison des faibles prix du foncier et de la recherche par les ménages d'une meilleure qualité de vie, accélérée par la crise sanitaire et l'expérience du confinement du printemps 2020, **les espaces peu denses doivent faire face au défi de la transformation des mobilités**. Celui-ci ne pourra être relevé qu'en y consacrant des moyens et en en faisant une **priorité politique** sur le périmètre pertinent des bassins de mobilité. Cela apparaît comme une nécessité sociale et écologique, mais également de cohésion territoriale de la République.

1. LES ESPACES PEU DENSES : UN PÉRIMÈTRE FLOU AUX DÉFINITIONS VARIÉES

La grille de densité de l'INSEE fournit une **approche statistique** des espaces peu denses et très peu denses, qui représentent **90 % du territoire français** et où vivent **un tiers des habitants**.

Seulement **4 % des Français résident dans des espaces très peu denses** avec moins de 25 habitants au km², mais ceux-ci couvrent **30 % du territoire**.

Les espaces peu denses peuvent également être **analysés du point de vue des mobilités**. S'il s'agit de désigner l'ensemble des territoires où l'essentiel des déplacements s'effectue en voiture, du fait de l'absence ou de la faiblesse des modes alternatifs, le périmètre couvert est alors très large et englobe même les petites villes et les couronnes périurbaines mal



couvertes par les transports collectifs. Ces espaces peu denses du point de vue des mobilités connaissent depuis de nombreuses années un « déséquipement » massif. La problématique de la mobilité peut être très différente selon que l'on se situe dans le rural isolé, le rural polarisé ou dans le périurbain, et selon la densité des flux.

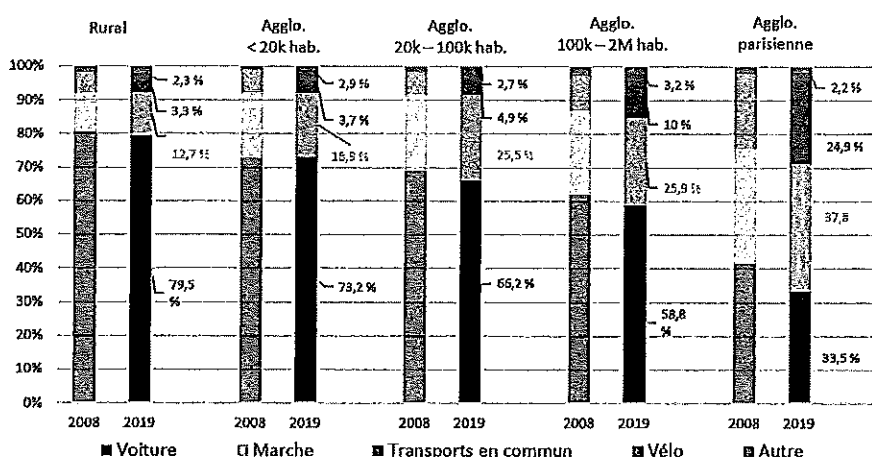
Un florilège de définitions :

« Ne laissons pas entendre qu'il y aurait des territoires « pas assez denses », ce qui laisserait supposer leur inefficacité. Parlons plutôt de grands espaces » (Sylvie Landrière)

« Les espaces peu denses ne sont-ils pas tout simplement nos campagnes » (Éric Le Breton)

« Là où l'on se déplace en voiture et pas à pied, car l'échelle de ces espaces n'est pas à la mesure du piéton » (Jean-Marc Offner)

« Les espaces où ceux qui ne disposent pas de voiture ou de permis de conduire risquent de devenir des assignés territoriaux » (Éric Le Breton)



Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) par tranche d'unités urbaines entre 2008 et 2019
Enquête Mobilité déplacements

La part de la voiture reste dominante et diminue peu, sauf dans les agglomérations très denses.

2. L'ENRICHISSEMENT DES MOBILITES EST POSSIBLE DANS LES CAMPAGNES

Alors que l'innovation en matière de mobilités et la diversification des modes se développent dans les espaces hyper-urbains, il n'y a **pas de fatalité à ce que les espaces peu denses restent sans alternative au véhicule individuel** et à l'autosolisme. Il existe une demande sociale qui émane d'une part de résidents non motorisés (jeunes, précaires, personnes âgées) en recherche de solutions de mobilité, mais aussi de ruraux ou néo-ruraux attirés par un mode de vie plus éco-responsable. Il convient de garder à l'esprit que la moitié des déplacements du quotidien fait moins de 3 kilomètres.

L'enrichissement des mobilités dans les espaces peu denses **se construit à partir d'expérimentations** et s'appuie sur des **solutions variées** : le covoiturage organisé, l'autopartage, le transport à la demande, le transport solidaire, mais aussi les modes doux, comme le vélo et la marche.

L'objectif doit consister à **offrir un bouquet de solutions** diversifiées et à assurer le rabattement vers des modes plus lourds - transport ferré, bus à haut niveau de service - en optimisant les ruptures de charges. C'est en assurant cette combinaison entre les différents modes, replacés chacun dans son domaine de pertinence, que l'intermodalité et l'interopérabilité prendront tout leur sens, comme le montre la logique du MaaS (*Mobility as a Service*).

Les **collectivités territoriales organisées en AOM** jouent un rôle majeur dans la mise en œuvre des politiques locales de mobilité, en répondant aux appels à projets et appels à manifestation d'intérêt de France Mobilités et en concevant des offres de services adaptées aux spécificités de leurs territoires, car tous n'ont pas les mêmes besoins. Le relief, le climat, l'existence de pics saisonniers de fréquentation exigent d'ajuster les réponses et de ne pas calquer d'un territoire à l'autre des solutions toutes faites, démontrant ainsi les limites de la généralisation d'expérimentations pourtant réussies. Le sur-mesure est nécessaire.

3. DES DIFFICULTES A SURMONTER

Si la sortie d'un modèle de mobilités centré presque exclusivement sur la possession et l'utilisation de la voiture individuelle est possible dans les espaces peu denses, plusieurs obstacles seront à surmonter.

- Construire un **paysage institutionnel adapté** avec comme base une bonne coordination du couple région – intercommunalité est indispensable. Cette coordination permettra par la suite de bâtir les outils de planification spatiale et temporelle adéquats (SCoT, PLUID-HD...) à l'échelle des bassins de mobilité et d'impliquer d'autres acteurs comme les départements (qui entretiennent les routes secondaires), les entreprises, les citoyens...
- **Disposer de moyens financiers et humains**, en particulier en ingénierie des mobilités, pour investir, gérer ces nouvelles politiques et enclencher la transformation des pratiques et des comportements. C'est à cette aune que pourront être définis des modèles économiques propres aux spécificités des différents espaces peu denses.
- **Lever les obstacles juridiques et pratiques** afin de bien couvrir le territoire en relais mobiles pour utiliser des services de covoiturage, réaménager les cheminements cyclistes ou piétons et encourager les innovations territoriales publiques comme privées (Ecov, S'cool bus).
- Enfin, un **changement culturel** doit être accompagné par des efforts de communication et l'accès aux innovations technologiques pour transformer le système du « tout voiture » autour duquel s'est construit notre modèle de mobilité pendant des décennies.

4. QUEL AVENIR POUR LES MOBILITES DANS LES TERRITOIRES ?




Les besoins de se déplacer vont être impactés par la **transformation des rapports à l'espace et au travail** : e-commerce, télétravail, nouvelles stratégies résidentielles, nouveaux parcours de vie, gestion différente des temps par les entreprises. Nous pourrions entrer dans une **nouvelle ère** : celle de la « **démobilité** », de la réduction des mobilités subies, où ce qui comptera sera moins le fait de se déplacer que d'avoir accès au service, sous une forme éventuellement dématérialisée. Le confinement du printemps 2020 en a constitué le laboratoire grandeur nature.

La **décarbonation des déplacements** est un élément essentiel de réponse à l'impératif écologique auquel les espaces peu denses n'échapperont pas. Il convient donc de s'y préparer sans attendre. Plusieurs pistes d'avenir paraissent devoir être encouragées :

- Pour assurer la connexion des zones peu denses aux aires urbaines, l'ensemble des solutions doit être organisé dans une **logique de rabattement** vers les modes lourds.
- La **socialisation de la voiture** s'impose de plus en plus comme une évidence. Elle prend des formes très diverses comme l'autopartage ou le covoiturage. Sa mise en œuvre dépend de facteurs organisationnels et technologiques mais aussi de la mise à disposition de nouveaux types de véhicules par les industriels.
- Le **développement des modes actifs**, de la marche au vélo sous toutes ses formes (vélo à assistance électrique, vélomobile) constitue aussi une piste d'avenir mais exige la mise en place dans les campagnes d'un véritable « système vélo », en adaptant les chaussées, les stationnements, et en organisant la cohabitation modale.

Les espaces très peu denses pourraient rester à l'écart de ces efforts de diversification des mobilités. C'est pourquoi une attention particulière devra leur être portée. Mais la mise en œuvre des solutions demande un doigté particulier et une gestion au cas par cas.

La délégation à la prospective du Sénat a identifié **trois paramètres qui se combineront** pour dessiner l'avenir des mobilités pour les habitants des espaces peu denses : la **reconfiguration résidentielle vers les campagnes**, l'existence ou non de **politiques publiques volontaristes** de diversification des mobilités et enfin l'**appropriation ou non par les habitants** des mobilités partagées. L'articulation de ces trois paramètres pourrait varier d'un territoire à un autre, dessinant des chemins fortement divergents décrits à travers **8 scénarios** : de la « mobilité rêvée » dans des territoires ruraux en plein essor, où les habitants entameraient la transition mobilière permise par des politiques publiques ambitieuses, au scénario du *statu quo*, faisant peser un risque pour l'attractivité des territoires si l'attente des ruptures technologiques ne fait qu'assurer la prééminence de la voiture thermique.

 <p>Le rapport complet n° 313 (2020-2021) est disponible sur le site du Sénat :</p> <p>http://www.senat.fr/notice-rapport/2020/r20-313-notice.html</p>	<p>Président de la délégation</p>  <p>Mathieu Darnaud (Ardèche, LR)</p>	<p>Rapporteur</p>  <p>Olivier Jacquin (Meurthe-et-Moselle, SER)</p>
---	--	--

DOCUMENT 2

(...)

Les aires de mobilités en zones peu denses (extraits)

CEREMA - octobre 2023

1 • DÉFINITION D'UNE AIRE DE MOBILITÉ

1.1 Caractéristiques d'une aire de mobilité

Les **aires de mobilité** constituent une forme particulière de pôle d'échanges adaptée aux territoires peu denses. Elles s'organisent autour de la **convergence de services de mobilité partagée et active** (comme le covoiturage, l'autopartage ou les vélos en libre-service) en un même lieu accessible afin de valoriser les offres alternatives à l'autosolisme. Elles peuvent également intégrer un service de transport collectif régulier. Par exemple, une simple aire de covoiturage n'est pas considérée comme une aire de mobilité, mais peut le devenir en y associant d'autres services de mobilité et en l'aménageant afin d'en faire un lieu multimodal.

Contrairement aux pôles d'échanges traditionnels organisés autour de modes lourds, les aires de mobilité peuvent se caractériser par :

- des équipements légers voire modulables ;
- des investissements plus modestes ;
- des délais d'aménagements plus courts.

Selon les territoires, d'autres termes peuvent être utilisés pour désigner ces lieux comme « hub de mobilité », « hub multiservice », « station de mobilité » ou « point de connexion ».

En zones peu denses, une aire de mobilité peut, par exemple, être composée, en tout ou partie des éléments suivants :

- un arrêt ou une aire de covoiturage (ou borne dynamique de covoiturage) ;
- une station d'autopartage ;
- un parking pour voitures avec éventuellement des bornes de recharge pour véhicule électrique ;
- du stationnement sécurisé pour vélo ;
- un service de location de vélo ;
- un arrêt de transport collectif, à la demande ou solidaire.

La création d'une aire de mobilité nécessite ainsi l'aménagement d'emprise sur et hors voirie et l'implantation d'équipements nécessaires au fonctionnement de ces services de mobilité. L'aire doit être accessible de façon sécurisée pour l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes...) notamment les personnes à mobilité réduite (PMR).

Pour bien fonctionner, l'aire de mobilité doit être associée à des **services d'information sur les offres**

et services de mobilité du territoire : présence de supports physiques d'information dans le pôle d'échange, localisation du pôle sur les supports d'information multimodale (papier ou numérique) du territoire, etc. Par ailleurs, **les aménagements d'accès à l'aire doivent être anticipés** (cheminements piétons, voies cyclables, rond-point d'accès...)

Comme pour un pôle d'échanges « classique », la qualité de service d'une aire de mobilité dépend de la qualité de chacun des services de mobilité qu'elle réunit, mais également des outils mis en place pour en faciliter les usages multimodaux et intermodaux (tarification, billettique, information multimodale, signalétique, etc.) et du niveau de confort offert à ses utilisateurs. Par exemple, des espaces d'attente pour les usagers sont généralement utiles.

1.2 Principaux objectifs d'une aire de mobilité

L'aire de mobilité **regroupe et connecte des services de mobilité dans des zones peu maillées en transports collectifs réguliers**. Elle participe donc au désenclavement du territoire et à son attractivité.

L'aire de mobilité vise à **rendre visible et à faciliter l'usage de solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme** :

- en offrant des points d'accès multimodaux, visibles et identifiés, vers les services de mobilité disponibles sur le territoire ;
- en facilitant et en améliorant la qualité des déplacements intermodaux.

Ces aires de mobilité peuvent ainsi avoir pour objectif de :

- permettre aux personnes n'ayant pas accès à un véhicule motorisé de se déplacer facilement et à moindre coût par l'intermédiaire de services de mobilité adaptés et connectés entre eux ;
- faciliter certains déplacements vers/depuis les pôles attracteurs du territoire : une gare ferroviaire, une zone d'activité ou d'emplois, un lieu touristique ou de loisirs...
- limiter la pratique de l'autosolisme par les personnes motorisées, réduire leur budget déplacements, et les encourager au report modal.

Pour développer son usage et renforcer son attractivité, l'aire de mobilité peut également inclure ou être adossée à des services et des commerces de proximité :

- point d'information multimodal (guichet physique, borne d'information voyageurs);
- atelier d'entretien et de réparation de vélos, station de gonflage...
- station de lavage ou d'entretien pour voiture...
- commerces, restauration, livraison de panier de fruits et légumes...
- point d'information ou guichets multiservices (points d'information médiation multiservice, maison France Service, guichets de services publics)...
- des services de conciergerie, de livraisons-consignes...
- des équipements divers (bibliothèque, crèche ou halte-garderie, café solidaire, associations culturelles, tiers-lieu...).

La présence de ces services et commerces est parfois identifiée dès l'origine du projet, au même titre que la présence des services de mobilité, l'objectif étant de conforter une centralité sur le territoire.

1.3 Les critères pour localiser et dimensionner une aire de mobilité

Selon le territoire et les objectifs du projet, l'aire de mobilité peut être implantée :

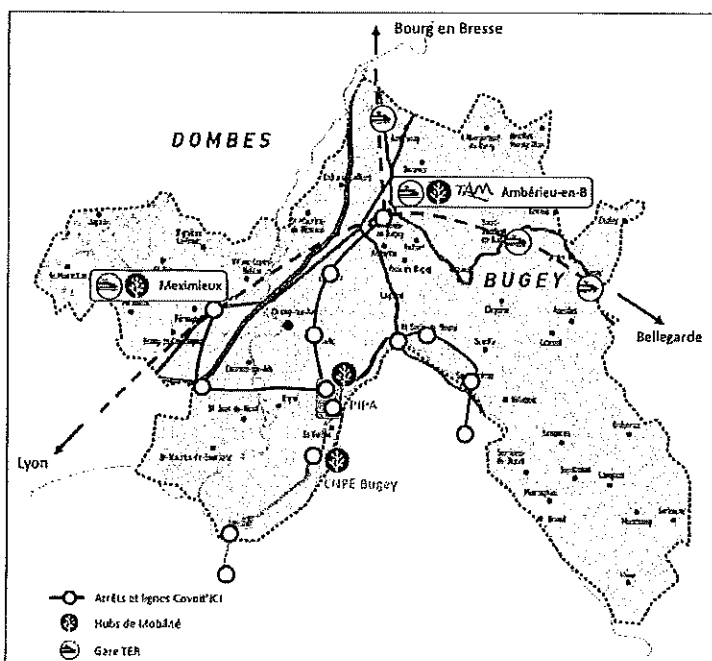
- en centre-ville ou centre-bourg;

- en périphérie d'une commune, à proximité d'axes structurants. L'aire de mobilité peut être développée autour d'une aire de covoiturage existante, ou d'un arrêt de car interurbain par exemple;
- à proximité d'un équipement comme une zone commerciale, une zone d'activité ou un secteur touristique ou de loisirs, etc.

Des aires de mobilité peuvent être installées à proximité des gares ou haltes ferroviaires sans pour autant nécessiter une intervention lourde, qui mobiliserait le foncier et les acteurs ferroviaires, comme c'est le cas pour les projets de « gros » pôles d'échanges. Dans ce cas, l'objectif est souvent de valoriser la présence du train, de redynamiser la fréquentation de la gare et d'en améliorer l'accès depuis le centre-bourg et les principaux générateurs de déplacements locaux.

Certaines collectivités mettent en place une stratégie de **maillage du territoire par des pôles d'échanges et aires de mobilité** afin de répartir les accès aux services de mobilité sur le territoire. C'est le cas notamment des projets de hubs de mobilité de la communauté de communes de Grand Sud Tarn et Garonne, des stations de mobilité du pays de Lumbres ou de la stratégie de la Plaine de l'Ain (cf. figure ci-après). Ces « réseaux » d'aires de mobilité permettent également d'unifier les équipements et la qualité de service des lieux. L'élaboration des « contrats opérationnels de mobilité » peut être l'occasion d'établir un tel **maillage à l'échelle d'un bassin de mobilité**.

Schéma du maillage de la communauté de communes de Plaine de l'Ain (arrêts de covoiturage, hubs de mobilité et gares TER)
(Source : Communauté de communes de Plaine de l'Ain)



1.4 Dimensionnement d'une aire de mobilité

Le dimensionnement d'une aire de mobilité dépend du contexte territorial et de la demande potentielle (proximité des réseaux structurants entraînant un potentiel de « massification » des flux, facilité d'accès par les modes actifs, attractivité et « praticité » des services de mobilité selon la localisation du pôle). La réalisation d'une étude de diagnostic est donc indispensable pour identifier les besoins de services à déployer et de dimensionnement.

Certaines aires de mobilité en territoires peu denses n'incluent pas de parking pour voitures, à l'image des stations de mobilité du Pays de Lumbres et des hubs de mobilité de la Plaine de l'Ain : une centaine de mètres carrés suffit ainsi

pour installer les équipements. Dans d'autres cas, des surfaces de stationnement sont aménagées et nécessitent des emprises plus importantes (120 places de stationnement pour l'aire de mobilité de Héric en Loire-Atlantique, sur une emprise d'un hectare environ, incluant également deux quais bus, du stationnement sécurisé vélos, etc.).

L'intérêt de ces petits pôles d'échanges tient aussi à la possibilité de les concevoir de manière évolutive et modulable, notamment pour le stationnement vélos et voitures. Les services de mobilité et les aménagements associés sont parfois ainsi faiblement dimensionnés, avec l'objectif de les adapter et d'augmenter le service offert, selon les usages et le succès des premiers mois. Ce principe implique nécessairement un suivi et une évaluation des usages.

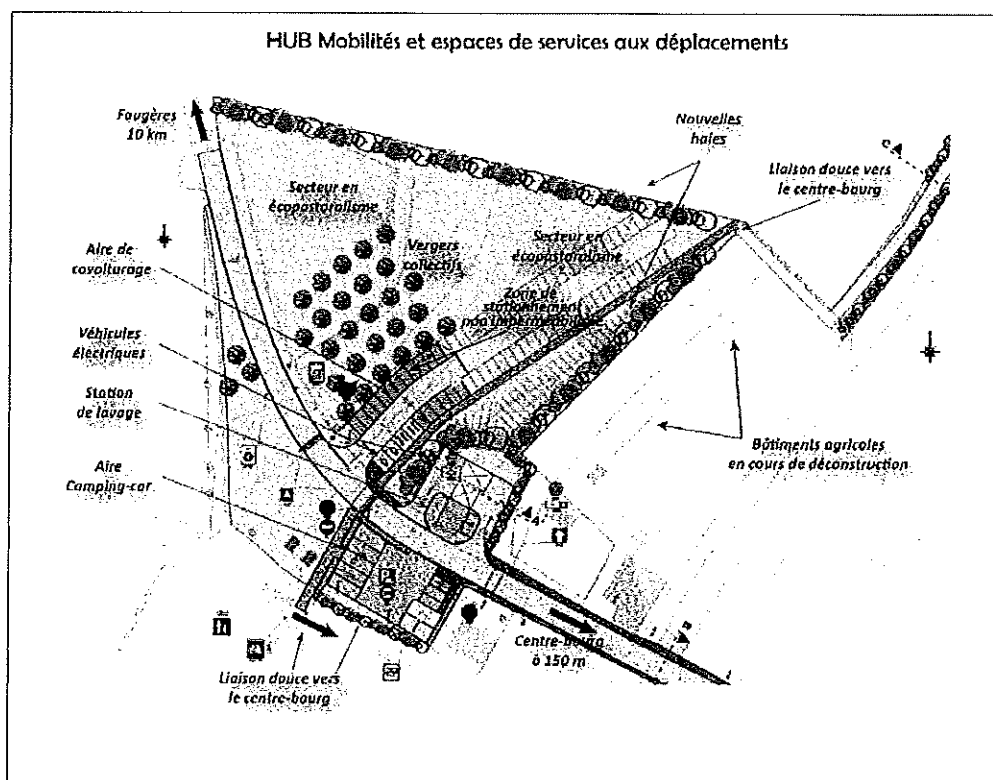


Schéma d'aménagement du hub de mobilité de Luitré-Dompierre (source : Commune de Luitré-Dompierre)
La parcelle d'environ deux hectares n'est occupée qu'en partie par les services de mobilité puisque le projet de la commune est de maintenir un secteur dédié notamment à des vergers collectifs.

2 • ACTEURS, COÛTS ET FINANCEMENT D'UNE AIRE DE MOBILITÉ

2.1 Acteurs d'un projet d'aire de mobilité

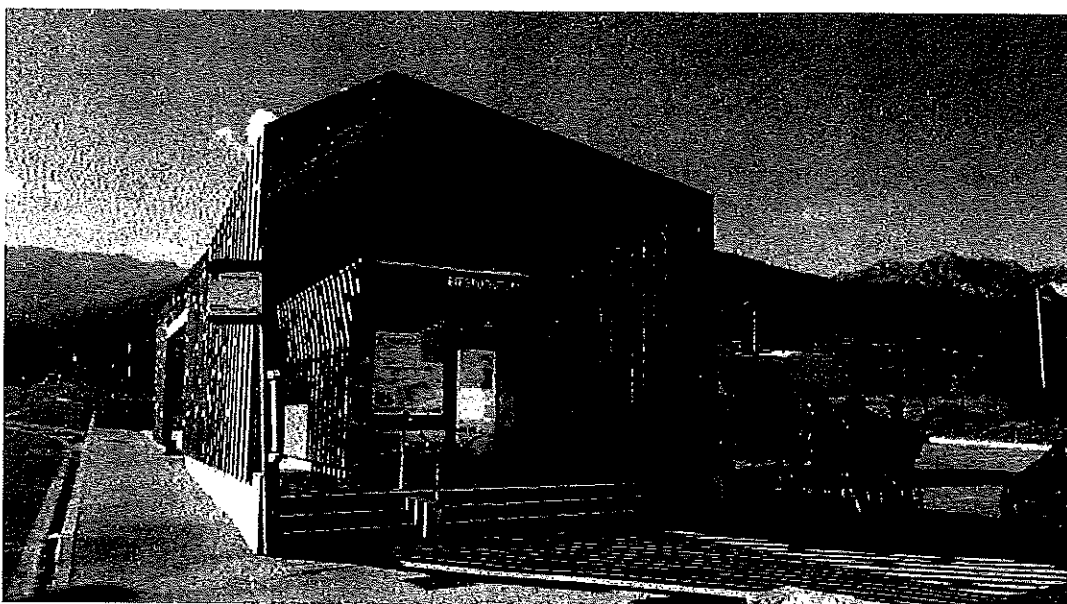
Un projet d'aire de mobilité nécessite le développement d'infrastructures, d'équipements et de services de mobilité, dont les compétences sont détenues par des acteurs distincts.

Ce type de projet est donc partenarial et associe notamment :

- le porteur de projet, qui agit au titre d'une compétence qu'il porte (mobilité, stationnement, etc.) ; il peut s'agir par exemple de la commune, de l'intercommunalité ou de l'AOM locale ;
- les gestionnaires de voiries (à ce titre, il est très fréquent que le département soit partie prenante) et les collectivités détentrices de la compétence stationnement ;
- les propriétaires et gestionnaires des emprises foncières, des bâtiments et équipements ;

- l'autorité organisatrice de la mobilité du territoire (AOM locale) qui peut être l'intercommunalité ou la Région ;
- souvent la Région, en tant que chef de file des mobilités et en tant qu'AOM régionale ;
- les exploitants des services de mobilité ou des services à l'utilisateur.

Il est aujourd'hui de plus en plus fréquent que des représentants des usagers-cibles soient associés à la conception de l'aire de mobilité : les entreprises pour la desserte d'une zone d'activité, l'office de tourisme pour la desserte d'un lieu touristique, etc. À Luitré-Dompierre, les habitants ont été consultés à plusieurs reprises lors de cafés-citoyens et lors d'une enquête mobilité afin de définir les services à développer dans le projet d'aire de mobilité.



Aire multiservice de l'Embrunais

Cette aire a été réalisée en 2014 sous maîtrise d'ouvrage conjointe du Département des Hautes-Alpes et de la Communauté de communes de l'Embrunais. Cette aire représente un investissement de 400000 € pris en charge à hauteur de 30 % chacun par la Région, le Conseil général et la Communauté de communes. Elle est équipée d'une aire de covoiturage avec parking vélos et voitures (70 places), arrêt de bus, aire de chaînage, aire de repos, w.-c., point d'eau, zone de pique-nique et point d'information numérique.

2.2 Coûts d'une aire de mobilité

Les coûts d'aménagement d'une aire de mobilité en zones peu denses (coûts d'investissement) varient notamment selon :

- les caractéristiques du site sur lequel il est aménagé;
- les ambitions d'aménagement de l'espace public;
- les opportunités de réhabilitation d'anciens bâtiments;
- les services de mobilité implantés.

À titre d'exemple, parmi les projets de pôles d'échanges multimodaux situés en communautés de communes, lauréats de l'appel à projets 2021 « Transport collectif en site propre et pôles d'échanges multimodaux », les quatre projets qui ne sont pas adossés à une gare ferroviaire ont un coût d'investissement inférieur à 1 300 000 €.

Ci-après sont présentés quelques repères sur les coûts des « modules » d'une aire de mobilité :

- stationnement vélo² :
 - consigne collective permettant le stationnement sécurisé de vélos, avec badge ou code d'accès : 1 700 € à 2 000 € / emplacement vélo,
 - abri vélo (couvert mais ouvert) : environ 800-900 € / emplacement vélo ;

- abri voyageur : 2 000 € pour un abri de type Abribus simple à 20 000 € pour un espace d'attente de 30 m²;
- borne de recharge pour véhicule électrique : 10 000 € à 30 000 € pour une borne < 50 kVA (incluant les coûts de génie civil, du matériel, de l'installation et du raccordement).

Dans certains cas, une partie des coûts de raccordement peuvent être réduits (borne prévue dans le cadre d'un schéma directeur IRVE). Un investissement de 5 000 € supplémentaire est à prévoir pour la mise en accessibilité PMR de la borne (obligatoire dans certains cas).

Il convient également d'anticiper les coûts liés à l'aménagement des accès à l'aire de mobilité : cheminement piéton, piste cyclable, signalétique, modification de carrefours, mise en accessibilité PMR, etc.

À ces coûts d'investissements s'ajoutent les coûts d'exploitation des lieux : entretien de la voirie, des infrastructures, des équipements, etc.

2.3 Financement d'une aire de mobilité

Selon les modalités de coopération et de portage du projet définies, et selon leurs compétences, la commune, l'intercommunalité, le département et la région peuvent participer au financement du pôle d'échanges.

Un projet d'aire de mobilité en zones peu denses peut également bénéficier d'aides pour financer des aménagements ou des ressources humaines qui contribueront à la définition et à la mise en œuvre du projet, parmi lesquelles :

- des appels à projets France Mobilités (TENMOD) qui permettent de financer la définition et la mise en place de services de mobilité (par exemple un poste de chargé de mission mobilité);

- le programme « AVELO », dont la 2^e édition 2021 a permis de financer le recrutement de chargés de mission mobilité active ainsi que l'expérimentation de services vélos;
- le programme « ALVÉOLE PLUS », qui finance du stationnement sécurisé pour vélos;
- les fonds européens Feder (qui peuvent financer des actions en matière de mobilité, d'intermodalité et de décarbonation) et Leader (tournés vers les zones rurales);
- le programme « ADVENIR » qui finance l'implantation de bornes de recharge pour véhicule électrique.

² Source : Le coût des politiques vélo, Club des villes et territoires cyclables, novembre 2020

2.4 Démarche de projet d'aire de mobilité

L'aménagement d'une aire de mobilité en zones peu denses est variable dans son déroulement selon la situation dont on part : présence ou non d'équipements, services de mobilité préexistants, gare ferroviaire, arrêt d'autocars interurbains, site vierge, etc.

Un projet d'aire de mobilité implique toujours de bien cibler les besoins de mobilité que l'on cherche à satisfaire. Ainsi, **un diagnostic de mobilité** (plus ou moins approfondi selon les ambitions du projet) est nécessaire à cette fin, s'il n'a pas déjà été réalisé dans le cadre d'une stratégie globale de mobilité. La phase de diagnostic et de définition du projet peut être organisée en mobilisant les partenaires et les usagers.

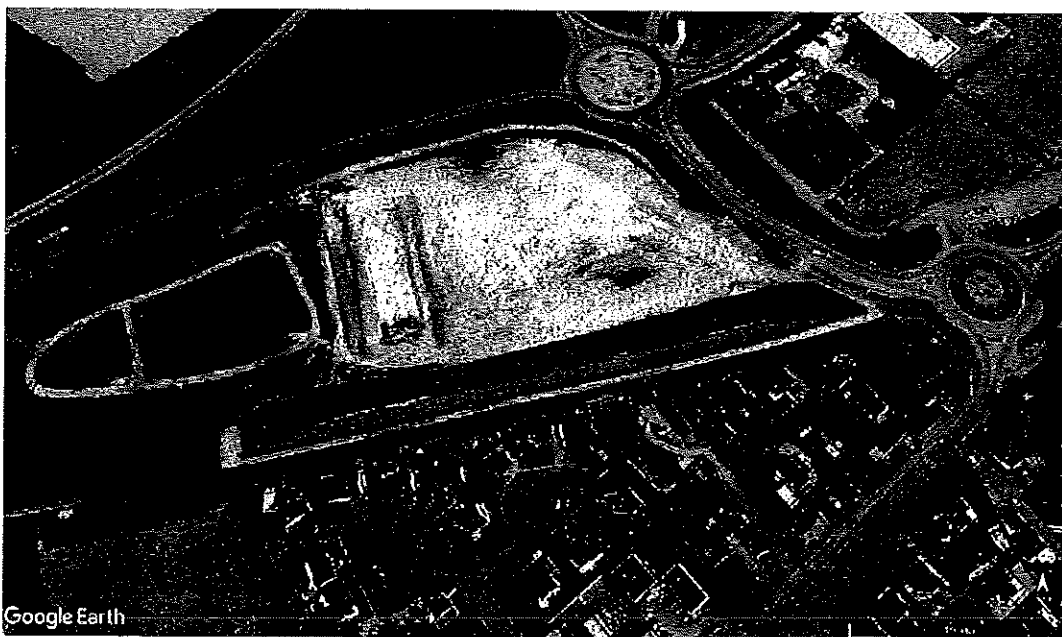
Les projets d'aires de mobilité en zones peu denses peuvent :

- se faire de **manière itérative, en expérimentant** des services ou des aménagements,

- ou impliquer une mission de conception architecturale ou de design pour l'agencement des différents modules.

L'organisation partenariale du projet et le montage financier constituent une étape clef pour assurer la réalisation du projet. Il est préférable d'éviter une conception partielle et morcelée du projet et de privilégier un schéma d'ensemble validé par les différents partenaires (maîtres d'ouvrage notamment).

Le projet nécessite d'être **évalué et suivi dans le temps** afin de procéder aux ajustements qui sont nécessaires : après la mise en service du projet, des « corrections » peuvent être apportées aux aménagements, équipements, services prévus, notamment grâce à l'observation attentive des pratiques des usagers sur le site en fonctionnement, ou à la réalisation d'enquêtes qualitatives auprès des usagers.

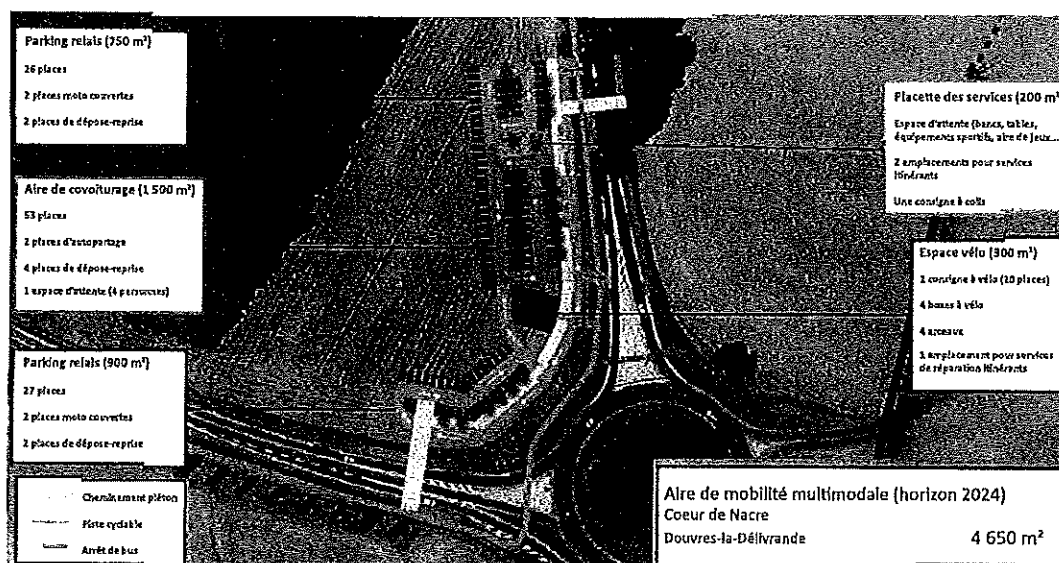


Vue aérienne de l'emplacement du pôle d'échange de Liffre (@GoogleEarth)

Le projet est situé sur une parcelle vierge non occupée, dont la ville de Liffre disposait de la maîtrise foncière. Acté fin 2018 (délibération validant le schéma communautaire des déplacements incluant l'aménagement d'un « arrêt de connexion intermodale à Liffre »), les travaux ont débuté au 1^{er} semestre 2022 et la mise en service est prévue début 2023. Une subvention a été sollicitée auprès de l'État courant 2021 dans le cadre de l'Appel à projet « transport collectif en site propre et pôles d'échanges multimodaux ».

(...)

(...)



Esquisse du projet d'aire de mobilité multimodale de Douvres-la-Délivrande (hypothèse de travail)
(source : communauté de communes Cœur de Nacre)

4 • CONCLUSION

Les aires de mobilité permettent de mettre en visibilité, de coordonner, et d'améliorer l'accès aux services de mobilité d'un territoire. Ce type d'aménagements constitue le support de développement d'un bouquet de service multimodal adressé à l'ensemble des habitants du territoire.

Le Cerema peut vous accompagner pour la définition de votre stratégie de mobilité, intégrant par exemple l'aménagement de l'espace public et d'aires de mobilité ainsi que le développement de services de mobilité.



Station de mobilité du Pays de Lumbres (source : Communauté de communes du Pays de Lumbres)

(...)

DOCUMENT 3

Boîte à outils mobilités en territoires peu denses (extraits)

Fiche n°2

CEREMA - octobre 2023

(...)

1 • OBJECTIFS D'UN SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE

Les services de TAD sont mis en place sur des territoires ou des zones où la demande n'est pas adaptée à une ligne régulière (demande faible et/ou variable selon les horaires ou selon les jours par exemple).

La mise en œuvre d'un service de TAD permet d'améliorer l'accessibilité d'un territoire et de faciliter les déplacements des résidents ou des visiteurs, notamment ceux qui ne disposent pas de voiture ou ne veulent / ne peuvent pas conduire.

Par ses caractéristiques, et notamment sa flexibilité, le TAD est un service de proximité qualitatif adapté à la demande des usagers. Il est en effet intéressant pour un usager de pouvoir choisir son itinéraire ou l'horaire de passage du TAD, plutôt que d'être contraint par un itinéraire ou un horaire peu adapté à son besoin.

Un service de TAD peut, par exemple, être mis en place :

- pour desservir des services, équipements et commerces de centre-bourg depuis des territoires isolés ;
- en rabattement vers des pôles d'échanges, pour desservir des gares ferroviaires ou routières ;
- pour répondre à une demande de déplacements à des horaires « atypiques » (la nuit, tôt le matin ou tard le soir), en particulier, pour des déplacements domicile-travail.

Les services de transport à la demande peuvent être organisés en faveur de catégories particulières d'usagers¹. Cependant, la limitation d'accès à un service public comme le TAD doit être fondée sur des différences objectives afin de respecter le principe d'égal accès au service public. Le transport à la demande peut par exemple être réservé pour les personnes à mobilité réduite (dits TPMR).

Les deux grandes familles de TAD

La ligne virtuelle est une ligne avec des arrêts et un itinéraire prédéfinis. Elle peut fonctionner avec des horaires prédéfinis, déclenchés uniquement sur réservation des usagers, ou sans horaires prédéfinis.

Dans le cas d'un TAD zonal, le service fonctionne au sein d'un territoire donné, sans itinéraire ni horaire prédéfini. Les arrêts peuvent être prédéfinis ou non (on parle dans ce dernier cas d'un TAD en « porte-à-porte »).

Selon les territoires, d'autres types de TAD, hybrides entre une ligne virtuelle, un TAD zonal ou une ligne régulière, peuvent être mis en place ; par exemple :

- TAD zonal fonctionnant en rabattement vers une destination fixe ;
- TAD « bout de ligne » (ligne régulière complétée par une ligne virtuelle en bout de ligne).



Source : DREAL Provence Verdon agglomération

¹ Article R.3111-3 du Code des transports

2 • ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT D'UN SERVICE DE TAD

Un service de transport à la demande est organisé par une **autorité organisatrice de la mobilité (AOM)**. Dans les territoires peu denses, les AOM sont soit les **communautés de communes**, soit la **Région**. L'article L.1231-4 du Code des transports précise toutefois qu'une Région peut déléguer, par convention, l'organisation d'un service de mobilité tel qu'un service de transport à la demande, à une collectivité territoriale ou un EPCI. Ainsi, **une Région peut déléguer l'organisation d'un TAD à une communauté de communes qui n'aurait pas pris la compétence mobilité**. La communauté de communes devient alors, dans ce cas, **autorité organisatrice de second rang (AO2)**.

L'article L. 3111-12 du Code des transports permet également à une AOM de recourir, en cas de carence de l'offre, aux services d'une association ou à des particuliers inscrits au registre des transporteurs, pour organiser un service de TAD avec des véhicules de moins de 8 places assises.

Comme pour les lignes régulières, **l'exploitation d'un service de TAD est assurée, soit en régie, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice² (délégation de service public, marché public...)**. Si un réseau de lignes régulières existe sur le territoire, l'exploitant peut être le même pour les services réguliers et à la demande. L'AOM peut également faire appel à des taxis pour assurer le fonctionnement du service.

Les véhicules utilisés pour des services de transport à la demande sont des véhicules d'une capacité de **quatre places minimum**. Le type de véhicule utilisé

dépend notamment de la demande (transport récurrent d'une ou deux personnes seulement, ou transport de groupes de personnes). Les véhicules peuvent être, par exemple :

- des voitures particulières (berlines ou monospaces), notamment dans le cas de services organisés en lien avec des taxis ;
- des minibus ;
- des véhicules aménagés pour le transport de personnes à mobilité réduite ;
- des bus standards.

Pour utiliser le service de TAD, l'utilisateur doit réserver sa place. Selon les services, la réservation s'effectue :

- par téléphone et/ou par internet : la réservation par téléphone est plus accessible pour certaines personnes, notamment des personnes âgées peu à l'aise avec les outils informatiques. Pour des raisons de coûts et selon le public cible, certaines collectivités font cependant le choix d'une réservation par internet uniquement ;
- entre 48 h et jusqu'à moins d'une heure à l'avance. Dans certains cas, l'utilisateur doit au préalable s'inscrire pour pouvoir réserver le service.

On observe que les communautés de communes font souvent le choix de desservir l'ensemble des communes du ressort territorial (non desservies par des lignes régulières lorsqu'elles existent) par le service de TAD. La desserte de l'ensemble des communes n'est cependant pas obligatoire pour l'AOM. Celle-ci peut également mettre en place des services aux caractéristiques distinctes selon les zones du territoire.

3 • LES USAGERS DU TAD

Dans les territoires ruraux, les usagers des services de TAD sont majoritairement des personnes non-motorisées et des personnes âgées. Cependant, certains services de TAD répondent aux besoins d'actifs ou de jeunes, selon les lieux desservis (rabattement vers un pôle d'échange, zones d'activités...). La fréquentation des services de

TAD est très variable, selon les caractéristiques du service, ses objectifs et la densité du territoire d'implantation. Elle varie de 250 (pour un TAD en zone rurale) à 70 000 voyages annuels (pour un TAD en zone périurbaine, en rabattement vers un pôle d'échange).

(...)

² Article L.1221-3 du Code des transports

(...)

1 • FONCTIONNEMENT ET ORGANISATION DES SERVICES DE COVOITURAGE

1.1 Fonctionnement des services de covoiturage

Afin de mettre en œuvre un service de covoiturage optimal, il est important de travailler sur plusieurs aspects, interdépendants les uns des autres :

- **le service proposé et ses fonctionnalités** : modalités de la mise en relation, tarification (en particulier l'incitation financière qui peut être allouée par les collectivités aux passagers et aux conducteurs), horaires de fonctionnement, paiement des frais de covoiturage, garantie de retour et système d'information multimodale ;
- **l'animation et la communication sur le service** : elle permet le développement du nombre de covoitureurs sur un territoire et aide ensuite au passage à l'acte d'une partie d'entre eux ;
- **la mise en place d'infrastructures** : elles permettent d'améliorer les conditions de rencontres des équipages (aires de covoiturage, point de prise en charge/dépose, signalisation) et celles de leur trajet (voies réservées au covoiturage, stationnement prioritaire à l'arrivée...).



Point d'arrêt d'autostop organisé (Rezopouce) dans un village

Les choix à opérer sur ces différents axes de travail dépendront alors :

- des caractéristiques propres à chaque territoire : densité de l'habitat et de l'emploi, structuration urbaine le long d'axes, existence d'une offre de transport collectif, d'un service d'autopartage, ou de vélos en libre-service vers lesquels des rabattements sont possibles ;
- des motifs de déplacement visés par les services de covoiturage : domicile/travail, recherche d'emploi, rendez-vous dans des services publics ou médicaux, achats, etc. ;
- des objectifs de politiques publiques portés sur les territoires : report modal, droit à la mobilité.

1.2 Rôle de la collectivité

Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) peut concourir au développement du covoiturage. Cependant, le covoiturage est par définition un mode de déplacement privé, et contrairement à un service de transport collectif, l'AOM ne définit pas directement la consistance de l'offre (horaires de passage, fréquence des trajets) puisque celle-ci dépend de la disponibilité des conducteurs.

Une collectivité AOM peut organiser la **mise en relation des covoitureurs** (plateforme de mise en relation), subventionner les trajets réalisés, communiquer sur les systèmes de covoiturage du territoire, et faciliter la circulation et le stationnement des covoitureurs (mise en place de voies ou places réservées, aires de covoiturage, etc.) en lien avec les autorités en charge de la compétence voirie. Afin de favoriser l'intermodalité entre le covoiturage et d'autres services de mobilité, des arrêts ou des aires de covoiturage peuvent être intégrés au sein d'une aire de mobilité (cf. *Boîte à outils mobilités en territoires peu denses* : « Les aires de mobilité en zones peu denses »).

L'AOM peut ainsi opérer des services de mise en relation en régie, ou bien faire appel à un prestataire privé dans un cadre conventionnel. À cet égard, lorsqu'il existe déjà un contrat avec un opérateur de transport collectif, ce contrat peut être élargi au covoiturage (exemples : subventionnement du covoiturage à Nantes, déploiement de lignes de covoiturage à Rennes).

(...)

(...)

1 • OBJECTIFS D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

La mise en place d'un service d'autopartage dans un territoire peu dense peut permettre :

- **d'offrir une nouvelle solution de mobilité** pratique et spécifique pour un large public de personnes ne possédant pas de véhicule personnel : personnes vulnérables économiquement, demandeurs d'emploi, touristes, personnes âgées... ;
- **de réduire les frais de mobilité** autant pour des particuliers qui ne se déplaceraient que ponctuellement (vacances...), que pour des professionnels, comme les collectivités et les entreprises qui souhaiteraient mutualiser leur flotte pour en optimiser l'utilisation ;
- **de développer des pratiques de mobilité durable** : l'utilisation d'un véhicule en autopartage permet de remplacer ou d'éviter l'achat d'un 2^e véhicule peu utilisé, et ainsi de réduire l'emprise du stationnement sur l'espace public, voire de rationaliser les habitudes de déplacements en voiture des usagers, ou encore de promouvoir l'utilisation de véhicules électriques, hybrides ou fonctionnant à l'hydrogène.

TYPOLOGIE DE SERVICES D'AUTOPARTAGE

Il existe plusieurs formes de services d'autopartage, avec ou sans station :

- **autopartage en boucle** : la prise et la dépose du véhicule se font au même endroit dans une

station d'autopartage. Cette forme de service nécessite une réservation du véhicule, pour un créneau horaire défini ; elle garantit ainsi la disponibilité du véhicule réservé. Elle est la forme la plus commune du service et permet une meilleure gestion et exploitation de la flotte. La tarification associée est généralement basée sur un tarif horaire auquel s'ajoute un tarif kilométrique ;

- **autopartage en trace directe** : la dépose du véhicule s'effectue dans une station du service d'autopartage, qui peut être différente de celle de départ. Ce modèle d'autopartage est peu répandu aujourd'hui ;
- **autopartage en free floating** : le véhicule n'a pas besoin d'être restitué au même endroit que le point de départ, et il est déposé sur une place de stationnement « classique » en voirie. La réservation n'est pas obligatoire avant le départ. Ce modèle est développé en zones denses, avec une tarification souvent à la minute.

En territoires peu denses, les collectivités optent majoritairement pour des systèmes d'autopartage en boucle, qui correspondent le mieux à la fois aux besoins des territoires et à leurs moyens. La suite du document ciblera ainsi ce type de service.

2 • ORGANISATION D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont compétentes pour organiser des services d'autopartage ou concourir à leur développement². Elles peuvent créer un service public d'autopartage en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée³.

La mise en place d'un service d'autopartage peut nécessiter également des compétences relatives à la voirie et au stationnement, souvent détenues par la commune, ou par l'EPCI, selon les territoires. Le gestionnaire de voirie peut en particulier délivrer une autorisation d'occupation temporaire du domaine public pour le stationnement des véhicules en autopartage.

² Article L1231-1-1 du Code des Transports

³ Article L1231-14 du Code des Transports

Plusieurs modes de gestion du service existent :

- **gestion en propre par l'AOM (régie)**

Dans ce cas, l'exploitation du service (réservation des véhicules, maintenance courante, suivi administratif, inscriptions/abonnements des usagers du service...) est assurée par les agents de l'AOM : 0,3 à 1,5 équivalent temps plein (ETP) sont généralement mobilisés ;

- **gestion du service par un opérateur** (délégation de service public ou marché public)

La gestion peut être confiée en totalité ou en partie à un opérateur. Celui-ci peut par exemple assurer la gestion des inscriptions, des réservations et l'entretien des véhicules, tandis que la collectivité assure la communication du service et l'information auprès des usagers. Le nombre d'ETP de la collectivité, dédié au service, est moins important que dans le cas d'une régie (entre 0,2 et 0,8 ETP selon les missions que conserve la collectivité).

Dans ces deux cas (régie ou contractualisation avec un opérateur) :

- les véhicules peuvent être **à disposition à la fois des agents de la collectivité** (dans le cadre de leurs déplacements professionnels notamment) **et des résidents** (ou visiteurs) du territoire (dans le

cadre de l'utilisation du service d'autopartage).

Cela permet une mutualisation des moyens ainsi qu'une meilleure rentabilité du service ;

- la collectivité peut développer le service d'autopartage en partenariat avec des structures locales (entreprises, communes, etc.) mettant leur(s) véhicule(s) à disposition. 0,5 à 1,5 ETP sont alors à prévoir pour la gestion des partenariats avec ces structures locales.

Dans le cas de l'externalisation de la gestion à un opérateur, les véhicules peuvent également appartenir (en totalité ou en partie) à l'opérateur.

Le choix du mode d'exploitation du service est notamment important par son impact sur le nombre d'ETP à mobiliser par la collectivité.

Un service d'autopartage peut également être organisé par un opérateur privé, de sa propre initiative. Dans ce cas, l'AOM peut être associée au projet et, sous certaines conditions, contribuer au développement du service (participation technique ou financière, conseil en mobilité auprès des employeurs...)⁴.



Service d'autopartage à Aouste-sur-Sye (crédit : Juan Robert)

(...)

⁴ L'AOM peut contribuer au développement d'un service d'autopartage sous réserve du respect du principe d'égalité de traitement entre opérateurs

(...)

1 • FONCTIONNEMENT D'UN SERVICE DE VÉLO EN LOCATION LONGUE DURÉE

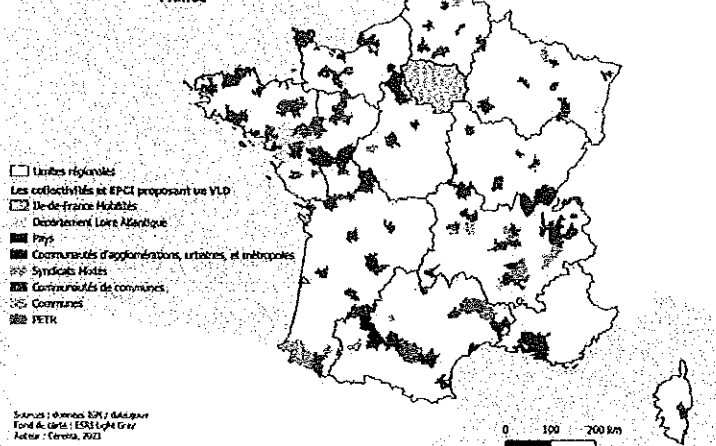
Le principe de fonctionnement est le suivant : contre le paiement d'un abonnement, un adhérent obtient l'usage exclusif d'un vélo et parfois de certains équipements et accessoires (antivol, pompe, gilet jaune...) pour une durée généralement comprise entre 1 et 12 mois. Les tarifications observées sont comprises entre 30 et 50 € pour une location d'un mois et entre 35 et 100 € pour une location de 3 mois. Une caution ou un dépôt de garantie compris entre 400 et 2000 € est demandé aux usagers. Les points de retrait et dépôt des vélos sont gérés par la collectivité ou l'un de ses partenaires (association, vélociste, commerçant).

Ce type de service peut être mis en place sur des territoires urbains comme des territoires peu denses.

En 2019, 162 territoires, couvrant 36 millions d'habitants, proposent un service de location de VLD, pour un parc total de 75 000 vélos dont 49 % de VAE, d'après l'ADEME¹.

Les principaux objectifs d'un service de location VLD sont d'encourager la pratique du vélo, de faire tester ce mode de déplacement à des personnes qui n'ont pas l'habitude de se déplacer en vélo, et d'inciter ces utilisateurs à conserver cette pratique (par l'achat d'un vélo personnel) suite à leur location.

Les périmètres d'action des systèmes de location de vélos en longue durée (VLD) en France



2 • EXPLOITATION DU SERVICE

L'organisation des services de VLD relève principalement de la compétence des AOM². Dans la majorité des cas, en zones peu denses, les services de location VLD sont gérés en régie par la collectivité. Toutefois, la gestion peut être confiée à un opérateur privé, dans le cadre d'une délégation de service public ou d'un marché public.

L'exploitation d'un tel service de mobilité s'organise autour des actions suivantes :

- communication sur le service, sur internet, dans la presse locale ou auprès des entreprises

du territoire pour faire connaître le service et encourager la pratique du vélo ;

- animation du service (événement inaugural, essai du service, fête du vélo...);
- gestion des demandes de location et d'une liste d'attente pour attribuer les vélos lorsque la demande dépasse l'offre ;
- réalisation de la maintenance des vélos, en propre ou confiée par contrat annuel à une association locale, voire à un prestataire privé dans le cas d'un budget dédié.

(...)

¹ ADEME. *Diagnostic d'évaluation des services vélos*, Rapport d'étude. Mise à jour 2021

<https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/4934-diagnostic-d-evaluation-des-services-velos.html>

² Les services de VLD peuvent également être organisés par d'autres intercommunalités dans certains cas (L.5214-16-2 du CGCT).

TRANSPORTS

Comment lancer son plan de mobilité simplifié

PUBLIE LE 30/11/2021 Par Auteur associé • Club : [Club Techni.Cités](#)



Techni.Cités

SOURCES :



Ecrire sa feuille de route, mettre en œuvre des solutions, asseoir sa compétence mobilité en impliquant acteurs et habitants : tels sont les objectifs du plan de mobilité simplifié, un outil souple pour les AOM locales, à lancer avec un accompagnement.

Mathias GENT, chef de projet-Planification de la mobilité au Cerema

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a prévu que les autorités organisatrices de la mobilité des collectivités de moins de 100 000 habitants puissent se doter d'un plan de mobilité simplifié (PDMS), dont le cadre juridique est volontairement réduit pour s'adapter aux spécificités du territoire. Il s'appuie sur leur capacité à innover, fédérer, concerter et également créer des synergies entre la politique de mobilité et les autres politiques publiques, telles que l'urbanisme, l'environnement, la santé ou la politique sociale. Pour les collectivités de plus grande taille et soumises à plan obligatoire, le plan de déplacement urbain (PDU) devient le plan de mobilité (PDM).

Un outil à disposition des AOM locales

Un peu plus de la moitié des communautés de communes ont pris la compétence mobilité, et sont devenues autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales au 1^{er} juillet 2021. Ainsi, un chantier nouveau s'ouvre à elles. La possibilité de mettre en œuvre un plan de mobilité simplifié se situe dans la continuité directe d'une telle évolution pour une collectivité, afin de lancer une dynamique dans ce domaine. C'est le chemin suivi par la communauté de communes (CC) Ardèche Rhône Coiron. Dans ce territoire, la compétence d'AOM a été prise afin de construire et mettre en œuvre une stratégie de mobilité, et pour y parvenir le PDMS s'est présenté comme l'outil naturel. Il aura pour enjeux notamment d'étudier les besoins de continuités de transport collectif, en lien avec les deux communautés d'agglomérations voisines ; ou encore d'investir les déplacements domicile-travail en partenariat avec les grands employeurs à proximité.

Le PDMS n'est pas seulement l'outil de planification de la mobilité pour les territoires peu denses. Il intègre et reprend la plupart des principes de l'ancien plan de mobilité rurale (PMRU), en apportant un changement important : il est destiné également aux territoires structurés autour de villes moyennes. La communauté d'agglomération d'Ardenne Métropole, non soumise à obligation de plan de mobilité (ex-plan de déplacements urbain, PDU) avait néanmoins opté avant la LOM pour une démarche de PDU volontaire, du fait de sa population de plus de 120 000 habitants pour l'ensemble du territoire. Mais elle a finalement élaboré un PDMS, qui s'est révélé une opportunité car plus souple qu'un PDM, car plus libre dans son contenu, et adapté à ses enjeux. Il a en particulier permis une combinaison originale des politiques publiques, pour répondre à la fois aux besoins en logement et en déplacements, en rassemblant dans une même stratégie et un même document le Programme local de l'habitat (PLH) et le PDMS.

Souplesse et adaptabilité

Le PDMS est un outil simple. Son cadre juridique est réduit à l'essentiel. Non obligatoire, il ne nécessite pas d'enquête publique, ni d'évaluation environnementale. Il n'implique pas d'opposabilité ni de lien réglementaire de compatibilité avec d'autres documents de planification. Les principaux impératifs réglementaires concernent son périmètre (l'AOM dans son intégralité) et le dispositif de concertation. Ce dernier est relativement peu conséquent. On constate d'ailleurs que, dans la plupart des PDMS réalisés ou en cours, les collectivités choisissent librement de dépasser ce cadre minimal de concertation.

Elles lui donnent une véritable dimension de mobilisation des partenaires et des habitants, intégrant ainsi cette vocation essentielle du PDMS : bâtir une démarche partagée. Cette participation est en effet intéressante à d'autres moments que celui de la concertation officielle. En particulier à l'étape de l'établissement du diagnostic, afin de co-construire et partager celui-ci, et à l'étape de la définition des actions avec les acteurs de la mobilité concernés – qui seront amenés pour partie à les mener et les financer. Dans les Hautes-Alpes, la CC du Briançonnais a volontairement étoffé le dispositif de concertation de son PDMS. Confrontée à une gestion des transports collectifs partagée entre plus de 10 acteurs, source importante d'insatisfactions, elle est allée à la rencontre de chacune des communes et a mobilisé à plusieurs reprises la conférence des maires.

Le contenu technique du PDMS est défini par son maître d'ouvrage. Contrairement aux plans de mobilité, où les thèmes à traiter sont impératifs, nombreux et très définis, dans le PDMS le choix des volets de la mobilité sont à l'entière discrétion de la collectivité. Cela permet de donner le champ libre à l'innovation locale, et de mettre à profit les ressources locales existantes. La CC de Somme sud-ouest a ainsi pu investir les différentes familles de solutions de mobilité, tout en centrant son projet sur une innovation principale : la création d'une « plateforme de mobilité » en régie. Celle-ci s'appuie en particulier sur la déspecialisation, soit l'ouverture à tous les publics du transport scolaire, mais offre également du transport extra-scolaire, associatif et à la demande.

2 mai 2024

Mobilité dans les territoires ruraux : un constat préoccupant et des propositions

Le Secours catholique vient de publier un rapport sur la mobilité en milieu rural, qui insiste sur « l'urgence de changer de modèle dans ces territoires » : le manque de transports collectifs dans les territoires ruraux est une cause « d'enclavement » et de précarisation de la population.



Au moment de la présentation de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM), celle qui était alors ministre des Transports, Elisabeth Borne, avait inventé l'expression de « zones blanches de la mobilité » – qu'elle avait promis d'éradiquer en créant des autorités organisatrices de la mobilité dans les zones rurales. Elle avait, alors, dénoncé « l'assignation à résidence » de certains habitants des villages, privés de solution de transport collectif et enchaînés à la voiture individuelle.

Cinq ans après la LOM, où en est-on ? C'est la question que s'est posé le Secours catholique, qui a mené une large enquête en association, notamment, avec la Fédération des usagers de la bicyclette, la Croix-Rouge, Emmaüs, le Réseau action climat et France nature environnement.

Désertifications

Avec au final la publication d'un rapport intitulé *Territoires ruraux en panne de mobilité*, qui s'ouvre sur un verbatim d'une habitante d'un village rural en situation de précarité : « Si personne ne vient me chercher en voiture, je ne peux rien faire. » « Être sans voiture dans ces territoires, c'est synonyme de renoncement, de précarisation, voire d'isolement social complet, car c'est toute la vie quotidienne qui est affectée : l'accès aux soins, à l'emploi, aux loisirs, à l'alimentation, etc. », écrit Véronique Devise, présidente du Secours catholique. Mais au-delà du constat, les auteurs du rapport veulent proposer des solutions, convaincus que « les territoires ruraux sont sources d'innovation et peuvent être des fers de lance de la transition écologique juste et accessible... pourvu qu'on leur en donne les moyens ».

Les transports sont devenus « une source de précarité » dans les territoires ruraux. 10 % des ménages ruraux précaires n'ont pas de voiture, selon l'enquête, et ceux qui en ont une « se retrouvent piégés par l'augmentation des prix du carburant ». En 2017 déjà – bien avant la forte poussée de l'inflation – « les 10 % de ménages français les plus modestes consacraient 21 % de leur revenu disponible aux transports, contre 11 % pour les 10 % les plus aisés ».

Ces chiffres sont à rapprocher du fait que de plus en plus de communes sont privées de commerce et font les frais des reculs du service public. Les auteurs du rapport rappellent que 62 % des communes ne disposent plus d'aucun commerce (c'était 25 % en 1980), et que les médecins, les postes, les administrations, se concentrent de plus en plus dans les bourgs centres, rendant plus vital encore le fait de posséder une voiture.

Les bonnes volontés ne manquent pas chez les élus, souligne le rapport, mais ils se heurtent à de multiples difficultés : flou sur les compétences de chacun des acteurs – *« chaque niveau de collectivités a une ou plusieurs compétences affectant l'organisation des mobilités et l'aménagement du territoire, et la prise de compétence mobilité engage très peu la collectivité dans la mise en œuvre concrète de solutions »* –, manque de d'expertise et d'ingénierie, et surtout manque de moyens. Le rapport pointe « une absence de ressource pérennes pour la mobilité en milieu rural » que la LOM n'a pas réglée. En effet le financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) repose sur le versement transport, mais celui-ci n'est exigible que des entreprises de plus de 10 salariés. Or un grand nombre de communautés de communes n'ont pas d'entreprises de cette taille sur leur territoire. Par ailleurs, la LOM a conditionné la perception du versement mobilité aux AOM qui organisent au moins un service régulier de transport de personnes, *« ce qui exclut de facto nombre de communes rurales où l'organisation d'un tel service est extrêmement rare car trop coûteux justement, au vu du faible nombre d'usagers »*.

Développer l'offre

Le Secours catholique fait donc un certain nombre de propositions, dont beaucoup rejoignent celles des associations d'élus. Entre autres, sur la question de l'organisation, les auteurs du rapport demandent de *« rouvrir la possibilité pour les communautés de communes de devenir AOM »*. On se souvient en effet que ce choix, ouvert par la LOM, est aujourd'hui terminé : les communautés de communes qui ont décidé de ne pas prendre la compétence et de la transférer ne peuvent plus revenir en arrière, alors que le choix a été fait dans de mauvaises conditions, au sortir de la crise épidémique. Cette revendication est également portée par l'AMF et le Gart.

Le Secours catholique demande également le développement de l'offre, d'abord au travers celui des infrastructures (par exemple en rouvrant petites lignes ferroviaires et petites gares), puis en offrant *« un panel de solutions permettant un maillage plus fin des territoires et des habitants les plus éloignés des réseaux structurants »* (petits bus électriques, transport à la demande). En toute logique, il réclame également une politique volontariste à la fois des collectivités et de l'État pour faire revenir les services de proximité dans les petites communes, afin de *« permettre aux habitants de sortir de la dépendance à la voiture »*.

Réengagement de l'État

Sur le plan financier enfin, les rapporteurs proposent de *« sortir de la logique d'appels à projets au profit d'un soutien financier régulier, via un programme de financement national »*. Ils estiment que, notamment dans les AOM qui ne sont pas en mesure d'accéder au versement mobilité, l'État *« doit se réengager dans le financement de la mobilité du quotidien »*.

Il est rappelé que le Sénat estime à « 700 millions d'euros par an » les investissements nécessaires pour développer des services de mobilité durable en milieu rural, auxquels il faudrait ajouter « 3 milliards d'euros par an pour engager un véritable plan de relance ferroviaire », dont 700 millions pour régénérer les « petites lignes ». Sans compter les investissements nécessaires pour faire revenir, notamment, les commerces dans les villages.

Même si l'heure est aux économies budgétaires (les auteurs du rapport rappellent que le décret du 27 février sur les coupes budgétaires a fait diminuer de 341 millions d'euros les budgets alloués aux infrastructures et services de transport), des solutions existent pour trouver de l'argent. Le rapport reprend notamment la proposition du Gart de mettre à contribution les sociétés d'autoroutes, de flécher sur ces dépenses une partie des recettes de la TICPE, et enfin une évolution du versement mobilité. Il est proposé de le dé plafonner, de l'ouvrir aux AOM organisant un service non régulier, et de créer un mécanisme de « solidarité territoriale », sous forme « d'un fonds national ou régional de péréquation pour en faire bénéficier les collectivités n'y ayant pas accès ». Cette dernière solution, toutefois, doit être regardée avec circonspection : si elle se fait à enveloppe constante, cette péréquation pourrait avoir comme conséquence de faire diminuer les recettes de certaines AOM, souvent déjà insuffisantes.



[Etude] Mobilité des jeunes en zone rurale.

Cette étude intitulée « Jeunesse et mobilité : la fracture rurale » menée par Chemins d'avenir, l'Institut Terram et l'Ifop revient sur les handicaps structurels rencontrés par les 15-29 ans habitant en milieu rural pour se déplacer.

Dans cette nouvelle étude sur la mobilité des jeunes en milieu rural, « les territoires ruraux correspondent aux communes « peu denses » et « très peu denses », soit 88 % des communes et un quart des jeunes de 15 à 29 ans (26 %). »

Selon cette étude « lorsqu'on interroge les jeunes ruraux sur le lieu où ils souhaitent mener leur vie, une division quasiment équitable apparaît entre ceux qui désirent rester dans leur territoire (48 %) et ceux qui veulent le quitter (52 %) ». En comparaison, les jeunes urbains sont moins nombreux à vouloir rester dans leur lieu d'origine (41 %, contre 59 % qui souhaitent bouger).

Plus le niveau de vie des jeunes ruraux est élevé, plus forte est la volonté de rester : 55 % des jeunes ruraux aisés expriment leur intention de demeurer dans leur territoire, contre seulement 43 % pour ceux issus de milieux populaires.

Les kilomètres sont lourds de conséquences sur le quotidien des jeunes ruraux, qui doivent composer avec la distance. Parce qu'ils sont loin des opportunités et des services, les jeunes ruraux de 18 ans et plus issus de communes très peu denses passent en moyenne 2 h 37 dans les transports chaque jour. C'est 42 minutes de plus que pour les jeunes urbains majeurs (1 h 55) : près de trois quarts d'heure en moins par jour pour les loisirs culturels, la pratique sportive ou encore le temps en famille.

À la problématique des kilomètres s'ajoute une offre de transports en commun insuffisante. Les transports en commun ne permettent pas de compenser l'éloignement : 53 % des jeunes ruraux déclarent être mal desservis par le réseau de bus, contre seulement 14 % chez les jeunes urbains, soit 39 points d'écart. Même estimation pour le train, avec 62 % des jeunes ruraux qui s'estiment mal desservis contre 24 % des jeunes urbains.

Cette insuffisance des transports en commun provoque mécaniquement une dépendance à la voiture. Les jeunes ruraux sont 69 % à dépendre de la voiture quotidiennement, contre 31 % des urbains. Cette dépendance provoque une fragilité, notamment pour les 7 jeunes ruraux sur 10 de plus de 25 ans (67 %) qui se disent en risque de perdre leur emploi si leur mode de transport actuel est compromis. Cet enjeu de la mobilité dans la vie des jeunes ruraux se retrouve dans tous les domaines. Ces jeunes sont contraints par la distance pour se rendre en cours, s'engager dans une association, faire les courses, effectuer une démarche administrative, recevoir des soins... Lorsqu'ils ne peuvent pas parcourir cette distance, ils en viennent à se priver : 49 % des jeunes ruraux disent avoir déjà renoncé à la pratique d'activités culturelles en raison de contraintes de déplacement ou de mode de transport. Un pourcentage qui s'élève à 57 % pour les jeunes des territoires très peu denses.

Au moment de construire leur parcours d'orientation, l'enjeu de la mobilité prend un nouveau tournant pour les jeunes ruraux. Parce que 70 % des formations post-bac se situent dans les grandes métropoles, ceux qui souhaitent poursuivre des études supérieures devront nécessairement bouger pour se former. Quand on sait que 8 jeunes ruraux sur 10 (79 %) ont passé les dix premières années de leur vie à la campagne ou dans une petite ville, on comprend qu'ils hésitent à franchir le pas vers une grande ville coûteuse sur les plans financier et matériel. Et, de fait, la grande majorité de ces jeunes se projettent dans un territoire similaire au leur : 63 % d'entre eux disent souhaiter vivre leur vie d'adulte en milieu rural – dans le détail, davantage à la campagne (43 %) que dans une petite ville (20 %). Ces préférences contrastent nettement avec celles des jeunes urbains, beaucoup plus libres dans leur façon d'envisager leur territoire futur : 29 % envisagent de vivre dans une ville moyenne, 22 % dans une grande ville, 18 % à la campagne, 17 % dans une petite ville et 14 % à l'étranger. Les jeunes urbains sont de fait beaucoup plus libres d'aller chercher la formation, puis l'emploi, là où ils se trouvent.

Les jeunes ruraux retrouvent encore le défi de la mobilité et ses conséquences au moment de construire leur parcours professionnel. Ainsi, 38 % des jeunes ruraux en recherche d'emploi disent avoir déjà renoncé à passer un entretien en raison de difficultés de déplacement. C'est 19 points de plus que leurs homologues urbains (19 %). Une fois en poste, la distance moyenne entre leur lieu de travail et leur domicile continue de peser sur les jeunes ruraux : 45 % d'entre eux ont déjà rencontré des difficultés pour se rendre au travail en raison de l'éloignement ou de problèmes de transport. Les frais nécessairement associés aux déplacements viennent alourdir cet état de fait : à titre d'exemple, le budget moyen pour les transports d'un jeune rural s'élève à 528 euros par mois versus 307 euros pour les jeunes urbains du même âge. Un coût qui conduit les jeunes des territoires à renoncer à certaines opportunités professionnelles ou bien à entamer leur reste à vivre.

(...)

Les enjeux de la mobilité rurale

En zone rurale française, 70 % des déplacements sont effectués en voiture, et 22 % à pied. Cela signifie que seulement 9 % de la population rurale utilisent les transports collectifs pour effectuer les trajets du quotidien. Face à de tels chiffres, on est en droit de se demander où le bât blesse.

Mobilité rurale : quelle est la problématique ?

En France, les territoires ruraux concentrent entre 22 et 40 millions de personnes (selon la définition que l'on a d'une zone rurale). Bien que ce chiffre soit conséquent, il faut reconnaître que la faible desserte en transports en commun et l'éloignement des services, conduisent les ruraux à une très grande **dépendance au véhicule personnel**. En effet, en zone rurale, tous les déplacements sont majoritairement effectués en voiture, que ce soit pour emmener les enfants à l'école, aller au travail, faire ses courses, ou aller chez le médecin. Aujourd'hui, bien que quelques initiatives soient prises dans certaines zones, l'**alternative à l'automobile en milieu rural** reste insuffisante, voire inexistante. Les **infrastructures de transports** proposées sont souvent parfaitement conçues pour les grandes villes, mais peu adaptées aux campagnes. Ainsi, près de 80 % du territoire français ne dispose d'aucune solution pour les transports quotidiens.

Les enjeux de la mobilité rurale

Aujourd'hui, les zones rurales sont extrêmement **dépendantes de l'automobile**, et sont surmotorisées. La **mobilité rurale** est donc devenue une priorité de la loi LOM, car l'enjeu est à la fois sociétal, économique et environnemental.

L'accès aux services : une priorité

L'**accessibilité aux services** représente un enjeu majeur dans les zones peu denses. Par « services » de la vie quotidienne, on entend ici les commerces, les établissements scolaires, les services de soins... En milieu rural, le temps d'accès et la distance pour rejoindre ces points centraux peuvent aller du simple au triple. Cette grande disparité met cependant en exergue un point commun : les personnes vivant en zone rurale parcourent, en moyenne, une distance 2 fois supérieure à celle des citadins pour aller au travail, dans un magasin, ou chez le médecin. Et ces distances continuent de s'étendre au fil des années dans les **zones peu denses**.

Des jeunes dépendants des autres, des seniors immobiles

Le manque de **transports collectifs dans les zones rurales** a également un impact sur la mobilité de certaines tranches de population. Les plus de 65 ans, qui représentent 23 % de la population rurale, se voient contraints, avec la perte d'autonomie et le manque de moyens, de rester à domicile. Ainsi, près de 30 % d'entre eux ne sortent de chez eux qu'une seule fois par semaine, voire moins. Cette obligation à rester chez soi conduit à une **immobilité chronique** ayant un impact direct sur les aptitudes physiques, mentales et cognitives de la personne âgée. À l'inverse, les moins de 25 ans (qui représentent 26 % de la population rurale) sont totalement **dépendants d'autres personnes pour se déplacer**. Qu'ils n'aient pas encore l'âge de conduire, ou pas les moyens de s'acheter un véhicule, les jeunes se voient contraints, par manque de transports en commun, de demander l'aide de leurs proches pour chaque déplacement.

Un poste budgétaire bien trop grand

Le transport est un poste de dépense conséquent, surtout lorsque les déplacements sont faits avec le véhicule personnel. En milieu rural, nous l'avons vu, les distances à parcourir entre le domicile et les services du quotidien, ou le travail, sont bien plus grandes qu'en ville. Réalisés en voiture, ces trajets engendrent des **dépenses très conséquentes** (carburant, assurance, amortissement et entretien du véhicule compris), qui sont parfois 4 fois plus élevées qu'en zone urbaine.

Alors qu'en ville, un abonnement mensuel aux transports en commun ne représente qu'une petite part des dépenses d'un Français, en campagne, le **budget transport** peut représenter jusqu'à 20 % des dépenses d'un ménage.

Un impact environnemental alarmant

Enfin, au-delà de l'impact sur la population, la mobilité rurale essentiellement centrée sur l'automobile a des **conséquences directes sur l'environnement**. Lorsqu'on sait que 30 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports, on imagine aisément l'impact environnemental de l'utilisation massive du **véhicule personnel en zone rurale**.

Mobilité rurale : vers de nouvelles solutions

Il est urgent de proposer de nouvelles formes de mobilité aux personnes vivant en zone rurale ou suburbaine. Et même si des solutions sont déjà en place dans certaines régions, celles-ci ne sont pas assez développées et demandent à être améliorées. La loi LOM (Loi d'Orientation sur les Mobilités) en fait sa priorité, et propose plusieurs axes d'amélioration :

- Développer la mobilité partagée : que ce soit avec le covoiturage, l'autopartage, ou encore l'auto-stop organisé ;
- Faciliter l'intermodalité ;
- Promouvoir les véhicules à faibles émissions : avec l'installation de bornes de recharge pour voiture électrique ;
- Favoriser l'usage du vélo : en créant des pistes cyclables, en proposant des parkings sécurisés, des voies vertes, ou encore des vélos électriques en libre-service ;
- Inciter au pédibus ou vélobus pour le ramassage scolaire ;
- Augmenter le service de Transport à la Demande : pour éviter les transports vides, le TAD s'organise pour optimiser les trajets et répondre à tous les besoins.