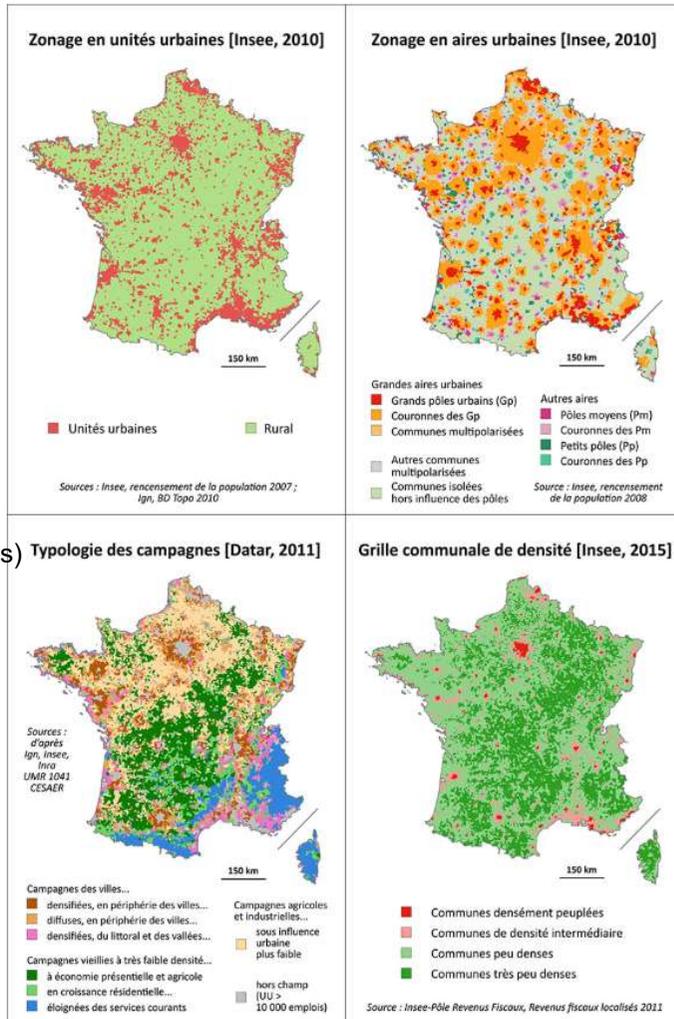


# **Les mobilités du quotidien hors des zones denses**

**Jeudi 9 avril 2020**

**Coordination: Stéphane Chanut (Cerema),  
Anne Aguiléra (Univ. Gustave Eiffel –  
LVMT)**

# Une acception large du « peu dense »



Pistre et Richard, 2018 (Géoconfluences)

## De nombreuses typologies, montrant l'importance des populations concernées

Figure 1 - Répartition des communes et de la population selon les quatre niveaux de densité des communes

	Nombre de communes	Répartition	
		en % des communes	en % de la population
Communes denses	781	2,2	37,7
Communes de densité intermédiaire	3 407	9,7	29,6
Communes peu denses	18 770	53,8	29,1
Communes très peu denses	12 012	34,3	3,6

Lecture : en 2016, 3 407 communes françaises (soit 9,7 % des communes) sont de densité intermédiaire. Elles représentent 29,6 % de la population française.

INSEE, 2019

## Des données sur la mobilité pas forcément adaptées

## Des problématiques de mobilité communes à de nombreux territoires (périurbains, ruraux, villes moyennes, zones d'activité...)

# Programme de la journée

---

## Matin

9h10 - Introduction: Données et enjeux

10h20 - Attentes des territoires et diagnostic des besoins

12h - La desserte ferroviaire des territoires peu denses

## Après-midi

14h15 – Les défis d'une mobilité bas carbone

15h20 – L'accompagnement à la mise en œuvre de politiques de mobilité

16h45 – Les transports publics et les nouveaux services

---

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

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

---



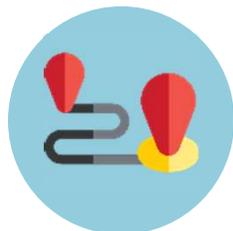
## La voiture est de loin le mode le plus utilisé

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

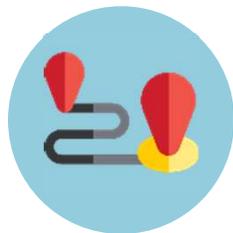
71% des déplacements de moins de 1 km sont réalisés à pied  
(74% dans les aires urbaines)

# 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, encore souvent limités à l'aspect touristique

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

# 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

# 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

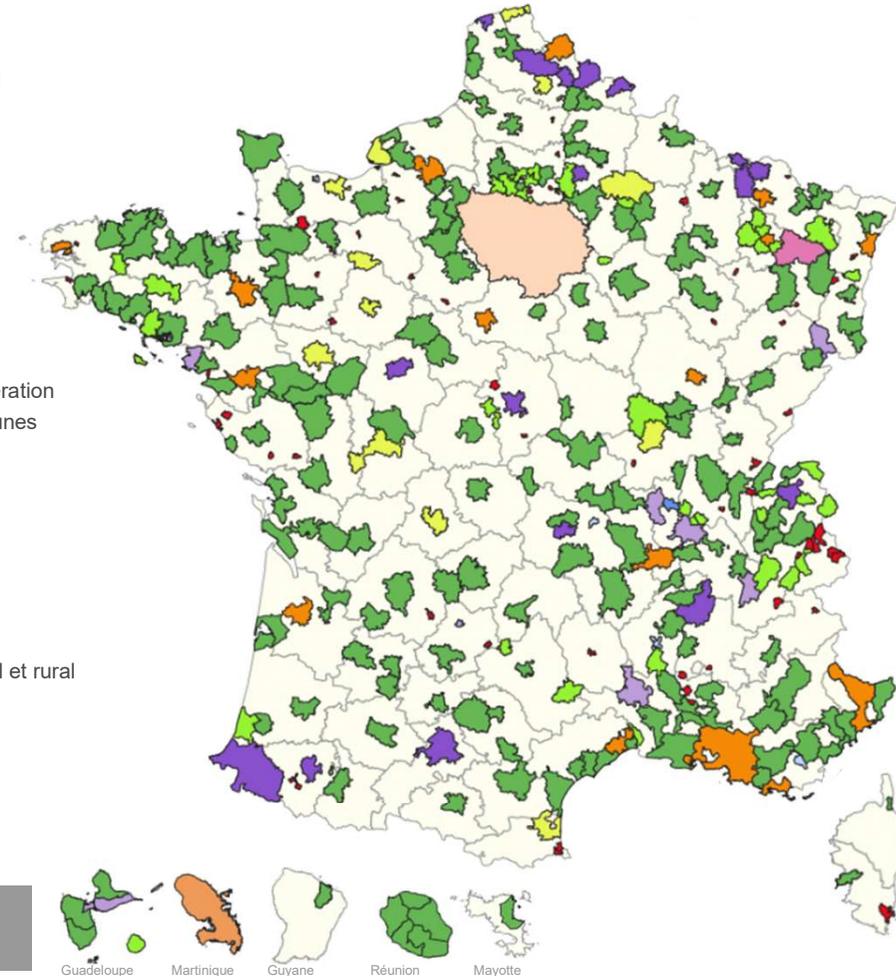
**49 millions d'habitants**  
73% de la population  
sur 23% du territoire

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

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



Les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité au 1<sup>er</sup> janvier 2019

# 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 mars 2021
- À défaut, la Région deviendra AOM locale dès le 1<sup>er</sup> 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)

# Bilan, enjeux

---

## Des mentalités qui évoluent

Aspects négatifs de l'autosolisme (budget, stress, temps perdu... et impact environnemental)

## Des ménages avec des marges de manœuvre limitées par la difficile articulation entre les échelles spatiales du quotidien

Des mobilité relativement « optimisées » (individus, ménages)

Recours à la « proximité », bassins de vie contenus

Du covoiturage « auto-organisé » (non pris en compte par les statistiques)

Des changements de pratiques qui se heurtent aux difficultés d'articulation des échelles et temporalités du quotidien autrement qu'avec une voiture (personnelle)

## La nécessité d'une implication plus forte des acteurs locaux

# Bilan, enjeux

---

## **Un possible renouveau du vélo et des transports en commun**

Pour les mobilités de portée « intermédiaire »

Transport à la demande, véhicules autonomes?

## **Des scénarios contrastés pour le devenir de la voiture**

Démotorisation (et partage) *versus statu quo* (voitures « propres », autonomes))

## **Des incertitudes autour des conséquences du numérique**

Transformation, plutôt que baisse, des mobilités

Un numérique pourvoyeur d'emplois de chauffeurs (VTC) et livreurs

La nécessité de nouveaux modèles et moyens d'action pour développer la mobilité partagée

# Merci pour votre attention !

---

Remerciements à toute l'équipe de la direction Centre-Est du Cerema (David Dubois, Emmanuel Perrin, Gilles Bentayou) et Thomas Durlin (Cerema Territoires et Ville)