FRANCE STRATÉGIE
ÉVALUER. ANTICIPER. DÉBATTRE. PROPOSER.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES ET DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

AGENCE NATIONALE DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Cerema

Le 09 avril 2020

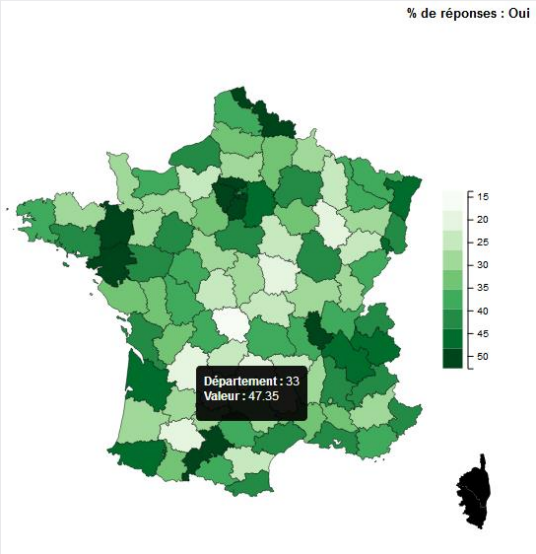
Mobilité dans les zones « périphériques » et peu denses: pour un territoire plus accessible ?

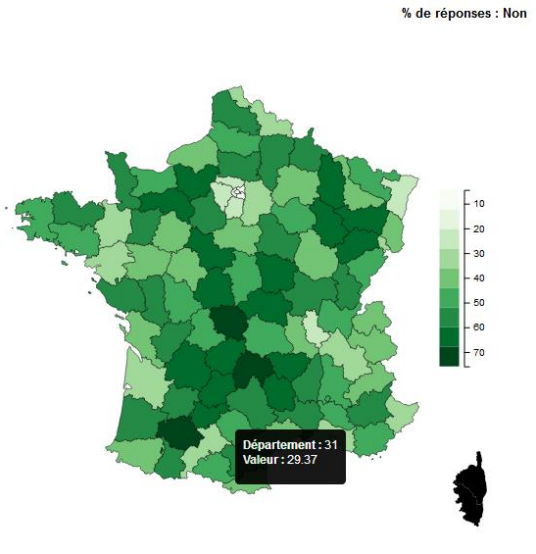
IHEDATE
Cycle Territoires et Mobilités

Jean Colard (France Stratégie)
Benoît de Lapasse (CGET)
Cécile Clément (Cerema)

Accessibilité des zones « périphériques » et peu denses
Grand Débat National

Avez-vous dans vos déplacements quotidiens la possibilité de recourir à des solutions de mobilité alternatives à la voiture particulières ?



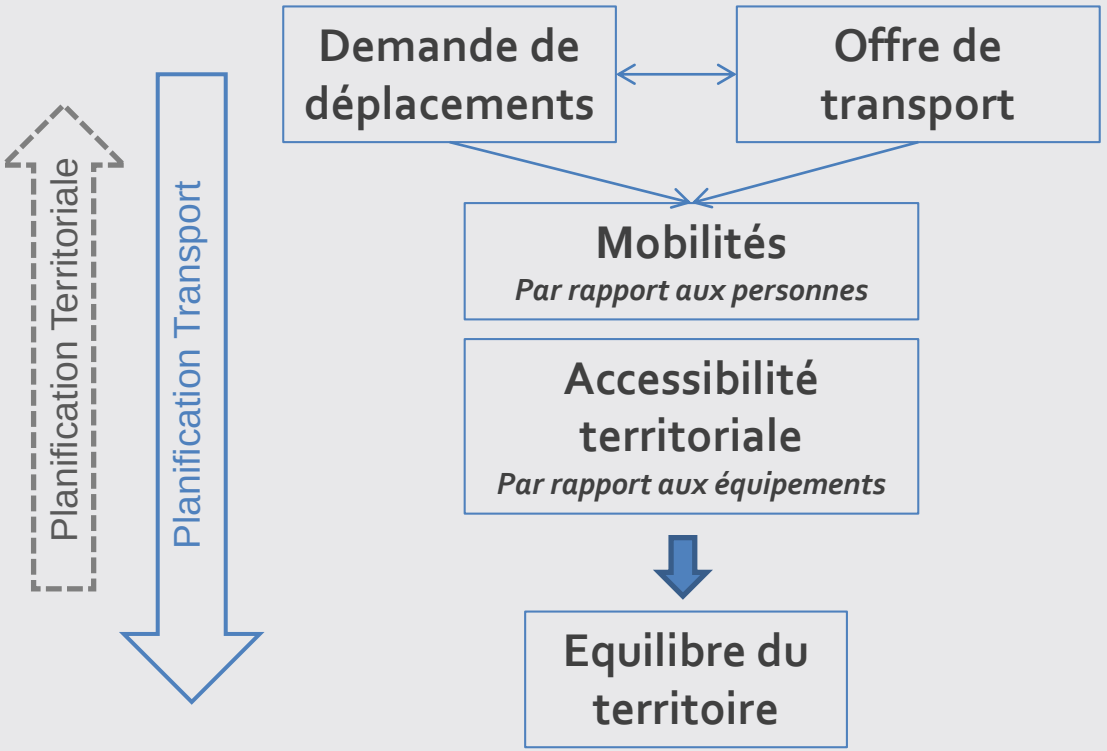


Cartographies et comparaisons des réponses aux questions fermées du Grand Débat National avec des données démographiques et politiques, avril 2019 (https://louisv123.github.io/analyses-gdn/)

Une mise en avant de la **fragilité de l'organisation de la mobilité dans les zones « périphériques » et peu denses** fortement dépendantes de la voiture particulière.

Accessibilité des zones « périphériques » et peu denses

Une indispensable approche systémique de la mobilité



Flux de trafic & Infrastructures/modes

Activités & Modes de vie

Services & Equité

Urbanisme & Politique d'aménagement

« La mobilité est l'inscription spatiale de la société » *

* *Jean-Pierre Orfeuil*

Une perception variée du sujet selon le type d'acteur/d'auteur

Une approche spatiale et sociologique des besoins (demande)

- **Vision politique du territoire** : enjeux d'un développement équilibré du territoire eu égard à la forte métropolisation, structuration ou non du périurbain, problématique des villes petites et moyennes
- **Vision sociologique**: enjeux sociaux d'accès aux ressources, à l'emploi, de pouvoir d'achat, et enjeux de société de droit à la mobilité/immobilité, de qualité/confort de vie, voire de cohésion et mixité sociale.
- **Méthodes d'observation** et de connaissance de la demande (statistiques vs territoire vécu)

Une approche pragmatique des solutions de mobilité (offre)

- **L'avènement des nouvelles mobilités** et de leur univers numérique, intégrateur et support potentiel d'un usage plus partagé (voire solidaire) des systèmes de transport
- Enjeu de la structuration des **réseaux armatures** périphériques et de la **place du ferroviaire**
- L'évolution du système et de la **société de l'automobile individuelle**

Une approche institutionnelle de la gouvernance (action publique)

- **Mise en œuvre de la LOM** : positionnement respectif des EPCI comme acteurs de la mobilité et des Régions comme garant de l'équilibre du territoire et de la coordination des périmètres d'action (bassins de mobilités)
- **Périmètre de compétences** pour mieux réguler les capacités d'adaptation aujourd'hui très élevée du système automobile par rapport à celles des transports publics et modes actifs
- **La bonne échelle territoriale** pour une planification cohérente du développement spatial et de la mobilité (SCoT et PLUI HD)

Accessibilité des zones « périphériques » et peu denses

Synthèse des entretiens

Penser et agir sur l'Aménagement ET la Mobilité ?

- **Constat** : - La concentration des emplois et richesses dans les métropoles en question
  - La France dispose d'espace permettant un étalement urbain (péri, voire para-urbain) sans véritable contraintes naturelles, ni réglementaires marquées et avec une régulation du marché foncier et immobilier politiquement et économiquement délicate.
- **Leviers d'action**: - Répartition territoriale des équipements/emplois/habitat vs Conditions d'accès
  - Capacités d'ingénierie pour accompagner une dynamique politique territoriale
- **Conviction : Les systèmes de mobilité doivent accompagner un projet de territoire équilibré pensé politiquement et opérationnellement en amont, l'adaptation dynamique du système automobile ne devant pas palier une absence de réflexion ou un trop grand laxisme en ce domaine.**
  - Logique vertueuse renforcée par les objectifs affichés de Zéro Emission Nette (ZEN) et de Zéro Artificialisation Nette (ZAN)
  - Questionnement sociale et économique du droit ou bien de l'injonction à la mobilité, et de la dialectique « société libérale de la mobilité » versus « société planifiée de l'accessibilité »
- **Analyse globale du territoire:** Typologie à partir du zonage EPCI, entités d'action publique territoriale en voie d'affirmation administrative et politique sur lesquelles les bassins de mobilité de la LOM s'appuient (*l'échelon de base du développement du territoire* pour Pierre Veltz).

FRANCE STRATÉGIE
ÉVALUER. ANTICIPER. DÉBATTRE. PROPOSER.

Typologie des EPCI

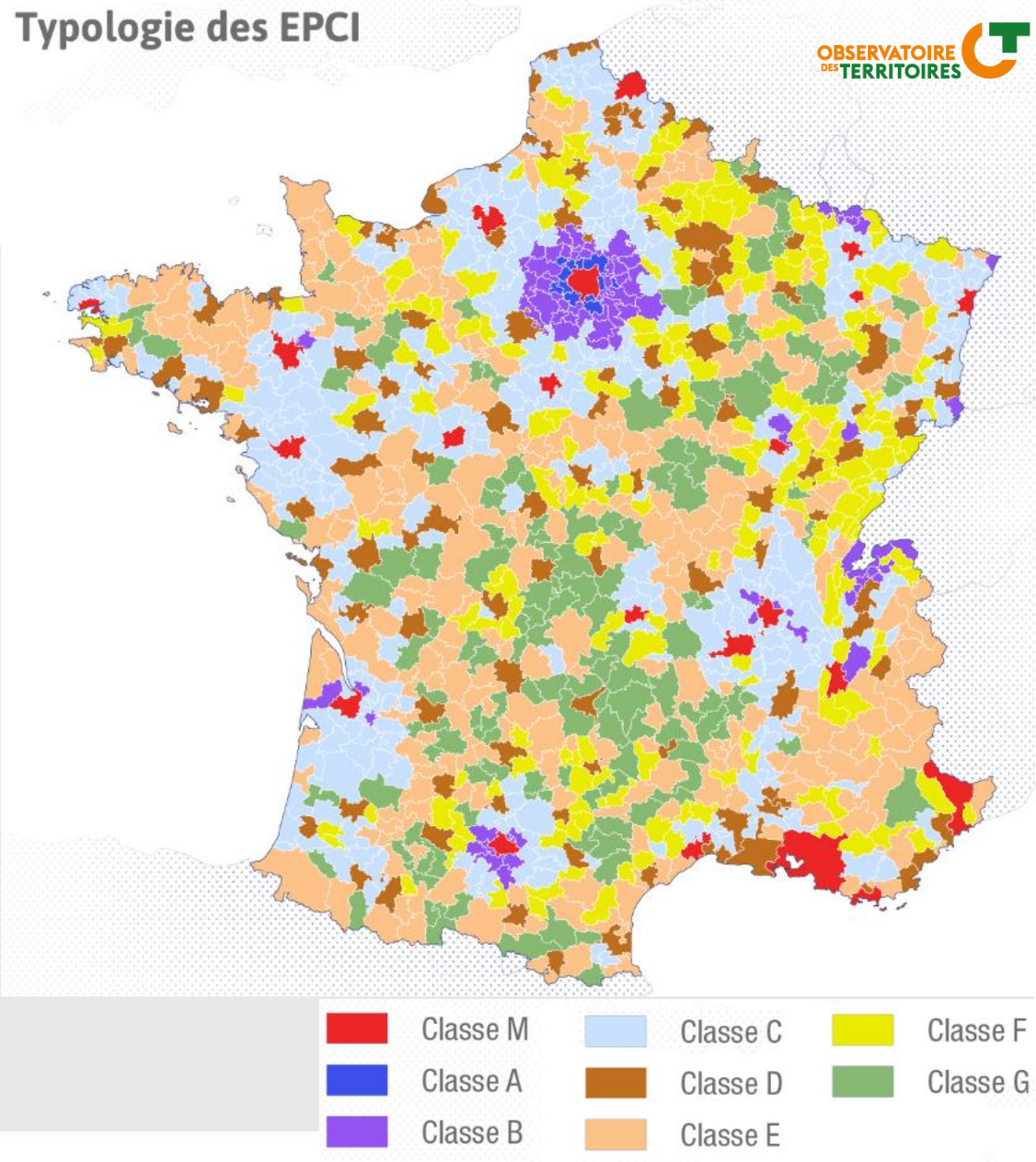
OBSERVATOIRE DES TERRITOIRES

Classe M : les métropoles

-> 22 EPCI, 19,1M d'hab.
-> 1/3 des actifs utilisent les TC (en augmentation), VP en baisse
-> l'emploi se concentre toujours plus
-> les personnes qui travaillent dans une métropole habitent de plus en plus loin

Classe A : Proche banlieue de Paris

-> 12 EPCI autour de la MGP, 2,9M d'hab.
-> Territoire périurbain : jeunesse de la population, densité, augmentation de la population et de l'emploi avec un solde naturel positif mais un solde migratoire négatif.
-> De plus en plus de résidents travaillant dans la MGP, de plus en plus d'emploi pourvu par des personnes habitant dans le périurbain plus éloigné, de moins en moins de résidents travaillant dans ces EPCI
-> Usage TC en hausse, VP en baisse



Le 09/04/2020

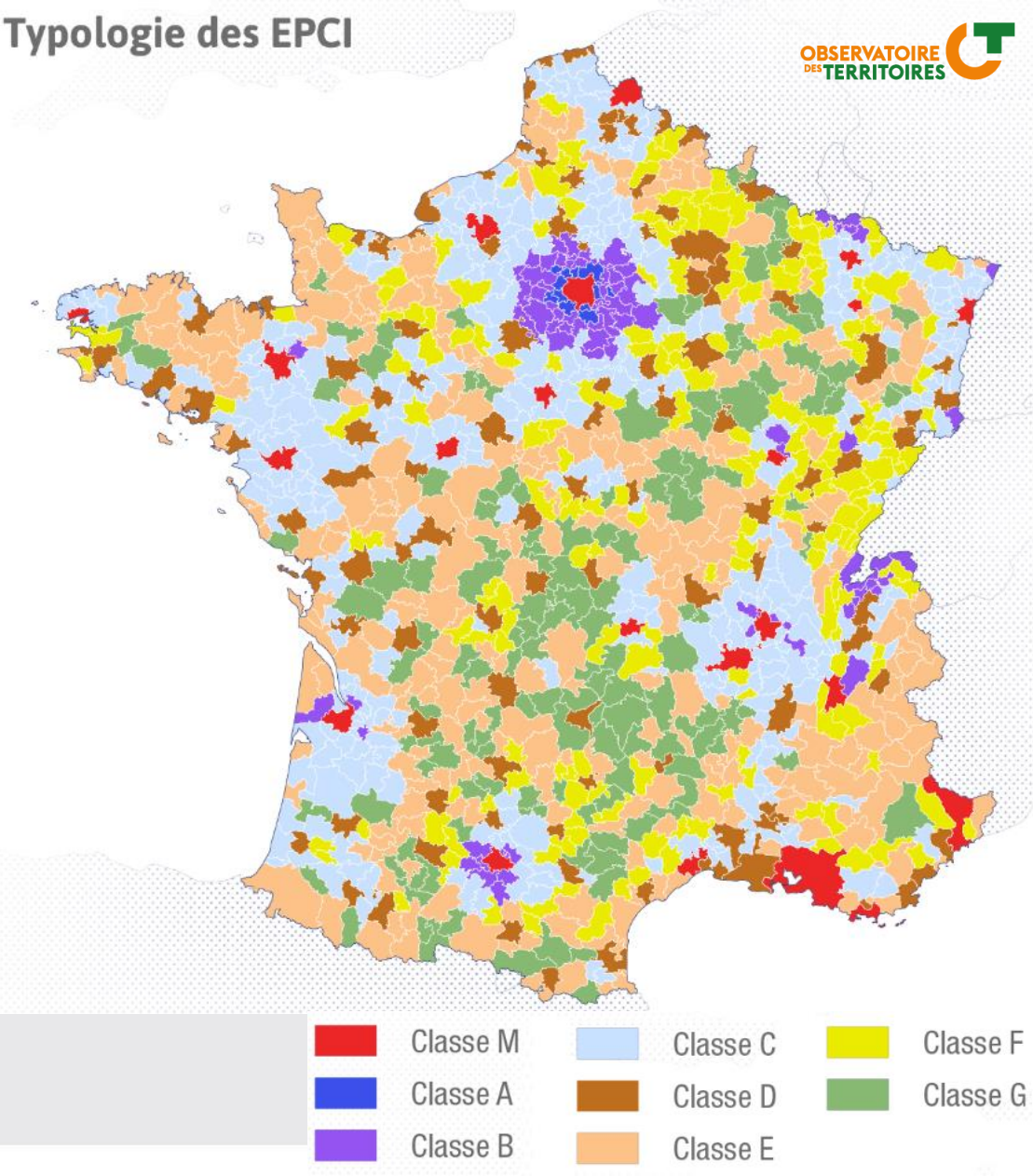
FRANCE STRATÉGIE
ÉVALUER. ANTICIPER. DÉBATTRE. PROPOSER.

Classe B : périurbain IdF, métropoles - transfrontalier

-> 79 EPCI, 3,9M d'hab
-> Population jeune, densité en forte augmentation : artificialisation progresse, taux de construction important
-> Usage de la voiture moins développé qu'ailleurs, stable sur dix ans.

Classe C : Périurbain élargi, campagne autour des métropoles

-> 376 EPCI et 12,4M d'hab
-> Augmentation forte de la population
-> Un travail toujours plus éloigné (40% vers métropoles et villes moyennes)
-> La place de la voiture est importante : possession et usage en augmentation (88% vers métropoles et 95% vers villes moyennes)



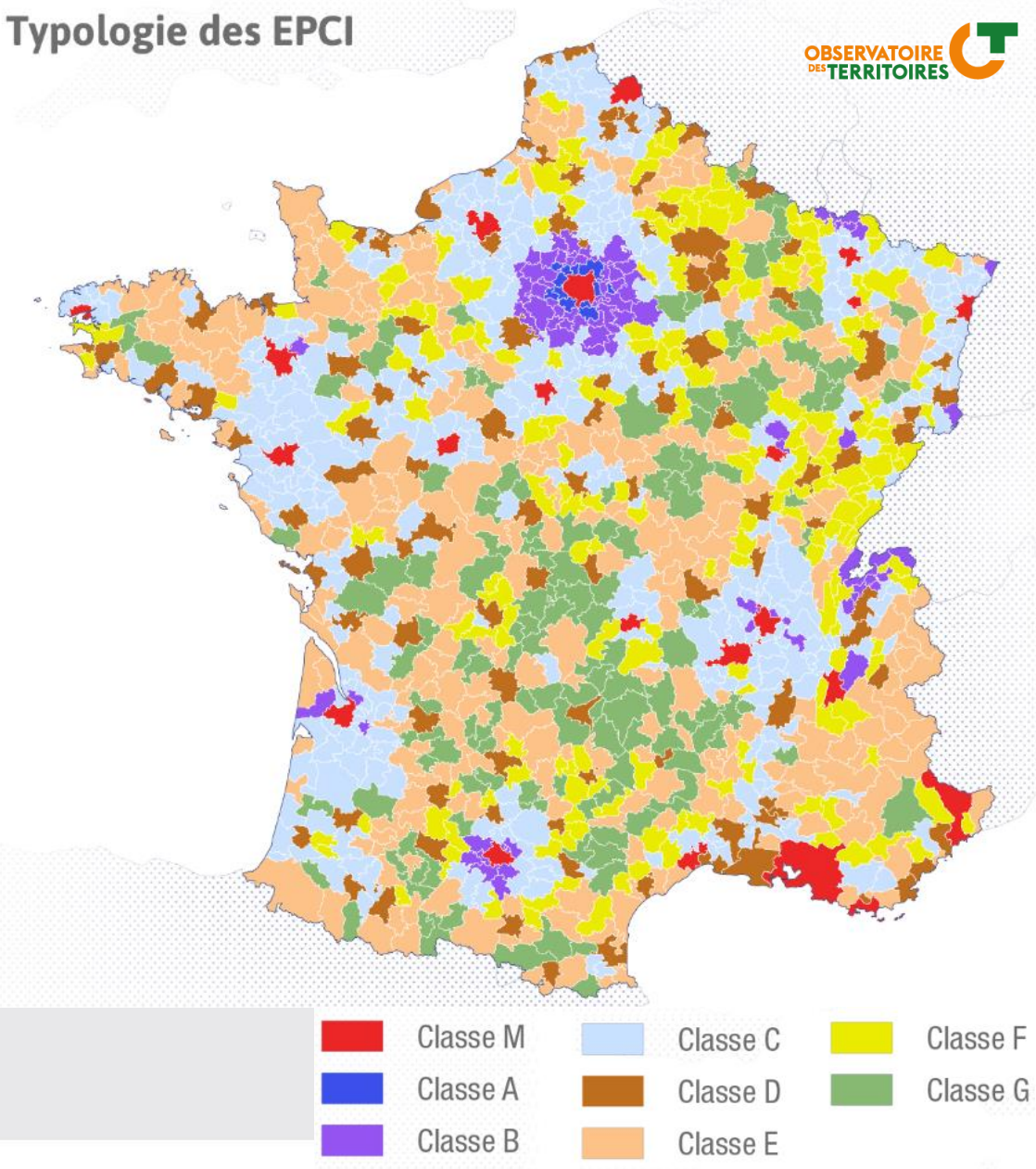
FRANCE STRATÉGIE
ÉVALUER. ANTICIPER. DÉBATTRE. PROPOSER.

Classe D : EPCI de villes moyennes et du littoral méditerranéen Est

-> 114 EPCI, 11,6M d'hab
-> Densité marquée (240hab/km2)
-> Population qui vieillit
-> L'emploi se concentre dans ces territoires (117 emplois pour 100 actifs résidents)
-> La distance au travail est moins grande, mais l'usage / la possession de la voiture est importante

Classe E : EPCI de villes moyennes ou petites, du rural

-> 286 EPCI, 9,5M d'hab
-> densité faible (58 hab/km2)
-> la population vieillissante
-> espace plutôt « autocentré » ayant moins d'échanges avec le reste du territoire, des personnes qui travaillent proche de leur habitation, mais VP dominant



FRANCE STRATÉGIE
ÉVALUER. ANTICIPER. DÉBATTRE. PROPOSER.

Typologie des EPCI

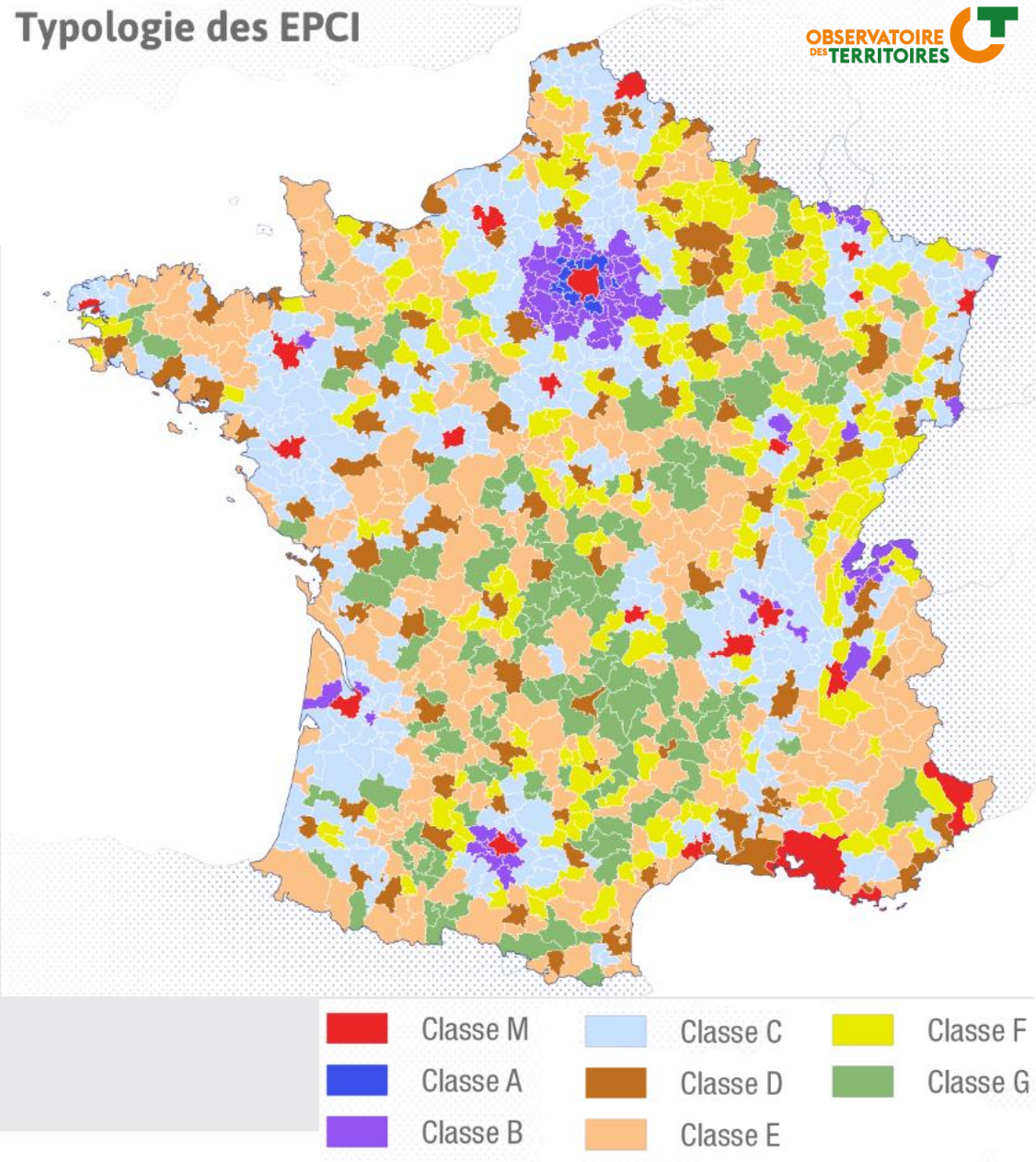
OBSERVATOIRE DES TERRITOIRES

Classe F : EPCI ruraux et périurbains des villes moyennes

-> 201 EPCI, 3M d'hab
-> Epci peu dense – de faible taille
-> Population qui vieillit, souvent des personnes seules
-> certains aspects du périurbain avec forte possession et usage de la voiture, 60 emplois pour 100 actifs résidents et un petit tiers des habitants vont travailler dans la classe D

Classe G : EPCI ruraux

-> 146 EPCI, 1,7M d'hab
-> Très faible densité
-> Population qui vieillit, souvent des personnes seules
-> Faible accessibilité aux services
-> L'emploi est moins loin, l'usage de la voiture n'est pas si forte, mais se développe vivement



Le 09/04/2020

Mobilité en zones peu denses : Un enjeu de développement du territoire

- Mise en avant certaines caractéristiques générales des territoires des EPCI dans la perspective d'une **structuration d'un système de mobilité alternatif** à l'autosolisme, autour de transports publics organisés (collectifs ou partagés) lorsque cela est pertinent eu égard notamment à la densité et au développement spatial envisageable.
- Les classes M, A et B (couvrant 40% de la population française sur 6% du territoire national) sont a priori hors champ de nos réflexions, car en zones globalement denses, fortement polarisées et couvertes par des autorités organisatrices dont le pouvoir intégrateur et mobilisateur est à même de proposer des réponses coordonnées.
- **Focus sur les classes C, E et F (couvrant près de 40% de la population, mais sur 73% de la superficie du territoire national) où les enjeux de mobilité sont avant tout liés :**
  - **D'une part, à la structuration de l'aménagement et au degré de densification de ces territoires planifiés à court terme, et envisageable à moyen/long terme ;**
  - **D'autre part, à l'équilibre entre emplois et résidents, et à l'existence de services avec des modalités d'accès cohérentes selon leur répartition.**
- Approfondissement de la démarche autour de la **notion d'accessibilité** en collaboration avec deux régions

Accessibilité des zones « périphériques » et peu denses

Echanges autour de :

- la gouvernance de la planification territoriale et de la mobilité
- la structuration de l'offre de mobilité dans les territoires périphériques et peu denses

La gouvernance de la planification territoriale et de la mobilité

Comment mieux piloter la cohérence entre aménagement du territoire et mobilité régionale pour limiter la dispersion ?

- **Avec quels espaces de réflexion stratégique et opérationnelle au niveau Etat-Régions-Métropoles-Intercommunalités ?**
- **Avec quels outils de planification (SCoT, PLUi HD, Projets de territoire), de programmation (contrat d'axe, CTR…) et avec l'appui de quelles régulations foncière et immobilière ?**
- **Selon quels indicateurs de définition et de suivi (indicateurs d'accessibilité, desserte de base…) ?**
- **Avec quelles structures de portage et d'ingénierie des collectivités pour une vraie dynamique de projets ?**

La structuration de l'offre de mobilité dans les territoires périphériques et peu denses

GOUVERNANCE

- Quelle mise en œuvre des orientations de la LOM autour des bassins de mobilité et des contrats opérationnels de mobilité pour coordonner les offres des AOM et éviter le risque de morcellement ?
- Quelles compétences éventuellement nécessaires aux AOM pour mieux intégrer le système automobile dans l'organisation du système de mobilité ?

OFFRE

- Quelles modalités technico-financières de structuration du service pour des réseaux armatures (hiérarchisation, rabattements, PEM/Hub, tarification intégrée/MaaS) ? Modes et place du ferroviaire (T ou RER, B ou CHNS, …) ?
- Quelle place pour les solutions de transport « complémentaires » les plus adaptées (covoiturage et/ou autopartage, retour des modes actifs, …) ?

Merci pour votre attention

ANNEXES

Accessibilité des zones « périphériques » et peu denses: 3 démarches en 1

1- Synthèse bibliographique :

- Déplacements, flux et démographie
- Sociologie et comportements
- Politique d'aménagement et Gouvernance

2- Rencontre des acteurs

Catégorie	Organismes
Collectivités	Régions de France, AdCF, GART, Régions Normandie, BFC, Grand Est
Ministères et administrations	MTES/DGITM, CGEDD, Cours des Comptes
Laboratoire de recherche, Agences d'urbanisme, Bureaux d'études	LVMT, LATTS, TDIE, LASUR/EPFL, Aurba, Iaurif, FNAU, Cerema, Systra
Opérateurs exploitants	Kéolis, SNCF Réseau, Transdev
Corps intermédiaires	Medef, Cese

3- Analyse statistique territorialisée sur périmètre EPCI menée avec le CGET

Accessibilité des zones « périphériques » et peu denses

Synthèse des entretiens

Contexte de la mobilité dans les zones « périphériques » ou peu denses

FORCES	FAIBLESSES
• Efficacité de la **gouvernance** des mobilités en métropoles et grandes agglomérations • Niveau et maillage des **infrastructures** routières et ferroviaires existantes, mais attention à l'état des réseaux • Performance des **opérateurs** publics et privés	• **Urbanisme**: maîtrise difficile de l'étalement urbain et cloisonnement des politiques d'aménagement et de mobilité • **Institutionnel**: attraction/poids des métropoles et faible lisibilité des périmètres institutionnels • **Culturelle:** ancrage de l'automobile (au détriment notamment des modes actifs), individualisation des comportements et conscience encore faible des enjeux collectifs (et écologiques)
OPPORTUNITES	**MENACES**
• Affirmation progressive des **Régions et EPCI** • **Retour au local et à la proximité** des nouvelles générations et structuration progressive du « périurbain ancien » • **Impact du numérique** sur l'accès aux services à distance • Impact du numérique sur la souplesse d'usage des systèmes de mobilités, capacité d'innovation de la FrenchTech	• Urgence de la **transition écologique** • Inéquité des territoires et **déséquilibre du territoire** • Discordance entre le **rêve numérique et la réalité** des réseaux (soft & hard) comme des usages (lowtech) • Absence de consensus collectif et politique sur l'équilibre et la **régulation des modes** • Pérennité de **l'industrie automobile** nationale et crédibilité d'une évolution/substitution industrielle

ANNEXE: Analyse statistique territorialisée sur périmètre EPCI

Objectif : Caractériser les EPCI suivant les demandes et pratiques de transports quotidiens
Champ : France métropolitaine
Source : Insee, Recensement 2006-2016, BPE
Méthode : ACP puis classification – Métropoles traitées à part

- La densité de population
- Le revenu médian
- Le taux de migration apparent
- Le taux d'évolution de la population naturelle
- La part des personnes de 60 ans et plus et son évolution.
- Indice de concentration de l'emploi et son évolution
- Part des emplois productifs et son évolution
- Distance médiane en km Domicile-travail et son évolution
- Part des actifs occupés résidant à 30 minutes ou moins de leur lieu de travail et son évolution
- Part de la population ne travaillant pas dans son EPCI de résidence et son évolution
- Part de la population possédant une voiture et son évolution
- Part de la population suivant les modes de transport domicile-travail et leurs évolutions
- Part de la population ayant accès en moyenne aux 12 équipements de la gamme intermédiaire en 15 minutes ou moins et son évolution

ANNEXE: Une notion d'accessibilité à approfondir dans la suite de la démarche

- **Cause**: Mobilité dépendante de régulation publique d'autres secteurs (logement, emploi, aménagement, politiques sociales, santé, culturelle…).
- **Conséquence**: Une dispersion des activités dans l'espace, favorisée par les acteurs publics comme privés, compensée par une mobilité automobile individuelle massive de plus en plus contraignante, remettant en cause le mythe d'une mobilité expansive libre et totale.
- **Alternative**: Des transports organisés par la puissance publique vus comme
  - un « minima social » face à la dispersion des activités qui marginalise les moins mobiles
  - une « assurance-ville » d'accès aux aménités pour tous les ménages, motorisés ou non
- **Accessibilité = Notion agrégeant facilité d'accès aux ressources et attractivité de chacune d'entre elles, offrant une vision plus globale et explicite de l'interaction entre systèmes de transport et territoires**

  → **En France, les travaux utilisant les indicateurs d'accessibilité du territoire restent relativement rares**

  → **Un approfondissement du sujet avec le Cerema et deux régions administratives prévu en 2020**

FRANCE STRATÉGIE
ÉVALUER. ANTICIPER. DÉBATTRE. PROPOSER.

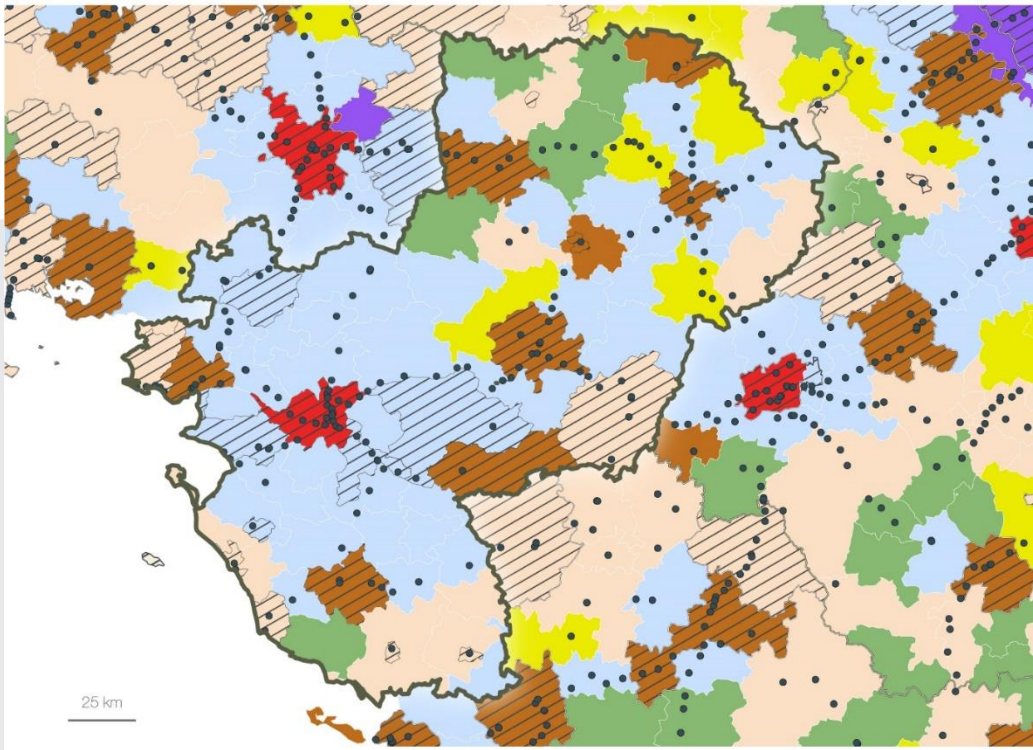
Zoom sur la Région des Pays de la Loire
Un réseau ferroviaire structurant

-> Une répartition des gares à partir des trois étoiles ferroviaires de Nantes, Angers et Le Mans.

-> Une couverture des EPCI de classe C Périurbain élargi à garantir par le réseau complémentaire structurant.

→ Une couverture encore partielle du territoire par les 22 AOM en dehors de la métropole et des villes moyennes

Focus sur la région Pays de la Loire



Typologie
Par EPCI

- Classe M : 22 métropoles admnistratives
- Classe A : Proche banlieue parisienne
- Classe B : Périurbain de la région parisienne et de grandes métropoles ou zones transfrontalières
- Classe C : Périurbain élargi, la campagne autour des métropoles ou de villes moyennes
- Classe D : Epci des villes moyennes et du littoral méditerranéen Est
- Classe E : Epci de villes moyennes ou petites, du rural et du littoral méditerranéen Ouest
- Classe F : Epci ruraux et périurbain de villes moyennes
- Classe G : Epci ruraux

Gare ferroviaire — Autorité organisatrice de la mobilité

Sources : Observatoire des territoires, ANCT 2020 - SNCF 2019 - Cerema 2019 - IGN 2019 • Réalisation : ANCT 2020

AGENCE NATIONALE DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES