

Vivre en milieu rural : quelles solutions de mobilité ? Le défi des acteurs locaux



Le 28 novembre 2017, Mauges Communauté représentée par son président M. Didier HUCHON, et l'Observatoire Régional des Transports (ORT) des Pays de la Loire représenté par son président M. Yannick HAMONOU, accueillait à Beaupréau-en-Mauges (49) les participants au mardi de l'ORT consacré à la mobilité en milieu rural.

Ce mardi était animé par M. Didier VIVANT, directeur de l'ORT, avec les témoignages d'une experte en approche systémique et comportementale de la mobilité, fil rouge des échanges, et d'acteurs locaux impliqués à l'échelle régionale et intercommunale.

Il avait pour objectif de mieux cerner les enjeux et les modes d'action dans les territoires dépendants de la voiture, et de prendre la mesure du défi des acteurs locaux pour apporter des réponses individuelles et collectives adaptées, par leurs compétences et leurs stratégies renouvelées.

Ce thème est à rapprocher d'une actualité importante, les Assises nationales de la mobilité qui se tiennent actuellement jusqu'en décembre, et qui accordent une attention particulière aux transports de la vie quotidienne, notamment en zones rurales.

PROGRAMME

Comment aborder la question de la mobilité dans les territoires dépendants de la voiture ?

Marie HUYGHE, Chercheure-associée en aménagement et urbanisme (UMR CNRS-CITERES, Tours) ; Consultante en mobilité

La mobilité et les transports dans le Pacte régional pour la ruralité en Pays de la Loire et transport à la demande dans le Maine-et-Loire :

Antoine DOUCET, Directeur Adjoint des Transports et des Mobilités, Conseil Régional des Pays de la Loire

Olivier PICHAUD, Chef par intérim du service transports routiers de voyageurs de Maine-et-Loire, Conseil Régional des Pays de la Loire

Mauges Communauté, genèse et stratégie d'une autorité organisatrice de la mobilité rurale

Clémence BERVILLE, Chargée de mission Mobilités, Mauges Communauté

*Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.
L'ensemble des présentations sont téléchargeables sur le site internet de l'ORT :*

www.observatoire-transports-pays-de-la-loire.fr



Comment aborder la question de la mobilité dans les territoires dépendants de la voiture ?

Marie HUYGHE, Chercheure-associée en aménagement et urbanisme (UMR CNRS-CITERES, Tours) ; Consultante en mobilité

Auteur en 2015 d'une thèse de doctorat intitulée : «Habiter les territoires ruraux - Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages», Marie HUYGHE s'est attachée à comprendre ces territoires et les modes d'habiter «ruraux», leur fonctionnement, leur organisation, les pratiques quotidiennes des ménages qui y/qui les habitent.

Elle s'est également intéressée aux perspectives d'évolution de ces territoires en cas d'évolution du contexte global, en particulier aux marges de manœuvre des populations en termes de pratiques de mobilité. Et elle a apporté des éléments prescriptifs en faveur de politiques globales de mobilité dans une approche systémique et comportementale.

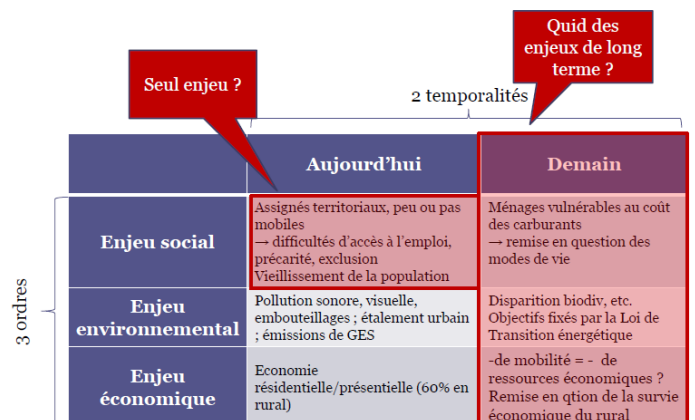
Fort de ses travaux, Marie HUYGHE était le grand témoin du mardi de l'ORT et a tout d'abord fait une présentation remarquée mettant en évidence la diversité des enjeux liés à la mobilité, et promouvant une nouvelle approche de la mobilité qui prenne en compte les pratiques et besoins des ménages.

Quels sont aujourd'hui les enjeux qui imposent de s'intéresser à la question de la mobilité en milieu rural ?

Les enjeux qui imposent de s'intéresser à la question de la mobilité procèdent de trois ordres (social, environnemental et économique) et de deux temporalités (aujourd'hui et demain), vu la place de la mobilité automobile face à la raréfaction des énergies fossiles et la lutte contre le changement climatique, dans des territoires à faible densité d'emplois, de commerces et services, de population, et la rareté voire l'absence d'offres alternatives.

Cette diversité d'enjeux est synonyme de diversité de solutions.

Cette non-durabilité du système de mobilité rappelle l'urgence de s'emparer de cette question dès maintenant.



Comment aborder cette question ?

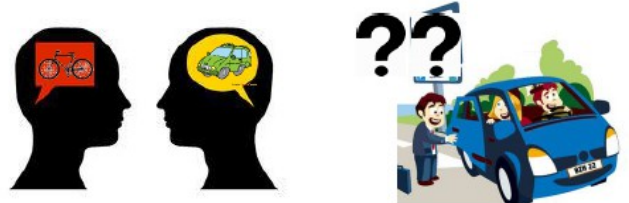
Les objectifs étant posés (réduire les émissions de gaz à effet de serre et la dépendance à la voiture individuelle), il s'agit de procéder à du report modal et à une autre utilisation de la voiture (se déplacer «autrement»), et de limiter les besoins en déplacement (se déplacer «moins»).

Les politiques de transport ont aujourd'hui des effets parfois mesurés : faible développement d'alternatives (peu compétitives, non rentables) et peu de mesures contraignantes à l'égard de la voiture. Conséquences : la voiture reste le mode de transport le plus utilisé, sa part modale augmente en milieu rural, alors que la part du vélo y diminue.



La problématique du système de mobilité est triple:

- il manque ou il n'existe pas d'alternatives : des alternatives non compétitives et des offres non adaptées à la diversité des situations individuelles ;
- les freins au changement de comportement de mobilité ont la vie dure, que ce soit dans les représentations, les compétences de mobilité , ou tout simplement les habitudes ;
- l'utilisation de la voiture est encore souvent satisfaisante (rapide, facile, peu chère, peu de contraintes à son utilisation : coût, embouteillages, pollution, stationnement), alors pourquoi faire évoluer ses pratiques ?



Représentations

Compétences de mobilité

Il s'agit donc de faire évoluer le système de mobilité pour permettre aux ménages de se déplacer moins ou de se déplacer autrement, dans une approche systémique nécessairement complexe, caractérisée par :

- un travail sur l'environnement : l'offre, les infrastructures, l'aménagement du territoire (équipements) et un travail technique/technologique, pour créer un «nouveau contexte» ;
- et un travail comportemental : sur les représentations liées à la mobilité, sur les pratiques de mobilité et leur potentiel d'évolution, pour permettre et favoriser son appropriation.



Habitudes

Freins au changement de comportement

Comment agir ?

La mise en oeuvre d'une approche comportementale fait partie des actions à privilégier, parallèlement à un travail sur l'offre et l'aménagement du territoire.

Dans le panel des outils «d'incitation comportementale» (campagnes de sensibilisation traditionnelles ou engageantes, nudges ou «coup de pouce», marketing individualisé, motivational interviewing ou «entrevue motivationnelle»), la plus pertinente est le marketing individualisé.

Il se concrétise en quatre phases : sensibilisation, motivation, aide au passage à l'acte et accompagnement.

Sa réussite passe par :

- l'identification du besoin et de la solution la plus adaptée : différentes temporalités, compétences, investissement ;
- la mise en place de nouvelles compétences pour développer l'accompagnement individualisé : les conseillers en mobilité ;
- l'identification de nouvelles sources de financement (investissement, fonctionnement).

Quelques pistes d'actions complémentaires sont ressorties des échanges avec les participants :

- pour lutter contre la multi-motorisation des ménages, il pourrait être mis en place une prime à la casse favorisant l'accès aux modes alternatifs à la voiture ;
- pour contribuer plus largement aux changements de comportement, il faudrait accentuer la sensibilisation et l'éducation des plus jeunes ;
- pour augmenter l'efficacité des actions locales personnalisées à l'initiative des collectivités, il faudrait renforcer la diffusion de l'information et les relais dans les territoires (conseils en mobilité), en priorité auprès de publics ciblés permettant d'obtenir des résultats tangibles.

La mobilité et les transports dans le Pacte régional pour la ruralité en Pays de la Loire et transport à la demande dans le Maine-et-Loire :

Antoine DOUCET, Directeur Adjoint des Transports et des Mobilités, Conseil Régional des Pays de la Loire

Olivier PICHAUD, Chef par intérim du service transports routiers de voyageurs de Maine-et-Loire, Conseil Régional des Pays de la Loire

A travers des compétences élargies et une nouvelle stratégie, la Région s'est donnée le défi de garantir une offre de transport dans toutes les communes des Pays de la Loire, et de développer et harmoniser les dispositifs de transport à la demande, particulièrement adaptés aux zones rurales.

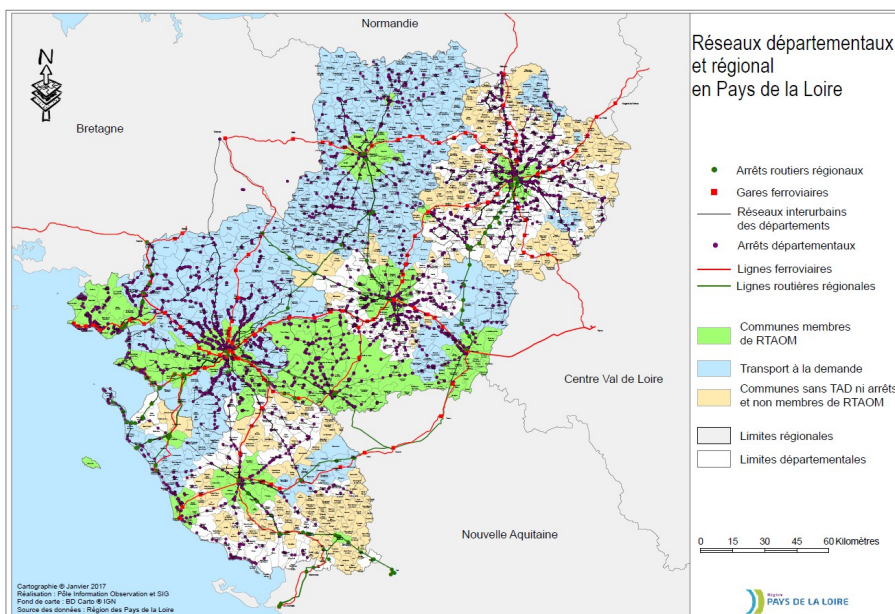
La Région présente les dates et chiffres clés de sa prise de compétence en matière de transport scolaire, régulier et à la demande.

L'exercice de ces nouvelles compétences repose sur :

- la création de services de transports routiers de voyageurs, basés en Département, pilotés par un chef de service rattaché à la Direction des Transports, structurés par des modes de gestion et des effectifs variés travaillant en lien étroit avec un élu Transports référent ;
- un travail important sur les perspectives à venir : avec de nombreux groupes de travail et de nombreux chantiers à réaliser, ayant pour finalités : un nouveau nom unique pour le réseau régional, la tarification, les modes de distribution... et une «étude Mobilité» vers un nouveau réseau unique régional.

Les perspectives régionales sont ambitieuses :

- harmoniser six réseaux : par le diagnostic offre et demande, la hiérarchisation du réseau (lignes structurantes/secondaires/locales/désenclavement, offre ferroviaire, rôle majeur du transport à la demande en articulation avec le réseau régulier, place des lignes scolaires) et l'investigation des axes touristiques et économiques ;
- mettre en œuvre le volet mobilité et transports du pacte régional pour la ruralité : garantir qu'avant la fin du mandat, toutes les communes des Pays de la Loire bénéficient d'une offre de transport en commun, qu'il s'agisse d'une ligne régulière, d'un transport à la demande ou autre (chaque commune reliée à son pôle territorial et/ou à une ligne structurante du territoire, dispositifs de transport à la demande, modes de transport innovant), soutenir les solutions alternatives permettant de favoriser la mobilité en milieu rural (plateformes de mobilité) ;
- accompagner les territoires à travers un réseau rural régional : dans l'interaction entre autorité organisatrice régionale et autorités organisatrices rurales, en apportant des ressources et en partageant les expériences pour la mise en œuvre des actions locales et l'accompagnement des nouvelles initiatives.



La Région présente ensuite un retour d'expérience du transport à la demande en Maine-et-Loire, outil de mobilité adapté aux zones rurales.

Intégré au réseau Anjoubus, le transport à la demande bénéficie d'une identité homogène et déclinée suivant les principes généraux du schéma départemental des transports voyageurs mis en place en 2011 :

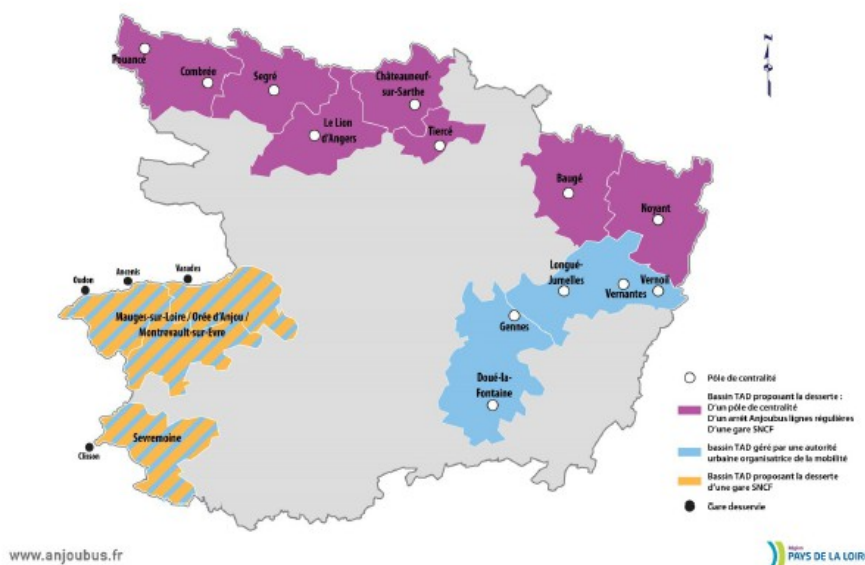
- hiérarchisation du réseau : le transport à la demande permet de desservir toutes les communes du bassin en favorisant les dessertes express en lignes régulières (arrêts sur la ligne express limités en faveur d'une desserte rapide), notamment vers les agglomérations ;
- complémentarité et intermodalité des réseaux : le transport à la demande permet les rabattements vers les offres de transport en commun existantes : TER et lignes régulières ;
- optimisation du réseau et réflexion sur l'équilibre économique du réseau : le transport à la demande est adapté pour les besoins en mobilité des zones rurales peu denses (déplacement d'un véhicule sur réservation) ;
- évolution de l'offre de services en fonction des besoins (services express, lignes en déclenchement à la demande...) : la centrale de réservation est gérée en interne, les adaptations de services sont mises en place lorsqu'un besoin est identifié.



Le service du transport à la demande bénéficie d'un tarif identique aux lignes régulières depuis janvier 2017 (trajets monomodaux ou multimodaux) permettant :

- une équité entre les personnes desservies directement par une ligne régulière et les autres personnes devant utiliser le transport à la demande en complément,
- mais également entre les personnes à mobilité réduite et les autres personnes (le transport à la demande outil stratégique d'accessibilité du réseau Anjoubus),
- et enfin pour les usagers concernés par un report imposé sur le transport à la demande en cas de suppression de points d'arrêts peu fréquentés de lignes régulières.

BASSINS ANJOUBUS À LA DEMANDE



Mauges Communauté, genèse et stratégie d'une autorité organisatrice de la mobilité rurale

Clémence BERVILLE, Chargée de mission Mobilités

A travers un nouveau statut et des compétences récemment élargies, Mauges Communauté a pour défi d'être l'autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire autour d'enjeux d'organisation et d'attentes de la population importants.

Mauges Communauté présente sa genèse, du Pays des Mauges à la communauté d'agglomération, autorité organisatrice de la mobilité. Ce sont 10 ans de stratégies et d'actions pour les mobilités qui ont été mises en œuvre à travers le plan climat énergie territorial en 2009, le SCOT du Pays des Mauges en 2013, et le schéma local des mobilités en 2014-2015.

Mêlant héritage départemental et initiatives locales, les services des mobilités se sont développés, entre lignes interurbaines régulières, transport à la demande, transport scolaire, dessertes ferroviaires, covoiturage, modes doux... jusqu'au choix par les collectivités du statut de communauté d'agglomération sur un territoire volontariste à l'heure de la loi NOTRe.

Par sa création au 1^{er} janvier 2016, Mauges Communauté est devenue autorité organisatrice de la mobilité pour l'ensemble des services inclus dans son ressort territorial, avec comme compétences :

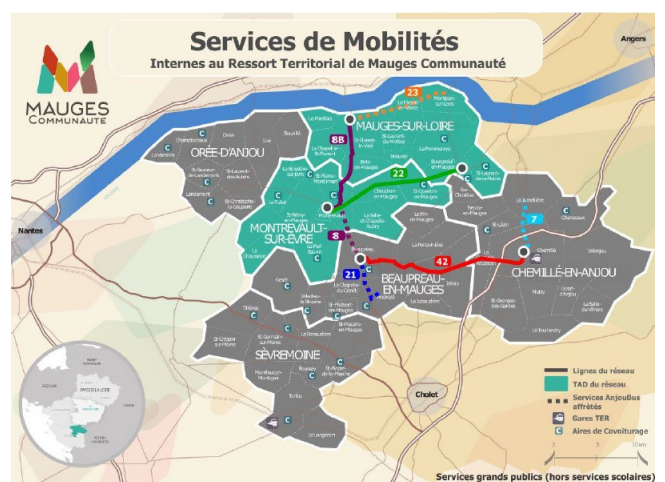
- la définition de la stratégie communautaire en matière déplacements ;
- l'organisation de services réguliers et à la demande de transport public de personnes ;
- l'organisation de services de transport scolaire ;
- le développement des modes de déplacement alternatifs tels que le covoiturage ;
- le développement des modes de déplacement alternatifs tels que le covoiturage, les déplacements doux (vélo, marche à pied, ...) ;
- l'instauration d'un service d'information aux usagers et de conseil en mobilité.

Selon un calendrier rythmé, Mauges Communauté s'est mise en situation d'exercer cette compétence dès le 1^{er} janvier 2017 et de monter en puissance progressivement (délégation de compétence au département pour l'organisation du transport scolaire jusqu'au 31 août 2018, mutualisation de la centrale de réservation du transport à la demande du département jusqu'au 31 décembre 2017).

Les principaux enjeux de mobilité dans le territoire des Mauges sont triples :

- la mobilité d'accès à l'emploi,
- la mobilité de vie quotidienne,
- et la mobilité scolaire.

Pour y répondre, Mauges Communauté a fixé le cap des mobilités dans sa feuille de route 2020, son service mobilités se structure et son budget annexe mobilités figure parmi les trois plus gros postes budgétaires de la collectivité.



En conclusion, deux leviers importants sont ressortis des échanges et constituent pour les acteurs locaux des facteurs indispensables pour réussir leur défi d'élargir le champ des possibles en matière de mobilité :

- l'ouverture au numérique, pour l'agilité qu'il permet,
- le dialogue entre tous les acteurs, producteurs d'offres de mobilité et utilisateurs experts d'usage, pour l'intelligence collective qu'il permet.