



Atelier Mobilités Durables





Accueil
Présentation



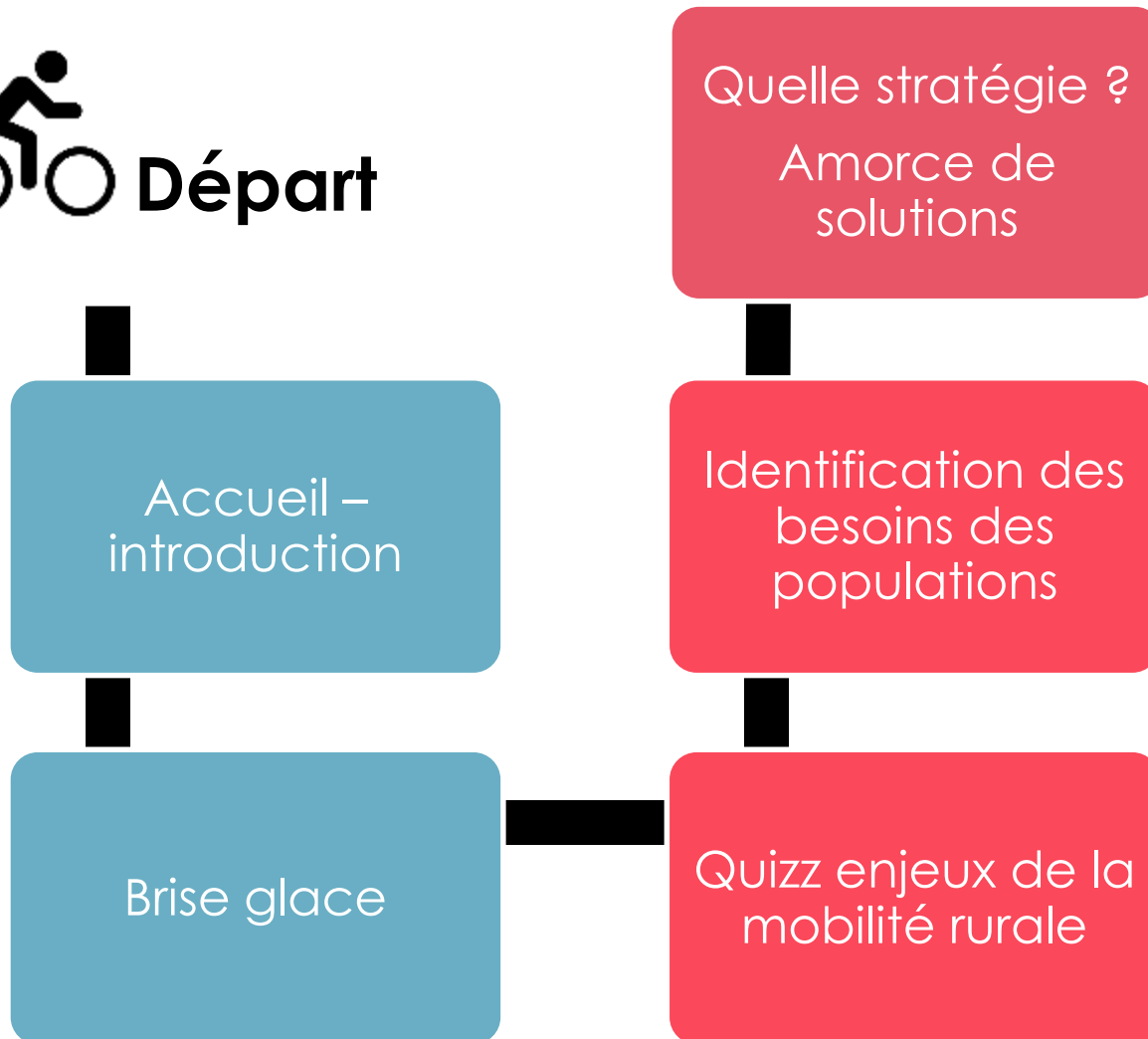
Les Ateliers

La phase d'atelier

Programme de travail



Arrivée



La phase d'atelier

Les règles du jeu

- On commence et on finit à l'heure
- On respecte celui qui parle
- L'opinion de chacun compte
- Toutes les idées sont les bienvenues !



La phase d'atelier

Quizz

- 🕒 **Participants:** Tous les participants
- 🕒 **Durée:** 10 min
- 🕒 **Objectifs:** permettre une première prise de connaissance des enjeux de mobilité rurale
- 🕒 **Outils:** votre main

La phase d'atelier

Quizz

- ❏ Selon vous la part des ménages français possédant 2 voitures ou plus est de :
- 15%
 - 25%
 - 35%
 - 45%

La phase d'atelier

Quizz

- ❏ Selon vous quel le budget moyen mensuel des déplacements pour un ménage rural (hors acquisition) : entretien, carburant, péage ...
- 215 euros
 - 325 euros
 - 385 euros
 - 415 euros

La phase d'atelier

Quizz

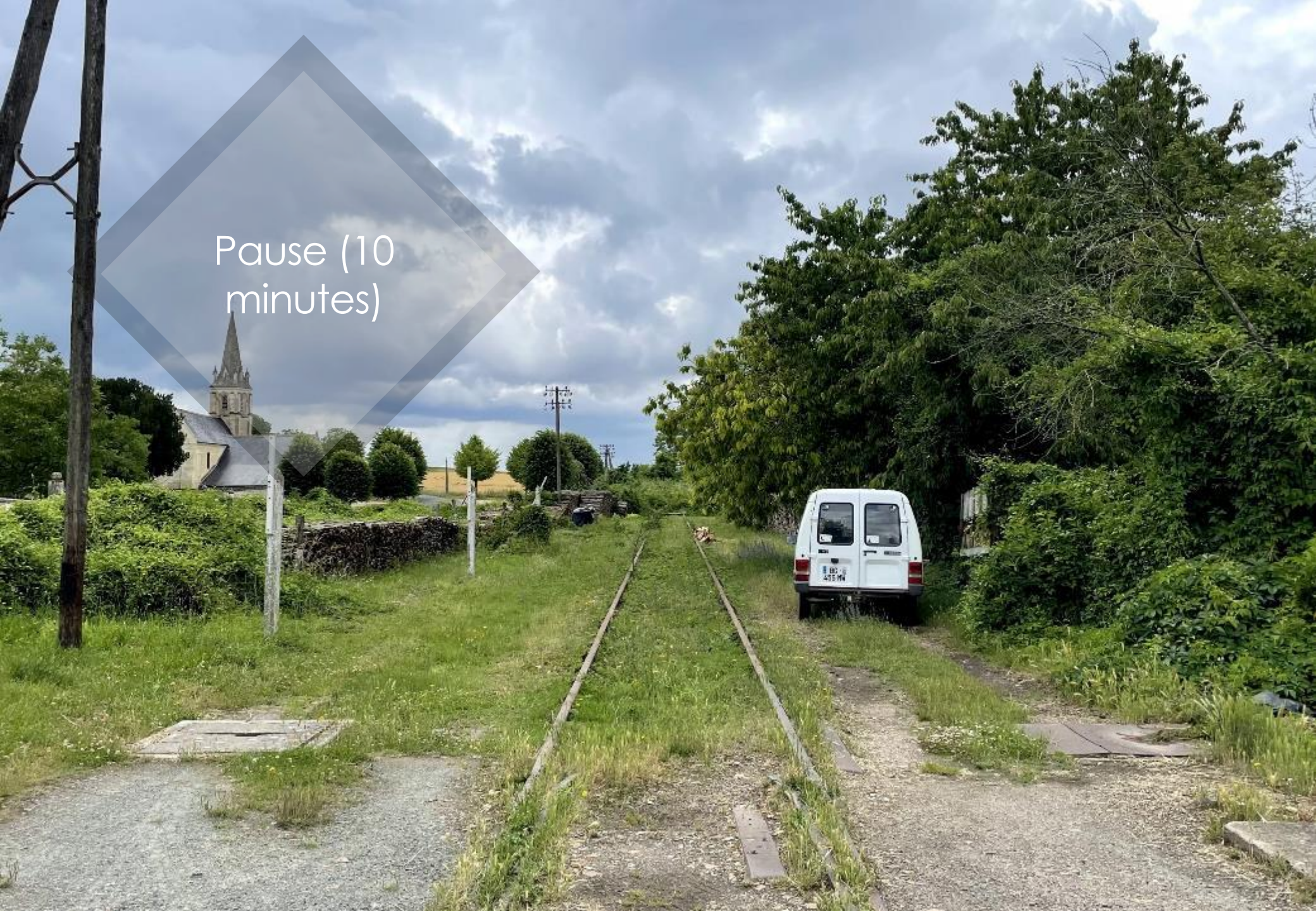
- ❏ Suite à la LOM, quel est le pourcentage de CdC ayant pris la compétence mobilité ?
- 33%
 - 53%
 - 63%
 - 73%

La phase d'atelier

Quizz

- ❏ Chaque mois, environ combien de français utilisent Waze ?
- 1 million
 - 3 millions
 - 5 millions
 - 11 millions

Pause (10
minutes)



La phase d'atelier

World Café

- 🕒 **Participants:** Tous les participants
- 🕒 **Durée:** 30 min
- 🕒 **Objectifs:** identifier les enjeux/besoins liés à la mobilité rurale en lien avec la révolution numérique **du point de vue des usagers**
- 🕒 **Outils:** papier post-it
- 🕒 **Groupes :** 4

Les règles du jeu

- 🕒 Pour chaque catégorie d'usagers :
 - Jeunes
 - Personnes âgées
 - Actifs
 - Touristes
 - etc
- 🕒 Identification des besoins/enjeux par un post-it
- 🕒 Selon la répartition suivante
 - CONNAÎTRE
 - RESERVER
 - PAYER
 - VOYAGER

La phase d'atelier

World Café

Publics	CONNAÎTRE	RESERVER	PAYER	VOYAGER
Jeunes				
Séniors				
Actifs				
Touristes				
...				

La phase d'atelier

Idéation

- 🕒 **Participants:** Tous les participants
- 🕒 **Durée:** 30 min
- 🕒 **Objectifs:** votre vision proposition de stratégies, idées concrètes, bonnes pratiques ...
- 🕒 **Outils:** papier post-it
- 🕒 **Groupes :** 4

Les règles du jeu

- 🕒 Chaque groupe doit adopter les trois postures
 - Rêveur
 - Réaliste
 - Critique
- 🕒 Poser des post-it dans les colonnes correspondantes
- 🕒 Selon l'axe de réflexion suivant : les évolutions technologiques peuvent-elles contribuer à améliorer la mobilité rurale ?
- 🕒 Mise en commun : chaque groupe désigne un rapporteur

La phase d'atelier

Idéation



tecurbis

le conseil technique indépendant



Millau, le 30 septembre 2021



Atelier « Mobilité durable »

Journées TEPOS 2021

Sommaire




1 – Pourquoi s'intéresser à la mobilité en monde rural ?

2 – L'écosystème de la mobilité rurale

3 – Un environnement bouleversé par la LOM

4 – Quelles actions en matière de mobilité pour la ruralité ?

5 – Témoignage et échanges

A photograph of a road at sunset. The sun is low on the horizon, casting a warm glow over the scene. The sky is a mix of blue and orange. In the foreground, there is a dark asphalt road with a white line. In the middle ground, two cars are parked on the side of the road. The background is filled with bare trees. A large, dark diamond-shaped overlay is positioned on the right side of the image, containing white text.

1 – Pourquoi
s'intéresser à la
mobilité dans le
monde rural ?

La ruralité : un univers pluriel

📍 L'INSEE identifie 5 types de ruralité :

- Rural éloigné
- Rural très peu dense

- Rural bourg

- Rural couronne éloignée
- Rural périphérique



Très faible densité
Eloignement
Vieillessement



Eloignement des pôles urbains
Commerces et services de proximité

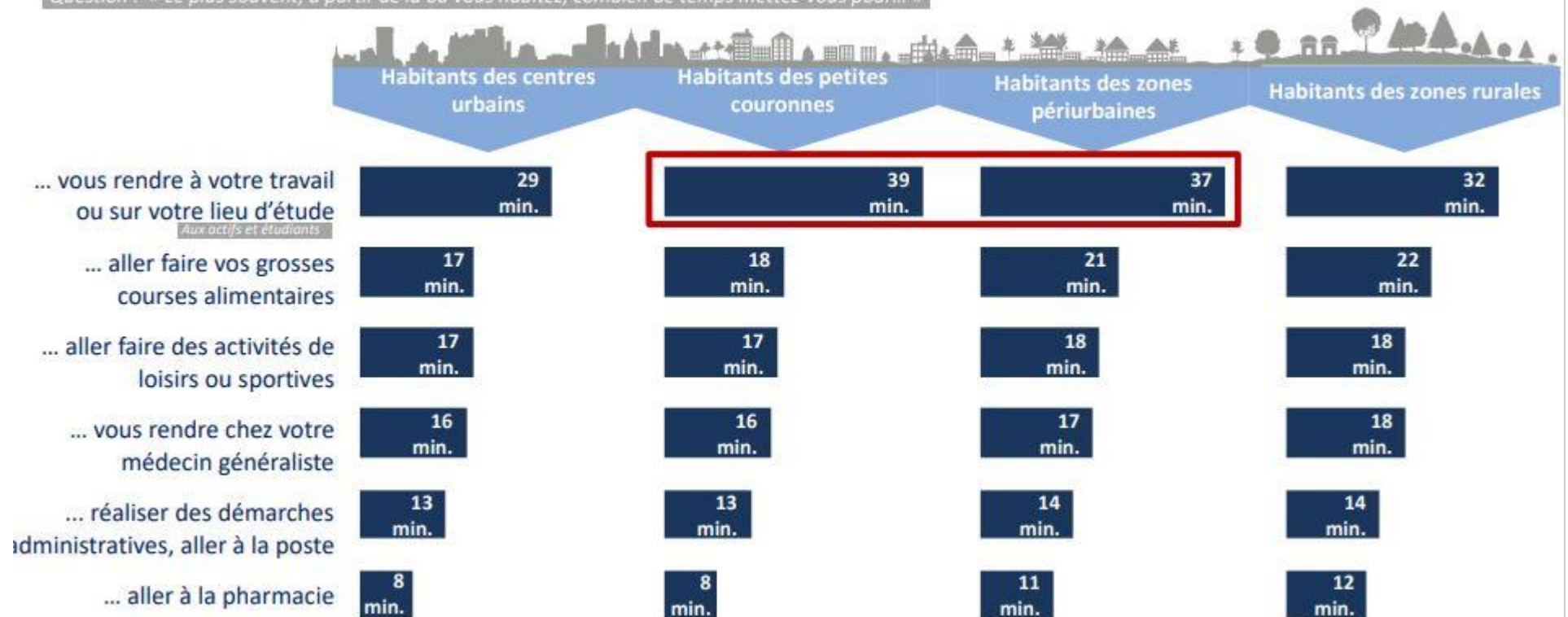


Proximité du monde urbain
Réserve foncière

La ruralité représente 20 à 25% de la population française, et plus de 75% de la superficie du territoire.
Chaque type de ruralité a ses problématiques de mobilité qui lui sont propres.

Un enjeu de qualité de vie

Question : « Le plus souvent, à partir de là où vous habitez, combien de temps mettez-vous pour... »

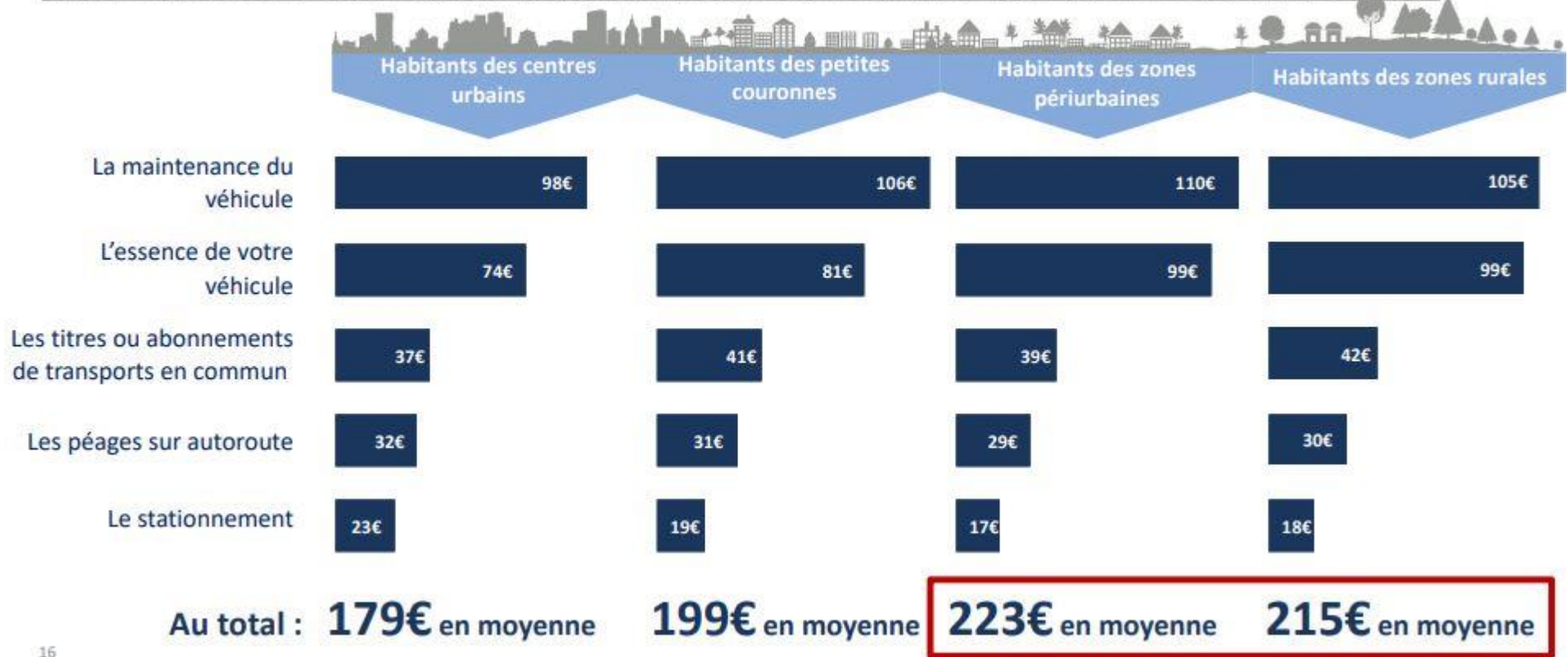


Source : enquête IPSOS « Mobilités en Région », 2019

Hormis pour les trajets domicile-travail, les ruraux sont ceux qui ont en moyenne les temps de parcours les plus longs.

Un enjeu de pouvoir d'achat

Question : « Combien dépensez-vous environ chaque mois pour chacun des postes suivants ? Vous pouvez répondre 0 si vous n'avez pas ce type de dépense. »



16

Source : enquête IPSOS « Mobilités en Région », 2019

Les habitants des zones périurbaines et rurales sont ceux qui ont le budget déplacements le plus élevé.

Par mode de transport



Utilisateurs réguliers
de la voiture
223€



Utilisateurs réguliers des
transports en commun
163€



Utilisateurs réguliers des
mode de transport doux
136€

Par niveau de revenu du
foyer



Plus de 3 000€
233€



De 2 000€ à 3 000€
202€



De 1 250€ à 2 000€
183€



Moins de 1 250€
150€

Source : enquête IPSOS « Mobilités en Région », 2019

Les ménages les plus modestes sont proportionnellement les plus lésés par leur budget déplacements.

Un enjeu d'accès au travail, aux loisirs et aux services

Question : « Et si vous le vouliez vraiment, pourriez-vous faire les déplacements suivants avec un autre mode de transport que votre voiture (par ex. le vélo, un deux roues, les transports en commun) ? »

(Base : à ceux ayant dit se déplacer en voiture uniquement ou en partie en voiture pour chacun des trajets)



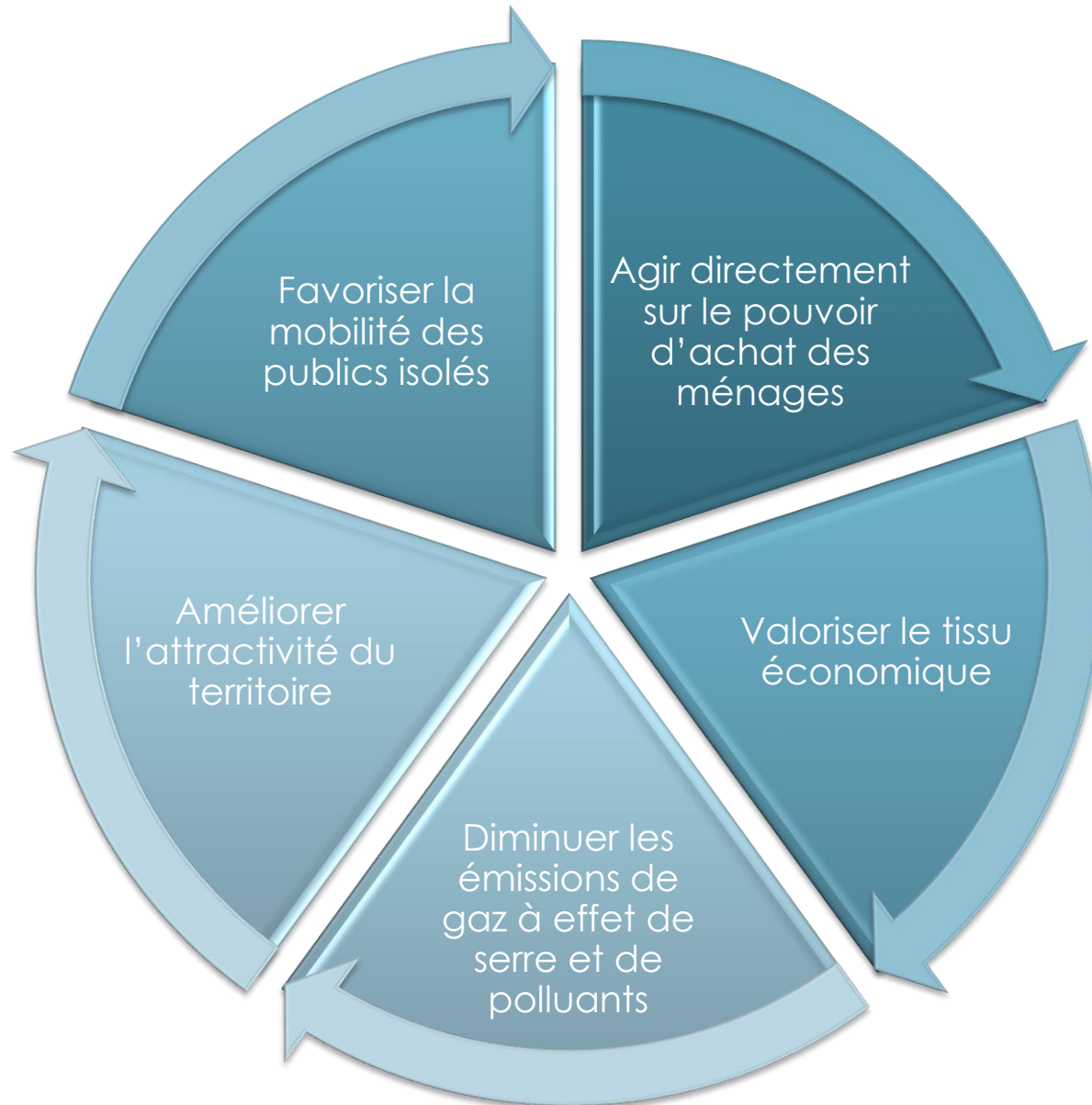
Source : enquête IPSOS « Mobilités en Région », 2019

La voiture personnelle reste un outil de transport irremplaçable pour une majorité de Français.

Un enjeu environnemental et social

- 1/3 des émissions de gaz à effet de serre dans le monde sont causés par les transports
- 89% des Français se déclarent préoccupés par la crise environnementale
- Le manque de mobilité oblige au renoncement d'emploi pour 43% des publics défavorisés
- Parallèlement, beaucoup d'employeurs en milieu rural peinent à recruter
- Des difficultés objectives pour les publics les plus fragiles

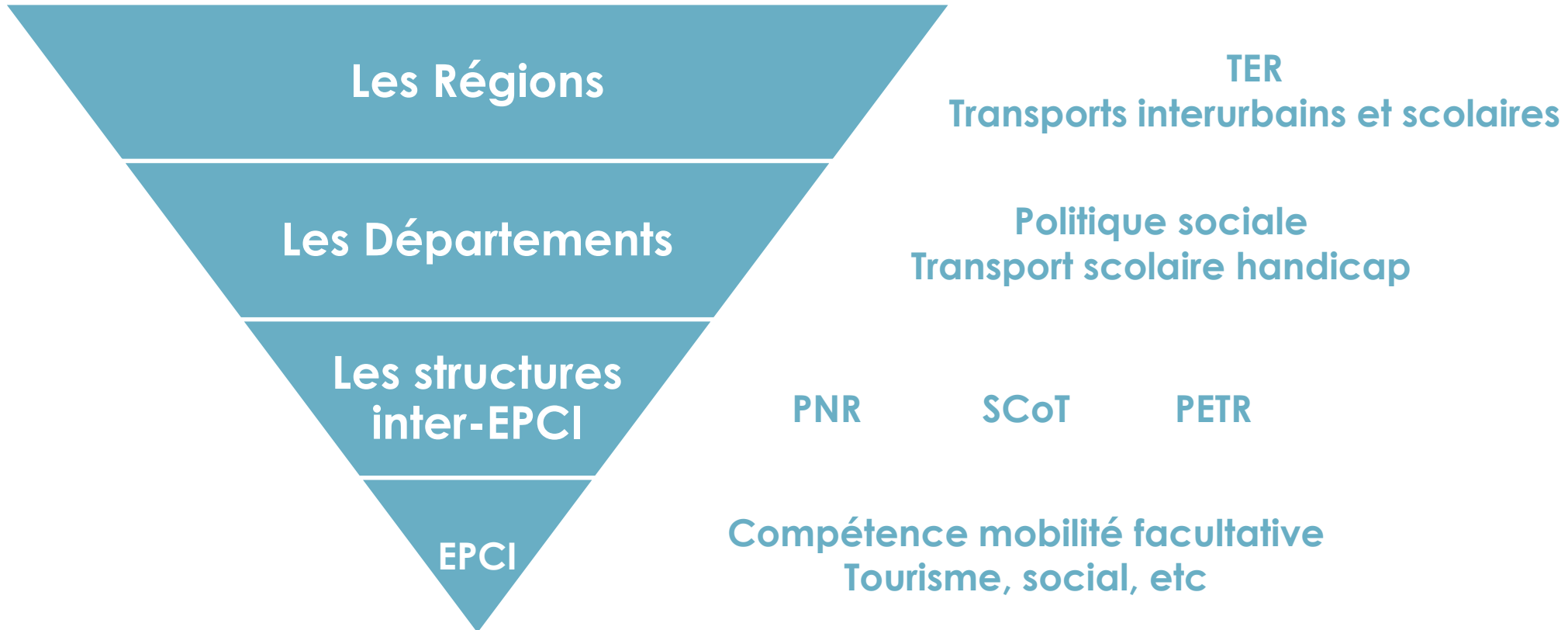




2 –
L'écosystème
de la mobilité
rurale



Les acteurs institutionnels



Un besoin primordial de coordination des politiques publiques.

Les acteurs privés et associatifs

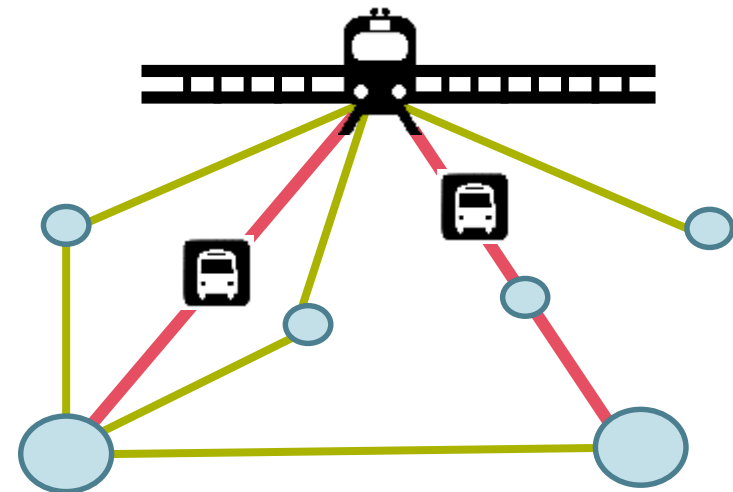
- Liaisons librement organisées
« Cars Macron »
- Transport « ouvrier »
- Opérateurs de covoiturage
- Opérateurs de « free-floating »
- Associations
 - Transport solidaire
 - Prêt de véhicules
 - Garage solidaire
 - etc

- Quelle complémentarité entre public et privé ?
 - Objectifs à atteindre
 - Expression des besoins
 - Ressources financières
 - Etudes préalables

Une complémentarité à trouver entre privé et public.

La Communauté de communes : une vocation de proximité

- Les Régions opèrent des lignes de pôle à pôle, et n'ont souvent pas la finesse du regard sur le territoire et donc des besoins de proximité.



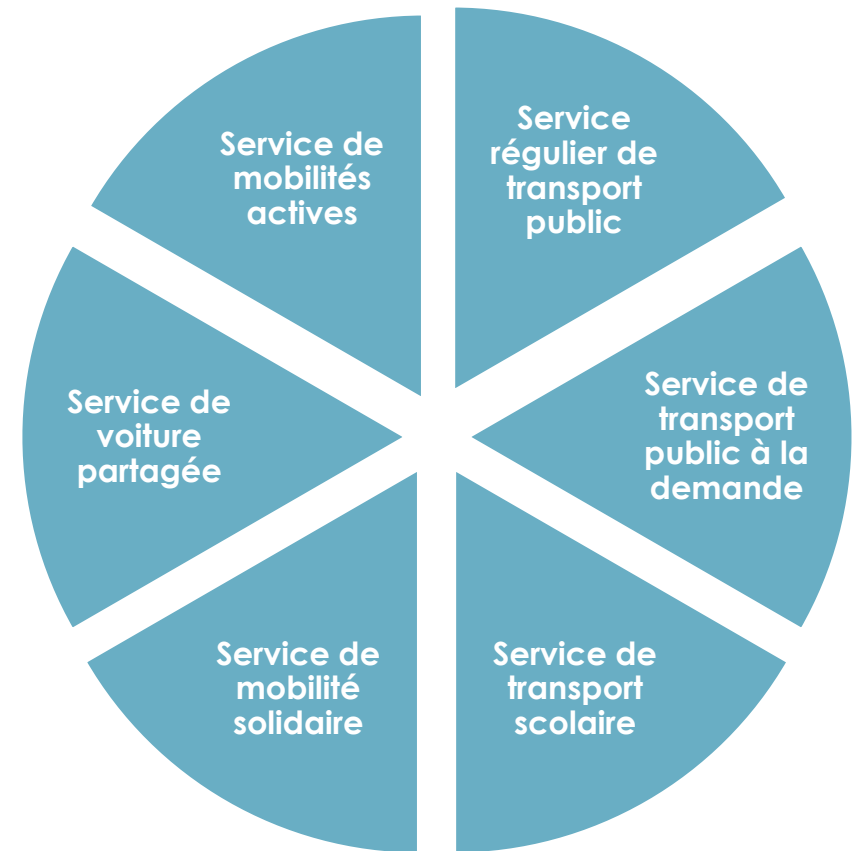
Les Communautés de communes ont vocation à compléter les dispositifs régionaux en faisant de la mobilité fine et non à les concurrencer.

3 – Un
environnement
bouleversé par
la LOM



Qu'est-ce que la LOM ?

- La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24/12 /2019 s'inscrit dans une réflexion autour de 4 enjeux liés à la mobilité:
 - La crise environnementale
 - Le manque d'investissement pour les mobilités du quotidien
 - La dépendance à la voiture
 - La multiplication des transports innovants

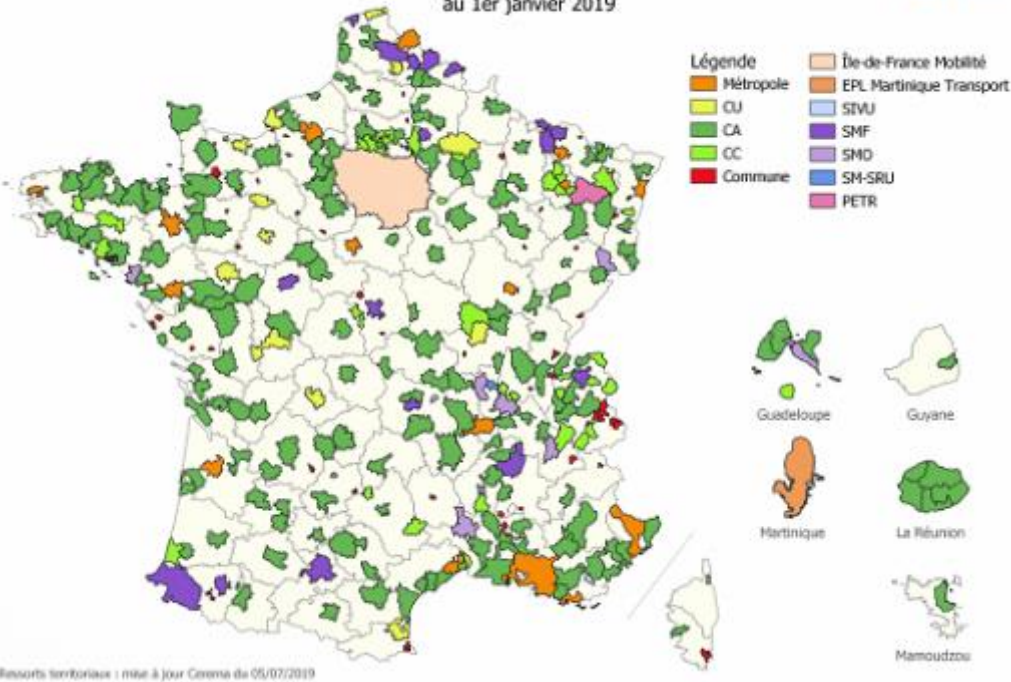


Un dispositif protecteur

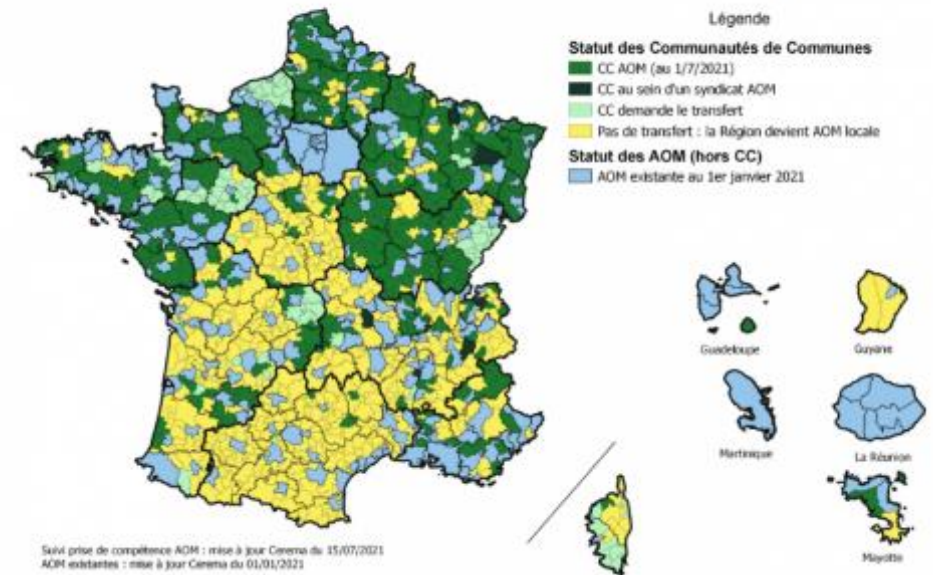
- **Aucune obligation de faire**
- **Aucune obligation de récupérer les services gérés aujourd'hui par la Région**

Avant / Après

Autorités organisatrices de la mobilité et ressorts territoriaux au 1er janvier 2019



Prise de compétence AOM au 15 juillet 2021



53% des Communautés de communes sont désormais Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Les premiers enseignements

- Un débat qui a pénétré le monde rural
 - Prise de conscience citoyenne
 - Nécessité de se positionner avant le 1^{er} mars 2021
 - Une forte influence des Régions sur le choix final
 - Mais très peu d'indifférence au sujet
- Une feuille de route encore à définir
 - Les premiers PMS sont en cours d'élaboration
 - Les Bassins de Mobilité ne sont pas tous constitués
 - Une volonté de concertation
 - Un vrai questionnement autour des moyens à déployer vs. Ressources financières et fiscales
 - Une appétence généralisée pour les mobilités actives



Quelle latitude d'action pour les CC ?

- En cas de non prise de compétence
 - La Région est compétente et gère les services de mobilité
 - Les CC restent néanmoins forces de proposition
 - Possibilité de prendre la compétence ultérieurement en cas de fusion ou création d'un Syndicat Mixte

- En cas de prise de compétence
 - Création obligatoire d'un Comité des Partenaires
 - Participation aux Bassins de Mobilité
 - Possibilité d'élaborer un Plan de Mobilité Simplifié : feuille de route
 - Possibilité de lever le Versement Mobilité si ligne régulière
 - Une nécessité de définir précisément les besoins et la complémentarité avec la Région

La question du transfert des services régionaux

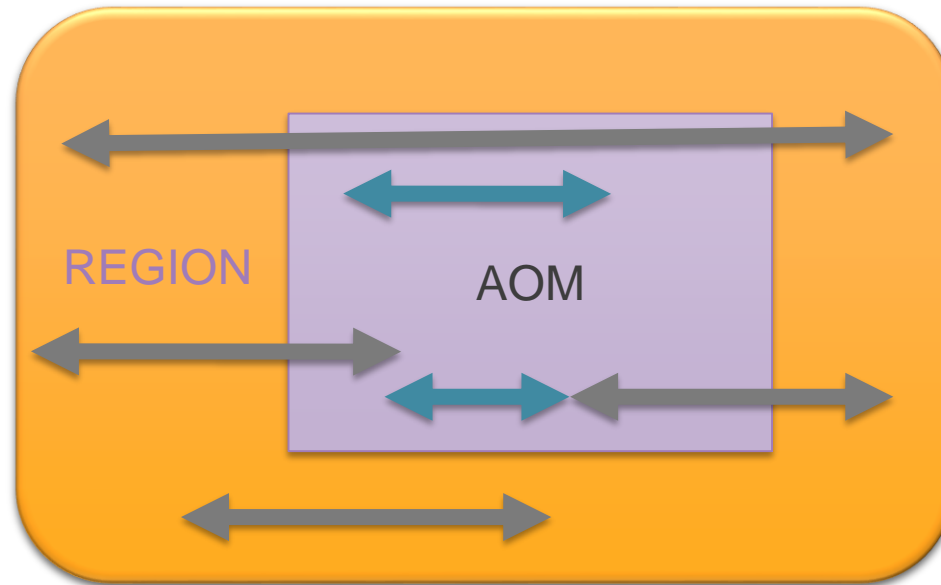
- Lorsqu'elle devient AOM, **la CC ne se voit pas automatiquement transférer les services effectués intégralement dans son ressort territorial par la région.**
- Il s'agit d'un dispositif spécifique, **dérogatoire**, prévu par la LOM (Au moment où elle devient AOM, la CC ne se voit transférer automatiquement aucun service de la région).
- La CC AOM **peut demander la reprise des services régionaux** intégralement inclus dans son ressort **à tout moment** ou ne jamais la demander.
- Le délai du transfert effectif est convenu avec la région (articulation contractuelle).

=> Un dispositif protecteur :

- **limite l'éclatement des réseaux régionaux**
- **n'impose pas aux nouvelles AOM de reprendre des services complexes.**

Qu'est-ce qui est transférable ?

- Ne sont transférables que les services régionaux intégralement compris dans le ressort territorial des AOM



- En terme de transfert
 - Seuls les services représentés par les flèches en bleu sont transférables
 - Tous les autres restent de compétence régionale

Le rôle des deux parties

S'applique au moment de la prise de compétence.

- La Région :
 - reste responsable de l'exécution des services (réguliers, scolaires, à la demande) inclus dans le ressort territorial de l'AOM
 - continue à organiser ces services, y compris renouvellement des marchés
 - est tenue d'informer l'AOM de toutes modifications
- L'AOM :
 - Peut mettre en place des services réguliers / à la demande en complément de l'offre régionale
 - Ne peut pas mettre en place de transports scolaires complémentaires

Le transfert : une décision aux conséquences à bien anticiper

- Impose une **évolution organisationnelle de la collectivité** en matière de
 - **Commande publique** : suivi et passation de marchés et conventions
 - **Finances** : budget annexe, éventuellement régie de recettes, perception des parts familiales
 - **Transport scolaire** : gestion des inscriptions, délivrance des titres, gestion des réclamations
 - **Politique des mobilités** : conception, animation et mise en œuvre de la politique de mobilité

- >>> A minima : **quelques recrutements**

- Ne se justifie que s'il existe un véritable projet politique et technique autour des mobilités

- Une opération qui ne peut pas se faire à budget constant même avec les transferts de charges

4 – Les actions possibles



Le transport régulier

Principe

- Une CC devenue AOM peut créer son propre réseau régulier, en complément du réseau régional interurbain

Avantages et conditions de réussite

- Permet de lever le Versement Mobilité
- Se justifie en cas de carence manifeste constatée dans la desserte régionale et donc de projet de territoire
- Forte visibilité de l'action publique

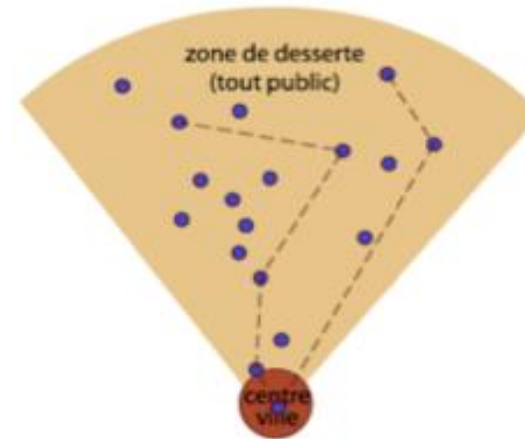
Limites

- Se réserve aux territoires suffisamment denses
- Besoin de technicité et de suivi
- Coût important



Le Transport à la Demande

- Un outil adapté aux zones peu denses, à double fonction
 - Flux de proximité
 - Rabatement
- Il existe plusieurs modalités de fonctionnement pour les TAD:
 - Prise en charge des usagers
 - Horaires et zones de fonctionnement
 - Itinéraires et dessertes
 - Ayants droit et cas particuliers



Une structure de coût différente du transport classique: **plus le TAD fonctionne, plus il coûte cher à la collectivité.**

L'objectif est donc de rechercher la meilleure adéquation entre utilité sociale et coût du service.

Le Transport à la Demande

- Un exemple de TAD à vocation plutôt sociale

OUEST AVEYRON communauté

2€ le trajet

Transport A la Demande
La mobilité pour tous !

<u>ZONE NORD</u>	<u>ZONE CENTRE</u>	<u>ZONE SUD</u>
Villeneuve d'Aveyron, Saint Remy, Saint Igest, Salles Courbatiers, Naussac, Sainte Croix, La Capelle Balguier, Ols et Rinholes, Saujac, Ambeyrac, Montsales, Foissac	Villefranche de Rouergue Maleville, Morlhon le Haut, Toulonjac, Savignac, La Rouquette, Vailhourles, Martiel, Laramière, Promilhanes	Najac, La Fouillade, Saint André de Najac, Bor et Bar, Sanvensa, Lunac, Monteils
<u>DESTINATIONS</u>	<u>DESTINATIONS</u>	<u>DESTINATIONS</u>
Villefranche de Rouergue Gare SNCF - Pl. Liberté - Pôle Emploi - Hôpital	Villefranche de Rouergue Gare SNCF - Pl. Liberté - Pôle Emploi - Hôpital	Villefranche de Rouergue Gare SNCF - Pl. Liberté - Pôle Emploi - Hôpital
Villeneuve d'Aveyron Bastide - Ecole	Najac Haut -Gare	La Fouillade Centre - Zone d'activités
Salles Courbatiers Gare		
<u>JOURS</u>	<u>JOURS</u>	<u>JOURS</u>
Lundi et Jeudi MATIN - 10H / 12 H	Mercredi, Jeudi et Samedi MATIN - 10H / 12 H	Mardi, Jeudi, Vendredi et Samedi MATIN - 10H / 12 H
Mardi, Mercredi et Vendredi APRES MIDI - 14H / 16H	Lundi et Samedi APRES MIDI - 14H / 16H	Jeudi APRES MIDI - 14H / 16H

Le Transport à la Demande

- Un exemple de TAD à vocation quotidienne



DISTRI&BUS



L'autopartage

Principe

- Une CC devenue AOM peut créer son propre service d'autopartage, afin de promouvoir une utilisation plus rationnelle de la voiture

Avantages et conditions de réussite

- Peut se gérer via un opérateur ou bien directement par la collectivité
- Ne doit pas concurrencer une ligne mais bien la compléter

Limites

- Travail de gestion au quotidien
- Ne s'adresse pas à un public qui a des difficultés de mobilité (permis)



Le covoiturage

Principe

- Une CC peut aménager des aires, y compris si elle n'est pas AOM, via la compétence voirie. Une CC devenue AOM peut également développer des services liés au covoiturage comme la rémunération de conducteurs ou encore la création d'une ligne de covoiturage.

Avantages et conditions de réussite

- Grande variété de solutions possibles
- Incitation directe et action sur le pouvoir d'achat des ménages
- En cas de ligne => besoin d'une masse critique de trafic

Limites

- Reste soumis à différents aléas et à la réticence d'une partie de la population
- Peu de prise de l'action publique : le covoiturage reste souvent spontané



Les modes actifs

Principe

- Une CC peut aménager des infrastructures cyclables, y compris si elle n'est pas AOM, via la compétence voirie. Une CC devenue AOM peut également développer des services liés au vélo, comme la location courte ou longue durée ou le Vélo en Libre Service.

Avantages et conditions de réussite

- Grande variété de solutions possibles
- Un mode en plein essor
- Une vraie demande citoyenne y compris en milieu rural

Limites

- Les aménagements sécurisés nécessitent du foncier
- Les services de location en libre service nécessitent une masse critique d'utilisateurs pour fonctionner correctement



Les mobilités solidaires

Principe

- Une CC peut agir en faveur des publics les plus éloignés de la mobilité à travers différents dispositifs visant à favoriser l'insertion, l'accès à l'emploi, aux commerces et services, etc.

Avantages et conditions de réussite

- Ne nécessite pas forcément la compétence mobilité
- Grande variété de solutions possibles
- Possibilité de s'appuyer sur le monde associatif
- Des solutions souvent simples et peu onéreuses

Limites

- Les transports associatifs ne sont pas par définition pérennes



En résumé

🕒 Le tout-automobile en milieu rural : une fatalité ?

- Non, de nombreuses solutions existent et progressent
- L'idée n'est pas de forcer le report modal comme en milieu urbain, mais de proposer des solutions alternatives et d'améliorer l'équité territoriale

🕒 La ruralité mérite des transports « comme en ville »

- Oui et non... Le modèle de la ligne de car n'est pas forcément le mieux adapté partout, ni le plus vertueux
- Dans des milieux moins denses, des solutions plus souples et moins coûteuses peuvent s'avérer plus efficaces et mieux répondre aux besoins

🕒 De nouvelles marges d'action existent

- La LOM a permis de faire émerger la thématique et exprimer des besoins
- La soutenabilité financière de services publics de mobilité reste un frein conséquent pour de nombreuses collectivités
- Mais des solutions légères et un appui sur les employeurs et/ou le tissu associatif peuvent constituer des premières avancées

4 –
Témoignage
et échanges



tecurbis

le conseil technique indépendant

CONTACT :

Patrice PERROGON

Directeur

patrice.perrogon@tecurbis.fr

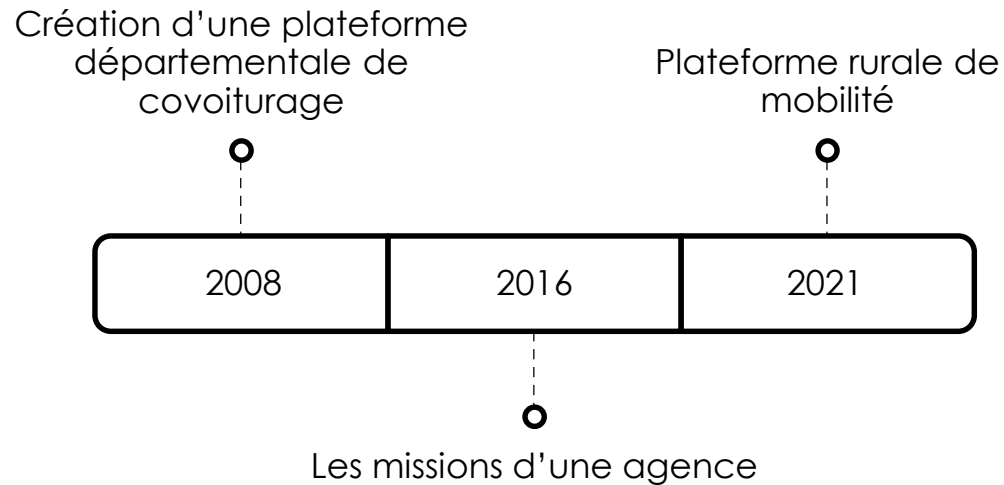
Mobilités inclusives et impact environnemental

L'Agence Lozérienne de la mobilité





moteur de solutions
de déplacement
plus durables pour
tou·te·s



SOLUTIONS DE MOBILITÉ

Diffusion de l'info transport/mobilité à tous les publics

ACCOMPAGNEMENT DES COLLECTIVITÉS

Mise en oeuvre de projets locaux

DÉPLACEMENTS DES SALARIÉS

Petits-déjeuners mobilité/Plans de mobilité

MOBILITÉS DURABLES/ACTIVES/SOLIDAIRES

Développement d'alternatives à la voiture individuelle

ÉDUCATION À L'ENVIRONNEMENT

Sensibilisation aux enjeux mobilité-nature-santé



Mobilités inclusives

Traiter de mobilité inclusive, c'est se défaire d'une approche technique, centrée sur les flux de déplacements, pour considérer la mobilité dans sa finalité d'accès, celle qui permet d'accéder à l'emploi, à l'éducation, aux soins, à l'alimentation, aux loisirs ou encore à la culture.

**Pour plus de
4 Français sur 10**
les déplacements
quotidiens sont une
expérience difficile.

—
(source : Étude « La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne », enquête ELABE-LMI réalisée en mai 2018)

Laboratoire des Mobilités Inclusives

Mobilités rurales

UNE INÉGALITÉ TERRITORIALE

1/3 des Français vivent en zones peu denses, dont **65 %** des seniors.

78 % des habitants de communes rurales ne disposent que de leur véhicule pour se déplacer.

(source : Observatoire national de la politique de la Ville - 2017)

En Lozère

- Département : **76 620 habitants**
- Mende : 12 227 hab.
- Marvejols: 4 667 hab.
- St Chély D'apcher: 4 183 hab.
- Florac : 1950 hab.

- Ailleurs: **53 593 habitants**



Des services de mobilité essentiels et économes

A la campagne toutes les solutions de mobilités alternatives sont inclusives

Les infrastructures

- Le réseau régional
- Le transport à la demande
- Le Transport d'utilité sociale
- Le covoiturage
- Les mobilités actives

Les ressources

- L'information transport
 - Numérique
 - Individuelle
- Les mobilités inversées
- La non mobilité

L'accompagnement au changement

- La promotion
- L'accompagnement individuel
- La formation
- L'éducation aux mobilités



MERCI

Rémy Cassabel

chef de projet

07 83 12 84 61

remy@mobilite-lozere.fr

Mobilite-lozere.fr

