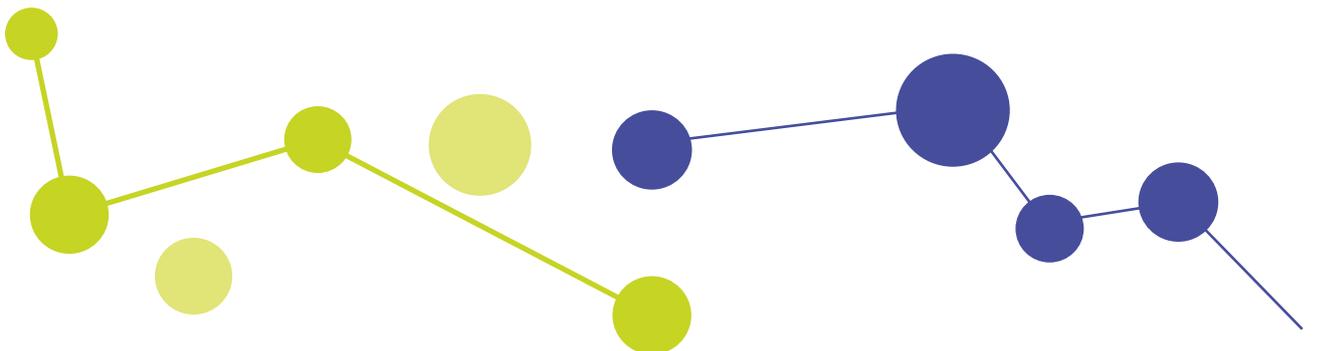
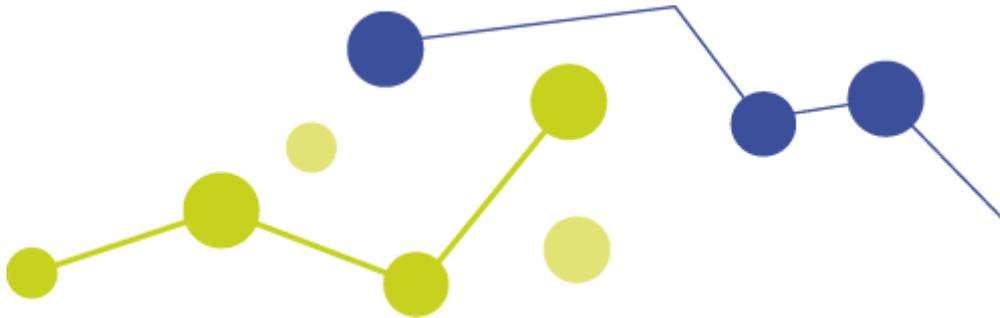


# Dossier de presse

La mobilité :

outils et expériences locales





## Contexte : les enjeux de la mobilité

Dans le département du Cher, 52 % de la population et 94 % du territoire ne sont pas couverts par une autorité organisatrice de la mobilité urbaine (Agglobus, Le Vib' sur Vierzon, Pepita sur Saint-Amand-Montrond). Les territoires du Cher ne disposant pas d'une offre de transports collectifs urbains sont les territoires les moins denses : 23 hab/km<sup>2</sup> contre 269 hab/km<sup>2</sup> pour les territoires desservis.

La part modale de l'utilisation des transports collectifs (train, bus) pour les déplacements domicile-travail dans le département est particulièrement faible : 3,4 % contre 7,4 % pour la région et 15,2 % pour le territoire métropolitain (INSEE RP 2016). Au sein même des territoires couverts par une autorité organisatrice de la mobilité urbaine (AOMU), cette part modale reste très faible (5,6 % sur la communauté d'agglomération Bourges plus par exemple).

Les solutions classiques de transport collectif (train ou car) sont insuffisantes et inadaptées pour répondre aux besoins des territoires peu denses sur lesquels le recours à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien reste le plus souvent la seule solution de mobilité (80 % des déplacements domicile travail environ effectués en véhicule individuel dans le Cher).

Cette dépendance à la voiture a des impacts sociaux, économiques et environnementaux considérables :

- discrimination territoriale et sociale : allongement des distances de déplacement du fait de la péri-urbanisation et de l'étalement urbain, coûts des déplacements dans le budget des ménages, risque de vulnérabilité énergétique accru dans les territoires peu denses, difficulté d'accès à l'emploi et aux services, difficultés accrues pour les personnes fragiles (personnes âgées, personnes en situation de précarité, personnes en recherche d'emploi), etc.
- difficultés de recrutement pour les entreprises en territoire moins dense ;
- émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Ainsi, le développement d'une mobilité durable accessible au plus grand nombre, moins consommatrice d'énergie, moins coûteuse, moins polluante, constitue-t-il un enjeu majeur au niveau national et au niveau local.

De multiples pistes peuvent être explorées pour conduire à des solutions adaptées selon les territoires et les publics visés :

- développement des usages alternatifs de la voiture : covoiturage, autopartage ;
- développement des déplacements alternatifs à la voiture, en particulier pour les déplacements courts : marche, vélo ;
- amélioration des transports en commun ;
- facilitation de l'intermodalité ;
- amélioration de l'information sur les offres de transports ;
- réduction des besoins en déplacements ;
- aménagement du territoire favorisant la réduction des déplacements en volume et en distance ;
- etc.

## Les collectivités, actrices de la mobilité durable

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) définit l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) comme la collectivité qui exerce la compétence « mobilité » de manière volontaire. La Région y est reconnue comme « chef de file » de la mobilité, chargée d'assurer la liaison entre les différentes AOM de son territoire et la cohérence des politiques publiques en matière de mobilité. La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) autorise les AOM à organiser des services de transport non urbains au sein de leurs ressorts territoriaux, et à utiliser le versement transport pour les financer.

Sur son ressort territorial, chaque AOM est compétente pour organiser :

- des services réguliers de transport public ;
- des services à la demande de transport public de personnes ;
- des services de transport scolaire ;
- des services de mobilités actives (ou contribuer à leur développement) ;
- des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (ou contribuer à leur développement).

Elle peut également :

- offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité à destination des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- mettre en place un service de conseil en mobilité à destination des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence ou d'inadaptation de l'offre privée.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) viendra modifier certaines compétences des collectivités, avec l'objectif de supprimer les « zones blanches » en matière d'organisation de la mobilité sur les territoires. Les communes seront ainsi incitées à transférer leur compétence « mobilité » aux communautés de communes, et celles-ci à mettre en place des bouquets de service de mobilité adaptés à leur territoire. En l'absence d'un tel transfert, la Région pourra se substituer aux collectivités locales pour l'organisation des mobilités sur les territoires dépourvus d'AOM.

## L'État accompagne les collectivités

Face à ces enjeux, l'État, notamment dans le cadre de France Mobilités, se mobilise au côté des collectivités afin d'améliorer concrètement les déplacements au quotidien, pour tous les citoyens et dans les territoires, grâce à des transports plus faciles, plus accessibles, plus efficaces et plus propres.

Plusieurs actions ont ainsi été menées à destination des collectivités, à l'initiative des services de l'État en région et dans le département :

- assises de la mobilité en 2018
- présentation du projet de loi d'orientation des mobilités lors des réunions d'arrondissement de mars 2019 ;
- présentation de dispositifs en faveur de la mobilité durable lors des réunions d'arrondissement de juin 2019 ;
- proposition d'une démarche de diagnostic de la mobilité en territoire peu dense pilotée par la DREAL Centre val-de-Loire;
- organisation d'une journée mobilité par le CEREMA Normandie-Centre à Chédigny (37) en juin 2019.

Au niveau régional, une cellule régionale d'appui associant le CEREMA, la DREAL Centre val-de-Loire, l'ADEME et la banque des territoires sera mise en place pour apporter une aide aux collectivités s'engageant dans des actions en faveur de la mobilité durable. Elle sera la déclinaison en région de France Mobilités.

### France Mobilités :

France Mobilités est une initiative du ministère chargé des Transports pour faciliter l'innovation dans la mobilité. Elle s'inscrit dans la dynamique « innovation » des Assises nationales de la mobilité, organisées fin 2017, qui ont lancé une dynamique forte de concertation avec les acteurs de la mobilité.

La plateforme France Mobilités est un outil gratuit accessible à tous qui vise à « trouver ensemble des solutions pour tous les territoires en termes de mobilités innovantes ». Elle facilite la mise en relation des acteurs de la mobilité, et en premier lieu les collectivités. En partageant leurs expériences, les collectivités s'enrichissent mutuellement pour mettre en œuvre de manière opérationnelle des réponses concrètes pour leurs citoyens.

Les thématiques couvertes de la mobilité sont les suivantes :

- l'information aux voyageurs et la billettique multimodale ;
- les transports collectifs et l'optimisation des trafics routiers ;
- les mobilités partagées ;
- la logistique urbaine ;
- la mobilité pour tous ;
- l'aménagement de l'espace public et les modes actifs ;
- la limitation des déplacements subis (PDE, conseil en mobilité, télétravail, tierslieux, etc.)

Pour trouver le bon interlocuteur et présenter vos solutions de mobilité plus efficaces, plus propres et plus accessibles, rendez-vous sur la plateforme France Mobilités sur le lien suivant : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/france-mobilites-french-mobility>

## **Présentation des interventions :**

### **INSEE et DREAL Centre val-de-Loire : 25 axes structurent les mobilités régionales**

En 2014, la région Centre-Val de Loire comptait un peu plus d'un million d'actifs. Un peu moins de 700 000 (soit les deux tiers) d'entre eux sont des navetteurs, c'est-à-dire qu'ils quittent leur commune de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail. Et bien souvent, ces derniers ont recours à leur véhicule individuel pour effectuer ces déplacements quotidiens. Ce mode de fonctionnement induit nombre de nuisances au quotidien, tant pour les navetteurs eux-mêmes, souvent soumis à des temps et des coûts de trajets importants, à l'encombrement des routes... que pour leur environnement, par les émissions de polluants et de gaz à effet de serre qui engendrent des conséquences négatives sur la qualité de l'air et le climat, par le bruit ; il expose en outre ces navetteurs aux risques routiers. Ces impacts sont perceptibles surtout sur les axes de déplacements préférentiels.

Pour mieux mesurer l'ampleur de ce phénomène, et en dresser les principales logiques, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et l'Insee se sont engagés dans une étude commune sur ce sujet majeur pour le quotidien de nombre d'habitants de la région.

Les volumes, directions et caractéristiques d'un peu moins de la moitié des déplacements des navetteurs habitant la région sont ainsi étudiés, principalement dans les zones concentrant les plus forts enjeux en matière de mobilité. Ce travail d'analyse est destiné à éclairer les différents acteurs des politiques d'aménagement et de mobilité en région.

### **DREAL Centre val de Loire, Pays de La Châtre en Berry, DDT de l'Indre : Appui au diagnostic de la mobilité en territoires peu denses :**

Régulièrement sollicitées par des collectivités locales souhaitant pouvoir mieux aborder les questions de mobilité sur leurs territoires à dominante rurale, les Directions départementales des Territoires du Cher, de l'Indre et du Loir-et-Cher ont sollicité la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Centre-Val de Loire pour que ce sujet soit traité à l'échelle régionale.

La DREAL Centre-Val de Loire a ainsi lancé une étude destinée à fournir, aux services de l'État concernés par la thématique ainsi qu'aux collectivités souhaitant s'y investir, des éléments d'analyse objectifs, fiables et vérifiés sur la mobilité des personnes en milieu rural.

L'étude a poursuivi deux objectifs principaux :

- faciliter une meilleure compréhension et une meilleure connaissance de la mobilité dans les territoires ruraux peu denses, pour lesquels les données statistiques habituelles ne sont pas toujours significatives ou tout simplement pas disponibles ;
- développer et rendre accessible une méthodologie reproductible pour analyser la mobilité sur un territoire rural et en déduire des actions prioritaires à engager – ce dernier point étant renforcé par la valorisation de retours d'expériences en région Centre-Val de Loire et ailleurs.

Après un test réalisé sur deux territoires pilotes – le Pays de la Châtre en Berry et la Communauté de communes du Val de Cher Controis – l'étude a abouti à la production :

- d'une boîte à outils méthodologiques pour aborder la mobilité en milieu rural (méthode et outils de diagnostic local des mobilités, d'enquête auprès des habitants et d'animation des temps de concertation locaux) ;
- d'un recueil de retours d'expériences utiles en région Centre-Val de Loire et ailleurs ;
- d'un guide méthodologique à destination des collectivités locales.

### CEREMA et pays Sancerre Sologne : plan de mobilité rurale

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015 a créé un plan de déplacements spécifique aux territoires ruraux : le plan de mobilité rurale. Ce dispositif vise à proposer sur les territoires ruraux une approche globale de la gestion de la mobilité. En cherchant à équilibrer et à concilier les différents modes de déplacements, il participe à un meilleur cadre de vie et favorise ainsi l'attractivité de ces territoires.

Un document de référence national a été publié en juin 2016 par le Cerema. Il pourra aider les collectivités à mettre en oeuvre leur plan de mobilité rurale. Ce document apporte une aide à l'élaboration, la mise en oeuvre, le suivi et l'évaluation de ces plans de mobilité rurale. Il fait référence à des expériences locales remarquables dont certaines bénéficient de plusieurs années de fonctionnement.

Le pays Sancerre Sologne s'est engagé en 2018 dans l'élaboration d'un plan de mobilité rurale.

### PETR du Montargois en Gâtinais et Rezo Pouce :

Le PETR Montargois-en-Gâtinais a mis en place une plateforme territoriale de mobilité autour de 5 actions :

- accompagnement des entreprises dans la réalisation de leur plan mobilité ;
- accompagnement des communes sur le lien urbanisme/transport ;
- mise en place pedibus/velibus scolaires ;
- mise en place d'un label éco-mobilité ;
- expérimentation Rezo Pouce.

Rezo Pouce est une association et une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) qui développe et expérimente l'auto-stop local organisé et sécurisé pour des trajets du quotidien sur des petites distances (matérialisation des arrêts, application, information, etc.).

### CEREMA : La cellule régionale d'appui

Dans le cadre de la démarche France Mobilités, le Cerema, l'ADEME, la Banque des Territoires et les services de l'État ont été missionnés pour organiser le soutien à l'ingénierie territoriale des mobilités dans les territoires peu denses, et notamment pour accompagner les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

Cette action se traduit en 2019 par la mise en place, dans chaque région, d'une cellule régionale d'appui à l'ingénierie de la mobilité, pour favoriser le déploiement de solutions innovantes et adaptées aux besoins de mobilités des territoires peu denses.

Cette cellule n'a pas vocation à supplanter les instances existantes, mais bien à créer des liens entre elles afin d'optimiser les synergies entre les dispositifs des différents acteurs publics et privés de la mobilité et ce, pour faciliter leur lisibilité, leur complémentarité et leur mise en cohérence, au bénéfice des collectivités des territoires peu denses.

## Quelques chiffres clés :

Source : Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites>

- Le secteur des transports est le 1er secteur émetteur de gaz à effet de serre : 30% des émissions. La voiture individuelle représente 56% des émissions du secteur des transports et 15,7% des gaz à effet de serre émis par la France (source : CITEPA Secten, avril 2019)
- 1 Français sur 4 a déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre.
- Sur 80 % du territoire national, aucune collectivité ne propose de solution pour les transports du quotidien.
- Le transport constitue le 1er poste de dépenses pour un ménage (18% du budget en moyenne), devant l'alimentation et le logement.
- 7 Français sur 10 se rendent au travail en voiture. Dans le Cher ce sont 82% des déplacements domicile-travail qui sont effectués en voiture (source : INSEE, RP 2015).
- 1 déplacement en voiture sur 2 fait moins de 3 km.