



... le rapport d'information

MOBILITÉS DANS LES ESPACES PEU DENSES EN 2040 : UN DÉFI À RELEVER DÈS AUJOURD'HUI

Dans un précédent rapport consacré aux nouvelles mobilités (*Mettre les nouvelles mobilités au service de tous les territoires*, n°117 (2018-2019)), la délégation à la prospective du Sénat pointait **le risque d'un progrès à deux vitesses** avec d'un côté des zones denses bien maillées, bien desservies et bien connectées, profitant à plein du progrès technique et délaissant peu à peu le véhicule individuel pour des modes de transport partagés, et de l'autre les zones rurales ou les petites villes, condamnées à faire reposer les mobilités de leurs habitants presque uniquement sur la voiture.

La **loi d'orientation des mobilités** (LOM) du 24 décembre 2019 a étendu à tout le territoire le périmètre des autorités organisatrices de mobilités (AOM), afin d'éviter que le paysage institutionnel des mobilités comporte des « zones blanches » où aucune solution intégrée de mobilité ne serait proposée aux habitants. Mais la mise en œuvre des nouveaux outils offerts par cette loi est variable, selon les spécificités de chaque agglomération, région ou territoire, et aussi selon l'existence ou non de moyens financiers, notamment la possibilité de lever le versement mobilité. La question de savoir si ces outils seront utilisés par les acteurs locaux reste encore sans réponse évidente.

Le cadre de réflexion sur les mobilités est en pleine évolution, car **l'on bascule peu à peu d'une approche par les transports**, centrée sur chaque mode et s'intéressant surtout aux véhicules et aux infrastructures, à une **approche plus large nécessitant de partir non pas des modes existants mais des besoins de déplacement et des pratiques** dans toute leur diversité. Il s'agit de s'intéresser d'abord à l'accessibilité aux différents services, en prenant en compte les raisons pour lesquelles les personnes sont amenées à se déplacer.

S'appuyant sur une table ronde organisée le 23 septembre 2020 et une série d'auditions d'élus et d'experts, la délégation à la prospective du Sénat a confié à Olivier Jacquin la mission de poursuivre sa réflexion sur les futurs possibles des mobilités dans les espaces peu denses. **Le modèle automobile sera nécessairement appelé à évoluer** pour répondre à l'objectif de décarbonation des déplacements par une révolution technologique liée à l'automatisation des véhicules et par une utilisation partagée des véhicules. Il conviendra en outre de ne pas opposer les modes de déplacement les uns aux autres mais de rechercher leur complémentarité.

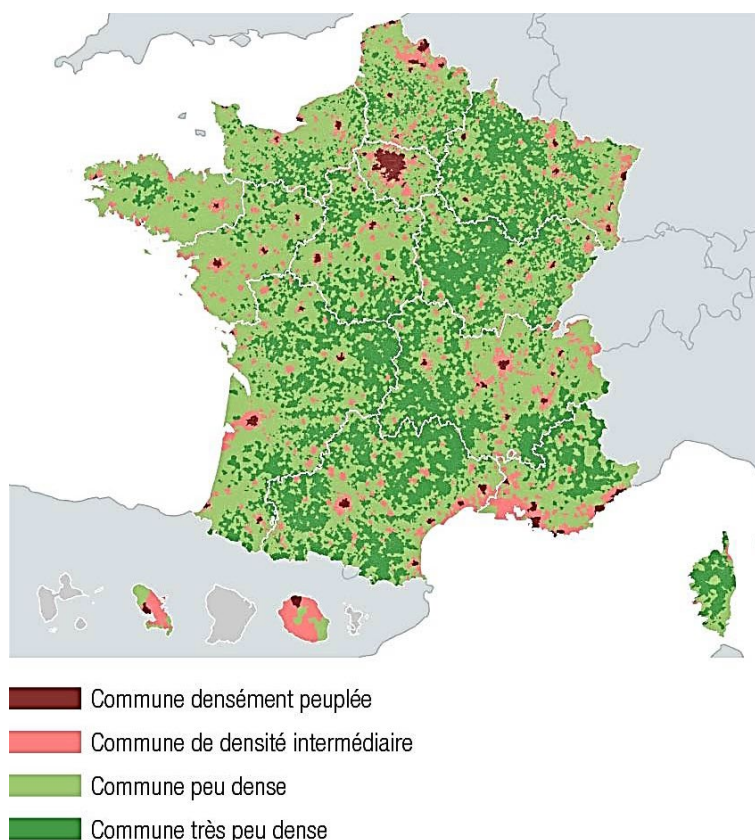
De plus en plus prisés en raison des faibles prix du foncier et de la recherche par les ménages d'une meilleure qualité de vie, accélérée par la crise sanitaire et l'expérience du confinement du printemps 2020, **les espaces peu denses doivent faire face au défi de la transformation des mobilités. Celui-ci ne pourra être relevé qu'en y consacrant des moyens et en en faisant une priorité politique sur le périmètre pertinent des bassins de mobilité.** Cela apparaît comme une nécessité sociale et écologique, mais également de cohésion territoriale de la République.

1. LES ESPACES PEU DENSES : UN PÉRIMÈTRE FLOU AUX DÉFINITIONS VARIÉES

La grille de densité de l'INSEE fournit une **approche statistique** des espaces peu denses et très peu denses, qui représentent **90 % du territoire français** et où vivent **un tiers des habitants**.

Seulement **4 % des Français résident dans des espaces très peu denses** avec moins de 25 habitants au km², mais ceux-ci couvrent 30 % du territoire.

Les espaces peu denses peuvent également **être analysés du point de vue des mobilités**. S'il s'agit de désigner l'ensemble des territoires où l'essentiel des déplacements s'effectue en voiture, du fait de l'absence ou de la faiblesse des modes alternatifs, le périmètre couvert est alors très large et englobe même les petites villes et les couronnes périurbaines mal couvertes par les transports collectifs. Ces espaces peu denses du point de vue des mobilités connaissent depuis de nombreuses années un « déséquipement » massif. La problématique de la mobilité peut être très différente selon que l'on se situe dans le rural isolé, le rural polarisé ou dans le périurbain, et selon la densité des flux.



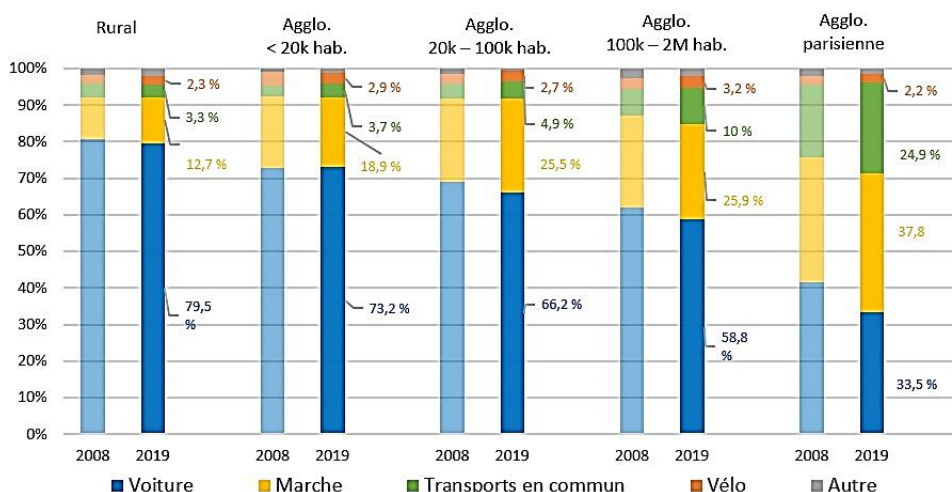
Un florilège de définitions :

« Ne laissons pas entendre qu'il y aurait des territoires « pas assez denses », ce qui laisserait supposer leur inefficacité. Parlons plutôt de grands espaces » (Sylvie Landriève)

« Les espaces peu denses ne sont-ils pas tout simplement nos campagnes » (Éric Le Breton)

« Là où l'on se déplace en voiture et pas à pied, car l'échelle de ces espaces n'est pas à la mesure du piéton » (Jean-Marc Offner)

« Les espaces où ceux qui ne disposent pas de voiture ou de permis de conduire risquent de devenir des assignés territoriaux » (Éric Le Breton)



Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) par tranche d'unités urbaines entre 2008 et 2019
Enquête Mobilité déplacements

La part de la voiture reste dominante et diminue peu, sauf dans les agglomérations très denses

2. L'ENRICHISSEMENT DES MOBILITES EST POSSIBLE DANS LES CAMPAGNES

Alors que l'innovation en matière de mobilités et la diversification des modes se développent dans les espaces hyper-urbains, il n'y a **pas de fatalité à ce que les espaces peu denses restent sans alternative au véhicule individuel** et à l'autosolisme. Il existe une demande sociale qui émane d'une part de résidents non motorisés (jeunes, précaires, personnes âgées) en recherche de solutions de mobilité, mais aussi de ruraux ou néo-ruraux attirés par un mode de vie plus éco-responsable. Il convient de garder à l'esprit que la moitié des déplacements du quotidien fait moins de 3 kilomètres.

L'enrichissement des mobilités dans les espaces peu denses **se construit à partir d'expérimentations** et s'appuie sur des **solutions variées** : le covoiturage organisé, l'autopartage, le transport à la demande, le transport solidaire, mais aussi les modes doux, comme le vélo et la marche.

L'objectif doit consister à **offrir un bouquet de solutions** diversifiées et à assurer le rabattement vers des modes plus lourds - transport ferré, bus à haut niveau de service - en optimisant les ruptures de charges. C'est en assurant cette combinaison entre les différents modes, replacés chacun dans son domaine de pertinence, que l'intermodalité et l'interopérabilité prendront tout leur sens, comme le montre la logique du MaaS (*Mobility as a Service*).

Les **collectivités territoriales organisées en AOM jouent un rôle majeur dans la mise en œuvre des politiques locales de mobilité**, en répondant aux appels à projets et appels à manifestation d'intérêt de France Mobilités et en concevant des offres de services adaptées aux spécificités de leurs territoires, car tous n'ont pas les mêmes besoins. Le relief, le climat, l'existence de pics saisonniers de fréquentation exigent d'ajuster les réponses et de ne pas calquer d'un territoire à l'autre des solutions toutes faites, démontrant ainsi les limites de la généralisation d'expérimentations pourtant réussies. Le sur-mesure est nécessaire.

3. DES DIFFICULTES A SURMONTER

Si la sortie d'un modèle de mobilités centré presque exclusivement sur la possession et l'utilisation de la voiture individuelle est possible dans les espaces peu denses, plusieurs obstacles seront à surmonter.

- Construire un **paysage institutionnel adapté** avec comme base une bonne coordination du couple région – intercommunalité est indispensable. Cette coordination permettra par la suite de bâtir les outils de planification spatiale et temporelle adéquats (SCoT, PLUID-HD...) à l'échelle des bassins de mobilité et d'impliquer d'autres acteurs comme les départements (qui entretiennent les routes secondaires), les entreprises, les citoyens...

- **Disposer de moyens financiers et humains**, en particulier en ingénierie des mobilités, pour investir, gérer ces nouvelles politiques et enclencher la transformation des pratiques et des comportements. C'est à cette aune que pourront être définis des modèles économiques propres aux spécificités des différents espaces peu denses.

- **Lever les obstacles juridiques et pratiques** afin de bien couvrir le territoire en relais mobiles pour utiliser des services de covoiturage, réaménager les cheminements cyclistes ou piétons et encourager les innovations territoriales publiques comme privées (Ecov, S'cool bus).

- Enfin, un **changement culturel** doit être accompagné par des efforts de communication et l'accès aux innovations technologiques pour transformer le système du « tout voiture » autour duquel s'est construit notre modèle de mobilité pendant des décennies.

4. QUEL AVENIR POUR LES MOBILITES DANS LES TERRITOIRES ?




Les besoins de se déplacer vont être impactés par la **transformation des rapports à l'espace et au travail** : e-commerce, télétravail, nouvelles stratégies résidentielles, nouveaux parcours de vie, gestion différente des temps par les entreprises. Nous pourrions entrer dans une **nouvelle ère : celle de la « démobilité »**, de la réduction des mobilités subies, où ce qui comptera sera moins le fait de se déplacer que d'avoir accès au service, sous une forme éventuellement dématérialisée. Le confinement du printemps 2020 en a constitué le laboratoire grandeur nature.

La décarbonation des déplacements est un élément essentiel de réponse à l'impératif écologique auquel les espaces peu denses n'échapperont pas. Il convient donc de s'y préparer sans attendre. Plusieurs pistes d'avenir paraissent devoir être encouragées :

- Pour assurer la connexion des zones peu denses aux aires urbaines, l'ensemble des solutions doit être organisé dans une **logique de rabattement** vers les modes lourds.
- La **socialisation de la voiture** s'impose de plus en plus comme une évidence. Elle prend des formes très diverses comme l'autopartage ou le covoiturage. Sa mise en œuvre dépend de facteurs organisationnels et technologiques mais aussi de la mise à disposition de nouveaux types de véhicules par les industriels.
- Le **développement des modes actifs**, de la marche au vélo sous toutes ses formes (vélo à assistance électrique, vélomobile) constitue aussi une piste d'avenir mais exige la mise en place dans les campagnes d'un véritable « système vélo », en adaptant les chaussées, les stationnements, et en organisant la cohabitation modale.

Les espaces très peu denses pourraient rester à l'écart de ces efforts de diversification des mobilités. C'est pourquoi une attention particulière devra leur être portée. Mais la mise en œuvre des solutions demande un doigté particulier et une gestion au cas par cas.

La délégation à la prospective du Sénat a identifié **trois paramètres qui se combineront** pour dessiner l'avenir des mobilités pour les habitants des espaces peu denses : la **reconfiguration résidentielle vers les campagnes**, l'existence ou non de **politiques publiques volontaristes** de diversification des mobilités et enfin **l'appropriation ou non par les habitants** des mobilités partagées. L'articulation de ces trois paramètres pourrait varier d'un territoire à un autre, dessinant des chemins fortement divergents décrits à travers **8 scénarios** : de la « mobilité rêvée » dans des territoires ruraux en plein essor, où les habitants entameraient la transition mobilitaire permise par des politiques publiques ambitieuses, au scénario du *statu quo*, faisant peser un risque pour l'attractivité des territoires si l'attente des ruptures technologiques ne fait qu'assurer la prééminence de la voiture thermique.

 <i>Le rapport complet n° 313 (2020-2021) est disponible sur le site du Sénat :</i> http://www.senat.fr/notice-rapport/2020/r20-313-notice.html	Président de la délégation	Rapporteur
	 Mathieu Darnaud (Ardèche, LR)	 Olivier Jacquin (Meurthe-et-Moselle, SER)

Délégation à la prospective

<http://www.senat.fr/commission/prospective/index.html>