



La lettre de l'Observatoire Territorial

Lettre d'information de l'Agence d'Urbanisme Catalane, à destination des élus et des acteurs du territoire.

N°14

Les services de mobilités dans les territoires ruraux



éditorial

Pourquoi se déplacer ? Etre mobile est une nécessité pour se rendre au travail, à l'école, faire les courses ou encore passer du temps avec ses proches. L'accès aux différents lieux de la vie quotidienne est donc un enjeu d'intégration à la vie sociale et économique. Or, les équipements, services et commerces sont plus rares dans les territoires ruraux et impliquent de parcourir de plus grandes distances pour s'y rendre. De plus, l'attractivité résidentielle des territoires ruraux bénéficiant d'un cadre de vie de qualité amène de nombreux habitants à réaliser la navette quotidienne vers les lieux d'emplois « en métropole ». Les solutions pour se déplacer sont donc spécifiques et méritent d'être adaptées à cette autre géographie par une analyse fine des besoins. La faible densité des territoires ruraux et les nombreux kilomètres à parcourir rendent en effet les systèmes classiques de transports collectifs inopérants et très coûteux. La voiture, qui offre souplesse et flexibilité, ne peut pas être concurrencée. Cela implique de changer le modèle des mobilités individuelles : développement du covoiturage, diversification des motorisations automobiles, diminution des déplacements à la source... L'innovation s'avère donc nécessaire pour assurer les déplacements dans ces territoires peu denses et ainsi participer à leur dynamisme et leur attractivité.



Louise CHASSET,
Chargée d'études mobilités
Agence d'Urbanisme Catalane

Les déplacements dans les territoires ruraux : entre longues distances et proximités

Tous les citoyens ne sont pas égaux devant le temps d'accès aux services du quotidien : l'éloignement des centres villes, qu'il soit choisi ou subi, implique des habitudes de mobilités bien différentes de celles des urbains. L'INSEE met en avant ces inégalités par la cartographie du temps moyen entre le domicile et les principaux services de la vie courante (supermarché, poste, école, médecin...).

Au sein des Pyrénées-Orientales, la durée du trajet varie ainsi entre, en moyenne, une minute sur le littoral et quatorze minutes dans le Conflent. Plusieurs territoires audois dépassent le quart d'heure, comme les Pyrénées Audoises ou les Corbières. Parallèlement, le temps de déplacement pour se rendre au travail, lui, est semblable pour les habitants des espaces à dominante rurale et pour ceux des pôles urbains (de l'ordre de 25 minutes), mais il est allongé pour les résidents des communes périurbaines (31 mn - source : INSEE 2004).

Le département des Pyrénées-Orientales et les services de l'État se sont engagés en 2015 dans un Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDASP) dont le plan d'actions prévoit d'agir sur les services courants, de santé, sociaux et de jeunesse, mais également sur le transport à la demande et des Personnes à Mobilité Réduite.

Le droit au transport, què és això ?

La notion de « droit au transport » apparaît pour la première fois dans la loi LOTI de décembre 1982 et est définie comme suit : « [Le droit] de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité ». Toute la problématique est là : comment répondre à l'ensemble des situations et des besoins de mobilité dans toute leur diversité ? Ce droit engage les pouvoirs publics à s'assurer de réduire autant que possible les inégalités.



Économie, environnement, social, trois enjeux des mobilités dans les territoires ruraux

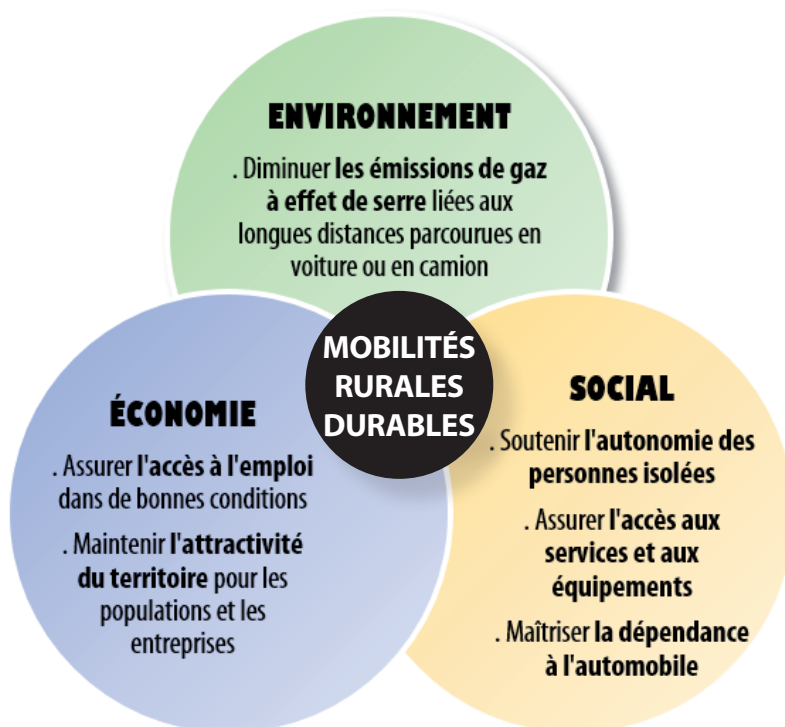
Résidents, actifs, touristes, « les mobiles ruraux » ont des pratiques de déplacements diverses, synthétisées par trois enjeux :

- **Participer à l'attractivité économique et résidentielle** des territoires ruraux en assurant un accès efficace aux lieux d'emplois et de bonnes conditions de circulation ;
- **Limiter les émissions de polluants** par le soutien aux modes de transport alternatifs à la voiture en solo comme le covoiturage, les transports collectifs, le vélo ou la marche à pied pour les trajets les plus courts ;
- **Lutter contre l'isolement, assurer l'accès aux services du quotidien et réduire les inégalités** par le développement de services de mobilité pour les personnes âgées, les jeunes sans permis, les personnes en situation de précarité ou tout simplement pour les citoyens dont la voiture est au garage.

Les enjeux des mobilités dans les territoires ruraux



Point de rencontre entre covoitureurs à Auzielle



Vulnérabilité énergétique : si le prix des carburants augmentait brutalement ?

La dépendance à l'automobile pour se déplacer pose question à long terme. En effet, le prix des carburants, de par leur rareté, est amené à augmenter : quelles conséquences sur la capacité des habitants des territoires ruraux à financer leurs déplacements ? A côté de la nécessité de s'alimenter ou de se chauffer, la mobilité est un poste qu'il est possible de rogner mais souvent au détriment de la qualité de la vie sociale. **11,5% de la population des Pyrénées-Orientales serait en situation de vulnérabilité énergétique en 2010***. Les habitants des territoires ruraux sont en effet les plus vulnérables de par leur dépendance à la voiture. Il paraît donc essentiel d'engager dès aujourd'hui les réflexions nécessaires à la diminution des distances parcourues en voiture : organisation du territoire limitant les distances, montée en puissance des transports collectifs, innovations techniques des voitures...

* Source : Plan Climat Energie Territorial du département des Pyrénées-Orientales

Quels sont les services de mobilité mis en place par les territoires ?

Afin de répondre aux enjeux des déplacements dans les territoires ruraux, les collectivités territoriales s'appuient sur les nouveaux services de mobilité. Basés sur une connaissance fine des déplacements, ces quelques exemples constituent un panel de solutions complémentaires :

▪ L'organisation des pôles d'échanges : structurer l'intermodalité

Les pôles d'échanges entre les modes de transports, visibles et accessibles, notamment au droit des gares, démultiplient les possibilités de déplacements et constituent les portes d'entrée du territoire en transports collectifs. Aménagement d'espaces d'attente pour les voyageurs, informations sur les solutions de mobilité, espaces de stationnement, cheminements

piétons, etc, tous ces ingrédients forment un pôle d'échanges efficace.

Bonne pratique : l'aire multimodale du Boulou

Dans le cadre du Réso66, le Conseil Départemental a aménagé quatre aires multimodales afin de faciliter les déplacements durables (le giratoire des pompiers au Boulou, la gare d'Ille-sur-Têt, le giratoire du lycée à Argelès-sur-Mer et le giratoire des Espassoles à Thuir). Au Boulou, l'aire regroupe plusieurs services de mobilité : 6 lignes de cars interurbains reliant la Vallée du Tech à Perpignan et à la Côte Vermeille, une trentaine de places de stationnement pour les voitures, une vingtaine pour les vélos et un accès sécurisé pour les piétons et les cyclistes. L'aménagement rencontre un vrai succès. D'autres initiatives locales sont à signaler, comme à Prades ou Port-Vendres.

▪ **Le transport à la demande et le covoiturage : adapter les transports collectifs aux territoires ruraux**

Le transport à la demande (navette qui ne circule qu'en cas de réservation et sur des trajets prédéfinis) et le covoiturage (partage d'une voiture le temps d'un trajet) sont deux services à la mobilité flexibles qui répondent aux difficultés de desserte en transports collectifs de territoires moins denses. Ce sont 400 000 voyages qui sont assurés par les services de transport à la demande chaque année en France dans les territoires ruraux*. Ces services ne sont cependant pas tous pérennes : le faible nombre de personnes transportées et le déséquilibre financier (les recettes ne couvrent que 10% à 30% du service), amènent parfois les collectivités à y renoncer. Le covoiturage, lui, est déjà largement pratiqué : les habitants des espaces ruraux sont quatre fois plus nombreux que ceux de l'agglomération parisienne à y avoir recours**, pour des trajets en moyenne supérieurs à 20 km. En termes d'actions, cela se traduit notamment par des systèmes de mise en relation des conducteurs et passagers et par l'aménagement des points de rendez-vous.

Bonne pratique : le Transport à la demande en Pyrénées Audoises



La communauté de communes des Pyrénées Audoises propose plusieurs services de transport à la demande. Le réseau a assuré plus de 900 voyages en 2014, pour un coût de 28 000€. La communauté de communes, par les recettes de vente de tickets, mais surtout le Conseil Départemental par son accompagnement, ont participé au financement du service (source : www.aude.fr).

*Adetec, Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences, novembre 2004. Étude réalisée pour le compte de la Datar, la DTT du ministère de l'Équipement et l'Ademe.

**Enquête du Conseil Général au Développement Durable en 2016, sur les pratiques environnementales des ménages.

Mais aussi ...

- Regrouper les renseignements sur tous les services via **une centrale d'information**, à l'image de la plateforme « PACA mobilité » ;
- Permettre la pratique de modes actifs (vélo et marche) en aménageant **des cheminements pour les habitants et pour les touristes** comme le Chemin des Filatiers dans l'Aude ou la voie verte le long de l'Agly dans les Pyrénées-Orientales ;
- Redynamiser les centres par **l'aménagement des espaces publics et des traversées de villages** comme à Vic-la-Gardiole (34) et par le soutien à la mixité des fonctions (habitat, équipements, commerces, entreprises...);
- Organiser la mobilité des touristes et des excursionnistes, via par exemple **les navettes mises en service en période estivale** pour se rendre au lac des Bouillouses ;
- Développer **un système d'autopartage local** au plus près de la demande et des pratiques, comme le système Rézo Pouce mis en place au sein du Parc Naturel Régional des Pyrénées Catalanes ;
- **Développer l'électromobilité** pour diminuer l'incidence des voitures sur la qualité de l'air, à l'image du SYDEEL (Syndicat Départemental d'Énergie et d'Électricité des Pyrénées-Orientales) qui accompagne les communes dans l'installation de bornes électriques.

Bonne pratique : l'expérimentation du covoiturage en complément des transports collectifs à Avignon et à Auxerre

Une entreprise propose une offre de covoiturage intégrée au réseau de transports collectifs : deux lignes tests ont été mises en service à Avignon et à Auxerre. En complémentarité avec l'offre régulière, le service met en relation automobilistes et passagers pour réaliser les trajets lorsque les transports collectifs ne peuvent pas y répondre, en heures creuses par exemple. Ces offres de covoiturage sont intégrées aux solutions de déplacements des usagers des transports collectifs (communication, tarification) et démultiplient ainsi les possibilités.

▪ **Le numérique et les tiers-lieux : éviter de se déplacer**

L'accès au numérique et au haut-débit est une solution alternative aux déplacements dans les territoires ruraux : le trajet quotidien vers le travail peut être évité par une journée de télétravail, c'est-à-dire de travail à distance. Que ce soit depuis le domicile ou depuis un tiers-lieu (espace de travail mis à disposition des professionnels souhaitant exercer en dehors de leur domicile et donnant accès à des services en commun), la possibilité de télétravailler est un argument supplémentaire pour maintenir et attirer de nouvelles populations dans les territoires ruraux.

Bonne pratique : le tiers-lieux de Limoux (11)

Constitué en Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC), le tiers-lieu accueille entre autres un espace pour travailler. Ouvert tous les jours de 8h30 à 18h30, il propose plusieurs services aux professionnels dont un accès internet efficace. A raison d'une contribution financière (78€/10 jours par exemple), les particuliers peuvent venir y travailler entre une demi-journée et plusieurs mois : c'est une alternative aux déplacements quotidiens longs jusqu'au lieu de travail ou à la solitude d'un emploi autonome.



Logo du réseau de covoiturage audois (source: Conseil Départemental de l'Aude)



Tiers-Lieux à Limoux

Le réseau interurbain « bus à 1 euro » dans les Pyrénées-Orientales



Les « bus à 1 euro » comptent aujourd'hui **une cinquantaine de lignes régulières à travers les Pyrénées-Orientales**, mais aussi un réseau de transport à la demande permettant de desservir toutes les communes : c'est **un des départements les mieux dotés de la région Occitanie**. Depuis novembre 2008, un trajet coûte 1€ à l'utilisateur, et ce quelle que soit la distance parcourue. Les lignes de transport scolaires sont accessibles à tous (sous réserve de place), ce qui multiplie les dessertes le matin et le soir. La fréquentation du réseau a ainsi été multipliée par 2, ce qui a ensuite engendré un renforcement de l'offre et donc **une fréquentation encore plus à la hausse** (source : CD66) . Ce service est structurant pour les territoires ruraux catalans et est un outil de cohésion entre le littoral, la plaine et l'arrière-pays.

Quel rôle des collectivités territoriales pour développer les services de mobilité ?

▪ Se coordonner et mutualiser les services entre Autorités Organisatrices de la Mobilité et partenaires

C'est par la combinaison de plusieurs solutions de mobilités que les besoins en déplacements, dans les territoires ruraux comme ailleurs, trouvent une réponse globale. La coordination entre les acteurs publics et privés des transports (collectivités territoriales, associations, opérateurs...) permet d'assurer « la chaîne de déplacements » de bout en bout. Une société privée propose par exemple des navettes directes entre l'aéroport et les stations de ski catalanes. Plusieurs évolutions récentes viennent rebattre les cartes en matière de gouvernance de la mobilité : la nouvelle Région Occitanie devient cheffe de file de la mobilité et a, depuis le 1^{er} janvier 2017, compétence sur les transports interurbains (trains et cars). Parallèlement, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM, anciennement AOT) élargissent leurs compétences aux modes actifs et aux livraisons urbaines – c'est le cas de Perpignan Méditerranée Métropole.

▪ Mobiliser une diversité de sources de financement

Les mobilités durables font régulièrement l'objet d'appels à projets portés par les collectivités territoriales : l'occasion pour

les territoires ruraux de voir aboutir leurs initiatives. L'État, qui intervient notamment via la démarche des Territoires à Énergie Positive pour la Croissance Verte ou par le Commissariat du Massif des Pyrénées, a par exemple permis au Parc Naturel des Pyrénées Catalanes d'équiper plusieurs communes du périmètre en vélos et en voitures à assistance électrique. Certains départements ou régions répondent aussi présents techniquement et financièrement, à l'image du Conseil Départemental de l'Aude qui finance à 70% les services de transport à la demande portés par les communautés de communes. Finalement, l'ADEME accompagne les communes et intercommunalités dans la planification et la mise en place de services de mobilité durable.

▪ Expérimenter et tester les solutions

Un nouveau service de mobilité est un pari sur l'avenir : qu'est-ce qui garantit que les citoyens changeront leurs habitudes de déplacements pour l'utiliser ? Plusieurs collectivités territoriales optent donc pour une phase de test afin de confirmer l'intérêt du service et le cas échéant l'ajuster. La communauté de communes des Pyrénées Audoises a expérimenté une navette hivernale entre Quillan et la station de ski de Camurac : test concluant, le dispositif a été maintenu cette année.

Le schéma de mobilité durable de la Communauté de Communes du Vallespir

La Communauté de Communes du Vallespir, en partenariat avec le Pays Pyrénées Méditerranée, s'est engagée depuis 2013 dans un schéma de mobilité durable. Visant à la fois les habitudes de déplacements des habitants et des touristes, le schéma a pour objectifs de soutenir l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture et de développer une nouvelle forme de tourisme. Il se traduit par la mise en place d'opérations concrètes d'infrastructures et d'informations comme la mise à disposition de Vélos à Assistance Électrique, l'organisation de la journée de sensibilisation #Aravia, ou l'installation de stationnements pour vélos. Animé par la Communauté de communes, le schéma s'appuie sur des aides financières à travers les appels à projets locaux ou nationaux.



Affiche promotionnelle pour l'Aravia 2016 en Vallespir (source : www.vallespir.com)

Zoom sur ...

Le Plan Communal de Déplacements, démarche volontaire pour la mobilité durable

Le Plan Communal de Déplacements vise à **fixer des objectifs et à établir un plan d'actions pour améliorer la mobilité et les facilités d'accès, tout en protégeant l'environnement et la santé.** A l'échelle communale, le document de planification peut aborder des questions aussi vastes que l'offre multimodale de déplacements, l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite, la sécurité, le stationnement, la circulation des poids-lourds ou les déplacements des touristes. Démarche volontaire, le Plan Communal de Déplacements n'est pas soumis à enquête publique.

Le Plan de Mobilité Rurale, un nouvel outil de planification

Créé par la Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte d'août 2015, le Plan de Mobilité Rurale est **un document de planification des transports et des déplacements adaptés aux territoires moins denses.** Ce sont les structures porteuses de SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) qui ont la possibilité de s'engager dans la démarche, ou à défaut les Pôles d'Équilibre Territoriaux et Ruraux (PETR), sur tout ou partie de leur périmètre. Ce plan peut comprendre des étapes de diagnostic, d'enjeux et un programme d'actions à dix ans, et doit répondre au moins à deux objectifs : assurer le droit au transport et développer les initiatives de Plan de Déplacements Entreprise. Flexible et pragmatique, la procédure est libre et conclue par une étape de concertation auprès du public et l'arrêt du projet.

Comité de rédaction :

Directeur de la publication : Pascal Fourcade, Directeur de l'AURCA - Tél. : 04.68.87.75.52 - Mail : agence.catalane@aurca.org

Rédacteur en chef : Louise Chasset

Conception et réalisation graphique : AURCA

Crédits photo : ©AURCA, ©L'Indépendant, ©CD66, ©Savary, ©SAPIE

Copyright©AURCA, Septembre 2017. Tous droits réservés.