

TERRITOIRES RURAUX : EN PANNE DE MOBILITÉ



Secours
Catholique
Caritas France

Ce rapport est le fruit d'un travail collectif.

Principaux auteurs : Sonia Devaux, Daphné Chamard-Teirlinck,
Jean Merckaert (Secours Catholique-Caritas France).

En association avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et Chrétiens
dans le Monde Rural (CMR) : **remerciements particuliers** à Chloé Charrat, Céline
Scornavacca, Thibault Quéré, Marie-Laure de Noray-Dardenne et Laurence Gauthier.

Avec le soutien de nos partenaires : la Croix-Rouge française, Emmaüs France,
le Réseau Action Climat (RAC), France Nature Environnement (FNE), la Fondation pour
la Nature et l'Homme (FNH), le Mouvement Rural de Jeunesse Chrétienne (MRJC).

Contributeurs : Membres du groupe convivial de Melle, participants au séminaire du
Secours Catholique sur la mobilité en milieu rural de décembre 2023, Mobicoop.

Nous tenons également à remercier les chercheurs, élus, experts
et parties prenantes qui ont accepté de s'entretenir avec nous.

Document réalisé par la Direction de la Communication
du Secours Catholique-Caritas France. **Maquette :** Pôle production éditoriale.
Iconographie : Élodie Perriot. **Photo de couverture :** Sébastien Le Clezio / SC-CF.
Illustrations : Freepik - The nount projet. **Avril 2024**

TABLE DES MATIÈRES

Éditorial	04
Présentation de la démarche du groupe de travail interassociatif sur la mobilité en milieu rural	06
Résumé exécutif	10
Préambule	
Pourquoi le Secours Catholique est-il engagé sur la mobilité en milieu rural ?	16
Introduction	
La mobilité en milieu rural à un carrefour	20
Chapitre 1	
Partir des besoins des personnes : Pourquoi se déplace-t-on en milieu rural ?	26
Chapitre 2	
Pourquoi le système actuel ne permet pas de répondre à ces besoins ?	42
Chapitre 3	
La dépendance à la voiture individuelle n'est pas une fatalité dans les territoires	56
Chapitre 4	
Transformer les territoires pour une mobilité durable accessible à toutes et à tous ..	60

ÉDITORIAL





Si personne ne vient me chercher en voiture, je ne peux rien faire ». C'est ainsi que Christine, habitante d'un village rural et habituée du Secours Catholique, résume sa situation. En une phrase, elle met en exergue toute la problématique de mobilité dans les territoires ruraux. Christine n'est pas la seule à subir l'absence d'alternatives à la voiture : en France, seuls 19 % des habitants des communes rurales affirment pouvoir choisir leur mode de transport¹.

Être sans voiture dans ces territoires, c'est synonyme de renoncement, de précarisation, voire d'isolement social complet, car c'est toute la vie quotidienne qui est affectée : l'accès aux soins, à l'emploi, aux loisirs, à l'alimentation, etc.

Cette spirale n'est pas le fruit du hasard mais **la conséquence de choix d'aménagement du territoire, depuis des décennies, qui ont rencontré une demande sociale au profit de la voiture individuelle et au détriment d'alternatives accessibles et efficaces, et qui ont abouti à l'allongement des distances à parcourir**. En choisissant d'investir massivement dans les infrastructures de transport routier et en concentrant les activités et les services dans les plus grandes agglomérations, notre système de mobilité a rendu possible la désertification des territoires ruraux, renforcé leur enclavement et l'isolement de leurs habitants. A commencer par celles et ceux qui n'ont pas les moyens de financer une voiture individuelle.

La mobilité dans les territoires ruraux est aussi un **enjeu écologique majeur**. Le transport est le premier secteur d'émission de gaz à effet de serre en France et le seul à ne pas diminuer. Parmi les déplacements du quotidien, ceux des habitants des zones rurales ont causé près de la moitié des émissions². Cette statistique ne doit pas culpabiliser les ruraux : elle doit au contraire **alerter notre société entière sur l'urgence de changer de modèle dans ces territoires**.

Le constat n'est pas nouveau : les bénévoles du Secours Catholique et tous les acteurs de terrain observent cette situation depuis de nombreuses années, mais ils sont de plus en plus démunis pour trouver des **solutions qui ne soient pas que des pansements**.

Par ce rapport construit à partir des réalités vécues par les bénévoles du Secours Catholiques et les personnes que nous accompagnons, en dialogue avec des partenaires de tous horizons (chercheurs, collectivités, associations rurales, environnementales, ou de solidarité), nous souhaitons démontrer, que d'autres voies sont possibles, **que les territoires ruraux sont sources d'innovation et peuvent être des fers de lance de la transition écologique juste et accessible**. Pourvu qu'on leur en donne les moyens.

Alors, ensemble, en route vers des territoires ruraux revitalisés et une mobilité durable et accessible à toutes et tous !

Bonne lecture !

Véronique Devise
Présidente du Secours Catholique-Caritas France

1. AMRF, "Les territoires ruraux s'engagent pour la mobilité durable"

2. Ministère de la transition écologique, "Le quart des ménages les plus aisés à l'origine de 35 % des émissions de gaz à effet de serre des mobilités". Juillet 2023.

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE DU GROUPE DE TRAVAIL INTERASSOCIATIF SUR LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL

L'élaboration de ce rapport est le fruit d'un groupe de travail réuni par le Secours Catholique portant sur la mobilité en milieu rural, et qui regroupe 8 associations partenaires : la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), Chrétiens dans le Monde Rural (CMR), la Croix-Rouge française, Emmaüs France, le Réseau Action Climat (RAC), France Nature Environnement (FNE), la Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH) et le Mouvement Rural de Jeunesse Chrétienne (MRJC).

Reconnaissant l'importance de prendre du recul sur nos actions et de mutualiser nos constats et nos propositions, le Secours Catholique a pris l'initiative de réunir des associations avec une expertise complémentaire dans les champs de la solidarité, de l'écologie et de la ruralité. L'objectif de ce groupe est de faire front commun afin de diffuser la culture de la mobilité durable en milieu rural pour toutes et tous sur les territoires.

Nous nous sommes nourris des travaux de nombreux acteurs publics et privés investis sur le sujet, tels que le Sénat, le Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE), le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), le Collectif Nos services publics, ainsi que des chercheurs comme Aurélien Bigo, spécialisé dans la transition énergétique des transports et Marie Huyghe, consultante en mobilité spécialiste des questions de mobilité en milieu rural.

Nous avons également mené un travail d'entretiens auprès de 19 acteurs salariés et bénévoles des délégations départementales du Secours Catholique, de 18 experts ou parties prenantes (chercheurs, institutions, associations), et de 7 élus et techniciens en charge de la mobilité dans les territoires ruraux dont 3 élus membres du réseau CMR, Chrétiens dans le Monde Rural. Nous avons en parallèle mis en place un processus de concertation avec les personnes directement concernées à travers l'organisation d'un séminaire interne au Secours Catholique sur la mobilité en milieu rural avec la participation de 14 délégations départementales et d'une trentaine de bénévoles et l'organisation d'un temps de travail avec un groupe local du Secours Catholique situé à Melle dans les Deux-Sèvres et composé de 16 personnes vivant en milieu rural.



→ LE SECOURS CATHOLIQUE-CARITAS FRANCE

Le Secours Catholique Caritas France est une association de lutte contre la pauvreté qui mobilise près de 60 000 bénévoles en faveur de la solidarité, en France et dans le monde. Créée en 1946, l'association s'attaque à toutes les causes de pauvreté, d'inégalités et d'exclusion, elle interpelle l'opinion et les pouvoirs publics et propose des solutions dans la durée. Elle défend notamment le droit à la mobilité pour tous, une mobilité durable qui prend en compte les besoins des plus précaires tout en respectant les limites de notre planète. Les équipes locales se mobilisent depuis plusieurs années pour faciliter les déplacements des personnes à faibles revenus et sans moyen de déplacement, particulièrement dans les zones rurales dépourvues de transports publics. Les modes d'actions sont divers : aide à l'apprentissage de la conduite, ateliers vélo, plaidoyers locaux pour le développement d'infrastructures de transports, garages solidaires, microcrédits, transport d'utilité sociale, mise à disposition de véhicules, ou encore service itinérant pour aller à la rencontre des personnes les plus isolées.



→ FÉDÉRATION DES USAGERS DE LA BICYCLETTE

Créée en 1980, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) agit pour permettre aux Françaises et aux Français de choisir le vélo. Association d'intérêt général, la FUB organise son action autour de trois axes prioritaires : l'animation d'un réseau de plus de 500 associations locales, la représentation du vélo dans le débat public et l'accompagnement des acteurs locaux dans le développement du système vélo. La FUB et ses associations travaillent avec les pouvoirs publics à faire du vélo une alternative sûre et agréable pour se déplacer au quotidien. Elle propose des solutions concrètes adaptées à la réalité des territoires, qu'ils soient urbains, péri-urbains ou ruraux. S'appuyant sur une croissance importante de son réseau d'associations rurales, la FUB anime depuis 2022 un groupe de travail sur le développement du vélo hors des agglomérations.



→ CHRÉTIENS DANS LE MONDE RURAL

Le CMR - Chrétiens dans le monde rural - a pour but de promouvoir le vivre ensemble, la fraternité et les solidarités en rural au travers d'une vie d'équipe et de rencontres ponctuelles en vue de contribuer à la transformation de la société. En tant que mouvement d'action catholique, le CMR propose à ses membres une spiritualité de la solidarité et de la fraternité, une formation, des méthodes et des engagements dans des actions qui promeuvent le développement de tous. L'association agit dans un esprit d'ouverture en partenariat avec diverses associations interculturelles et interreligieuses, et avec toutes les organisations qui poursuivent les mêmes objectifs. Le CMR est une association régie par la loi de 1901 à laquelle adhèrent 70 fédérations départementales, en France métropolitaine et en Martinique. Elles rassemblent sur tout le territoire national 6 500 membres répartis en environ 650 équipes locales basées en milieu rural.



→ CROIX-ROUGE FRANÇAISE

Le programme Croix-Rouge Mobilités vise à déployer des solutions innovantes en matière de mobilité partagée et solidaire afin de lutter contre toutes les formes d'exclusions liées à la mobilité quotidienne. La Croix-Rouge française entend ainsi donner à ses volontaires des solutions concrètes pour aider les personnes ayant des difficultés à accéder aux ressources essentielles de la vie quotidienne (emploi, services, équipement, lien social). Face à la grande diversité des publics et des besoins, la Croix-Rouge française considère que la mobilité inclusive ne peut pas se résumer à une solution unique. Il est en effet nécessaire de proposer un panel de solutions variées et complémentaires, telles que l'aller-vers, l'emmener-vers, la formation, l'orientation. L'ambition étant d'avoir une approche globale pour répondre le plus précisément possible aux besoins des publics concernés et les aider à sortir durablement de la précarité. Les projets Croix-Rouge Mobilités se développent grâce au dynamisme de communautés rassemblant des volontaires de la Croix-Rouge française, des partenaires nationaux (ADEME, Fondation Crédit Mutuel, Fondation Alstom) et locaux (collectivités, associations, entreprises...) agissant collectivement pour mettre en œuvre des services itinérants et de solutions de mobilité solidaires telles que l'autopartage, le transport d'utilité sociale ou des flottes de vélos partagés.



→ EMMAÜS FRANCE

Porteur d'une vision de société où chacun a sa place, le Mouvement Emmaüs développe des solutions originales pour lutter contre l'exclusion depuis plus de 70 ans, dans le sillage de l'abbé Pierre, son fondateur. Le Mouvement Emmaüs vit une hausse de la précarité liée aux manques de moyens de mobilité : salariés en insertion ne pouvant accepter d'offres de travail, familles sollicitant une avance financière mobilité, personnes accueillies restreintes dans leurs loisirs, leur accès à la santé, ... Pour faire face à ce phénomène, les structures Emmaüs innovent : systèmes d'autopartage, de co-voiturage et de locations solidaires, auto-écoles sociales, avances financières mobilité adaptées aux plus précaires... Des solutions nouvelles que le Mouvement souhaite développer dans un double objectif social et environnemental. Emmaüs France plaide également pour des politiques publiques visant à développer des transports collectifs et individuels pas ou peu émetteurs de CO₂ et accessibles à toutes et tous.



→ RÉSEAU ACTION CLIMAT

Le Réseau Action Climat-France, fédération de 37 associations nationales et locales, lutte contre les causes des changements climatiques, de l'échelle internationale à l'échelle locale. Il est le représentant français du Climate Action Network International, réseau mondial de plus de 1 300 ONG. Il couvre l'ensemble des secteurs responsables du dérèglement climatique : les transports, la production d'énergie, l'agriculture et l'alimentation, l'habitat, et travaille à l'élaboration de mesures alternatives et ambitieuses pour lutter contre le changement climatique et ses impacts.



→ FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

France Nature Environnement est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement, créée en 1968. Reconnue d'utilité publique en 1976, FNE se positionne comme le premier mouvement citoyen de protection de la nature et de l'environnement en France. Depuis plus de 50 ans, nous défendons la nature et promouvons des solutions conciliant qualité de vie et préservation du vivant. Nous représentons 914 731 militantes et militants en France et comptons 6 209 associations affiliées dans l'hexagone et en outre-mer.



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

→ FONDATION POUR LA NATURE ET L'HOMME

Reconnue d'utilité publique, la Fondation pour la Nature et l'Homme œuvre depuis 1990 pour que les solutions écologiques deviennent la norme de nos vies, sans laisser personne de côté. En plaçant l'humain au cœur de ses actions, elle lève les blocages économiques, politiques, psychologiques et sociaux qui entravent cet horizon, seul choix d'avenir. Pour y parvenir, la Fondation démontre qu'agir pour le climat et la biodiversité est dans l'intérêt de tous. Avec son conseil scientifique et ses partenaires, elle propose à celles et ceux qui ont le pouvoir d'agir, des décideurs politiques aux acteurs économiques en passant par les citoyens, des solutions qui concilient les impératifs de la planète et les besoins humains. L'exigence dans l'action, la co-construction, la solidarité et le dialogue avec tous sont les fondamentaux de sa méthode. Par l'intermédiaire de son programme « Promouvoir une mobilité décarbonée » et de son baromètre des mobilités du quotidien, la Fondation a démontré que notre dépendance aux énergies fossiles engendre une situation de précarité mobilité pour 13,3 millions de personnes en France. Elle a également travaillé sur les mobilités dans les territoires périurbains et peu denses, rappelant que le développement d'alternatives à la voiture individuelle est une priorité.



→ MOUVEMENT RURAL DE JEUNESSE CHRÉTIENNE

Le Mouvement Rural de Jeunesse Chrétienne est une association qui œuvre pour l'animation et la valorisation des territoires ruraux. Le MRJC propose aux jeunes ruraux·ales de se réunir en équipe à l'échelle d'une ou plusieurs communes afin d'agir ensemble sur leur lieu de vie. Les actions passent ainsi par des fêtes de village, des échanges internationaux, de l'accompagnement à l'installation agricole, des festivals... Le MRJC organise également tout au long de l'année des séjours éducatifs, vacances collectives, des formations à l'animation pour expérimenter l'autonomie et la vie en groupe. Il propose aussi des formations et espaces d'échanges sur différents sujets de société (égalité, culture en milieu rural, laïcité...). Entièrement géré et animé par des jeunes de 13 à 30 ans, le MRJC constitue une expérience d'engagement et de citoyenneté. En permettant aux jeunes d'être acteur·trice·s de l'association et des projets mis en place, le MRJC est un outil d'émancipation et de transformation de la société.

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

POURQUOI CE RAPPORT ?

Avec son réseau maillant tout le territoire français, le Secours Catholique est parfois la seule association caritative présente dans certains territoires ruraux parmi les plus enclavés. Nos équipes locales se démènent pour offrir des solutions aux besoins de mobilité des personnes, par l'octroi de micro-crédits ou d'aides financières pour l'achat d'un véhicule, ou par des dispositifs de transport solidaire. Mais ces réponses ne suffisent pas face à l'ampleur des besoins, d'autant qu'il manque de chauffeurs bénévoles, du fait de leur propre précarité face à la hausse des prix du carburant.

Trop souvent, **les associations comme la nôtre servent de pansement à un système défaillant qui n'offre pas de perspective pérenne pour la mobilité du quotidien dans les territoires ruraux**. Les habitants les plus modestes sont tiraillés entre l'éloignement des services, l'augmentation du budget voiture et l'impératif de décarboner les modes de transport.

Nos équipes bénévoles en appellent à la responsabilité politique de faire advenir une mobilité inclusive et durable, autrement dit le droit de chacune et chacun à se déplacer, dans les limites de ce qui est viable pour notre planète, et de soutenir le retour des services de proximité pour que les habitants des territoires ruraux sortent de la dépendance à la voiture individuelle.

NOS CONSTATS :

« ON NOUS A TOUT ENLEVÉ, TOUTES LES ADMINISTRATIONS, DES BANQUES ONT DISPARU. SI ON VEUT QUELQUE CHOSE, IL FAUT ALLER À RUFFEC, À NIORT... ET LES GENS QUI N'ONT PAS DE VÉHICULE ? TOUT LE MONDE N'A PAS INTERNET N'ONT PLUS »

MEMBRE DU GROUPE DE CONVIVIALITÉ DU SECOURS CATHOLIQUE DE MELLE (DEUX-SÈVRES)

➔ Des distances de plus en plus longues pour accéder aux besoins essentiels

La nécessité de se déplacer, dans les territoires ruraux, est d'abord liée à la distance séparant le domicile des lieux de travail, d'études, de sociabilité et les différents services essentiels, à commencer par l'alimentation et la santé. Ces distances à parcourir pour des motifs "contraints" ne cessent de s'allonger. En 2019, chaque habitant des territoires ruraux a parcouru au quotidien 33 % de distances de plus que la moyenne des Français et les déplacements des ruraux (soit le tiers de la population française) ont représenté 48 % des émissions de gaz à effet de serre pour les déplacements du quotidien³.

3. Ministère de la transition écologique, "Le quart des ménages les plus aisés à l'origine de 35 % des émissions de gaz à effet de serre des mobilités". Juillet 2023.

→ Quand les transports deviennent source de précarité

Dans ces territoires où les transports en commun sont quasi inexistantes et où les services sont de moins en moins accessibles, ne pas avoir une voiture est un véritable facteur d'exclusion. Or c'est le cas de 10 % des ménages ruraux précaires⁴. Les ménages précaires qui possèdent un véhicule se retrouvent eux aussi piégés par l'augmentation du prix des carburants, car ils n'ont d'autre choix que de se déplacer et leur budget transport devient intenable. En 2017, avant même la récente hausse du prix du carburant (+46 % entre 2017 et 2023)⁵, les 10 % de ménages français les plus modestes consacraient 21 % de leur revenu disponible aux transports, contre 11 % pour les 10 % les plus aisés⁶. La mobilité pesait aussi 21 % du budget des ménages ruraux en 2017 : c'est leur premier poste de dépenses⁷. Le coût est tel pour certains ménages, contraints à des privations, que l'on peut parler d'une véritable "précarité mobilité". Celle-ci frappe 13,3 millions de personnes en France en 2021 (28 % de la population adulte)⁸, et peut se traduire, dans les cas les plus graves, par une forme d'assignation à résidence pour les personnes contraintes de renoncer à des déplacements pour des aspects essentiels de leur vie.

→ Des territoires enclavés de plus en plus pauvres

La population rurale se paupérise. Les territoires ruraux ont été particulièrement touchés par la désindustrialisation et la tertiarisation de l'économie. Les emplois y sont globalement moins qualifiés, moins sécurisants et moins rémunérateurs⁹. Par ailleurs, les personnes âgées y sont proportionnellement plus nombreuses : en 2018, en moyenne, près d'un habitant sur trois a plus de 60 ans dans les communes rurales à habitat dispersé. Lorsque la population décline et que les services se raréfient, c'est le territoire entier qui s'appauvrit. Les "déserts médicaux", l'éloignement des écoles, des commerces ou encore "les zones blanches numériques" sont un facteur d'appauvrissement pour tous les habitants du territoire, quels que soient leurs revenus. Cependant, ceux qui n'ont pas de véhicule personnel sont encore plus durement affectés : jeunes, personnes âgées, personnes porteuses de handicap, personnes sans emploi ou avec peu de ressources.

→ Des choix d'aménagement du territoire favorisant l'hégémonie de la voiture

La voiture individuelle a modelé l'aménagement de nos territoires depuis la Seconde Guerre mondiale, avec un investissement massif dans les infrastructures de transport routier et un désinvestissement dans les solutions alternatives telles que les transports en commun et le vélo. Le transport ferroviaire est passé de presque 60 % du transport de voyageurs en 1950 à seulement 9,2 % en 2016. Le vélo et la mobylette étaient massivement utilisés par les ouvriers et les travailleurs jusqu'aux années 1960, avant d'être éclipsés par la voiture individuelle¹⁰. L'investissement dans les infrastructures routières, conjugué au

4. Premier quintile, soit les 20 % les plus pauvres. Source : Ministère de la transition écologique, "Les voitures des ménages modestes : moins nombreuses mais plus anciennes". Décembre 2020.

5. Source : Statista.

6. Thierry Mainaud (Insee), "En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture". Avril 2021.

7. Alexandra Ferret et Elvire Demoly (Insee), "Les comportements de consommation en 2017 : Le transport pèse plus en milieu rural, le logement en milieu urbain". Avril 2019.

8. FNH, "Baromètre : 13,3 millions de Français en situation de précarité mobilité". Mars 2022. Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.fnh.org/13-3-millions-de-francais-en-precarite-mobilite/>

9. Sandra Hoibian, Lucie Brice Mansencal, Eliot Forcadell (CREDOC), "Un marché de l'emploi peu diversifié, soubassement du sentiment de relégation territoriale en zone rurale". Avril 2023.

10. CESE, "Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ?". Juillet 2023.

rêve pavillonnaire de nombreux ménages, a soutenu l'étalement urbain, provoquant une forte hausse des distances parcourues au quotidien et une dépendance croissante à la voiture. En 2017, 94 % des ménages habitant les zones rurales possèdent une voiture¹¹. Ce modèle d'aménagement a mené à la concentration des emplois, activités et services dans les grandes agglomérations et au développement de zones commerciales périphériques au détriment des services publics et petits commerces de proximité. En 2021, selon l'Insee, plus de 21 000 communes ne disposent plus d'aucun commerce, soit 62 % d'entre elles, contre 25 % en 1980¹².

→ Une multitude d'acteurs insuffisamment coordonnés et aux compétences parfois floues

A l'issue de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), 53 % des Communautés de communes ont fait le choix de devenir Autorité organisatrice de Mobilité (AOM) locale, ailleurs la région l'est devenue par substitution. Cependant, chaque niveau de collectivités a une ou plusieurs compétences affectant l'organisation des mobilités et l'aménagement du territoire, et la prise de compétence mobilité engage très peu la collectivité dans la mise en œuvre concrète de solutions. Le dialogue inter-territorial est dès lors indispensable pour proposer des politiques publiques cohérentes et coordonner la mise en œuvre et la communication autour des solutions de mobilité. Et il doit partir d'un diagnostic partagé du territoire et des besoins des habitants, sans quoi on assiste, comme trop souvent aujourd'hui, à une multiplication de solutions isolées, mal articulées et méconnues.

- En Saône-et-Loire, la communauté de communes du Clunisois a sollicité le Secours Catholique pour mettre en place une navette solidaire pour permettre aux habitants de communes hyper-rurales de se rendre au marché le plus proche, à Saint-Gengoux-le-National. Motif ? Le bourg où se trouve le marché est situé dans une autre COMCOM. On le voit, la coordination entre collectivités est essentielle.

→ Une culture de la voiture au détriment de l'expertise et de l'ingénierie territoriale

Les élus et les techniciens des AOM locales manquent de savoir-faire et d'expertise sur les enjeux d'une mobilité durable et accessible à tous. L'imaginaire de la voiture est encore très prégnant chez bien des élus ruraux qui ont vécu l'époque où la route était synonyme de désenclavement et de modernisation des territoires. A l'échelle nationale, l'État n'affiche pas un engagement suffisamment déterminé sur le sujet. Les engagements environnementaux affichés dans les discours se heurtent au refus, dans la pratique, de remettre en question l'usage hégémonique de la voiture. Or, sans impulsion forte de l'État, les collectivités n'auront pas les moyens suffisants pour s'engager dans un changement de paradigme sur la mobilité, et les plus réticentes n'y seront guère incitées.

11. Insee, "Tableaux de l'économie française Édition 2020". Février 2020.

12. ANCT, "Soutenir l'installation de commerces multi-services sédentaires ou de commerces ambulants dans des communes rurales". Février 2023. Consulté le 10 mars 2024 : <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/accompagnement-linstallation-de-commerces-en-milieu-rural-1058>

→ Une absence de ressources pérennes pour la mobilité durable en milieu rural

Le financement des AOM locales repose en grande partie sur le versement mobilité (impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés). Or nombre de territoires ruraux n'en bénéficient pas, car ils n'ont pas d'entreprises de cette taille. De plus, la LOM a conditionné la faculté de percevoir ce versement à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes. Cela exclut de facto nombre de communes rurales où l'organisation d'un tel service est extrêmement rare car trop coûteux justement, au vu du faible nombre d'usagers¹³. Le manque de pérennité des financements est préjudiciable à la mise en place de solutions durables. On a vu se multiplier des expérimentations pour la mobilité en milieu rural financées sur 2-3 ans par appels à manifestation d'intérêt ou par appels à projets, qui se sont achevées faute de capitalisation et de pérennisation des financements¹⁴.

→ Des solutions de mobilité durable connues mais sous-développées

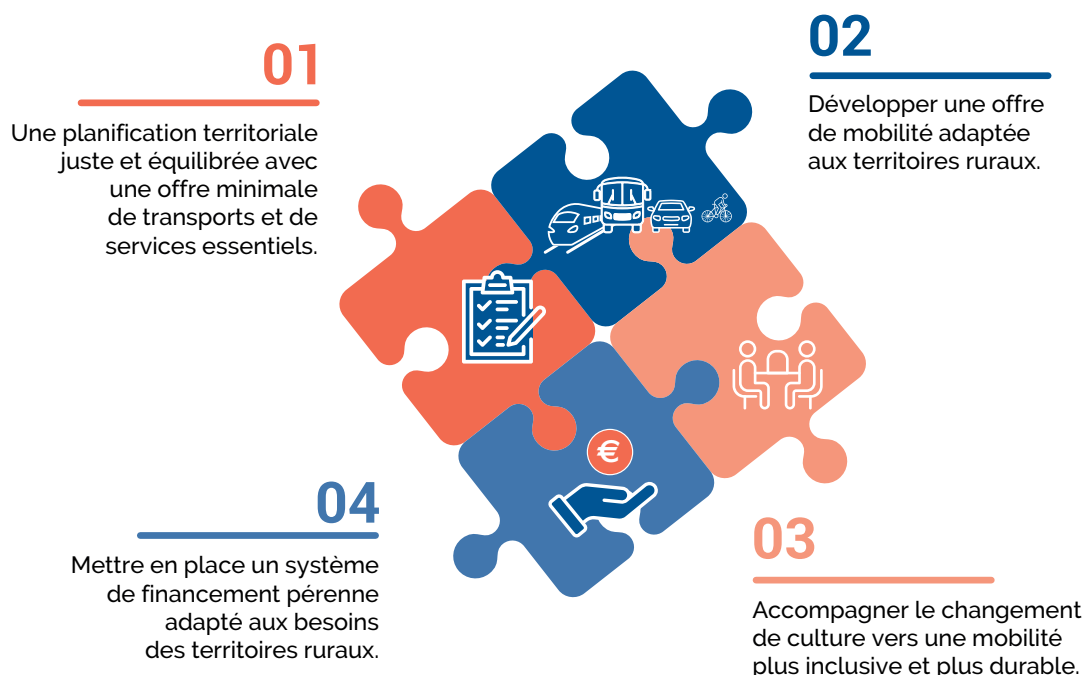
De nombreux acteurs ont essayé et réussi, malgré les freins existants, à mettre en place des alternatives et des solutions concrètes afin d'offrir aux habitants le choix d'une mobilité plus durable. Toutes conduisent à réduire le nombre de kilomètres parcourus seul en voiture. Les retours d'expérience montrent le besoin de solutions agiles et légères (vélo, transport à la demande, covoiturage, etc.) articulées autour d'un squelette structurant (train, car express, etc.). Cependant, ces solutions resteront anecdotiques sans financement pérenne ni réelle coopération.

13. Hervé Maurey et Stéphane Sautarel, "Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)". Juillet 2023.

14. Etienne Thierry-Aymé, "Rural et périurbain, ces autres laboratoires des nouvelles mobilités", *Les Echos*, 5 septembre 2023. Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.lesechos.fr/thema/articles/rural-et-periurbain-ces-autres-laboratoires-des-nouvelles-mobilites-1975222>

NOS PROPOSITIONS :

4 LEVIERS DÉCLINÉS EN 11 PROPOSITIONS POUR UNE MOBILITÉ INCLUSIVE ET DURABLE EN MILIEU RURAL



LEVIER 1 :

Une planification territoriale juste et équilibrée avec une offre minimale de transports et de services essentiels

- ➔ **PROPOSITION 1 :** Rendre obligatoires les Plans de mobilité simplifiés (PdMS) dans les territoires ruraux pour renforcer la planification de proximité et valoriser la participation citoyenne dans leur élaboration ([National/Local](#)).
- ➔ **PROPOSITION 2 :** Assurer un socle minimum de services de proximité dans chaque bassin de vie ([Local](#)).
- ➔ **PROPOSITION 3 :** Définir un niveau minimum de services de mobilité dans chaque bassin de mobilité ([Local](#)).
- ➔ **PROPOSITION 4 :** Rouvrir la possibilité pour les communautés de communes de devenir AOM ([National](#)).

**LEVIER 2 :**

Développer une offre de mobilité adaptée aux territoires ruraux

- ➔ **PROPOSITION 5 :** Développer des infrastructures et solutions de mobilité structurante et intermodale au service des territoires ruraux (National/Local).
- ➔ **PROPOSITION 6 :** Offrir un panel de solutions permettant un maillage plus fin des territoires et habitants les plus éloignés des réseaux structurants (problématique du dernier kilomètre) (Local).
- ➔ **PROPOSITION 7 :** Garantir l'accessibilité de ces services via un système unique de billetterie utilisable sur l'ensemble de l'offre de transports à l'échelle des régions, avec une tarification unifiée et solidaire (National/Local).

**LEVIER 3 :**

Accompagner le changement de culture vers une mobilité plus inclusive et plus durable

- ➔ **PROPOSITION 8 :** Mieux accompagner les personnes pour leur permettre de connaître les solutions de mobilité disponibles et de pouvoir les utiliser (National/Local).
- ➔ **PROPOSITION 9 :** Renforcer les capacités des acteurs territoriaux à diversifier l'offre de services de mobilité (National/Local).
- ➔ **PROPOSITION 10 :** Développer la culture d'une autre mobilité sur les territoires à travers une communication grand public et une optimisation du mobilier urbain (National/Local).

**LEVIER 4 :**

Mettre en place un système de financement pérenne adapté aux besoins des territoires ruraux

- ➔ **PROPOSITION 11 :** Sortir d'une logique d'appels à projet au profit d'un soutien financier régulier via un programme de financement décennal (National).

PRÉAMBULE & INTRODUCTION



POURQUOI LE SECOURS CATHOLIQUE EST-IL ENGAGÉ SUR LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL ?



DANS LES TERRITOIRES HYPER-RURAUX, IL Y A UNE ABSENCE DE TRANSPORTS EN COMMUN, DONC POUR SE DÉPLACER TOUT LE MONDE EST OBLIGÉ D'AVOIR UN VÉHICULE MOTORISÉ.

LES DÉLÉGATIONS (DÉPARTEMENTALES DU SCCF) CONCERNÉES REÇOIVENT BEAUCOUP DE DEMANDES D'AIDES FINANCIÈRES POUR DES RÉPARATIONS OU DES ACHATS DE VÉHICULES. LA SOLUTION REVIENT TOUJOURS À LA VOITURE, CE QUI IMPLIQUE D'ÊTRE EN CAPACITÉ DE CONDUIRE, DE POUVOIR PASSER LE PERMIS, DE POUVOIR ACHETER UN VÉHICULE, DE POUVOIR FINANCER SON CARBURANT...

(...) SUR CET ENJEU, IL N'Y A PAS BESOIN D'ÊTRE PAUVRE POUR ÊTRE CONCERNÉ-E MAIS QUAND T'ES PAUVRE C'EST PIRE !

« LE SECOURS CATHOLIQUE ET LES TERRITOIRES HYPER-RURAUX », TEXTE D'ANALYSE ET DE PROPOSITIONS DU GROUPE DE TRAVAIL DU SECOURS CATHOLIQUE SUR L'HYPER-RURALITÉ, 2020.

Le Secours Catholique-Caritas France (SCCF), ce sont 3 500 équipes locales de bénévoles qui rencontrent, chaque année, environ un million de personnes en situation de précarité. **Avec son réseau maillant tout le territoire français, le Secours Catholique est parfois la seule association caritative présente dans les territoires ruraux les plus enclavés.** Nous accompagnons les personnes en situation de précarité à partir des difficultés qui sont les leurs. Cette forte présence dans le monde rural s'est traduite, depuis plusieurs décennies, par un fort engagement du Secours Catholique sur les questions de mobilité. En 2015, notre association consacrait son rapport statistique annuel sur l'état de la pauvreté en France aux problématiques de mobilité des personnes en situation de précarité et montrait qu'un peu plus de la moitié des personnes interrogées étaient obligées de limiter leurs déplacements¹⁵. En 2019, à l'occasion des nombreux débats locaux que nous avons organisés lors du mouvement des Gilets jaunes, le sujet est encore une fois clairement apparu comme fondamental pour les personnes accompagnées par notre réseau¹⁶.

« CE QUE LES GILETS JAUNES REVENDIQUAIENT IL Y A QUELQUES ANNÉES, C'EST CE QU'ON DIT ENCORE AUJOURD'HUI. MAIS À QUOI ÇA A SERVI ? »

GUY BÉNÉVOLE AU SECOURS CATHOLIQUE DANS LE CANTAL

Environ 85 % des microcrédits accordés avec le soutien du Secours Catholique, à des ménages en situation de précarité sont en lien avec la mobilité. Ils peuvent être destinés, par exemple, à financer un permis de conduire ou à acheter un véhicule quand

15. Secours Catholique, "Statistiques d'accueil 2014 : La fracture mobilité". Novembre 2015.

16. Secours Catholique, Contribution au grand débat national : "Tout ce qui se dit là, il faut que ça remonte". Mars 2019.

c'est indispensable pour permettre à la personne de débloquent sa situation. En parallèle des aides financières, plus de 80 projets soutenant la mobilité des personnes sont mis en œuvre dans près de 45 délégations, et ce chiffre n'a cessé d'augmenter ces dernières années car les besoins de solutions de mobilité des personnes accueillies sont de plus en plus pressants. **Les personnes sans permis, sans véhicule ou sans moyens pour payer les réparations ou le carburant de leur véhicule se retrouvent dans des situations intenable.**

« ON N'EST PAS LÀ POUR FAIRE LE LARBIN DE LA COLLECTIVITÉ ! (...) IL NE FAUT PAS QUE CE QU'ON FASSE SE PÉRENNISE PARCE QUE CE N'EST PAS L'OBJECTIF. »

DIDIER, CHAUFFEUR BÉNÉVOLE AU SECOURS CATHOLIQUE DANS LE POITOU

Les acteurs de notre réseau se sentent de plus en plus démunis face à l'amplitude des problèmes de mobilité en milieu rural. S'ils peuvent agir localement par leurs propres actions, ils expriment le besoin de faire changer les choses d'un point de vue systémique au niveau de l'État et des collectivités. La mobilité solidaire¹⁷, à l'initiative des associations, peut ainsi être un élément d'un système de mobilité inclusif et durable en milieu rural¹⁸, mais elle ne prend sens que dans un cadre coordonné par les pouvoirs publics, et elle ne peut et ne doit en aucun cas être la solution principale. **Or trop souvent, les associations comme les nôtres servent de pansement à un système défaillant qui n'offre pas de perspective pérenne.**

MOBILITÉ EN MILIEU RURAL : 4 exemples concrets d'actions du Secours Catholique



De l'autopartage à l'acquisition d'un véhicule via le micro-crédit : Dans le Tarn, 90 % des personnes qui font une demande de micro-crédit le font pour acquérir ou remplacer un véhicule souvent dans le cadre de trajets domicile-travail. Les personnes en recherche d'emploi sont enfermées dans un cercle vicieux car elles ont besoin d'une voiture pour trouver un emploi mais elles ont besoin d'un emploi pour être éligible au micro-crédit. De plus, il faut entre 1 et 3 mois pour avoir accès au crédit, laps de temps pendant lequel les personnes se retrouvent sans moyen de déplacement pour se rendre à leurs entretiens d'embauche ou à leur emploi. La délégation du Tarn a décidé de répondre à ces situations d'urgence via l'autopartage. Trois véhicules du Secours Catholique sont mis à disposition de ces personnes jusqu'à ce qu'elles acquièrent leur propre véhicule et soient autonomes.



Le choix du transport d'utilité sociale : Dans l'Aveyron, les équipes locales du Secours Catholique accompagnent une population vieillissante avec de gros problèmes d'isolement chronique. Elles constatent que les peu de services de transport qui existent sont peu connus et ne répondent pas aux besoins des personnes en matière de fréquence et d'horaires. Pendant un an, une équipe a mené des enquêtes de terrain qui ont démontré un problème de mobilité, surtout pour des personnes âgées sans permis, en particulier des femmes. Suite à cela,

17. Solutions portées par des associations pour répondre à des besoins de mobilités ponctuels ou réguliers de personnes qui sont contraintes dans leur mobilité.

18. Fondation Macif, "Expériences de mobilité solidaire : Témoignages d'usagers de la mobilité solidaire". Février 2021.

l'équipe a décidé de mettre en place un service de chauffeurs solidaires à Baraqueville. Après quatre ans d'existence, le projet est bien connu et soutenu par les élus locaux.



Des bénévoles démunis qui souffrent eux-même de la précarité mobilité :

Dans le Lot-et-Garonne, une de nos équipes reçoit beaucoup de personnes envoyées par des travailleurs sociaux pour des problèmes de mobilité. Nos bénévoles ne trouvent pas de solutions pérennes car, sans le Secours Catholique, les personnes accompagnées n'auraient aucun moyen de transport adapté. Cette situation est également intenable car nos bénévoles ressentent eux aussi l'impact de la hausse du prix des carburants et sont donc de moins en moins aptes à offrir leur service.



La collaboration avec les collectivités : *En Saône-et-Loire, après avoir réalisé un diagnostic des problématiques de mobilité, une des équipes a été sollicitée par la communauté de communes du Clunisois pour la mise en place d'une navette solidaire dans cinq communes hyper-rurales pour permettre aux personnes de se rendre au marché le plus proche et d'accéder aux services. Ces personnes sont essentiellement des personnes âgées isolées. L'une des raisons pour laquelle la COMCOM a impliqué le Secours Catholique est que le bourg où se trouve ce marché est situé dans une autre COMCOM. Si l'action est portée par une structure associative, la problématique de la coordination entre collectivités est contournée. Au-delà de ce projet, les équipes du Secours Catholique en Saône-et-Loire collaborent avec plusieurs COMCOM en faisant partie de comités de pilotage de solutions de mobilité.*

LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL À UN CARREFOUR

Les habitants les plus modestes des territoires ruraux n'ont guère le choix de leur mode de transport. Pour nombre d'entre eux, la voiture, pourtant associée à une promesse de liberté, se referme comme un piège et devient un facteur de précarité. Ces ménages se retrouvent tiraillés entre l'éloignement des services qui allonge les distances, l'augmentation du budget voiture et l'impératif de décarboner les modes de transport. De telles contradictions appellent des réponses que ni les ménages, ni les associations seules ne peuvent apporter : l'enjeu est bien politique.

→ Quand les transports deviennent source de précarité

Selon la dernière étude MOUR (MObilité et Urbanisme Rural), dans un échantillon de 5 « communes-test », qui représentaient une diversité de besoins de mobilité et d'offres de mobilité, seuls 13 % des ménages avaient accès à pied à un service de transport en commun. 87 % de la population de ces 5 communes était ainsi totalement dépendante de la voiture.¹⁹ Même si l'étude date de 2013, cette mobilité contrainte reste aujourd'hui la norme dans les territoires ruraux.

Le taux de motorisation n'a jamais été aussi élevé dans les territoires ruraux. En 2017, 94 % des ménages qui y habitent possédaient un véhicule²⁰ et 80 % des déplacements dans ces territoires se faisaient en voiture, faute d'alternatives²¹.

Cependant, 10 % des ménages ruraux précaires (premier quintile, soit les 20 % les plus pauvres) ne possèdent pas de véhicule²². **Ne pas avoir une voiture renforce l'isolement des personnes en situation de précarité dans ces territoires où les transports en commun sont quasi inexistantes et où les services et commerces sont de moins en moins accessibles. Ces personnes sont dépendantes de la solidarité de leurs proches, de leurs voisins ou d'associations pour la majorité de leurs besoins du quotidien.**

Lorsqu'ils ont les moyens de posséder un véhicule, les ménages précaires écoupent généralement des véhicules les plus anciens et les plus polluants, qui constituent un puits sans fond pour leur budget car elles requièrent des réparations fréquentes. En France, en 2018, 64 % des voitures particulières des ménages modestes en milieu rural sont des diesels souvent achetées à l'époque où cette motorisation était encouragée, avant de tomber (à juste titre) en disgrâce, contre 54 % en moyenne²³. **Les ménages précaires subissent le plus la dépendance à la voiture et sont les plus vulnérables face**

19. Marie Huyghe (UMR CNRS-CITERES de l'Université de Tours), "Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ?". Décembre 2013.

20. Insee, Tableaux de l'économie française, édition 2020. Février 2020.

21. Olivier Jacquin, "Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui". Janvier 2021.

22. Ministère de la transition écologique, "Les voitures des ménages modestes : moins nombreuses mais plus anciennes". Décembre 2020.

23. *ibid.*

à une augmentation du prix des carburants, car ils ont les déplacements les plus contraints et les plus coûteux au vu de leur budget. En 2017, en France, les 10 % de ménages les plus modestes consacraient 21 % de leur revenu disponible aux transports, contre 11 % pour les 10 % les plus aisés²⁴.

Les distances de plus en plus importantes entre les lieux de vie en territoires ruraux et les zones d'emploi et de services mènent à une précarisation des ménages ruraux, pour qui le budget mobilité pèse de plus en plus lourd. Selon l'Insee, en 2017, le budget mobilité représente 21 % des dépenses d'un ménage rural, c'est le premier poste de dépense pour les ménages ruraux. A titre de comparaison, ces mêmes ménages consacrent 11 % de leur budget au logement²⁵. D'après une étude de Destin Commun menée en 2023, huit Français sur dix (79 %) perçoivent la voiture comme un « gouffre financier » et 39 % d'entre eux déclarent utiliser moins leur voiture pour faire des économies de carburants (+3 points depuis juillet 2022)²⁶.

En 2022, les ménages automobilistes urbains ont dépensé, en moyenne, 981 euros par an en frais de carburant, contre 1 480 euros pour les ménages automobilistes vivant en zone périurbaine et 1 855 euros pour ceux vivant en zone rurale²⁷.

De 2017 à 2022, le Réseau Action Climat estime que le coût de possession et d'usage de la voiture est passé de 3 680 € à 4 210 € par an (dont 1 419 € de dépenses en carburants et lubrifiants), soit une augmentation de près de 14 %. En moyenne, le budget d'un ménage rural pour la possession et l'usage de la voiture serait donc autour de 4 640 €, soit une dépense mensuelle de 390 euros. Alors que plus de 37 % des ménages français sont aujourd'hui multi-motorisés, le surcoût annuel dépasse les 1 000 € pour un ménage avec deux véhicules²⁸.



**1 855 € DE CARBURANT PAR AN EN MOYENNE
POUR UN MÉNAGE RURAL**

Le coût des transports a pris une telle place dans le budget de certains ménages, les contraignant à des choix difficiles et des privations, que l'on peut parler d'une véritable "précarité mobilité" (voir encadré page suivante). Dans les cas les plus graves, celle-ci peut se traduire par une forme d'assignation à résidence pour les personnes qui se voient obligées de renoncer à des déplacements pour des aspects essentiels de leur vie.

24. Thierry Mainaud (Insee), "En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture". Avril 2021.

25. Alexandra Ferret et Elvire Demoly (Insee), "Les comportements de consommation en 2017 : Le transport pèse plus en milieu rural, le logement en milieu urbain". Avril 2019.

26. Laurence de Nervaux et Tristan Guerra (Destin commun), "Mobilités et transition : Comment faire bouger les Français ?". Avril 2023.

27. Odran Bonnet, Tristan Loisel, Lionel Wilner (Insee), Étienne Fize (Conseil d'analyse économique), Comment les automobilistes ajustent leur consommation de carburant aux variations de prix à court terme. Juillet 2023.

28. RAC, "Comment transformer la mobilité du quotidien". Octobre 2022.

LA PRÉCARITÉ MOBILITÉ

En 2021, la Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov ont estimé dans leur baromètre des mobilités que 13,3 millions de personnes sont en situation de "précarité mobilité" en France en 2021 soit 27,6 % de la population totale des 18 ans et plus²⁹. Selon cette étude, la précarité mobilité prend plusieurs formes :

- ➔ La **précarité carburant** concerne les personnes avec un faible revenu et des dépenses en carburant élevées. 3,6 millions de personnes la subissent.
- ➔ La **vulnérabilité mobilité** concerne les ménages avec un faible revenu qui ont des conditions de mobilité contraignantes, telles qu'une longue distance à parcourir, l'absence d'alternative à la voiture ou des véhicules vieillissant. 4,3 millions de personnes la subissent.
- ➔ La **dépendance à la voiture** concerne tous les automobilistes qui ont des dépenses élevées en carburants, et des conditions de mobilité contraignantes comme les longues distances ou qui n'ont pas d'autre choix que la voiture. 5,3 millions de personnes la subissent.
- ➔ 4,3 millions de Français n'ont **aucun équipement individuel ou abonnement** à un service de transport collectif.

➔ Un sentiment d'injustice exacerbé

Les habitants des territoires ruraux peuvent ressentir un sentiment d'injustice, et percevoir comme une double peine l'explosion du budget voiture et l'éloignement des services publics. Alors quand il leur est en outre demandé de faire des efforts de sobriété, sans se voir proposer de véritables alternatives à la voiture, le sentiment d'injustice est exacerbé, d'autant qu'ils peuvent constater que les ménages les plus aisés profitent sans contrainte d'une mobilité longue distance dont le coût climatique est particulièrement élevé.

Pour l'ensemble des émissions liées au transport, les 10 % des ménages les plus pauvres émettent environ 1,6 tCO₂e/an, tandis que les 10 % les plus riches émettent 5,4 tCO₂e/an, soit 3 fois plus³⁰. Pour les déplacements longs, les ménages du dernier décile émettent 3,1 tCO₂e, dont 1,7 pour les déplacements en avion, soit 5,2 fois les émissions du premier décile³¹.

On le voit, l'augmentation contrainte des distances pour la mobilité du quotidien dans les territoires ruraux place les ménages devant des injonctions contradictoires sans qu'ils aient les moyens de surmonter seuls ces contradictions. Une telle évolution est à la fois insoutenable socialement et écologiquement, et politiquement explosive.

29. FNH, "Baromètre : 13,3 millions de Français en situation de précarité mobilité". Mars 2022. Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.fnh.org/13-3-millions-de-francais-en-precarite-mobilite/>

30. Rappelons qu'un Français moyen émet aujourd'hui près de 10 tCO₂e/an, mais qu'un être humain ne devrait pas émettre, en moyenne et en totalisant l'ensemble de ses émissions, plus de 2 tCO₂e/an pour respecter la capacité d'absorption par la biosphère, et ainsi atteindre la neutralité carbone.

31. Antonin Pottier, Emmanuel Combet, Jean-Michel Cayla, Simona de Lauretis, Franck Nadaud (OFCE), "Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France". Mai 2020.

→ Une situation insoutenable

La dépendance à la voiture est avant tout le fruit de décennies de décisions politiques. Depuis des décennies, les choix d'aménagement du territoire ont favorisé l'essor de la voiture individuelle au détriment des solutions de transports publics collectifs. Le mouvement des gilets jaunes a notamment montré à quel point ces décisions avaient pu piéger des ménages dans une dépendance à l'automobile dont ils ne peuvent s'extirper seuls. A travers lui, c'est la France des territoires délaissés qui s'est exprimée, une France noyée par la hausse du coût du carburant.

Mais notre pays ne pourra respecter ses engagements sur le front climatique - et le Secours Catholique peut témoigner de l'importance de l'enjeu pour les plus vulnérables à travers le monde - sans réduire drastiquement sa consommation de carburant. En France, les transports représentent presque un tiers des émissions de gaz à effet de serre et les déplacements en voiture en sont le principal facteur³². En 2019, les déplacements des habitants des zones rurales (soit le tiers de la population française) ont représenté 48 % des émissions de gaz à effet de serre pour les déplacements du quotidien³³. On rappellera aussi, même si le monde rural est moins directement concerné que les grandes agglomérations, que la pollution de l'air est générée en grande partie par les transports, et qu'elle cause 47 000 cas de mortalité précoce par maladie cardiovasculaire ou respiratoire par an (9 % de la mortalité)³⁴.

De plus, les déplacements du quotidien en milieu rural sont particulièrement dangereux : 71 % de la mortalité routière se concentrait dans des territoires ruraux en 2020³⁵ et en 2022, les départements ruraux ont eu la mortalité routière par million d'habitants la plus élevée tout âge confondu (69 tués/Mhab), ainsi que pour les 18-24 ans (164 tués/Mhab) et les 25-34 ans (100 tués/Mhab)³⁶.

Si la France veut se donner les moyens d'atteindre l'objectif de neutralité carbone pour 2050, comme elle s'y est engagée à travers sa stratégie nationale bas carbone, la décarbonation des mobilités en milieu rural doit être un axe prioritaire. Mais pour ne laisser personne de côté, il est primordial d'articuler cette nécessité qui requiert une plus grande sobriété de déplacement avec la réduction des inégalités sociales et territoriales. Une responsabilité éminemment politique.

→ Les associations en appellent au politique

Face au coût et à la difficulté de se déplacer dans le monde rural, le secteur associatif prend sa part, en se tenant aux côtés des personnes les plus précarisées par le système "tout voiture", en cherchant avec elles des réponses, mais les solutions à la hauteur de ces enjeux sont nécessairement politiques.

A leur échelle, les équipes du Secours Catholique ne peuvent souvent ainsi offrir de solutions qu'aux besoins immédiats de mobilité des personnes qu'elles accompagnent. Les micro-crédits et autres aides financières apportées par l'association pour l'achat d'un véhicule ne suffisent pas à répondre à l'ampleur des besoins. Quant aux dispositifs de

32. Haut Conseil pour le Climat, "Rapport annuel 2021 : Renforcer l'atténuation, engager l'adaptation". Juin 2021.

33. Ministère de la transition écologique, "Le quart des ménages les plus aisés à l'origine de 35 % des émissions de gaz à effet de serre des mobilités". Juillet 2023.

34. Stats santé publique France, "Impact de la pollution de l'air ambiant sur la mortalité en France métropolitaine". Avril 2021.

35. ONISR, "La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2020". Septembre 2021.

36. ONISR, "La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2022". Septembre 2023.

transport solidaire³⁷, ils souffrent d'un manque de chauffeurs bénévoles, du fait de leur propre précarité face à la hausse des prix du carburant.

C'est pourquoi **ces équipes bénévoles en appellent à la responsabilité politique : elles n'ont pas les moyens de faire face à l'ampleur des besoins, et elles ont conscience de la nécessité d'une vision de long terme, celle d'un futur où les territoires ruraux ne seront plus dépendants de la voiture individuelle.**

Les actions menées par les associations sont trop souvent indispensables dans les territoires les plus isolés, or elles sont peu nombreuses et fragiles, leur action reposant généralement sur un petit groupe de bénévoles. Il n'est pas rare, dans de petites communes, que le Secours Catholique soit la seule association implantée.

C'est parce que nous prenons au sérieux la responsabilité qu'un tel engagement fait porter sur les épaules d'équipes bénévoles que nous souhaitons alerter : le risque est grand que les habitants de certains territoires ne soient privés de mobilité, ou largement entravés dans leurs déplacements, si l'action publique ne prend pas ses responsabilités.

Pour le Secours Catholique et ses partenaires, la responsabilité du politique est de faire advenir une mobilité inclusive et durable, autrement dit le droit de chacune et chacun à se déplacer, dans les limites de notre planète. Quelques principes essentiels peuvent servir de boussole dans l'exercice de cette responsabilité :

- **Garantir un droit à la mobilité** : ce droit, reconnu par la Loi d'orientation des mobilités (LOM), n'est pas un droit illimité, mais une composante du socle social (ou plancher social) sur lequel chaque individu devrait pouvoir s'appuyer pour avoir accès aux services essentiels,
- **Garantir le respect des limites planétaires** (ou plafond écologique), notamment en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour éviter ou limiter un dérèglement climatique aux conséquences désastreuses, d'artificialisation des sols et de pollution de l'air,
- **Veiller au principe d'équité** : on ne peut pas demander aux plus précaires de se restreindre pour leurs besoins de mobilité du quotidien si, dans le même temps, les plus aisés sont libres de se déplacer sur de longues distances avec les modes les plus polluants. Qui doit faire le plus d'efforts ? Le Secours Catholique propose 3 critères pour répondre à cette question : celles et ceux qui ont la plus grande responsabilité, celles et ceux qui ont les plus grandes capacités/moyens, celles et ceux pour qui les déplacements sont le moins essentiel,
- **Rechercher une adaptation des réponses aux territoires.**

37. Service de transport assuré par des bénévoles qui conduisent des personnes empêchées dans leur mobilité.

➔ Pourquoi ce rapport ?

Aux premières loges des difficultés rencontrées par les personnes, et notamment les plus vulnérables, nos associations le sont aussi pour mesurer les forces et les lacunes de l'action publique. C'est avec la vive conscience de la responsabilité qui échoit au politique et forts des principes énoncés que nous avons lancé cette étude.

Notre objectif est de partager des constats nourris du vécu des personnes que nous accompagnons et des actions que nous menons à leurs côtés, d'attirer l'attention sur ces situations d'exclusion trop souvent passées sous le radar médiatique, et de mettre en avant des propositions en matière de politiques publiques pour faire de la mobilité inclusive et durable une réalité dans les territoires ruraux.

Nous ne prétendons pas apporter des réponses définitives, mais plutôt une contribution au dialogue, sur les territoires comme au niveau national, tout en assumant de lancer un appel à la responsabilité des pouvoirs publics, car on ne peut se satisfaire de la situation d'exclusion ou de précarité dans laquelle la dépendance à la voiture et l'éloignement des services enferment trop d'habitants des territoires ruraux.

PARTIR DES BESOINS DES PERSONNES : POURQUOI SE DÉPLACE-T-ON EN MILIEU RURAL ?



COMPRENDRE LES SPÉCIFICITÉS DES TERRITOIRES ET DES HABITANTS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX PROBLÉMATIQUES

Dans ce chapitre, nous mettrons en lumière l'augmentation contrainte des distances pour les déplacements du quotidien dans les territoires ruraux et le manque de vision globale sur les publics concernés par la précarité mobilité.

« Si on n'a pas de voiture on peut rien faire »

Ces échanges ont été recueillis en janvier 2024, pendant une rencontre du groupe convivial de l'équipe du Secours Catholique de Melle, une commune des Deux-Sèvres (3 600 habitants) fugacement mise sur le devant de la scène en 2007, quand Ségolène Royal dont c'était le fief a atteint le second tour de la présidentielle. Le groupe est composé de 12 femmes et 4 hommes qui ont pour la majorité entre 50 et 80 ans et qui se réunissent toutes les semaines pour pratiquer diverses activités et discuter.

Sur l'accès à la mobilité et les problèmes d'intermodalité

« A Melle, il y a seulement 3 000 habitants mais beaucoup de vie et de services, des écoles primaires, des médecins généralistes, des supermarchés. Et pourtant, la mobilité reste un gros problème. »

Train et bus

« Il y a des endroits où ils ont les bus, le train qui s'arrête à toutes les petites gares (...) mais nous là, le Poitou-Charentes, on est très mal desservi, rien que sur Melle le bus est plus ou moins inexistant, on a le bus scolaire c'est sûr et pour aller à Niort mais c'est tout, on n'a pas de petite ligne en campagne. (...) À Niort c'est bien desservi, à la campagne c'est pas le cas, il y a un fossé entre Niort et la campagne. (...) La personne qui est à Saint-Martin, si elle veut aller à Saint-Romans, elle va se débrouiller seule. Le réseau n'est pas développé. »

« Pour la petite histoire je suis pas révoltée mais un peu, il y a quand même pas mal de bus à Melle, mais à 2 minutes près on rate le train ! Il n'y a pas moyen qu'ils se parlent ? Il y a un manque de communication. Une personne avait essayé de s'en occuper mais elle s'est fait vite fait renvoyer en disant "qu'est ce qu'on en a foutre ? Vous avez une voiture vous", alors que ce serait quand même facile. »

« Quand on conduit pas, pour prendre le bus quand on habite à la campagne, on fait comment ? On n'a rien. »

« Pour prendre le car, il faut quand même faire des kilomètres à pieds. »

Vélopartage et autopartage

« A Niort, vous allez avoir les vélolib, ici ça n'existe pas, ça plairait à certaines personnes, les jeunes notamment. »

« Si ils mettent à disposition des vélos à Melle, t'habites à Marcillé, t'habites à Saint-Romans, tu fais comment pour venir à Melle pour le récupérer ? »

« L'autopartage, je ne sais pas si ça fonctionne bien ici, parce que les gens vivent chacun dans un coin de la campagne : s'il faut qu'ils marchent pour aller chercher la voiture.... »

Sans permis

Pour les personnes non véhiculées, on se repose sur la solidarité familiale, des voisins, des bénévoles. Les femmes âgées, en particulier, dépendent de leur proches et particulièrement de leur mari pour se déplacer car un certain nombre d'entre elles n'ont pas le permis :

« C'est mon frère qui me conduit, mais quand il va travailler y aura plus personne pour m'emmener. J'ai déjà eu une voiture sans permis, mais je l'ai vendue. »

« Moi j'ai pas le permis, c'est mon mari qui me conduit. »

Sur la volonté politique en matière de mobilité

« L'État ne fait rien, les collectivités non plus, le conseil départemental ne fait rien non plus. »

« Le maire il a fait faire des études très sérieuses sur la mobilité dans les campagnes, pour les transports scolaires. Il a voulu voir si c'était pas possible de faire un circuit, mais on lui a dit "il faut étudier ça"... Il a fait des pieds et des mains mais il faut la volonté politique [NDLR : à tous les niveaux]. »

Sur le coût du carburant

« On fait attention, on fait attention pour tout d'ailleurs. Quand on va à Niort, on y va pour quelque chose. »

Sur la désertification

« On nous a tout enlevé, toutes les administrations, des banques ont disparu. Si on veut quelque chose, il faut aller à Ruffec, à Niort... et les gens qui n'ont pas de véhicule ? Tout le monde n'a pas internet n'ont plus. »

« Les France Services³⁸, ici, ils se déplacent pas et le conseiller numérique non plus. »

« Moi, je vais chez une personne une fois par mois pour l'aider dans ses démarches numériques, on a une association, on se déplace chez les gens pour réparer, faire voir comment utiliser le téléphone. »

« Quand j'étais jeune il y avait tous les commerçants qui se déplaçaient, le boulanger, le boucher, le poissonnier, c'était bien ça ! Maintenant y a plus rien. »

« Maintenant ils font des distributeurs de pizza (rires) ! »

« Dans le temps, à Melle, y avait un bijoutier, un marchand de chaussures, tout ça a disparu. »

38. Le réseau France services se compose de 2 700 guichets uniques de proximité regroupant sur leurs sites plusieurs administrations. L'objectif est de proposer une offre élargie de service au public, au plus près des territoires, en particulier dans les zones rurales et les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

« Même en ce moment le nombre de services diminue à Melle : y a plus les impôts, y a plus de tribunal, y a plus rien, et pourtant y a pas moins de gens. C'est une volonté gouvernementale... petit à petit, tout disparaît, soi-disant les France Services c'est pour remplacer tout ça. »

« Il reste le marché, ça c'est vivant dans une commune. Le marché c'est la convivialité. Même au marché, il y a de moins en moins de marchands. »

« Quand je me promène dans Melle on voit les devantures des anciens commerces et j'entends parler les anciens, qui disent qu'ils ont connu les premières grandes surfaces, (...) les voitures ont commencé à aller plus vite, tout a changé, les grosses villes ont tout centralisé et ont étouffé le petit commerce (...). Aujourd'hui, c'est encore pire à cause d'internet, on va encore sur un autre truc, le monde va trop vite, on peut pas l'arrêter. »

1.1 Des distances de plus en plus longues pour des besoins essentiels

« ON EST À LA CAMPAGNE, J'AI UNE VIEILLE VOITURE, SI ELLE LÂCHE JE NE SAIS PAS CE QUE JE VAIS FAIRE. » / « SENTIMENT D'UN FOSSÉ IMMENSE DE CEUX QUI VIVENT EN MILIEU RURAL. » / « L'ABANDON DES SERVICES PUBLICS EST UNE RÉALITÉ. » / « VISITANT LA RÉGION, J'AI ÉTÉ ÉTONNÉE DES VILLAGES ÉTEINTS. » / « IL Y A UN DÉSENGAGEMENT DE L'ÉTAT. SURTOUT DANS LE MONDE RURAL. » / « QUAND VOUS AVEZ UNE MAIRIE, UN PETIT COIFFEUR ET UN BAR SEULEMENT, C'EST UN VILLAGE QUI SE MEURT. » / « LE SERVICE PUBLIC EST INSATISFAISANT, LES HORAIRES SONT RESTREINTS, IL MANQUE DES MÉDECINS... » / « CECI CONDUIT AU DÉPEUPLEMENT DES CAMPAGNES CAR LES JEUNES NE RESTENT PAS. »

EXTRAIT DU RAPPORT « TOUT CE QUI SE DIT LÀ, IL FAUT QUE ÇA REMONTE » PUBLIÉ EN 2019
PAR LE SECOURS CATHOLIQUE-CARITAS FRANCE À PARTIR DES 150 DÉBATS LOCAUX
QU'IL A ANIMÉS DANS LE CONTEXTE DU MOUVEMENT DES GILETS JAUNES.

Aujourd'hui, en France, 88 % des communes sont rurales (plus de 30 000) et 22 millions de Français vivent dans les territoires ruraux, soit un tiers de la population. Selon une enquête menée par Familles rurales, en collaboration avec l'Ifop³⁹, 51 % des ruraux estiment que le monde rural est « abandonné » car ils ne bénéficient pas ou peu de l'action des pouvoirs publics au sein de leur commune. Pourtant, pour 81 % des Français, vivre à la campagne représente la vie idéale, qu'ils y travaillent ou non. 70 % d'entre eux estiment que l'installation de nouveaux habitants en milieu rural est avant tout conditionnée à la présence de services publics. Or 60 % des habitants de ces territoires font état d'une dégradation de l'accès aux services publics ces dernières années (66 % pour les services de santé).

La nécessité de se déplacer, dans les territoires ruraux, est d'abord liée à la distance séparant les lieux de travail, d'études, de sociabilité et les différents services essentiels. En 2019, chaque habitant des territoires ruraux parcourt au quotidien 33 % de distances en plus que la moyenne des Français⁴⁰. Les distances à parcourir pour les déplacements du quotidien, et en particulier pour les motifs "contraints" tels que l'accès à l'emploi, à

39. Familles Rurales, "Territoires ruraux : perceptions et réalités de vie face aux défis des transitions". Mai 2023.

40. Ministère de la transition écologique, "Le quart des ménages les plus aisés à l'origine de 35 % des émissions de gaz à effet de serre des mobilités". Juillet 2023.

l'éducation et à la santé ne cessent de s'allonger. Dans de nombreux territoires ruraux, on assiste à la désertification médicale (fermeture des hôpitaux de proximité, non remplacement des médecins traitants, échec des mesures d'incitation), à la fermeture des guichets et à la dématérialisation des services, à la fermeture de maternités et d'écoles, à la difficulté d'accès à la culture et aux études supérieures et à un déficit d'emplois disponibles.

Les trajets domicile-travail ont augmenté de 60 % en vingt ans en zone rurale. Les habitants des zones rurales en emploi effectuent chaque jour près de 320 millions de kilomètres aller-retour en 2019, contre 200 millions en 1999⁴¹. Depuis les années 1970, la séparation des communes de domicile et d'emploi est de plus en plus fréquente. En 1975, 44 % des personnes en emploi travaillaient en dehors de leur commune de résidence, en 2013 elles étaient 64 %⁴². La distance domicile-travail est maximale pour les actifs résidant dans le rural et travaillant dans une zone urbaine. Or, selon l'Insee, en 2019, 48 % des personnes en emploi vivant dans une commune rurale travaillent dans une zone urbaine⁴³. Dans les territoires ruraux, l'accès à l'emploi est souvent corrélé à la possession du permis de conduire et d'une voiture. L'augmentation des distances enferme ainsi les habitants des territoires ruraux dans une dépendance à la voiture.

En parallèle, l'immobilité dans les territoires ruraux est plus forte qu'ailleurs. Dans les cas les plus graves, la précarité mobilité peut mener à une assignation à domicile, pour les personnes sans voiture, dans un milieu où les transports en commun sont inexistants et alors même que les services et commerces sont de moins en moins accessibles. 15 à 20 % de la population adulte résidant dans des territoires peu denses serait concernée par ce risque d'assignation à domicile avec une surreprésentation des femmes, des jeunes, des personnes âgées en perte d'autonomie et de moyens et des personnes en situation de précarité⁴⁴. Ces personnes dépendent de la solidarité de leurs proches, de leurs voisins ou d'associations comme le Secours Catholique pour la majorité de leurs besoins du quotidien.



PAROLE DE TERRAIN



Entretien avec un animateur de Mobicoop (entreprise coopérative qui déploie des solutions de mobilité partagée) dans le pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) du Lunévillois.

Comment décrieriez-vous votre territoire ?

Le Pays du Lunévillois se compose de nombreux petits villages peu peuplés, à l'habitat majoritairement groupé (« village-rue »). La population est vieillissante/âgée et les services se concentrent à Lunéville ou dans les petits bourgs comme Blâmont, Baccarat, Badonviller... En prenant en compte la globalité du territoire, la densité reste faible avec 53 hab/km² contre 96 hab/km² à l'échelle de la région Grand-Est. Enfin, le paysage est essentiellement vallonné sauf dans l'extrême Est au niveau du piémont vosgien.

41. Insee, "Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural". Mai 2023.

42. Jérôme Fourquet cité dans Sénat, Rapport d'information n° 313 (2020-2021), "Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui". Janvier 2021.

43. Insee, "Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural". Mai 2023.

44. Olivier Jacquin, "Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui". Janvier 2021.

Quels sont les publics les plus concernés par le manque d'accès à la mobilité ?

Ce sont les salariés précaires, les chômeurs et les seniors.

Pour quelles raisons ces personnes ont-elles le plus besoin de se déplacer ?

Pour l'emploi, la formation, l'éducation, l'accès aux services administratifs, l'accès aux établissements de santé, l'accès aux lieux de culture et de loisirs, l'alimentation.

Les déplacements du quotidien se font-ils sur des distances plutôt courtes ou longues ?

Les déplacements sont variés, car une partie des habitants se rendent dans les bourgs ou villes les plus proches de chez eux, alors qu'une autre partie effectue des déplacements beaucoup plus importants en se rendant dans des bassins d'emplois plus actifs comme Nancy.

Quelle image les habitants ont-ils des mobilités partagées, des transports en commun, des mobilités actives (marche, vélo) et de la voiture individuelle ?

Les habitants perçoivent l'offre de mobilité comme étant peu efficace surtout pour le transport à la demande et les transports en commun, et inexistante pour le vélo (manque d'aménagements). C'est pourquoi ils se tournent majoritairement vers la voiture, car elle offre plus de flexibilité et de liberté malgré son coût et son impact sur l'environnement.

Que pensez-vous de la manière dont les collectivités s'engagent sur le sujet de la mobilité durable dans votre territoire ?

Le PETR du Pays du Lunévillois est organisateur de mobilité depuis le 1^{er} janvier 2018. Il est force de proposition, mais par manque de communication et de concertation, les actions menées pour développer la mobilité durable sont moins impactantes.

A quelles conditions peut-on rendre accessible à tous la mobilité durable en milieu rural ?

L'un des principaux enjeux est d'arriver à faire changer les mœurs en communiquant (et en rassurant) les usagers sur les avantages de la mobilité durable, surtout pour les trajets de courte distance. Il faut également que les solutions de mobilité soient flexibles, attractives et incitatives (meilleur cadencement et amplitude horaire, prix avantageux, primes/aides) afin de répondre aux besoins des usagers. ●

1.2 Une diversité des territoires ruraux et des besoins de leurs habitants

« EN RURAL, LES GENS ONT L'IMPRESSION D'ÊTRE LOIN DE TOUT, LES PRINCIPALES PERSONNES AFFECTÉES SONT LES SENIORS, LES JEUNES, LES FAMILLES MONOPARENTALES, SOUVENT IL Y A UN CUMUL DES PRÉCARITÉS, IL Y A DES DIFFICULTÉS À METTRE EN PLACE UN SERVICE DE MOBILITÉ, À LE DÉVELOPPER, À LE PÉRENNISER. »

JEAN, BÉNÉVOLE AU SECOURS CATHOLIQUE

Il n'y a pas une, mais des ruralités. Au sein même du périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), les spécificités des territoires peuvent grandement varier en matière de relief, climat, densité de population, dotation en services, attractivité touristique, éloignement des aires d'attraction urbaine, accessibilité de l'emploi et types d'emploi

implantés dans le territoire, qualité des infrastructures numériques et de téléphonie mobile, etc. Tous ces critères déterminent leur degré d'enclavement. Les besoins des habitants peuvent également être très différents en fonction des âges, de l'isolement des personnes, des classes sociales, du nombre de mères seules, etc. Dans chaque périmètre d'une AOM et dans chaque bassin de mobilité, il manque une vision globale sur les publics concernés et leurs besoins, ce qui empêche d'apporter des solutions adaptées⁴⁵. Si la diversité des territoires ruraux rend difficile de proposer une solution unique qui résoudrait l'ensemble de leurs problèmes de mobilité, les territoires ruraux partagent néanmoins certaines caractéristiques socio-économiques.

➔ Des territoires enclavés de plus en plus pauvres

Les personnes âgées sont proportionnellement plus nombreuses en milieu rural : en 2018, en moyenne, près d'un habitant sur trois a plus de 60 ans dans les communes rurales à habitat dispersé (8 points de plus qu'en centre urbain). Les jeunes les plus qualifiés sont souvent contraints de quitter leur territoire rural pour poursuivre leurs études et ils ont tendance à ne pas revenir après, notamment à cause du manque d'emplois qualifiés. Cette réalité accentue le déclin démographique de ces territoires. Entre 2013 et 2018, la population a augmenté de +0,45 % par an dans les grands centres urbains (évolution médiane) et de +0,23 % dans les bourgs ruraux, tandis qu'elle diminuait (-0,31 % par an) dans les communes à habitat rural très dispersé⁴⁶.

A SAVOIR

Contrairement aux idées reçues, le Covid n'a pas mené à un exode urbain au profit des campagnes. 43 % des ménages ayant changé de résidence principale se sont installés dans les grandes villes dans les 12 premiers mois de la crise sanitaire, contre 20 % dans les villes moyennes, 19 % dans les petites villes et 18 % dans les communes rurales. Les flux en direction des communes rurales ont bien augmenté de 0,53 point depuis la pandémie, mais ces phénomènes de revitalisation rurale sont géographiquement sélectifs. Ils concernent les territoires les plus proches des centres urbains et les territoires ruraux déjà considérés comme les plus attractifs. Ces mouvements résidentiels tendent ainsi à accentuer des fractures territoriales déjà existantes plutôt qu'à les combler⁴⁷.

Nos équipes rencontrent des personnes qui habitaient en ville et qui ont été attirées par les loyers ou le prix des maisons dans le rural mais sans se rendre compte des problèmes de mobilité et des factures énergétiques plus élevées. Ces personnes peuvent se retrouver dans une situation encore plus précaire. Une animatrice du Secours Catholique en Meurthe-et-Moselle le résume ainsi : « *Ils sont propriétaires de leur maison mais ils sont prisonniers dans leur village.* »

45. Entretien avec Marie Huyghe (docteure en Aménagement de l'espace et Urbanisme et consultante en mobilité spécialiste des questions de mobilité en milieu rural), 21 avril 2023.

46. Sandra Hoibian, Lucie Brice Mansencal, Eliot Forcadell (CRÉDOC), "Un marché de l'emploi peu diversifié, soubassement du sentiment de relégation territoriale en zone rurale", Avril 2023.

47. Hélène Milet, Nicolas Maisetti, Eva Simon (Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines), "Exode urbain : un mythe, des réalités", Février 2022.

En plus de ce vieillissement, la population se paupérise. La France rurale a été particulièrement touchée par la désindustrialisation et la tertiarisation de l'économie. Depuis les années 1980, la fermeture d'usines a appauvri de nombreux territoires et a mené à la "fin d'une répartition relativement homogène de l'emploi sur le territoire"⁴⁸. Bien que la pauvreté extrême soit moins fréquente en zone rurale qu'en zone urbaine, les territoires ruraux se situent au-dessous des moyennes nationales en matière de revenus et de qualification. Les emplois y sont globalement moins qualifiés, moins sécurisants et moins rémunérateurs⁴⁹.

Dans les territoires ruraux peu denses, les ouvriers sont surreprésentés. Ils constituent 25 % des actifs occupés, en moyenne, contre 17 % dans les grands centres urbains. Les cadres et professions intermédiaires sont sous-représentés, les cadres et professions intellectuelles constituent 9 % des actifs occupés en moyenne, contre 22 % dans les grands centres urbains et les professions intermédiaires constituent 23 % des actifs occupés, contre 28 % dans les grands centres urbains. Les actifs ruraux ont ainsi en moyenne un niveau de diplôme moins élevé, ils occupent moins fréquemment un poste en CDI et ont plus souvent un statut d'indépendant⁵⁰.

La progression de la numérisation et de la dématérialisation est également essentielle pour comprendre l'isolement des habitants des territoires ruraux et les inégalités d'accès aux services et à la mobilité. Certains territoires en France n'ont toujours pas un accès fiable au numérique. Beaucoup de personnes que les équipes du Secours Catholique accompagnent dans les territoires ruraux, en particulier les plus âgées, ne sont pas à l'aise avec l'outil numérique et se sentent d'autant plus isolées qu'elles n'ont pas de contacts humains pour les orienter.

Dans les territoires ruraux, le territoire entier s'appauvrit lorsque la population décline et les services se raréfient. Les "déserts médicaux", l'éloignement des écoles, des commerces ou encore "les zones blanches numériques" ne concernent pas que les habitants les plus pauvres du territoire : ils concernent tout le monde, quels que soient leurs revenus. Cependant, les publics qui n'ont pas de véhicule personnel ou ne sont pas en capacité de conduire, privés d'un accès simple aux services dont ils ont besoin, sont particulièrement fragilisés. Les plus touchés sont de jeunes demandeurs d'emploi ou étudiants, des personnes âgées, en particulier des femmes, des personnes porteuses de handicap, des personnes sans emploi ou avec peu de ressources.

Chacune de ces catégories requiert des solutions adaptées à sa situation et à ses besoins spécifiques. En l'absence de telles solutions, les situations d'exclusion et d'isolement s'aggravent dans ces territoires où l'offre de services, de commerces et d'équipements se raréfie⁵¹. Répondre aux besoins de mobilité des ruraux ne saurait se limiter à trouver des solutions pour qu'ils puissent se déplacer de plus en plus loin. Il est essentiel d'améliorer leurs conditions de vie sur leur territoire afin qu'ils ne soient pas contraints à augmenter leurs déplacements et de les accompagner vers l'adoption de nouveaux modes de déplacements.

48. Collectif Nos services publics, "Rapport sur l'état des services publics : Transports 2023", p.17, 2023.

49. Sandra Hoibian, Lucie Brice Mansencal, Eliot Forcadell (CRÉDOC), "Un marché de l'emploi peu diversifié, soubassement du sentiment de relégation territoriale en zone rurale". Avril 2023.

50. CREDOC, "Consommation et modes de vie". Avril 2023.

51. Emmanuel Raoul, Michel Casteigts (Ministère de l'écologie et Ministère de l'intérieur), "Rapport sur la mobilité et les transports dans les territoires ruraux". Juillet 2011.

LE POUVOIR BOUGER ET LE SAVOIR BOUGER

La capacité des personnes à se déplacer dépend de plusieurs facteurs. D'abord, le pouvoir bouger, c'est-à-dire l'existence d'infrastructures et de solutions de mobilité adaptées aux besoins des personnes, mais aussi des moyens financiers pour y avoir accès et des capacités physiques pour pouvoir se déplacer. A cela s'ajoute le savoir bouger, qui englobe les capacités cognitives et l'absence de frein psychologique, mais aussi le capital social et culturel face aux différents modes de déplacement. Tous ces éléments doivent être pris en compte afin d'adapter les solutions aux besoins des différentes catégories de populations rurales et ainsi aboutir à une mobilité réellement inclusive⁵².

→ Les particularités de l'hyper-rural

Les communes des territoires hyper-ruraux regroupent environ 5 % de la population française et 14 % des communes sur près de 26 % du territoire national. Il existe sur le territoire métropolitain 250 bassins de vie hyper-ruraux. Ces bassins de vie concernent une trentaine de délégations départementales du Secours Catholique. Les petites communes (moins de 1 000 hab.) comptent peu d'associations caritatives. Là où une équipe du Secours Catholique est présente, elle constitue souvent la seule association de la commune. Les personnes en précarité doivent parfois réaliser plusieurs dizaines de kilomètres pour accéder à l'aide d'une association.

Les communes hyper-rurales ont peu de moyens et donc peu de marge de manœuvre, elles dépendent des intercommunalités et communes voisines pour porter des projets structurants à la bonne échelle⁵³. Or répondre aux besoins de ces territoires nécessite un maillage territorial au plus près des habitants. Cela passe, d'une part, par une plus grande accessibilité des services en proximité : des projets favorisant l'"aller vers", *via* les services itinérants notamment, ou la mutualisation des espaces existants (tels que la Poste, la mairie ou la gare du village) pour permettre un accès à différents services essentiels.

D'autre part, il s'agit de permettre aux personnes de se déplacer a minima vers les bourgs centre pour les besoins du quotidien, ce qui suppose la mise à disposition de solutions de transport à la demande et de transport d'utilité sociale, mais pas seulement. L'autonomie des habitants des territoires hyper-ruraux peut aussi passer par le développement du vélo, dans les territoires où les infrastructures le permettent, ou celui des formes informelles de covoiturage et d'autopartage, qui requiert de (re)créer du lien social entre voisins ou parents d'élèves. Cependant, ces solutions ne peuvent prendre de l'envergure sans un accompagnement des personnes porté par les collectivités en collaboration avec des associations. Aujourd'hui ces territoires sont trop souvent oubliés, même dans les politiques publiques de mobilité durable en milieu rural⁵⁴.

52. Entretien avec Marie Huyghe (docteure en Aménagement de l'espace et Urbanisme et consultante en mobilité spécialiste des questions de mobilité en milieu rural), 21 avril 2023.

53. Pascal Coste (rapporteur de la commission « Nouvelle ruralité »), "La ruralité, expression des dynamiques départementales innovantes", Octobre 2016.

54. Olivier Jacquin, "Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui". Janvier 2021.

Par ailleurs, les freins psychologiques à la mobilité peuvent être forts, certaines personnes n'ayant jamais quitté leur territoire, qu'elles y soient très attachées ou qu'elles n'aient jamais eu les moyens de partir.

1.3 Quelques publics précis

Les politiques publiques en matière de mobilité prennent insuffisamment en considération les besoins de toutes les catégories de population et le cumul des précarités. Par exemple, la mobilité solidaire n'est souvent promue qu'au bénéfice du public en insertion professionnelle, laissant de côté toutes les autres personnes souffrant de problèmes de mobilité, notamment les personnes âgées, pourtant nombreuses en milieu rural, mais aussi les femmes seules non véhiculées, qui cumulent parfois des difficultés financières avec des difficultés de santé, ou encore les jeunes sans emploi en situation de précarité, qui sont particulièrement fragilisés. Penser la mobilité durable sous le prisme de l'inclusivité et de l'accessibilité suppose de mettre les plus précaires au centre des réflexions.

➔ Mise en lumière : Les femmes

« CES DIFFICULTÉS SONT ENCORE PLUS IMPORTANTES QUAND NOUS VIVONS À LA CAMPAGNE PARCE QUE NOUS SOMMES OBLIGÉES DE PRENDRE LA VOITURE (...). NOS ENFANTS VOULAIENT FAIRE DE LA DANSE, MAIS IL FALLAIT ALLER À VINGT-DEUX KILOMÈTRES : C'ÉTAIT LOIN ET ÇA REVENAIT TROP CHER. À LA CAMPAGNE, IL N'EXISTE PAS DE TRANSPORT SCOLAIRE POUR ALLER DANS CERTAINS LYCÉES POURTANT PAS SI ÉLOIGNÉS. À LA PLACE, NOUS SOMMES OBLIGÉES DE PRENDRE NOS VÉHICULES PERSONNELS... QUAND NOUS EN AVONS ! »

**MEMBRE DU GROUPE DE CONVIVIALITÉ DE L'ÉQUIPE DE SAUZÉ-VAUSSAIS,
UNE COMMUNE RURALE DE 1 600 HABITANTS SITUÉE DANS LE SUD DES DEUX-SÈVRES**

Les femmes sont les premières bénéficiaires des dispositifs d'aide à la mobilité. En 2022, 60 % des bénéficiaires de microcrédits personnels accordés par le Secours Catholique pour l'achat d'un véhicule étaient des femmes. Elles représentent également 69 % des personnes accompagnées par la Croix-Rouge au sein de leurs dispositifs de mobilité solidaire et 80 % des personnes accompagnées au sein des vélo-écoles de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

Les 11 millions de femmes qui vivent en territoires ruraux en France font face à des défis spécifiques quant à l'accès aux droits et aux soins, l'insertion socio-professionnelle, l'autonomie économique et la prévention des violences⁵⁵. Des défis directement liés à la question de la mobilité. Parmi les femmes françaises vivant dans une commune rurale à habitat dispersé que le Secours Catholique a rencontrées en 2022, près de 22 % exprimaient une demande liée à la mobilité, contre seulement 4,4 % des femmes vivant dans les grands centres urbains. C'était le cas de 19,2 % d'entre elles en 2021. La hausse du prix des carburants s'est traduite par un poids croissant des dépenses liées aux transports dans le budget des ménages ruraux⁵⁶.

55. Sénat, "Femmes et ruralités : en finir avec les zones blanches de l'égalité". Octobre 2021.

56. Secours Catholique, "État de la pauvreté en France 2023". Novembre 2023.

En milieu rural, 80 % des femmes sont détentrices du permis B contre 90 % des hommes⁵⁷. Cela s'explique notamment par leur accès plus restreint à l'apprentissage de la conduite car pour les familles avec des budgets serrés, la priorité tend à être donnée aux garçons⁵⁸. Pourtant, les femmes subissent davantage les conséquences d'une mobilité contrainte car elles se déplacent beaucoup plus par obligation liée à leur rôle d'aidante et de mère. Ce rôle les force à multiplier et à enchaîner les déplacements au quotidien pour faire les courses, emmener les enfants à l'école ou à des activités périscolaires, se rendre au travail, etc. L'éloignement des services de garde d'enfant limite encore leur capacité à se déplacer⁵⁹.

Ces femmes courent un risque important de dépendance financière à leur conjoint du fait des caractéristiques de l'emploi féminin dans les territoires ruraux. Les territoires ruraux ont une offre d'emploi moins mixte que les territoires urbains et l'emploi féminin est fortement concentré dans le secteur médico-social. En effet, 60 % des emplois dans les communes rurales sont dans des secteurs peu mixtes, contre 47 % dans les communes urbaines. Les femmes des territoires ruraux en emploi ont davantage tendance à travailler à temps partiel et dans des emplois précaires avec des horaires atypiques. Dans les communes rurales les moins denses, 21 % des femmes salariées ont un contrat précaire, contre 13 % dans les communes les plus urbaines⁶⁰.

Par ailleurs, la désertification médicale en milieu rural, qui touche particulièrement les gynécologues et les maternités, contraint nombre de femmes à reporter des soins ou à y renoncer. Selon une étude d'UFC-Que Choisir, en 2021, près de 7 patientes sur 10 résidaient en désert médical en matière d'accès aux gynécologues en secteur 1 (sans dépassement d'honoraires) à moins de 45 minutes de chez elles⁶¹. En cas de violences conjugales, l'absence de transports publics et l'éloignement des dispositifs de prise en charge renforcent l'isolement des femmes victimes. Près de la moitié des féminicides ont lieu en milieu rural⁶².



BONNE PRATIQUE

Déploiement de Vans itinérants « En voiture, Nina & Simon.e.s »

En s'inspirant d'une expérimentation menée dans les Hauts de France, la Préfecture de région Bretagne a lancé sur un territoire rural des solutions d'aller vers les publics, afin d'échanger, informer, sensibiliser et orienter sur les questions d'égalité femmes-hommes, de violences sexistes et sexuelles, d'insertion socio-professionnelle et d'accès aux droits. Un premier Van a pris la route début 2023 dans le Morbihan, porté par le CIDFF 56 en partenariat avec les acteurs institutionnels et associatifs locaux. 120 personnes ont pu être informées sur le 1^{er} semestre 2023.

57. Sénat, "Femmes et ruralités : en finir avec les zones blanches de l'égalité". Octobre 2021.

58. Yaëlle Amsellem-Mainguy, "Les filles du coin : vivre et grandir en milieu rural", Paris, Presses de Sciences Po, coll. « Académique ». 2021.

59. CESE, "Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ?". Juillet 2023.

60. Observatoire des territoires, "Dans les espaces ruraux, une offre d'emploi moins mixte et orientée vers les secteurs à dominante masculine". 2021.

61. UFC-Que Choisir, Campagne #MaSanteNattendPlus Rendez-nous l'accès aux soins. Consulté le 7 mars 2024 : <https://www.quechoisir.org/carte-interactive-fracture-sanitaire-n21245/>.

62. Sénat, "Femmes et ruralités : en finir avec les zones blanches de l'égalité". Octobre 2021.

➔ Mise en lumière : Les jeunes

« C'EST DIFFICILE EN TANT QUE MÈRE DE VOIR SON ENFANT SE DÉBATTRE FACE AUX DIFFICULTÉS DE LA VIE. NOUS NOUS SENTONS IMPUISSANTES. »

**MEMBRE DU GROUPE DE CONVIVIALITÉ DE L'ÉQUIPE DU SECOURS CATHOLIQUE
DE SAUZÉ-VAUSSAIS, UNE COMMUNE RURALE
DE 1 600 HABITANTS SITUÉE DANS LE SUD DES DEUX-SÈVRES**

Les jeunes ne sont pas le public que rencontrent le plus les équipes du Secours Catholique dans les territoires ruraux, mais l'avenir de ces jeunes préoccupe vivement les parents que nos équipes accompagnent. Dans les zones rurales les plus enclavées et les plus fragiles économiquement, la précarité est particulièrement forte chez les moins de 30 ans. Les jeunes ruraux sont limités dans le choix de leur avenir par l'offre restreinte de formation et d'emploi, et par l'absence de services et d'opportunités de sociabilité à proximité de leur lieu de résidence. Leur insertion socio-professionnelle dépend ainsi de leur capacité à se déplacer vers les lieux d'études et d'emploi. Selon une enquête du Laboratoire de la Mobilité Inclusive, en France, en 2018, un tiers des jeunes de 18 à 24 ans renonce régulièrement à des services du quotidien et 46 % d'entre eux déclarent avoir refusé un travail ou une formation faute d'avoir un moyen de transport pour se déplacer⁶³. La question des distances peut se poser dès le collège, car beaucoup d'élèves vivant dans une commune rurale sont scolarisés en dehors de leur commune de résidence⁶⁴.

Les jeunes issus de classes populaires ont plutôt tendance à avoir une mobilité locale et contrainte centrée autour de leur lieu de résidence. Ces jeunes ont souvent fait des études courtes et moins qualifiantes, contraintes par l'offre disponible sur leur territoire et par la précarité financière de leur famille. Leur emploi et leur vie sociale se construisent ensuite dans ce périmètre où ils ont grandi et où ils ont leurs repères⁶⁵. Le chômage marginalise et précarise particulièrement ces jeunes, car dans les cercles restreints dans lesquels ils évoluent et où la réputation pèse lourdement, la peur d'être perçu comme "un assisté" et de subir la stigmatisation associée les dissuade de recourir aux aides auxquelles ils ont pourtant droit⁶⁶. Résider en milieu rural diminue la probabilité de se savoir éligible au RSA de 11,2 points⁶⁷.

Cette inégalité des chances nourrit un sentiment d'exclusion et de frustration. L'obtention du permis de conduire est dès lors vécu comme un moyen d'émancipation mais le coût du permis et d'une voiture ou d'un deux roues est un frein puissant à cette émancipation lorsqu'il n'y a pas d'alternatives accessibles.

Enfin, les jeunes ruraux craignent davantage de quitter leur environnement que les jeunes urbains, une crainte renforcée par le sentiment d'exclusion et par l'enclavement de leur territoire. D'autres, en revanche, valorisent leur ancrage territorial et aspirent à la sédentarité, notamment pour concrétiser un projet familial⁶⁸. Selon Mélanie Gambino, géographe spécialiste des espaces ruraux, ces aspirations se heurtent toutefois à une injonction à la mobilité "pour travailler à la ville, se former, accéder aux soins de santé

63. LMI, "Publication du rapport « Mobilités des jeunes » : au cœur des enjeux". Consulté le 7 mars 2024 : <https://www.mobiliteinclusive.com/publication-du-rapport-mobilites-des-jeunes-au-coeur-des-enjeux/>.

64. Mélanie Chassard, Hélène Ville (Insee), "Se déplacer, une nécessité pour l'insertion des jeunes résidant en zone rurale fragile". Novembre 2020.

65. Mélanie Gambino, "Les mobilités géographiques des jeunes dans les espaces ruraux de faible densité". 2010.

66. Clément Reversé (The conversation), "Une pauvreté invisible des jeunes en milieu rural ?". Février 2024.

67. Claudine Pirus (Drees), "Prestations sociales : pour quatre personnes sur dix, le non-recours est principalement lié au manque d'information". Avril 2023.

68. Mélanie Gambino, "Les mobilités géographiques des jeunes dans les espaces ruraux de faible densité". 2010.

ou à certains loisirs, sans réseau de transport collectif adapté⁶⁹. Cette injonction les encourage à penser que pour "réussir", il faut partir.



BONNE PRATIQUE

Le vélobus pour les scolaires

À Saint-Fort, en Pays de la Loire, une vingtaine d'enfants accompagnés par un agent communal et des bénévoles se rendent tous les matins à l'école à vélo, excepté l'hiver. Un projet porté par le maire du village, Gérard Prioux : « L'école se situe en périphérie du village, mais est reliée au centre par une voie verte. Nous en avons assez du flot incessant de voitures devant l'école et nous avons donc mis en place un système de « vélo bus » quotidien ». Cette solution a plusieurs vertus : un vrai lien intergénérationnel s'est créé entre et avec les enfants, les enfants gagnent en autonomie, les enseignants remarquent que les enfants sont davantage éveillés et attentifs, et cela réduit les contraintes de déplacement des parents.

➔ Mise en lumière : Les personnes âgées

« LE RURAL PEUT ÊTRE UN ESPACE D'ISOLEMENT EXTRÊME, POUR LES PERSONNES ÂGÉES, LES PERSONNES AVEC DES PROBLÈMES DE SANTÉ, LES PERSONNES EN SITUATION DE RUPTURE FAMILIALE. (...) L'OFFRE DE TRANSPORT EST PARTICULIÈREMENT INADAPTÉE AUX SENIORS ET AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP. »

MARTINE, BÉNÉVOLE AU SECOURS CATHOLIQUE DANS LE JURA

Le moment de la déprise automobile, lorsque la perte d'autonomie mène à une impossibilité de conduire, peut constituer une rupture brutale pour les personnes âgées, une rupture qui, en affectant leur mobilité et leur autonomie, affecte toute leur vie sociale et leur vision d'eux-mêmes. Ce moment doit être anticipé pour que la transition se passe le mieux possible, en formant et en accompagnant les jeunes seniors à la multimodalité⁷⁰. Pour les personnes âgées, en particulier celles en situation de handicap physique ou cognitif, l'utilisation des transports en commun et la pratique des mobilités actives et de l'intermodalité peuvent constituer un véritable défi. Et plus encore lorsque ces services requièrent une utilisation systématique du numérique.

Les équipes locales du Secours Catholique constatent le vieillissement de la population rurale qu'elles accompagnent et la récurrence des situations d'isolement chronique. La part des plus de 55 ans que nous accueillons dans les zones rurales est plus élevée que dans les pôles urbains et augmente régulièrement. En 2022, dans les communes les moins denses, près de 20 % des hommes accueillis ont plus de 60 ans, contre moins de 15 % dans les grands centres urbains, et cette répartition se retrouve, dans une moindre

69. Mélanie Gambino dans Les échos, "Mobilités : « Les jeunes ruraux sont en demande d'une offre publique »". Septembre 2022.

70 Maylis Poiré (Trajectoires Humaines Transcontinentales), "Mobilité des personnes âgées dans les territoires ruraux : quelles perspectives en France ?". Décembre 2021.

mesure, chez les femmes⁷¹. Selon le Baromètre 2021 des Petits frères des Pauvres, 530 000 personnes âgées sont en situation de "mort sociale" en 2021, alors qu'elles étaient 300 000 en 2017. 36 % de personnes âgées, soit 6,5 millions de personnes, se sentent seules fréquemment. Être sans famille proche, avoir des revenus inférieurs à 1 000 €, être en perte d'autonomie, être en exclusion numérique sont des facteurs déclencheurs d'isolement. Les commerces et services de proximité et le lien entre les générations sont les premiers remparts contre cet isolement⁷². Dans les cas les plus graves, sur les territoires les plus enclavés, certaines personnes âgées dépendent exclusivement de l'accompagnement des bénévoles d'associations comme le Secours Catholique pour se déplacer et accéder ainsi à leurs besoins essentiels du quotidien, tels que faire des courses, se rendre à un rendez-vous médical ou administratif. Une femme accompagnée par nos équipes en témoigne avec ces mots : « *Ce qui nous pèse, c'est la solitude. C'est l'effet qui fait que nous ne pouvons pas compter sur grand monde quand il y a un souci.* »⁷³

De plus, d'après une étude de l'Observatoire français des conjonctures économiques (OFCE), l'impact de l'inflation est le plus fort en milieu rural et pour les personnes âgées qui, en plus de souffrir de la hausse du prix des carburants, peinent à couvrir les dépenses nécessaires pour chauffer leur logement individuel, plus grand qu'en ville, et sont plus fortement affectées par la hausse du prix des produits alimentaires⁷⁴. De fait, la hausse des prix de l'énergie a particulièrement fragilisé les ménages ruraux accompagnés par le Secours Catholique, et notamment les femmes. Entre 2019 et 2022, la proportion de femmes vivant en zone rurale concernées par des impayés relatifs à l'énergie ou à l'eau est passée de 55 % à 57 %, alors qu'elle a légèrement baissé dans les grands centres urbains (de 44 % en 2019 à 43 % en 2022)⁷⁵. Ces impayés surviennent dans un contexte où le reste pour vivre des personnes accueillies au Secours Catholique est en diminution. Depuis de nombreuses années, les aides financières pour le paiement des factures d'énergie et de transport représentent, en montants, les deuxième et troisième types d'aides accordées aux personnes rencontrées par notre association⁷⁶.



BONNE PRATIQUE

Transport à la demande en porte-à-porte

La communauté de communes Saint-Pourçain Sioule Limagne, située dans l'Allier, organise un service de transport à la demande pour l'ensemble des soixante communes de son territoire, par délégation de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Le service fonctionne en porte-à-porte, du lundi au vendredi de 7h à 19h et le samedi matin. Ce service est utilisable une fois par semaine (aller-retour), hors dérogation pour certains publics et pour motif médical. En 2021, le service a compté 211 utilisateurs réguliers, et plus de 6 200 trajets ont été réalisés pour 55 800 km parcourus. Les utilisateurs sont majoritairement des personnes âgées (35 % ont plus de 80 ans).

71. Secours Catholique, "État de la pauvreté en France 2023". Novembre 2023.

72. Petits frères des pauvres, "Baromètre solitude et isolement : quand on a plus de 60 ans en France en 2021". Septembre 2021.

73. Secours Catholique, "État de la pauvreté en France 2023". Novembre 2023.

74. Béatrice Madeline (Le Monde), "Les seniors et les ruraux sont plus touchés par l'inflation". Février 2023.

75. Secours Catholique, "État de la pauvreté en France 2023". Novembre 2023.

76. Secours Catholique, "État de la pauvreté en France 2022". Novembre 2022.

1.4 La ruralité comme projet de transformation sociétale vers une transition écologique juste

« LE “BIEN VIVRE” NOUS INTÉRESSE, C’EST UN PATRIMOINE, TOUT COMME LA NATURE QUE NOUS AVONS ET QUI EST SUPER BELLE. ON NE VEUT PAS EXPLOITER CE PATRIMOINE N’IMPORTE COMMENT. NOUS DEVONS FAIRE EN SORTE QUE LES RURAUX SE L’APPROPRIENT. ON ESSAIE DE FAIRE VIVRE LES CHOSES LOCALEMENT, FAIRE COMPRENDRE QU’IL FAUT UNE AUTRE FAÇON DE VIVRE PLUS RESPECTUEUSE DE L’ENVIRONNEMENT. »

**MAIRE D’UNE COMMUNE DES HAUTES PYRÉNÉES
(VILLAGE DE 320 HABITANTS DANS UNE VALLÉE À CÔTÉ DE LOURDES)⁷⁷**

Malgré tous les défis qu'ils rencontrent, les territoires ruraux sont aussi un vivier d'engagements et des lieux propices au développement d'une démocratie participative au profit d'une transition écologique juste, du fait d'une population peu nombreuse où les personnes se connaissent, où les problématiques concrètes sont visibles par toutes et tous et où les habitants veulent protéger les richesses naturelles de leurs territoires et la qualité de vie que ces richesses leur offrent. Fanny Lacroix, Vice-Présidente de l'Association des Maires Ruraux de France (AMRF) en charge de la transition écologique, affirme : « *Nous sommes convaincus que l'approche des communes rurales, par la petite taille de leur organisation, leur pragmatisme et leur capacité à produire un récit global remettant le citoyen au cœur de l'action publique, porte en germe un changement de paradigme dans la construction des politiques publiques.*⁷⁸ » Les collectivités et les autres acteurs de la mobilité en milieu rural ont appris à trouver des solutions pratiques aux problématiques rencontrées, en transformant par exemple des chemins agricoles en voies cyclables, en mutualisant l'usage des flottes de véhicules scolaires ou postaux, ou encore en développant différents types de véhicules intermédiaires adaptés aux territoires ruraux de moyenne montagne.

77. Propos recueillis par Chrétiens dans le Monde Rural, 29 Nov 2023.

78. AMRF, "Grand atelier des maires ruraux pour la transition écologique". Consulté le 7 mars 2024 : <https://www.amrf.fr/2022/10/19/grand-atelier-des-maires-ruraux-pour-la-transition-ecologique/>

**PAROLE DE TERRAIN****Le monde rural idéal des bénévoles du Secours Catholique**

Paroles récoltées lors d'un séminaire interne sur la mobilité en milieu rural en Décembre 2023.

- « *Vivre en bonne harmonie avec la nature, ses vivants, ses chants, ses odeurs, son paysage.* »
- « *Que les campagnes soient vivantes et pas des villages dortoirs, que ce soient des lieux de vie.* »
- « *Une place dans le centre ville avec une vie sociale qui permet de se croiser, de se rencontrer, de s'entraider.* »
- « *Lieux de convivialité et de solidarité avec échanges de services dont covoiturage.* »
- « *Proximité avec les décideurs.* »
- « *Accessibilité et proximité avec les services, ou déplacements de ceux-ci : réintroduire le passage des commerçants dans les villages, développement de tiers lieux.* »
- « *Communication efficace sur les services de proximité.* »
- « *Retour des commerces et des écoles dans les villages, retour de services publics, réseau de transport vers les écoles, les centres de soin qui permettent de vivre dans les villages.* »
- « *Lutter contre les déserts médicaux : services de santé disponibles et proches.* »
- « *Multiplier les Espaces France Services et les permanences délocalisées des travailleurs sociaux.* »
- « *Services marchands, publics, emplois dans un maillage de bourgs centre reliés, c'est-à-dire le contraire de la concentration urbaine.* »
- « *Maillage avec des transports en commun : moyens de transports de proximité, lignes de bus régulières publiques de villages en villages, transport à la demande organisé par les communes, transports scolaires et périscolaires/extrascolaires.* »
- « *Prise en compte de toutes les formes de handicap dans les transports.* »
- « *Des cheminements doux dans et entre les communes : des pistes cyclables sécurisées en ruralité.* »

POURQUOI LE SYSTÈME ACTUEL NE PERMET PAS DE RÉPONDRE À CES BESOINS ?



AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, GOUVERNANCE, INGÉNIERIE, FINANCEMENT

Dans ce chapitre nous aborderons la place donnée à la voiture dans l'aménagement du territoire et l'impact sur l'offre de mobilité et de services dans les territoires ruraux. Nous explorerons également les failles du système actuel de gouvernance et de financement de la mobilité en milieu rural.

2.1 Des choix d'aménagement du territoire favorisant l'hégémonie de la voiture

« LA PORTE D'ENTRÉE DE LA MOBILITÉ EST VRAIMENT INTÉRESSANTE PARCE QUE C'EST LA PORTE D'ACCÈS À TOUT, ÇA SOULÈVE COMME QUESTION QUEL MODÈLE DE SOCIÉTÉ ON VEUT SOUS L'ANGLE ÉCOLOGIQUE NOTAMMENT. »

NICOLAS HASLÉ, PRÉSIDENT DU SYNDICAT MIXTE DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT) DES TERRITOIRES DU GRAND VENDÔMOIS, VICE-PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION TERRITOIRES VENDÔMOIS, CONSEILLER MUNICIPAL DE VENDÔME

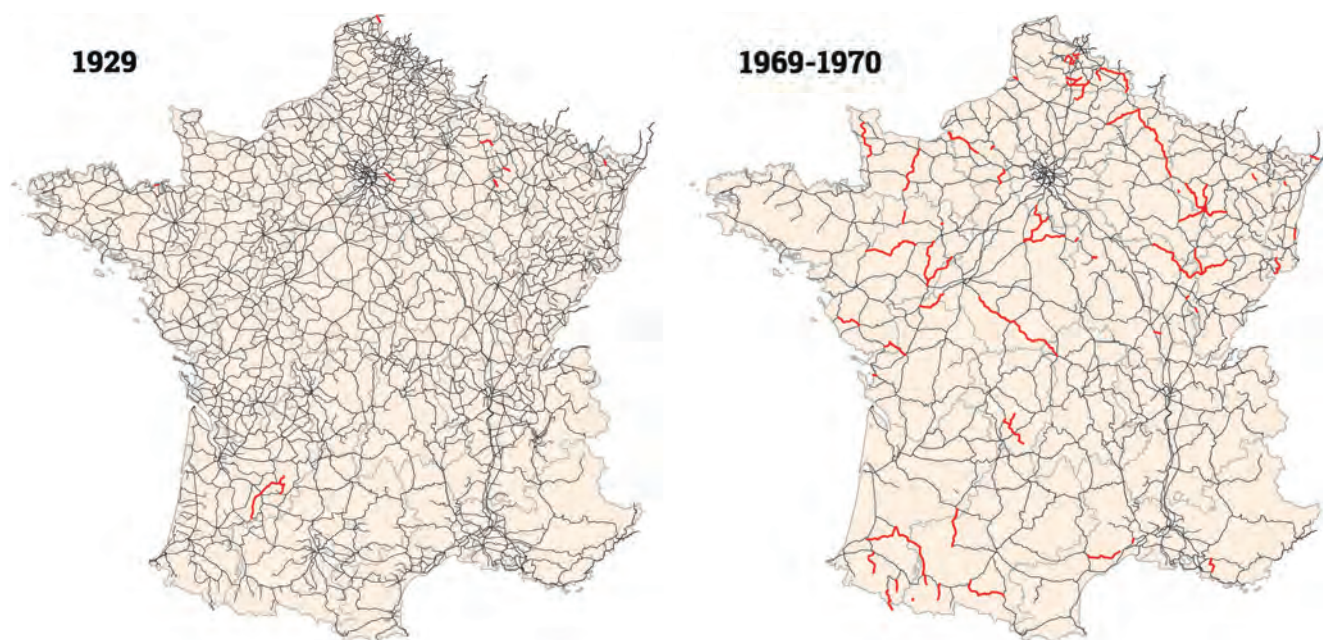
Les problématiques de mobilité en milieu rural sont directement liées à celles de l'aménagement des territoires. La voiture individuelle a modelé l'aménagement de nos territoires depuis la Seconde Guerre mondiale, avec un investissement massif dans les infrastructures de transport routier et un désinvestissement dans les solutions alternatives telles que les transports en commun et le vélo. Le vélo et la mobylette étaient massivement utilisés par les ouvriers et les travailleurs jusqu'aux années 1960, avant d'être éclipsés par la voiture individuelle. Le transport ferroviaire est passé de presque 60 % du transport de voyageurs (en voyageur-km) en 1950 à seulement 9,2 % en 2016⁷⁹.

La concurrence de la route a mené à une contraction du réseau ferré des années 1950 à 1970. Le réseau ferré comptait jusqu'à 60 000 km de voies en 1920, dont environ 40 000 km de lignes d'intérêt général et 20 000 km de lignes d'intérêt local, il s'est contracté progressivement pour ne plus compter en 2021 que 18 000 km de voies exploitées et 2 800 haltes et gares desservies⁸⁰. Dans les territoires peu denses, les 147 lignes ferroviaires de desserte fine du territoire représentent 9 102 km mais seulement 3 000 km est en bon état de performance. Le réseau routier français est, quant à lui, l'un des plus denses et étendus d'Europe avec plus de 1 100 000 km. Il a augmenté de 14,7 % entre 1995 et 2019⁸¹.

79. CESE, "Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ?". Juillet 2023.

80. Olivier Jacquin, "Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui". Janvier 2021.

81. CESE, "Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ?". Juillet 2023.



Source : Antoine Beyer (Géoconfluences), "Grandeur, décadence et possible renouveau du réseau ferroviaire secondaire français", novembre 2021. Données collectées et traitées par Christophe Mimeur (MRTE, Université de Cergy), voir Mimeur, C. *et al* (2018), "Revisiting the structuring effect of transportation infrastructure: An empirical approach with the French railway network from 1860 to 1910", *Historical Methods: A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History*, 51(2).

➔ **La concurrence de la route a mené à une contraction du réseau ferré des années 1950 à 1970.** ~ Tronçons fermés aux voyageurs au cours des périodes indiquées.

L'investissement dans les infrastructures routières a soutenu l'étalement urbain, ce qui a provoqué une explosion des distances parcourues au quotidien et a nourri une dépendance croissante à la voiture. En 2018, 16 % des ménages français n'avaient pas de voiture, contre 19 % en 2008, et 30 % en 1982. En 2018, 36 % des ménages disposent d'au moins deux voitures, contre 32 % en 2004 et 15 % en 1980. **En 2017, 94 % des ménages habitant les zones rurales possèdent un véhicule⁸².**

Ce modèle d'aménagement a également mené à la concentration des investissements, emplois, formations les plus qualifiantes, activités et services dans les plus grandes agglomérations et au développement de grosses zones commerciales périphériques au détriment des services publics et petits commerces de proximité⁸³. Les grandes surfaces alimentaires se sont développées à un rythme de 3 % par an entre 1993 et 2007 alors qu'entre 1980 et 2000, 25 à 30 % des petits commerces alimentaires ont disparu des territoires ruraux⁸⁴⁻⁸⁵. **En 2021, d'après les données de l'Insee, plus de 21 000 communes ne disposent plus d'aucun commerce, soit 62 % contre 25 % en 1980⁸⁶.** Ce déclin des petits commerces associé à une décroissance démographique et un vieillissement de la population mène à une perte d'attractivité et une dégradation du cadre de vie des territoires ruraux, l'épicerie et le café du coin étant des lieux de socialisation essentiels à la vie de la communauté dans les villages.

82. Insee, "Tableaux de l'économie française Édition 2020". Février 2020.

83. Aurélien Bigo interviewé par Alexandre-Reza Kokabi (Reporterre), "L'avenir de la voiture est électrique, mais la voiture n'est pas l'avenir". Juin 2024.

84. Céline Massal (Géoconfluences), "La fin des commerces de proximité dans les campagnes françaises ?". Avril 2018.

85. Jean Soumagne (CNRS) "Commerces et espaces fragiles. Essai sur la revitalisation du commerce en milieu urbain et rural". 2002.

86. ANCT, "Soutenir l'installation de commerces multi-services sédentaires ou de commerces ambulants dans des communes rurales". Février 2023. Consulté le 10 mars 2024 : <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/accompagnement-installation-de-commerces-en-milieu-rural-1058>

En permettant la concentration des services, le système "tout voiture" renforce ainsi, paradoxalement, l'enclavement de ces territoires, leur désertification, l'isolement de leurs habitants et la précarité de celles et ceux qui n'ont pas les moyens pour financer une voiture individuelle. Nombre de nos bénévoles regrettent la transformation de leurs campagnes en villages dorts. Ils constatent la perte de vitalité de leurs villages, qui progressivement deviennent des lieux de résidence et perdent leurs activités. Cela affecte les dynamiques sociales dans le village, les opportunités pour le partage, la convivialité et la solidarité se font plus rares.

MOBILITÉ EN MILIEU RURAL - LES TRANSPORTS EN COMMUN

En 2019, l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) a publié un rapport qui évalue la qualité de la desserte programmée en transports en commun dans les zones rurales en France, en la comparant avec l'Espagne et l'Allemagne⁸⁷. Cette étude révèle que la France a la moins bonne qualité de desserte programmée dans les zones rurales. Sur une distance de moins de 50 km, en France la durée d'un trajet en transport en commun est en moyenne de 188 minutes avec un temps de correspondance de 80 min contre 158 min en Espagne et 126 min en Allemagne. La fréquence des trajets est de 3 par jour en moyenne en France contre 10 en Espagne et 13 en Allemagne.

Par rapport à ses voisins, la France a davantage désinvesti dans les transports en commun hors agglomération. Depuis 10 ans, on observe une hausse des investissements publics pour les transports collectifs, mais cette hausse n'a pas été suffisante pour encourager un report modal significatif et n'a pas permis d'endiguer la dégradation des infrastructures⁸⁸. En effet, l'âge moyen des voies ferrées est de plus de 20 ans et un quart d'entre elles ont déjà dépassé leur durée de vie moyenne⁸⁹.

Selon la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), "les usagers des territoires ruraux déplorent une offre insuffisante, ciblée au mieux sur les déplacements domicile-travail et scolaires, donc avec des « trous horaires » en journée, dissuasifs pour les déplacements plus occasionnels, des fréquences faibles, avec une quasi-absence d'offre le soir et en week-end"⁹⁰. L'intermodalité n'est pas assez performante pour supplanter la voiture. Les différents modes fonctionnent encore beaucoup en ligne plutôt qu'en réseau, parfois ils se font même concurrence. L'intermodalité requiert en outre d'acheter différents titres de transport, ce qui complique le parcours de mobilité. A cette offre insuffisante et inefficace s'ajoutent une fermeture des agences et des guichets, et une pauvreté des équipements pour les espaces d'attente et l'information voyageurs qui rendent les personnes dépendantes au numérique dans des territoires où l'accès au numérique n'est pas toujours garanti.

87. AQST, "Comparaison de la qualité de la desserte en transports publics réguliers depuis les zones rurales en France, en Espagne et en Allemagne". Juin 2019.

88. Collectif Nos services publics, "Rapport sur l'état des services publics : Transports 2023". 2023.

89. FNTP, "Audit sur l'état du réseau ferré national". 2018.

90. FNAUT, "Quelles solutions pour des mobilités durables en zones peu denses ?". Mai 2022. Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.fnaut.fr/uploads/2022/06/Quelles-solutions-pour-des-mobilite%CC%81s-durables-et-inclusives-en-zones-peu-denses.pdf>

2.2 Une multitude d'acteurs insuffisamment coordonnés et aux compétences parfois floues

« POUR LA MOBILITÉ RURALE, CE QU'IL FAUT AMÉLIORER C'EST TITILLER LES MAIRIES POUR QU'ELLES PRENNENT EN CHARGE LA MOBILITÉ. POUR CELA LES COMMUNES DOIVENT SE RELIER EN COMMUNAUTÉ DE COMMUNES OU EN AGGLO (LES PETITS ONT DU MAL À EXISTER). (...) TOUT SEUL ON NE PEUT PAS Y ARRIVER ; IL FAUT SE RÉUNIR POUR ÊTRE ENTENDUS. »

**MAIRE D'UNE COMMUNE DES HAUTES PYRÉNÉES
(VILLAGE DE 320 HABITANTS DANS UNE VALLÉE À CÔTÉ DE LOURDES)⁹¹**

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en décembre 2019 a imposé à toutes les intercommunalités de choisir avant le 31 mars 2021 de s'emparer de la compétence mobilité ou d'en laisser l'exercice à la région dans l'objectif de supprimer toutes les zones blanches. La LOM définit ces zones comme les territoires sur lesquels il n'existait pas d'autorité locale en charge d'organiser la mobilité. Avant la LOM, 80 % du territoire était situé dans une zone blanche. Suite à la LOM, 53 % des Communautés de communes ont fait le choix de devenir Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) locales, 47 % n'ont pas pris la compétence et la région est devenue AOM locale par substitution. Après la LOM, tout le territoire français est ainsi couvert par une autorité locale ou régionale organisatrice de la mobilité.

Quatre ans après l'adoption de la LOM, où en est-on ? Le déploiement est lent car la prise de compétence mobilité engage très peu la collectivité dans la mise en œuvre concrète de solutions. La LOM n'étant pas contraignante, chaque AOM doit définir ses propres règles du jeu pour traiter les fameuses zones blanches de la mobilité tout en respectant un cadre juridique complexe qui reste encore mal appréhendé par beaucoup de collectivités⁹². La mise en application des nouveaux outils de la LOM varie grandement d'un territoire à un autre. Les bassins de mobilité⁹³ ont été définis sur la quasi-totalité du territoire et 214 comités des partenaires⁹⁴ ont été mis en place. En revanche, seuls 8 contrats opérationnels de mobilité⁹⁵ ont été signés et aucun plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire n'a été adopté, alors qu'ils sont obligatoires⁹⁶.

91. Propos recueillis par Chrétiens dans le Monde Rural, 29 Nov 2023.

92. Entretien avec Marie Huyghe (docteure en Aménagement de l'espace et Urbanisme et consultante en mobilité spécialiste des questions de mobilité en milieu rural), 21 avril 2023.

93. Un bassin de mobilité est l'échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent. Son territoire regroupe un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre, généralement autour d'un pôle d'attractivité (une grande agglomération par exemple). La délimitation du bassin revient à la Région.

94. Le comité des partenaires est instauré par chaque AOM et AOM régionale. Il est consulté au moins une fois par an avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place, des orientations de la politique tarifaire, la qualité des services et l'information. L'AOM le consulte également sur l'instauration ou l'évolution du taux de versement mobilité et avant l'adoption du document de planification de la mobilité. Le comité doit associer a minima des représentants d'employeurs, des représentants d'associations d'usagers ou d'habitants et des habitants tirés au sort.

95. Le contrat opérationnel de mobilité est la traduction opérationnelle des différents points déclinant le rôle de chef de file de la Région, à l'échelle d'un bassin de mobilité. Il est conclu par la Région, avec les principaux acteurs de la mobilité sur le territoire. Sont obligatoirement au contrat : les AOM, les syndicats mixtes dit « SRU », les départements, les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôle d'échanges multimodaux.

96. Frédéric Fortin (Banque des territoires), "La loi d'orientation des mobilités toujours en attente de financements", Janvier 2024. Consulté le 10 mars 2024 : https://www.banquedesterritoires.fr/la-loi-dorientation-des-mobilités-toujours-en-attente-de-financements?pk_campaign=Flux%20RSS&pk_kwd=transport-mobilité-durable&pk_source=Actualité%20Ag%20Localité&pk_medium=RSS%20Thématique

La prise en charge des enjeux de mobilité en milieu rural dépend en grande partie de volonté politique de l'ensemble des collectivités publiques, de la commune à la région⁹⁷. La compétence mobilité, qu'elle soit portée au niveau de la région ou de la communauté de communes, ne peut pas mener à un changement concret sans l'engagement des élus et sans leur volonté de travailler ensemble. Or il y a un manque de coordination et de coopération entre tous les acteurs publics et privés concernés par la mobilité et une tendance à travailler en silos.

La mobilité, pour qu'elle soit inclusive et durable, doit être pensée comme un système multi-modal et multi-acteurs, ce qui requiert un travail de planification et de stratégie sur le long terme⁹⁸. Le dialogue inter-territorial est indispensable pour proposer des politiques publiques cohérentes, coordonner la mise en œuvre et la communication autour des solutions de mobilité, et les intégrer dans un système intermodal. D'autant plus que chaque niveau de collectivités locales a une ou plusieurs compétences affectant l'organisation des mobilités et l'aménagement du territoire (voir schéma page suivante), et les bassins de mobilité dépassent les périmètres des intercommunalités.

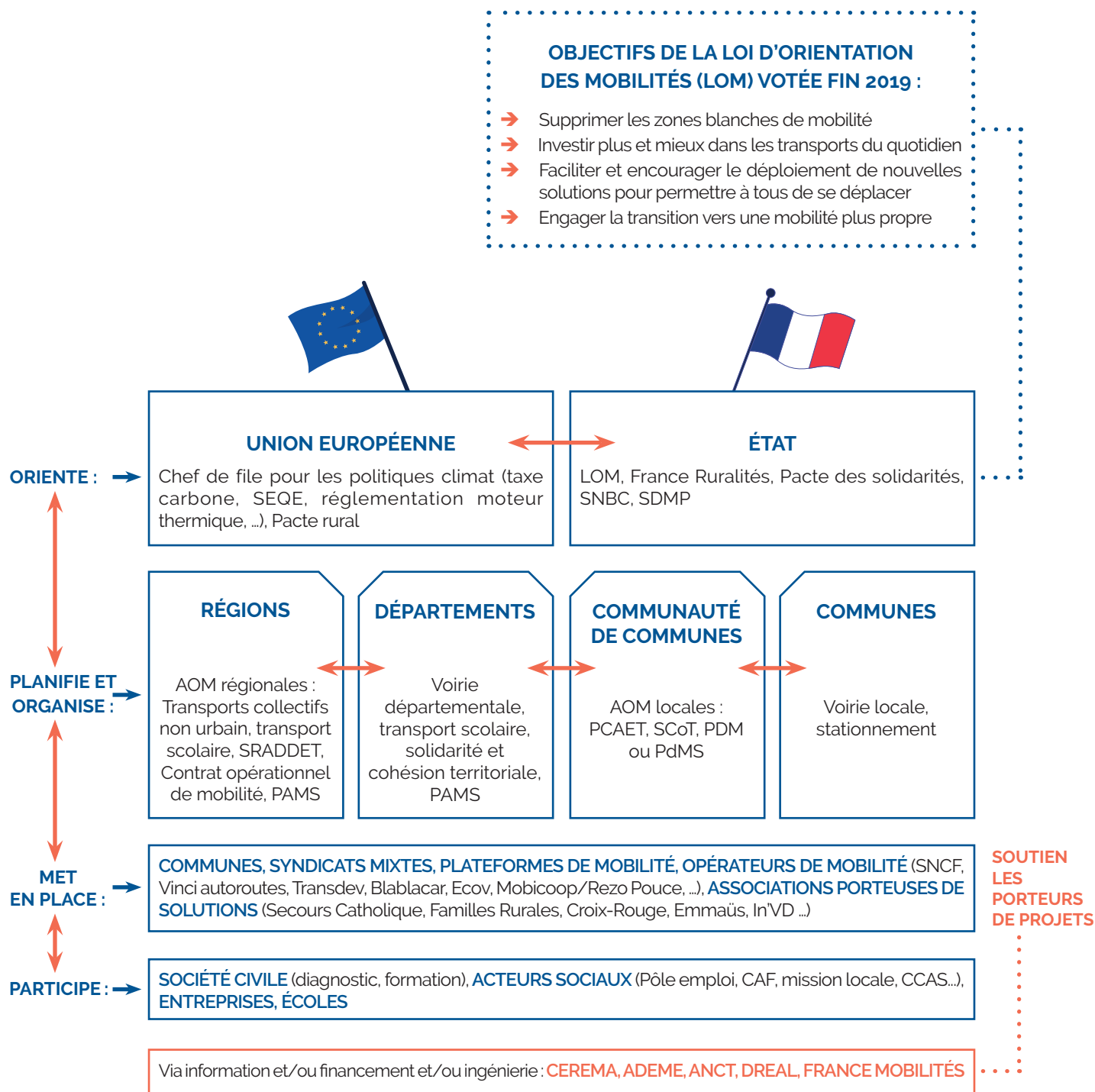
L'absence de diagnostic partagé du territoire génère aujourd'hui une multiplication de solutions isolées, mal articulées et donc méconnues, et de longs délais avant leur mise en pratique du fait de temporalités différentes entre l'agenda des élus, des techniciens, des associations et du reste des acteurs concernés.

Dans de nombreux territoires ruraux, les lignes ou services de transport, lorsqu'ils existent, sont mal pensés. Les services sont souvent déconnectés les uns des autres, avec de nombreux problèmes de correspondances entre un mode et un autre, en particulier lorsque la correspondance dépend de la coopération entre différentes AOM ou différents niveaux de collectivités. Le recensement de l'offre de transport sur ces territoires est encore inefficace et la communication pour faire connaître cette offre est insuffisante. Cette inefficacité de l'offre est en grande partie causée par un manque d'identification des publics ciblés et par conséquent un manque de concertation avec ces publics.

97. Emmanuel Raoul, Michel Casteigts (Ministère de l'écologie et Ministère de l'intérieur), "Rapport sur la mobilité et les transports dans les territoires ruraux". Juillet 2011.

98. Entretien avec Marie Huyghe (docteure en Aménagement de l'espace et Urbanisme et consultante en mobilité spécialiste des questions de mobilité en milieu rural), 21 avril 2023.

→ Écosystème de la mobilité en milieu rural



SNBC - Stratégie nationale bas carbone / **SDMP** - Stratégie de développement de la mobilité propre / **SRADDET** - Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires / **PAMS** - Plan d'action en faveur de la mobilité solidaire / **PCAET** - Plan climat-air-énergie territorial / **SCoT** - Schéma de cohérence territoriale / **PDM** - Plan de mobilité / **PdMS** - Plan de mobilité simplifié / **ANCT** - L'Agence nationale de la cohésion des territoires / **DREAL** - Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

2.3 Une culture de la voiture au détriment de l'expertise et de l'ingénierie territoriale

« ON EST GÉRÉ PAR LES FINANCES, IL FAUT ARRÊTER C'EST UNE DESTRUCTION TOTALE. LE CHANGEMENT DE MODE DE VIE SE FAIT PAR DES HABITUDES. ÇA J'Y CROIT. SINON QUAND LES SUBVENTIONS S'ARRÊTENT TOUT S'ARRÊTE. »

**MAIRE D'UNE COMMUNE DES HAUTES PYRÉNÉES
(VILLAGE DE 320 HABITANTS DANS UNE VALLÉE À CÔTÉ DE LOURDES)⁹⁹**

Après des décennies de politiques de transport fondées sur une expertise technique et centrées sur les infrastructures, il y a une évolution lente mais positive vers une politique publique des mobilités prenant en compte les raisons pour lesquelles les personnes se déplacent et l'impact de la mobilité sur notre environnement. C'est un basculement culturel important qui doit encore s'opérer sur l'ensemble des territoires.

Les élus et les techniciens des AOM locales manquent encore de savoir-faire et d'expertise sur les enjeux et les acteurs impliqués dans la mobilité inclusive et durable. Pour les plus petits territoires, le recrutement de techniciens qualifiés sur le sujet peut être difficile, d'où l'importance de collaborer avec les départements et les régions qui sont souvent mieux dotés.

Par ailleurs, lorsqu'elles s'investissent sur le sujet, les AOM tendent à orienter leur réflexion sur les solutions de mobilité en matière d'opérationnalisation et pas suffisamment en matière de sensibilisation et d'accompagnement¹⁰⁰. Sur ce point, l'implication des maires, notamment, est essentielle pour assurer le succès des actions de mobilité. Étant au plus près des habitants, ils peuvent soutenir l'appropriation des solutions par le public et leur ancrage sur le long terme dans la vie de la commune.

Cependant, nos équipes locales constatent les difficultés à convaincre les élus de la pertinence et des bénéfices d'un projet de mobilité durable, comme de l'importance de l'accompagnement des publics. Dans la vallée de l'Eure, une équipe du Secours Catholique a créé un collectif avec d'autres associations afin de permettre aux habitants de se réunir pour parler des problématiques du territoire et trouver des solutions. Après une première rencontre au cours de l'été 2022, il a fallu un an pour obtenir un entretien avec les élus locaux et la personne chargée de la mobilité sur la communauté de communes !

Depuis, le collectif est parvenu à intégrer le comité de pilotage de la COMCOM pour les transports, mais les bénévoles constatent que les techniciens ne pensent pas aux solutions sous l'angle de la sensibilisation et de l'accompagnement. Les propositions formulées par le collectif restent aujourd'hui sans réponse car les élus ne répondent pas aux sollicitations et sans leur agrément, les techniciens ne peuvent avancer avec le collectif.

L'imaginaire de la voiture est encore très fort chez certains élus ruraux. Le financement de la route reste perçu comme un moyen de développer le territoire pour ces élus qui ont vécu l'époque où la route était synonyme de désenclavement et de modernisation des territoires. Ils perçoivent la voiture comme la seule solution appropriée de déplacement pour les habitants, et une solution qui fonctionne très bien. Pour les habitants qui n'ont

99. Propos recueillis par Chrétiens dans Le Monde Rural, 29 Nov 2023.

100. Entretien avec Marie Huyghe (docteure en Aménagement de l'espace et Urbanisme et consultante en mobilité spécialiste des questions de mobilité en milieu rural), 21 avril 2023.

pas les moyens ou les capacités physiques et cognitives, des solutions *ad hoc* sont mises en place, mais les transports en commun ne sont absolument pas pensés comme une solution pour le plus grand nombre.

À l'échelle nationale, l'État n'affiche pas un engagement suffisamment clair et assumé sur le sujet de la mobilité durable. Le discours gouvernemental est incohérent entre, d'un côté, des engagements environnementaux affichés et, de l'autre, le refus de remettre en question l'usage hégémonique de la voiture. Sans impulsion forte de l'État, les collectivités les plus réticentes n'auront que peu d'intérêt (et de moyens) à s'engager pour un changement de paradigme sur la mobilité.

2.4 La problématique du financement de la mobilité : une question d'intérêt général

Le sujet du financement d'une véritable politique publique de mobilité en milieu rural pose la question des priorités collectives en matière de développement d'infrastructures et de services pour l'intérêt général, dans un contexte budgétaire contraint, face aux enjeux écologiques et d'accès universel à des services essentiels du quotidien¹⁰¹.

Rappelons que la puissance publique consacre un budget important aux infrastructures de mobilité : la voirie pour les collectivités, les nouveaux projets routiers pour l'État. Avec une priorité donnée aux investissements vers le routier¹⁰². Sans compter les soutiens publics à l'achat de carburants¹⁰³.

La construction de nouvelles routes est mise en avant pour répondre aux problèmes de congestion du trafic automobile. Ces nouvelles routes s'avèrent pourtant inefficaces car elles engendrent une demande supplémentaire équivalente à la nouvelle capacité. De plus, ces projets participent à la dynamique d'allongement des distances parcourues, les gains de temps de déplacement obtenus à très court terme pouvant par exemple inciter à déménager plus loin des lieux d'emploi. Ils contribuent enfin à générer toujours plus d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution de l'air et de bruit¹⁰⁴.

Il faut reconnaître qu'aux yeux de l'État, la voiture individuelle est la source de diverses recettes budgétaires importantes. Au total, selon les chiffres de l'Union Routière de France, les recettes spécifiques (taxes sur carburant, taxes sur assurance, taxes et redevances diverses) apportées par la route aux administrations publiques (État et collectivités locales) s'établissent en 2022 à 47,8 milliards d'euros, alors que les dépenses pour la route se seraient élevées à environ 15,7 milliards d'euros¹⁰⁵.

Cependant, cette vision comptable met de côté les coûts évitables liés aux externalités

101. Collectif Nos services publics, "Rapport sur l'état des services publics : Transports 2023". 2023.

102. Le site d'information *Reporterre*, spécialisé sur l'environnement, estime à 18 milliards d'euros, dont 12,3 milliards d'euros d'argent public, le coût total des 55 nouveaux projets routiers contestés en France. Cf. Laury-Anne Cholez et Léa Guedj, "Routes, autoroutes : un gâchis à 18 milliards d'euros", Mai 2022. Consulté le 10 mars 2024 : <https://reporterre.net/Routes-autoroutes-un-gachis-a-18-milliards-d-euros>

103. En 2022, l'État a dépensé près de 7,5 milliards d'euros dans la remise sur les carburants pour limiter l'augmentation des prix. Soit 15 % du budget dédié à la transition écologique. Cf. Pierre Breteau (Le Monde), "7,5 milliards d'euros de ristourne sur les carburants : qu'aurait-on pu faire avec une telle somme ?". Octobre 2022. Consulté le 10 mars 2024 : https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2022/10/14/7-5-milliards-d-euros-de-ristournes-sur-les-carburants-qu-aurait-on-pu-faire-avec-une-telle-somme_6145837_4355770.html

104. Réseau Action Climat, "Comment transformer la mobilité du quotidien". Octobre 2022.

105. Union Routière de France, "Faits et chiffres 2023". Octobre 2023.

négatives de l'automobile (émissions de GES, pollution de l'air, bruit, accidents de la route)¹⁰⁶. D'après l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), en 2022, le coût total de l'insécurité routière (accidents corporels et accidents matériels) était de 50,2 milliards d'euros¹⁰⁷. Des chiffres que l'on peut mettre en regard avec les externalités positives liées à d'autres modes de transport. L'ADEME estime ainsi le bénéfice santé de chaque kilomètre parcouru à vélo à 0,69 euro, soit près de 7 milliards d'euros d'économie pour l'impact santé¹⁰⁸. Pour donner un ordre de grandeur, les quelques 12 milliards d'euros prévus à ce jour dans l'investissement pour de nouveaux projets routiers contestés permettraient de financer plus de 24 000 km de pistes cyclables¹⁰⁹⁻¹¹⁰ !



CHRISTOPHE HARGOUËS / SC-CF

➔ L'ADEME estime le bénéfice santé de chaque kilomètre parcouru à vélo à 0,69 euro.

106. FUB, Congrès de la FUB compte-rendu de l'atelier 3 : "Tax the car : repenser les outils fiscaux pour favoriser le vélo". Consulté le 10 mars 2024 : https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Congres/supports2023/230303_congres_fub_cr_atelier3_tax.pdf

107. ONISR, "Politique de Sécurité Routière". Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/politique-securite-routiere#:~:text=un%20enjeu%20%C3%A9conomique%2C%20le%20co%C3%BBt,la%20politique%20de%20s%C3%A9curit%C3%A9%20routi%C3%A8re>

108. ADEME, DGE, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020. Mai 2020.

109. Selon la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), le coût d'une piste cyclable, en site propre (acquisitions foncières, etc.), hors agglomération, est d'environ 500 000 €/km.

110. Le site d'information *Reporterre*, spécialisé sur l'environnement, estime à 18 milliards d'euros, dont 12,3 milliards d'euros d'argent public, le coût total des 55 nouveaux projets routiers contestés en France.

→ Une absence de ressources pérennes pour financer la mobilité en milieu rural

« LE VERSEMENT MOBILITÉ EST TROP CALQUÉ SUR UN MODÈLE URBAIN. LA VOLONTÉ POLITIQUE N'EST PAS SUFFISANTE S'IL N'Y A PAS DE RENOUVEAU DU SYSTÈME DE FINANCEMENT. »

ENTRETIEN AVEC GUY FRÉNÉHARD (ÉLU MOBILITÉ DURABLE) ET EDOUARD LEMAIRE (CHARGÉ DE MISSION MOBILITÉ), INTERCOMMUNALITÉ D'ARGENTAN DANS L'ORNE

Jusque très récemment, le monde rural n'était pas vraiment considéré dans les politiques pour la mobilité. En effet, les collectivités rurales traitaient le sujet, soit *via* leurs compétences sociales pour le transport solidaire, soit *via* leurs compétences en matière de tourisme pour les pistes cyclables notamment. Les Assises de la mobilité de 2017, la crise des gilets jaunes de 2018 et la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 ont changé la donne. La mobilité du quotidien en milieu rural est maintenant reconnue comme un axe des politiques de mobilité au niveau national mais les moyens pour financer et coordonner des solutions pérennes au niveau local manquent toujours à l'appel.

Aujourd'hui, le financement des AOMs locales repose en grande partie sur le versement mobilité (impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés). Or nombre de territoires ruraux n'ont pas accès à ce versement car ils n'ont pas d'entreprises de plus de 11 salariés. De plus, la LOM a conditionné la faculté de percevoir le versement mobilité à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes. Cela exclut un certain nombre de communes rurales où l'organisation d'un tel service est extrêmement rare car trop coûteux justement, au vu du faible nombre d'utilisateurs¹¹¹.

Les communautés de communes (COMCOM) rurales, qui sont en droit de percevoir le versement mobilité, souffrent d'une triple peine : elles sont restreintes sur le taux¹¹², elles ne peuvent le prélever que sur un faible nombre d'entreprises locales pour qui cet impôt pèse particulièrement lourd et elles doivent gérer des territoires souvent très étendus. Beaucoup d'entre elles ont le sentiment que les textes ne sont pas faits pour leurs territoires¹¹³.

Il n'existe donc pas de modèle économique viable pour financer la mobilité en milieu rural. Plus globalement, le modèle économique des AOM est bancal, elles font face à un mur de financement car les besoins vont augmenter considérablement dans les prochaines années au vu des impératifs de la transition écologique, de la nécessaire rénovation des réseaux existants, du développement des services express régionaux, des effets de l'inflation et de la nécessité de développer des solutions pour la mobilité du quotidien dans les territoires ruraux. Selon la mission d'information du Sénat sur le financement des autorités organisatrices de la mobilité, l'augmentation des dépenses de fonctionnement prévisionnelles des AOM locales cumulée jusqu'en 2030 pourrait se situer entre 15 et 18 milliards d'euros¹¹⁴.

111. Hervé Maurey et Stéphane Sautarel, "Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)". Juillet 2023.

112. Hors Île-de-France, ces taux ne peuvent pas dépasser un plafond de 0,2 % à 2 % selon les tailles d'agglomérations et selon la présence ou non de transport en commun en site propre.

113. Entretien avec Guy Frénéhard (élu mobilité durable) et Edouard Lemaire (chargé de mission mobilité), intercommunalité d'Argentan, 13 septembre 2023.

114. Hervé Maurey et Stéphane Sautarel, "Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)". Juillet 2023.

Or la LOM a laissé la question du financement en suspens, au-delà du versement mobilité, elle n'affecte aucune ressource dédiée aux AOM nouvellement créées. Il n'y a donc pas à ce jour de solution pérenne pour accompagner cette hausse des dépenses et les COMCOM rurales, quand bien même elles auraient une volonté politique d'investir, se voient souvent dans l'incapacité de développer des solutions de mobilité du quotidien qui répondent aux besoins de leurs habitants.

Par ailleurs, on a vu se multiplier des expérimentations de solutions de mobilité en milieu rural financées par appels à manifestation d'intérêt (AMI) ou par appels à projets (AAP) seulement sur 2-3 ans, qui s'achèvent par manque de capitalisation et faute de financements pérennes, malgré l'enthousiasme et les résultats positifs générés par la majorité d'entre elles¹¹⁵.

Les trois premiers AAP de l'État pour la mobilité étaient centrés sur les transports urbains. En 2020, le lancement du 4^{ème} AAP marque un tournant. Il est prévu sur la période 2021-2025 que 42 millions d'euros de subventions soient alloués au financement de 64 projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM), pour un objectif de 269,6 millions d'euros d'investissement global. Mais cet effort représente moins de 5 % de l'enveloppe globale. Sur l'ensemble des AAP, les intercommunalités de moins de 50 000 habitants ont représenté moins de 6 % des lauréats avec seulement 22 projets soutenus. Les AOM de plus de 150 000 habitants constituent plus de la moitié des lauréats. Ce système de financement par appels à projets est structurellement plus favorable aux grosses collectivités, car celles-ci ont les ressources humaines et financières d'ingénierie pour respecter les cahiers des charges de l'État¹¹⁶.

Dans le cadre de la démarche France Mobilités, deux appels à manifestation d'intérêt (AMI) spécifiques aux zones rurales ont aussi été lancés. L'AMI Tenmod (territoires de nouvelles mobilités durables), porté par l'ADEME, a permis entre 2018 et 2022 de financer 180 projets de mobilité pour un total de 13 millions d'euros de subventions. L'AMI Avenir Montagne Mobilités, porté par l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) a financé 100 projets pour 10 millions d'euros de subventions. Cependant, les deux ont pris fin en 2022¹¹⁷.

Question vélo, le Gouvernement s'est engagé dans le cadre de son Plan Vélo 2023-2027 à investir auprès des collectivités locales 1,25 milliard d'euros. Parmi les deux outils de financement à disposition des collectivités, le premier "appel à territoires cyclables" a connu un véritable succès. Destiné aux communautés de communes et d'agglomération, il permet à l'État d'investir sur plusieurs années aux côtés des collectivités sur la base d'un schéma directeur cyclable délibérément ambitieux faisant l'objet d'une évaluation par un organisme extérieur comme le Cerema. 50 % de l'enveloppe financière totale du projet cyclable du territoire est couverte par l'État. 27 territoires ont été sélectionnés pour bénéficier des fonds gérés par l'Afit-France, pour un montant total d'engagement de l'État d'environ 120 millions d'euros. L'État s'est engagé à relancer ce dispositif en 2024.

En 2023, la loi de finances a également introduit un fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, dit « fonds vert », doté de deux milliards d'euros. Le dispositif comportait un volet consacré à la mobilité en milieu rural, *via* un soutien à

115. Etienne Thierry-Aymé (*Les Echos*), "Rural et périurbain, ces autres laboratoires des nouvelles mobilités". Septembre 2023. Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.lesechos.fr/thema/articles/rural-et-periurbain-ces-autres-laboratoires-des-nouvelles-mobilites-1975222>

116. Hervé Maurey et Stéphane Sautarel, "Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)". Juillet 2023.

117. *ibid.*

des projets visant à favoriser le covoiturage, mais ces projets n'ont constitué qu'une part minime des lauréats. Sur les 150 premiers lauréats, seuls 2 projets en faveur du covoiturage ont été retenus, pour un montant total de 130 430 euros¹¹⁸.

Plus récemment, en 2024, dans le cadre du plan France Ruralités, le fonds vert a été doté d'un fonds de soutien de 90 millions d'euros sur 3 ans "pour accompagner les autorités organisatrices des mobilités rurales et leurs partenaires, dont les associations, dans le déploiement d'une offre de mobilité durable, innovante et solidaire dite du dernier kilomètre (à la fois en ingénierie et en investissements), avec des véhicules électriques et solidaires, des vélos, le développement d'une offre de transport à la demande, etc."¹¹⁹. Selon le président d'Intercommunalités de France, « *les communautés de communes sauront se saisir de l'enveloppe de 30 millions d'euros pour les zones rurales* » mais « *elle sera rapidement insuffisante* »¹²⁰. Encore une fois, il n'y a pas de vision long terme, pas de planification et donc pas de politique stable pour la mobilité dans les territoires ruraux. Ces financements de court terme ne permettent pas de dépasser le stade de l'expérimentation et démontrent "une incapacité à mettre en place de véritables politiques publiques de mobilité dotées d'importants moyens et intégratrices des différents territoires"¹²¹. Instruits par la durée limitée des financements, beaucoup d'élus ont peur de se lancer dans ces expérimentations, même avec des moyens conséquents, car ils redoutent de créer un besoin auquel ils ne pourront pas répondre sur la durée.

118. Hervé Maurey et Stéphane Sautarel, "Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)". Juillet 2023.

119. France Mobilités, "Lancement de France Ruralités". Juin 2023. Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.francemobilites.fr/actualites/annonce-france-ruralites>

120. Frédéric Fortin (Banque des territoires), "Compétence mobilités : Intercommunalités de France plaide à nouveau pour l'ouverture d'une session de rattrapage". Octobre 2023. Consulté le 10 mars 2024 : https://www.banquedesterritoires.fr/competence-mobilites-intercommunalites-de-france-plaide-nouveau-pour-louverture-dune-session-de?pk_campaign=Flux%20RSS&pk_kwd=transport-mobilite-durable&pk_source=Actualit%C3%A9s%20Localtis&pk_medium=RSS%20Thematique

121. Olivier Jacquin, "Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui". Janvier 2021.



**RAPPORT DE LA FONDATION POUR LA NATURE ET L'HOMME
ET LA CFDT MÉTALLURGIE, "AUTOMOBILE, COMMENT
RELEVER LE DÉFI D'UNE TRANSITION JUSTE ?" (JUIN 2021)**

- Effectifs salariés de l'industrie automobile en 2019 : 680 000 emplois.
- Le nombre de véhicules assemblés en France est passé de 3 millions au début des années 2000 à 2 millions en 2019, et 1,3 million en 2020 au plus fort de la crise. Au début des années 2000, une voiture sur deux vendues sur le marché était fabriquée en France ; en 2020, c'est une sur cinq. En avril 2021, sur 10 400 immatriculations de véhicules 100 % électriques, seules 18 % avaient été produites dans l'Hexagone.
- Entre 2016 et 2021, l'emploi a diminué de 7 à 8 % dans l'industrie automobile. En 10 ans, 100 000 emplois ont été supprimés dans l'ensemble de la filière automobile, et les régions fortement dépendantes du secteur ont perdu jusqu'à un tiers des emplois de la filière moteur.
- Le principal facteur de la baisse d'activité et d'emplois réside dans les arbitrages internationaux des grands donneurs d'ordres du secteur : délocalisations, approvisionnement dans les pays à bas coût et abandon de la production des petits modèles.
- Une transition écologique assumée requiert une accélération du virage vers l'électrique avec un objectif 100 % de véhicules neufs zéro émission en 2035 et un cap vers la sobriété de la production et des usages. Pour que cette transition soit juste, l'industrie automobile française doit restructurer l'appareil productif du secteur autour de l'électromobilité pour maintenir l'activité industrielle en France. Les opportunités liées à l'électromobilité dans la décennie à venir sont réelles : jusqu'à 15 000 emplois dans la production de batteries, 9 000 dans le recyclage, 5 700 dans le retrofit (le remplacement d'un moteur thermique par un moteur électrique)...

LA DÉPENDANCE À LA VOITURE INDIVIDUELLE N'EST PAS UNE FATALITÉ DANS LES TERRITOIRES



Il existe un déséquilibre majeur entre territoires ruraux et urbains sur les choix des modes de transport accessibles. Seuls 19 % des habitants des communes rurales affirment pouvoir choisir leur mode de transport contre 60 % des habitants des agglomérations de plus de 100 000 personnes. Pourtant, 60 % d'entre eux sont prêts à moins utiliser leur véhicule, 65 % à utiliser les transports en commun et 40 % à faire du covoiturage et de l'autopartage¹²².

La dépendance à la voiture individuelle n'est pas une fatalité dans les territoires ruraux où de nombreux acteurs ont essayé et réussi, malgré les freins existants, à mettre en place des alternatives et des solutions de mobilité concrètes afin d'offrir aux habitants le choix d'une mobilité plus durable.

Le premier enseignement de ces solutions "qui marchent" dans les territoires ruraux est ne pas essayer de copier la mobilité durable telle qu'elle peut être développée dans les territoires urbains : ce n'est ni souhaitable en termes de besoins des personnes, ni adapté en termes financier et d'ingénierie. En effet, les retours d'expérience nous montrent le besoin de solutions plus agiles et légères articulées autour d'un squelette plus structurant (train, car express, etc.). Autour de ce squelette se greffent des solutions d'accompagnement et des modes de transports dans une logique intermodale : marche, vélo, transport à la demande, autopartage, etc.¹²³

Car, cette fois-ci comme dans les territoires urbains, c'est bien la complémentarité des solutions qui permettra de répondre aux besoins des personnes et qui permettra l'évolution des usages. Ainsi, si l'intermodalité est nécessaire, la proposition d'une mallette de solutions est un impératif car il n'existe pas de solution miracle.

Chaque territoire étant spécifique de par sa géographie, sa densité, son lien avec les grandes agglomérations, les solutions ne sont pas répliquables à l'identique mais doivent s'adapter au terrain.

Ce que nous montrent ces bonnes pratiques, c'est qu'il est nécessaire de définir des solutions mais aussi de comprendre les enjeux locaux et les conditions de mise en pratique de l'intermodalité et de la multimodalité, d'explorer la place de l'aller vers et de la réimplantation de services dans le territoire.

Enfin, le potentiel de changement est partagé entre les individus, les collectivités qui doivent travailler sur l'aménagement du territoire mais aussi les employeurs qui peuvent inciter leurs salariés à faire évoluer leurs pratiques¹²⁴.

La cartographie présentée dans les pages suivantes tente de manière la plus exhaustive possible de mettre en évidence des solutions de mobilité qui existent ici et là et qui ont fait leur preuve pour penser la mobilité autrement dans les territoires ruraux.

122. AMRF - "Les territoires ruraux s'engagent pour la mobilité durable". Consulté le 10 mars 2024 : www.amrf.fr/les-dossiers/mobilites-2/

123. Thomas Matagne dans FNH, "Précarité - mobilité : quelle est la situation dans les zones périurbaines ?" Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.fnh.org/precarite-mobilite/>

124. Entretien avec Marie Huyghe, docteure en Aménagement de l'espace et Urbanisme et consultante indépendante, 21 avril 2023.

1- Le Département de l'Orne met à la libre disposition du public des véhicules électriques de sa propre flotte sur plusieurs sites du département 24h sur 24, 365 jours sur 365. Selon leurs besoins, les particuliers pourront louer des Zoé (berline) et Kangoo (utilitaire).

2- Beti est une navette électrique qui circule depuis septembre 2020 sur un trajet de 7 kilomètres en zone rurale dans la Drôme. Elle peut prendre 10 passagers et s'arrête à plusieurs endroits sur son trajet. L'expérimentation est financée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Drôme, la Communauté de communes Val de Drôme en biovallée et la ville de Crest. La navette est fabriquée, modélisée, préparée par des entreprises de la région.

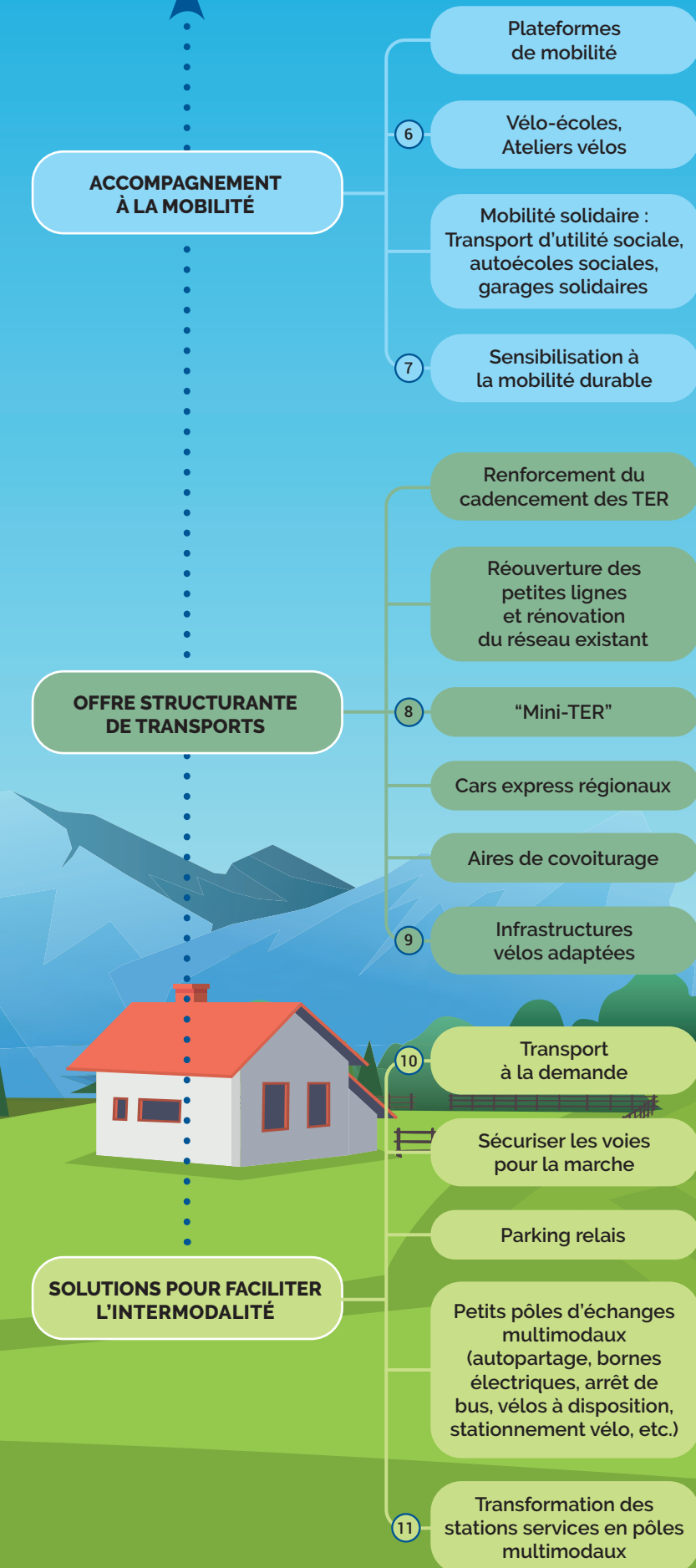
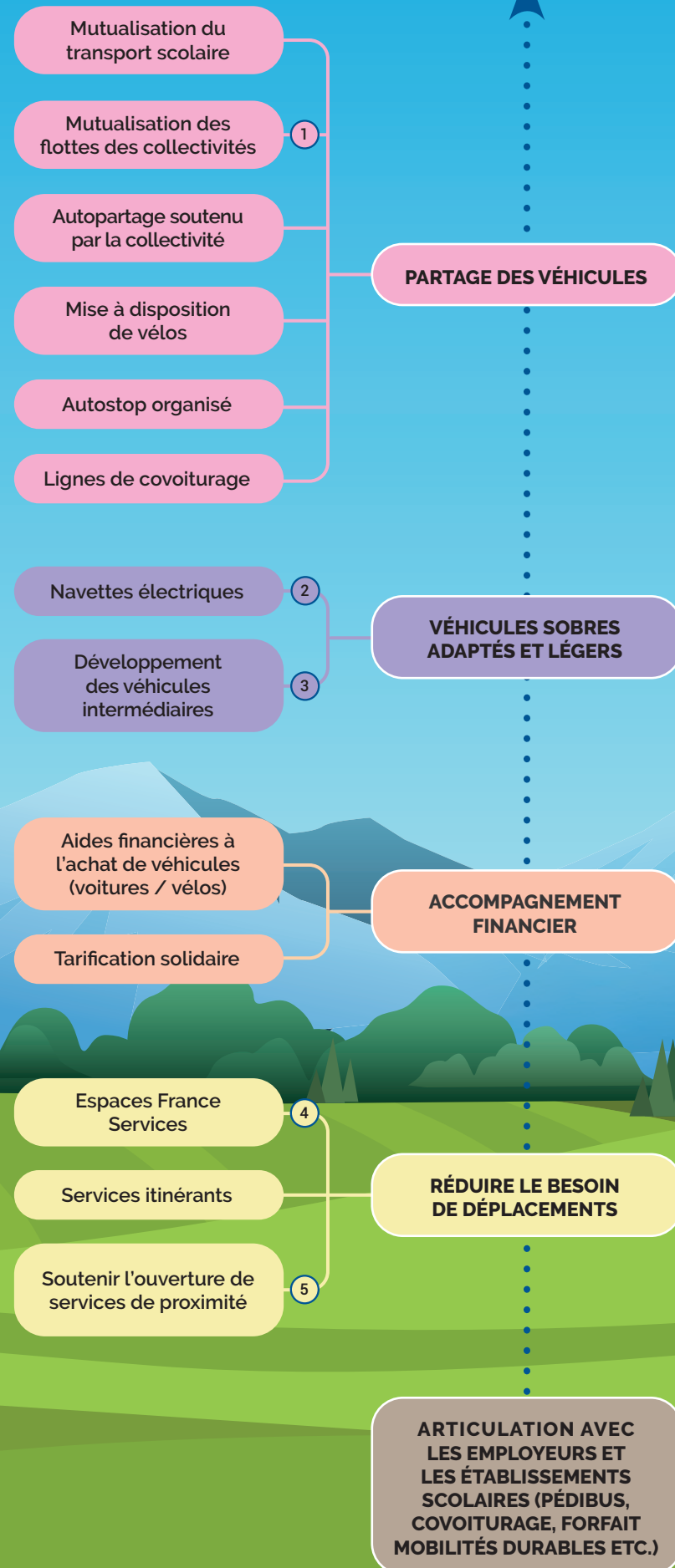
3- En 2023, la commune de Saint-Bauzille-de-Montmel et la Communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup se sont engagées dans une démarche d'expérimentation de véhicules intermédiaires dans le cadre de l'eXtrême Défi lancé par l'ADEME dont l'objectif est de créer de nouvelles solutions de déplacement pour remplacer la voiture dans les déplacements du quotidien des territoires péri-urbains et ruraux. Trois véhicules intermédiaires vont être expérimentés sur ce territoire : un tricycle à assistance électrique, une micro-voiture et une mini-voiture électrique.

4- Dans les Territoires Vendômois, un espace France Services a été mis en place pour toutes les démarches administratives. Dans 60 communes, une fois par trimestre l'EFS passe dans chaque commune. Un projet de maison de santé itinérante est en cours mais le manque de praticiens empêche son lancement...

5- Le Gouvernement a lancé un dispositif de soutien à l'installation de commerces sédentaires multiservices situés dans des communes rurales ou de commerces non sédentaires dont la tournée hebdomadaire prévoit un nombre minimal de jours de passage dans des communes rurales. Ce dispositif est doté d'un budget de 12 M€ pour la période 2023-2024.

6- Un atelier Mobilité vélo a été mis en place par l'équipe locale du Secours Catholique d'Athis de-l'Orne, commune de 2 400 habitants située en Normandie dans un local mis à disposition par la mairie en 2022. L'objectif est de récupérer des vélos donnés par les habitants qui sont ensuite réparés par les membres de l'équipe, puis prêtés ou donnés à des personnes en situation de précarité.

ACCÈS AUX SERVICES ET BESOINS ESSENTIELS POUR TOUS DANS LES LIMITES DE LA PLANÈTE



7- Dans le cadre du projet Mobili'terre lancé en 2019, créé et porté par Unis-Cité et l'Association des maires ruraux de France et déployé sur 15 territoires ruraux, une panoplie d'actions ont été réalisées pour sensibiliser les habitants ruraux à la mobilité durable : animation sur les marchés, atelier d'émergence de solutions avec des habitants, fresque de la mobilité pour un public scolaire et ateliers autour de la sécurité routière en passant par le vélo.

8- En 2024, la SNCF expérimente des projets de trains légers régionaux et de navette rail-route : la navette Flexy pourra rouler à 13 km/h sur la route pour aller chercher des voyageurs habitant loin des gares pour rallier ensuite une petite ligne ferroviaire peu fréquentée. Le train très léger Draisie s'attaque lui aux lignes ferroviaires de moins de 100km peu fréquentées et même aux lignes fermées. Équipé de batteries, il pourra transporter 80 passagers, dont 30 assis, avec une autonomie de 150 kilomètres.

9- Un plan de circulation permet d'aménager le réseau sous l'angle des usages. S'agissant des usagers du vélo, le plan de circulation doit permettre au public cycliste de se rendre facilement dans les destinations d'intérêts avec une priorité pour les lieux d'enseignement, les pôles d'échanges multimodaux (gares, arrêts de bus, etc.) ou encore les centres bourgs.

10- Le service Cap à la demande est un service de transport collectif fonctionnant sur réservation, accessible à tous sur toutes les communes du Cotentin. Le Transport à la demande est une solution qui permet aux plus petites communes de rejoindre les grands axes de transport. Grâce à un dispositif massif de communication et un engagement de l'ensemble des maires, le service est très utilisé et continue de se développer.

11- A Saint-Gaudens (31), une station service a été transformée en plateforme de mobilité. Cette expérimentation a pour ambition d'être un modèle original d'espace d'intermodalité dédié aux publics en insertion. Elle intègre le recrutement d'un conseiller mobilité à plein temps dédié au territoire ainsi que des services de mobilité : autopartage, location de scooters, trottinettes et vélos à assistance électrique.

TRANSFORMER LES TERRITOIRES POUR UNE MOBILITÉ DURABLE ACCESSIBLE À TOUTES ET À TOUS



NOS PROPOSITIONS

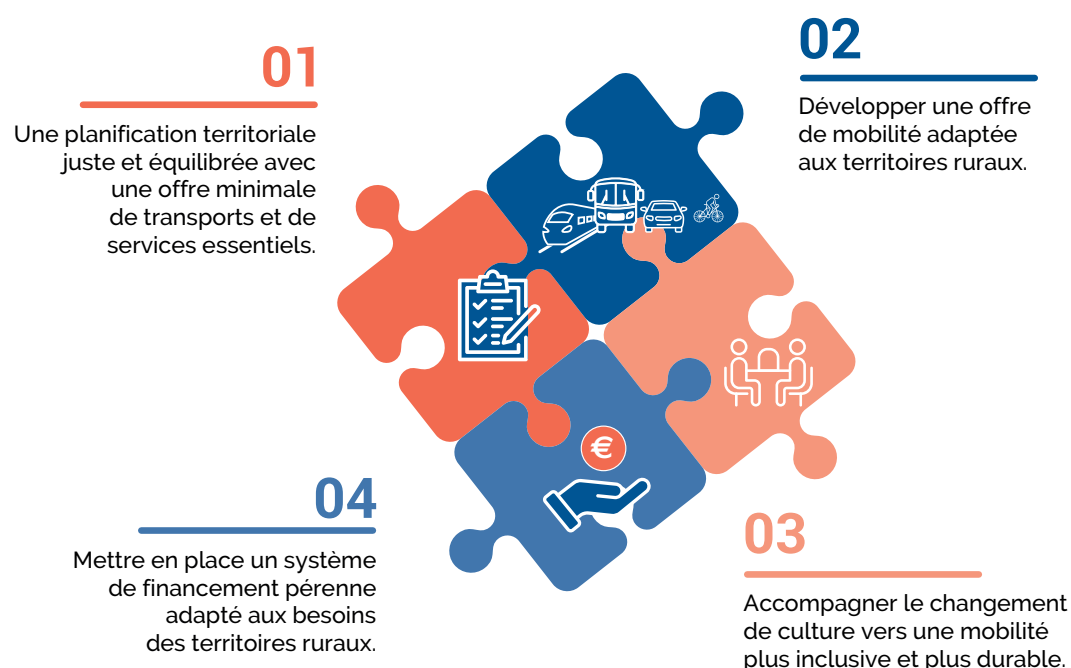
NOTRE VISION : Soutenir le retour des services de proximité et permettre aux habitants des territoires ruraux de sortir de la dépendance à la voiture individuelle afin de garantir un droit à la mobilité durable pour toutes et tous.

Penser la mobilité inclusive et durable en milieu rural, c'est repenser la ruralité elle-même en commençant par notre modèle d'aménagement du territoire aujourd'hui structuré autour de la voiture individuelle. A partir des besoins de déplacement des plus précaires, et de l'impact de la mobilité sur notre environnement, nous demandons que **la mobilité inclusive et durable dans les territoires ruraux soit reconnue comme une priorité politique.**

Cette transformation nécessite un **engagement à la fois des collectivités locales et de l'État.**

- L'État doit montrer la voie en donnant la priorité à la mobilité du quotidien et au désenclavement des territoires ruraux, et **prioriser l'intérêt général sur le long terme** en soutenant le développement des alternatives à la voiture individuelle et le retour des services essentiels dans les territoires plutôt que des projets générant une augmentation contrainte des déplacements.
- Les collectivités sont les mieux placées pour **prendre en compte les spécificités des territoires**, en particulier l'hyper-rural très peu dense, **et des individus qui y résident**, à commencer par les plus précaires et les plus vulnérables, pour apporter des réponses adaptées.

4 LEVIERS DÉCLINÉS EN 11 PROPOSITIONS POUR UNE MOBILITÉ INCLUSIVE ET DURABLE EN MILIEU RURAL





LEVIER 1 :

UNE PLANIFICATION TERRITORIALE JUSTE ET ÉQUILIBRÉE AVEC UNE OFFRE MINIMALE DE TRANSPORTS ET DE SERVICES ESSENTIELS

PROPOSITION 1 : Rendre obligatoires les Plans de mobilité simplifiés (PDMS) dans les territoires ruraux pour renforcer la planification de proximité et valoriser la participation citoyenne dans leur élaboration (National/Local)

Le plan de mobilité simplifié (PdMS) instauré par la LOM est la feuille de route par laquelle les Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM) de moins de 100 000 habitants déterminent leur stratégie de mobilité adaptée aux besoins du territoire. Son élaboration n'est cependant pas obligatoire et ce plan n'est pas juridiquement lié aux autres plans d'urbanisme. La plupart des PdMS étant en cours d'élaboration, on a peu de recul sur leur application, mais s'il est mobilisé comme outil de planification sur le long terme, il a un grand potentiel pour la concrétisation d'ambitions fortes et atteignables en matière de mobilité durable et inclusive. Pour cela, le plan doit fédérer tous les acteurs de l'écosystème local de la mobilité de façon à ce que la stratégie parte des ressources du territoire et des besoins de ses habitants.

➔ 1.1 Première priorité : élaborer un diagnostic mobilité pour chaque bassin de mobilité, avec une attention aux différents publics, et un plan de circulation (Local)

La première étape pour les AOM est de faire un **diagnostic** sur les solutions qui existent déjà et les réseaux d'acteurs impliqués dans la mobilité dans chaque bassin de mobilité. La cartographie des différents publics et de leurs besoins est essentielle pour s'assurer que les infrastructures et les solutions correspondent bien aux usages des habitants, en particulier ceux qui sont les plus contraints dans leur accès à la mobilité. Elle suppose une collaboration entre l'AOM, les services sociaux et les associations de terrain qui accompagnent les personnes en difficulté.

Le **plan de circulation** détermine, pour chaque mode de déplacement (véhicules motorisés, vélos, piétons, transports en commun, etc.), les axes principaux, secondaires et les axes de desserte. Une fois le diagnostic par usage réalisé, les routes à fort trafic motorisé, les petites routes, les chemins ruraux ou encore les routes désaffectées se voient appliquer des règles de circulation et de cohabitation selon les usages souhaités. Cette hiérarchisation du réseau permet de mettre en adéquation le traitement de la voie avec les fonctions que l'on veut lui faire assurer. Ce plan est **essentiel pour diversifier les usages de la route** et encourager le report modal, notamment en sécurisant la voirie pour la marche et le vélo¹²⁵.

➔ 1.2 Renforcer le dialogue et la collaboration entre les différentes échelles de collectivités (Local)

Tous les acteurs interrogés s'accordent sur la nécessité de renforcer le dialogue et la collaboration entre les collectivités¹²⁶. Objectif : **articuler la connaissance spécifique des enjeux locaux, la mise en œuvre de solutions adaptées aux besoins des territoires**

125. Pour une analyse plus détaillée, voir : FUB, "Note de position : Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural". Novembre 2023.

126. Voir par ex. Intercommunalités de France, Transdev, "L'organisation des mobilités à l'échelle des bassins de vie". Septembre 2023.

les plus enclavés et la planification départementale et régionale des mobilités dans une logique intermodale et inter-territoriale. Il s'agit aussi de **faciliter le partage de ressources en ingénierie** pour la mise en œuvre d'un système intégré d'infrastructures et de solutions de mobilité durables et accessibles.

Le **contrat opérationnel de mobilité orchestré par la région** est un outil nécessaire pour la planification globale et cohérente des mobilités au sein d'un bassin de mobilité, notamment pour les infrastructures structurantes telles que les petites lignes ferroviaires, les cars express, et les services express métropolitains. Cependant, **les territoires ruraux** sont souvent les laissés-pour-compte dans la planification régionale. D'où **l'importance de la planification de proximité grâce aux plans de mobilité simplifiés** et de valoriser le savoir des communes sur les besoins de leurs habitants.

Le **rôle des départements** mérite également d'être valorisé dans l'élaboration des PdMS. Le département gère un large réseau de voirie ce qui lui permet d'accompagner les petites villes et villages dans le processus d'élaboration d'itinéraires interurbains, dans l'aménagement de chaussée pour un meilleur partage de la route, de pistes cyclables ou encore d'aires de covoiturage. Avec sa compétence de solidarité, il peut aussi soutenir la mobilité des publics précaires *via* des aides financières et un accompagnement à la mobilité¹²⁷.

➔ 1.3 Intégrer le Plan de Mobilité Simplifié dans les outils locaux de planification territoriale (Local)

L'élaboration du PdMS doit servir à **créer une cohérence d'ensemble avec les autres politiques publiques d'aménagement territoriale** et de planification écologique dans le double objectif de **faciliter le report modal** et de **revitaliser les territoires ruraux en luttant contre l'allongement des distances** entre les pôles de vie et d'activités et **en recréant des centralités** en milieu rural. Pour cela, il doit être intégré systématiquement aux outils locaux de planification territoriale tels que le plan climat-air-énergie territorial, le plan local d'urbanisme intercommunal, et le schéma de cohérence territoriale.

Repenser l'aménagement du territoire au profit d'une mobilité durable passe par un retour des services publics essentiels dans les bourgs centres, le soutien des commerces de proximité, des marchés hebdomadaires et des circuits courts¹²⁸⁻¹²⁹⁻¹³⁰. En plus des bienfaits économiques et sociaux pour les communes rurales, grâce à la relocalisation des emplois et des équipements au plus près des bassins de vie ou encore la création de tiers lieux, tout cela favoriserait une sobriété de déplacements salubre pour le climat et pour le budget mobilité des ruraux.

➔ 1.4 Intégrer un collège citoyen et associatif dans le comité de partenaires de chaque bassin de mobilité et dans les comités de pilotage de projets de mobilité (Local)

Renforcer ces structures d'échanges et de débats est fondamental afin de bien intégrer la société civile dans la planification, la gestion et l'évaluation des solutions de mobilités et de soutenir des initiatives territoriales qui partent des besoins des habitants, en

127. Pour une analyse plus détaillée, voir : FUB, "Associations et départements : un tandem gagnant pour le développement du vélo", Octobre 2023.

128. Secours Catholique, Contribution au grand débat national : "Tout ce qui se dit là, il faut que ça remonte", Mars 2019.

129. FNH, "Précarité mobilité : quelle est la situation dans les zones périurbaines ?". Consulté le 11 mars 2024 : <https://www.fnh.org/precarite-mobilite/>

130. Forum Vies Mobiles, "Mobilité : réorganiser le territoire national pour réussir la transition", Avril 2022.

particulier les plus isolés. Cela permettra de créer une dynamique écologique et sociale dans les territoires, de renforcer la confiance des citoyens dans les institutions et de valoriser les diagnostics portés par les associations sur les freins à la mobilité, les enjeux sociaux et environnementaux et les besoins des publics en situation de précarité mobilité. Les concertations avec les riverains sont d'autant plus nécessaires lorsque la route et son utilisation sont remises en cause, cela peut prendre du temps mais c'est une étape indispensable pour rassurer et impliquer la population. La transformation des territoires et des modes de vie ne peut se faire sans l'engagement éclairé des citoyens.

PROPOSITION 2 : Assurer un socle minimum de services de proximité dans chaque bassin de vie (Local)

Le récent rapport du Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques sur l'accès aux services publics dans les territoires ruraux est accablant. La présence de ces services a peu progressé ces 5 dernières années et le sentiment d'abandon n'a fait qu'augmenter. Les engagements de l'État pris en 2019 dans le cadre de l'Agenda rural (aujourd'hui France Ruralités), suite à la crise des gilets jaunes, ont bien mené à des débuts d'initiatives locales, mais les résultats ne sont pas là. Sur le sujet de l'accès aux soins, l'objectif d'un "seuil d'éloignement maximal des services d'urgence à vingt minutes" est resté lettre morte, alors que la différence d'espérance de vie entre les urbains et les ruraux a encore augmenté¹³¹. La seule véritable réussite a été le déploiement de 2 700 espaces France Services, mais le maillage et les permanences proposées restent encore insuffisants au regard des besoins. **C'est pourquoi il est urgent d'assurer un socle minimum de services de proximité (sédentaires ou itinérants) dans chaque bassin de vie¹³² avec des points physiques d'accès à ces services afin de retrouver une présence humaine et du personnel qualifié.**

PROPOSITION 3 : Définir un niveau minimum de services de mobilité dans chaque bassin de mobilité (Local)

Pour garantir à chacun le choix de solutions de mobilité durable, sécurisée et accessible, il faut **définir dans chaque bassin de mobilité un temps maximum entre le point d'accès aux réseaux de transport en commun et cyclables structurants et l'habitant le plus éloigné, et des itinéraires qui offrent à minima un accès aux services essentiels (centres de santé, établissements scolaires, commerces alimentaires...) dans un temps maximum acceptable¹³³.** Ces temps maximum doivent être déterminés au sein du comité des partenaires (pourvu qu'il soit doté d'un collège associatif et citoyen) après l'élaboration du diagnostic mobilité qui apportera les clés de compréhension des spécificités du territoire.

131. Mathilde Desjonquères et Pierre Morel-à-l'Huissier, "Rapport d'information sur la mise en œuvre des conclusions du rapport d'information (n° 2297) du 10 octobre 2019 sur l'évaluation de l'accès aux services publics dans les territoires ruraux", Avril 2023.

132. Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.

133. Cette proposition est défendue plus largement par le Pacte du Pouvoir de vivre, "90 propositions pour le pouvoir de vivre", Novembre 2021.

PROPOSITION 4 : Rouvrir la possibilité pour les communautés de communes de devenir AOM (National)

La loi d'Orientation des Mobilités a ouvert la possibilité pour les communautés de communes, en 2020, de prendre cette compétence en devenant Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). A défaut, c'est la région qui joue ce rôle. Mais c'était une période compliquée marquée par la crise sanitaire et les élections municipales, selon Sébastien Martin, le président d'Intercommunalités de France, "aujourd'hui, de nombreux présidents de communautés de communes regrettent de ne pas l'avoir fait"¹³⁴. Car **le portage des politiques de mobilité est plus approfondi lorsque l'intercommunalité est AOM**. En effet, 46 % des communautés de communes AOM sont dotées de solutions de mobilité active, contre seulement 26 % dans les territoires où la région est AOM de substitution. 28 % des communautés de communes AOM comptent au moins un pôle d'échange multimodal, contre seulement 12 % ailleurs¹³⁵.



LEVIER 2 :

DÉVELOPPER UNE OFFRE DE MOBILITÉ ADAPTÉE AUX TERRITOIRES RURAUX

PROPOSITION 5 : Développer des infrastructures et solutions de mobilité structurante et intermodale au service des territoires ruraux (National/Local)

Selon le Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE), les deux critères qui influencent le plus le choix d'un report modal de la voiture vers les transports en commun pour les habitants des territoires ruraux sont la qualité du service en terme de fréquence (pour 52 % des répondants) et l'accès du service à proximité du domicile (pour 45 % des répondants)¹³⁶. Pour l'heure, l'offre de transports en commun dans les territoires ruraux, lorsqu'elle existe, tend à cibler les horaires classiques de bureau et d'école avec uniquement quelques dessertes le matin et en fin d'après-midi, souvent aucune le soir et le weekend. Seuls les grands axes sont desservis. Les transports fonctionnent en ligne et pas en réseau, les correspondances ne sont pas systématiques et l'information sur l'offre n'est pas coordonnée entre différents opérateurs et différents modes¹³⁷.

➔ 5.1 Rouvrir des gares et petites lignes de train là où c'est possible, entretenir le réseau existant, établir un moratoire sur leurs fermetures et soutenir le développement des innovations du type trains légers et très légers (National/Local)

Là où il est implanté, le réseau ferroviaire doit constituer la colonne vertébrale des mobilités. Mais cela n'est possible que si la France investit dans son réseau ferroviaire à la hauteur des enjeux.

La libéralisation du rail tend à concentrer la concurrence sur les lignes les plus rentables, ce qui peut contribuer à faire baisser les prix sur ces lignes, mais en revanche le profit qui y est réalisé peut de moins en moins compenser les lignes secondaires déficitaires.

134. Frédéric Fortin (Banque des territoires) "Compétence mobilités : Intercommunalités de France plaide à nouveau pour l'ouverture d'une session de rattrapage", Octobre 2023.

135. Intercommunalités de France, Transdev, "L'organisation des mobilités à l'échelle des bassins de vie", Septembre 2023.

136. CESE, "Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ?", Juillet 2023.

137. Mathias Cureau (Transports urbains), "Le transport en commun dans les zones rurales est pertinent quand on croit en lui. Illustration à travers le cas du réseau d'autocars du Bregenzerwald en Autriche", Février 2018.

C'est ici que le rôle de la puissance publique est déterminant, avec une délégation de service public qui doit être très encadrée pour apporter des réponses aussi aux besoins des territoires moins denses.

Depuis 2015, plus de 1 100 km de lignes de desserte fine du territoire ont fermé et 40 % du réseau restant risque de fermer. Les lignes qui restent sont vieillissantes (36,7 ans en moyenne) et mal entretenues, ce qui affecte leur performance et donc leur attractivité, d'où une baisse de rentabilité et finalement des fermetures. Même lorsqu'elles sont entretenues, l'offre est souvent insuffisante pour concurrencer la facilité de la voiture¹³⁸. Or des pays voisins, tels que l'Allemagne et l'Italie, ont démontré que le choix politique d'augmenter l'offre pouvait mener à une hausse significative de la demande.

La SNCF expérimente plusieurs projets de train légers et très légers pour relancer les lignes de desserte fine du territoire en proposant un service à coût maîtrisé. Ces nouvelles technologies ferroviaires sont bienvenues pour apporter des réponses concrètes aux besoins des territoires les moins denses.

➔ 5.2 Développer des réseaux de petits bus électriques dans les territoires ruraux les plus denses et les intégrer à des parcours intermodaux (vers le réseau ferroviaire ou les lignes de cars express structurants) (Local)

Le développement d'un réseau de cars dans les territoires ruraux doit être pensé en complémentarité du réseau ferroviaire existant pour éviter de lui faire concurrence. Dans les territoires dépourvus d'un maillage ferroviaire structurant, le déploiement de lignes de cars express peut reposer sur le réseau routier départemental pour relier les bourgs les plus denses aux villes préfectorales, aux agglomérations et aux zones d'activités dans les villes intermédiaires. La qualité de cette offre dépend de leur rapidité et de leur fiabilité notamment via une fréquence régulière tout au long de la journée durant la semaine, et un cadencement plus allégé le week-end, et la création de voies dédiées pour que les cars puissent éviter la congestion à l'entrée des villes. **Un réseau de petit bus électriques articulé à ces lignes structurantes, peut utilement compléter l'offre dans l'objectif de relier les plus petits villages entre eux**, mais il ne peut fonctionner que dans les territoires ruraux les plus denses. L'existence de cette offre pourra contribuer à la revitalisation et la densification de villages environnant en augmentant leur attractivité.

➔ 5.3 Développer des réseaux cyclables et marchables dans les territoires ruraux, en s'appuyant sur la réaffectation de voirie peu circulante et la construction d'aménagements cyclables séparés de la chaussée (Local)

Aujourd'hui, les aménagements cyclables hors agglomération tendent à se limiter à des bandes cyclables et les cyclistes se retrouvent parfois à devoir circuler sur des départementales où les véhicules roulent à 90 km/h. Cette priorité donnée à la voiture dans le partage de la route décourage les potentiels cyclistes et les piétons¹³⁹. **La sécurisation des déplacements est le préalable au développement de la pratique du vélo et de la marche. Et c'est encore plus vrai pour les publics les plus vulnérables :** selon la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), 82 % des habitants en milieu rural trouvent que, pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est dangereux¹⁴⁰.

138. RAC, "Comment transformer la mobilité du quotidien", Octobre 2022.

139. FUB, "Note de position : Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural", Novembre 2023.

140. FUB, "Baromètre des villes cyclables - Rapport d'analyse", Mars 2022.

Le développement de réseaux pour la mobilité cyclable et marchable du quotidien doit être inscrit dans un plan de circulation, avec un partage bien identifié des voiries et en donnant la priorité à la mobilité et à la sécurité des usagers les plus vulnérables. **Un tel réseau doit s'appuyer sur la réaffectation de voirie secondaire peu circulante et la construction d'aménagements cyclables sécurisés et séparés de la chaussée.** En France, les autoroutes et routes nationales ne représentent que 2 % du réseau routier, le reste appartient au réseau secondaire, départemental et communal. Dans ce réseau, une quantité importante de la voirie est à faible trafic¹⁴¹. D'après les études de la FUB, **aucun partage de la route ne doit se faire à plus de 50 km/h et l'apaisement de la vitesse doit s'accompagner d'une multiplication des signaux (marquages au sol, pictogrammes, panneaux) rappelant les règles de partage de la route aux motorisés.** La valorisation de la marche requiert également des voies piétonnes avec un mobilier urbain adapté et attractif. Cela passe notamment par l'implantation de bancs, d'arbres et d'aires de repos. Les spécificités des territoires peu denses demandent du pragmatisme, en acceptant dans certains cas une utilisation partagée entre piétons et cyclistes sur certaines pistes ou sur des chemins agricoles.

➔ 5.4 Développer des infrastructures favorisant l'intermodalité (Local)

Le développement d'infrastructures favorisant l'intermodalité permet d'augmenter significativement le report modal. Ces infrastructures doivent d'abord assurer et sécuriser les liaisons entre différents modes (ex. vélo/covoiturage, marche/train), ce qui passe notamment par le développement de pistes cyclables et marchables sécurisées depuis et vers les gares et les pôles d'échanges multimodaux, mais aussi d'aires de covoiturage ou encore de stations d'autopartage. Ensuite, le succès de l'intermodalité dépend de l'aménagement des pôles, des haltes, des gares, des trains et des cars avec un stationnement sécurisé et en libre accès pour les vélos aux arrêts de car et à l'entrée des gares routières ou ferroviaires, des bornes de recharge, et des trains et cars aménagés pour accueillir les vélos. L'intermodalité assure une complémentarité des modes qui permet d'augmenter la fréquentation des réseaux de transports en commun structurants en assurant le rabattement des flux de voyageurs et ainsi de renforcer leur viabilité.

PROPOSITION 6 : Offrir un panel de solutions permettant un maillage plus fin des territoires et habitants les plus éloignés des réseaux structurants (problématique du dernier kilomètre) (Local)

➔ 6.1 Développer les mobilités partagées, les mobilités actives, le transport à la demande et la mutualisation des différents modes de transports et des flottes de véhicules publics (Local)

➔ Le **covoiturage** est intéressant pour optimiser l'utilisation des voitures, étant donné leur faible taux d'occupation, et pour faire des économies en partageant le coût d'un trajet. Le covoiturage par application ou par lignes de covoiturage physiques avec arrêts sécurisés et tarifs incitatifs nécessite cependant un flux minimal pour garantir le service. Le covoiturage informel est plus pertinent en territoires peu denses, mais il est difficile de le quantifier. Entre collègues ou parents d'élèves par exemple, il peut

141. Vélo et territoires, "Sécuriser les trajets à vélo en territoires peu denses". Mars 2024. Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.velo-territoires.org/actualite/2024/03/01/securiser-les-trajets-a-velo-en-territoires-peu-denses/>

être encouragé et soutenu par les entreprises ou les écoles en adaptant les emplois du temps et en mettant en contact les personnes avec des horaires similaires en fonction du lieu de résidence.

- **L'autopartage et le vélopartage** peuvent revêtir diverses formes, telles qu'une flotte de véhicules en libre-service proposée par la communauté de communes ou le partage de véhicules entre voisins.
- Sachant que près de la moitié des déplacements du quotidien en zone rurale font moins de 5 kilomètres¹⁴², le développement du **vélo** et de la **marche** est primordial. Le vélo permet aussi d'étendre la zone de chalandise des transports en commun routiers et ferroviaires et ainsi de rendre compétitives ces alternatives à la voiture sur de la moyenne distance. La question des distances reste bien présente pour les habitations les plus éloignées et pour les habitants âgés, en situation de handicap ou pour les familles nombreuses. Différents leviers existent : le vélo à assistance électrique change la donne pour les trajets de 10 à 15 km, le tricycle peut être rassurant pour les personnes âgées sur des courtes distances, les personnes avec enfants peuvent se tourner vers le vélocargo ou le tricycle électrique. Mais ces véhicules coûtent cher : des aides financières sont nécessaires pour les rendre accessibles.

A SAVOIR

L'impact de la gestion des déplacements scolaires

Avec une population scolaire totale de près de 12 millions, dont plus de 3 millions de collégiens¹⁴³, les enjeux sont considérables. Ce ne sont pas moins de 80 % des collégiens qui résident à moins de 20 minutes à vélo de leur établissement¹⁴⁴. Leur permettre de se déplacer à vélo pour aller au collège, c'est soulager les parents d'une contrainte majeure - celle des trajets domicile-école - tout en réduisant considérablement les dépenses associées à ces déplacements. Ce cercle vertueux offre même une nouvelle liberté aux parents pour utiliser eux-mêmes le vélo dans d'autres déplacements, notamment pour se rendre au travail.

- **Le transport à la demande** en porte-à-porte est particulièrement prisé des personnes âgées ou en situation de handicap. Il leur permet notamment de rester chez elles, dans l'hyper rural, tant qu'elles sont valides. Le TAD peut aussi répondre aux besoins ponctuels des habitants pour se rendre au marché, à un rendez-vous médical, à la banque ou pour faire des courses. En ligne régulière, le TAD permet enfin à des jeunes et des personnes en emploi d'aller jusqu'à l'arrêt de car ou la gare la plus proche. Il est alors essentiel d'adapter les jours et horaires de fonctionnement aux usages des habitants et aux horaires des transports en commun.
- Pour **mutualiser davantage les différents modes de transports et les flottes de véhicules publics**, il faut avant tout s'appuyer sur les réseaux existants et notamment **généraliser l'ouverture des lignes de bus scolaires aux autres usagers**. L'avantage de

142. BL évolution, "La France à 20 minutes à vélo". Janvier 2022.

143. Il y a en France une population scolaire de 11 997 900 jeunes (écoliers, collégiens et lycéens) et 3 397 300 collégiens. *Les chiffres clés du système éducatif*, ministère de l'Éducation nationale et de la jeunesse. 2022

144. BL évolution, "La France à 20 minutes à vélo". Janvier 2022.

ces lignes est qu'elles sont régulières et garanties durant toutes les semaines scolaires. Une autre solution intéressante est d'**ouvrir l'utilisation des flottes de véhicules publics des collectivités** au bénéfice des personnes en situation de précarité mobilité et des associations menant des projets de transport d'utilité sociale.

➔ 6.2 Reconnaître l'apport des solutions de mobilité solidaire dans l'écosystème de la mobilité rurale et soutenir leur mise en œuvre (National/Local)

La LOM prévoit l'**élaboration et la mise en œuvre par la région et les départements d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) à l'échelle du bassin de mobilité**. Bien que ces plans soient obligatoires, à ce jour aucun n'a été mis en œuvre par manque de ressources humaines et financières, et par manque de connaissance des besoins des publics concernés¹⁴⁵. Il existe pourtant un établissement public, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), qui pourrait être mobilisé pour accompagner les collectivités dans l'élaboration de leur plan. Leur impact pourrait être majeur, en permettant aux collectivités de collaborer plus efficacement avec les associations pour garantir des solutions adaptées aux besoins des plus précaires (ex. financement ou prêt de véhicules pour des projets de transport d'utilité sociale).

INSTAURER UN CRÉDIT D'IMPÔT POUR TRAITER TOUS LES BÉNÉVOLES À ÉGALITÉ

L'engagement des 19 millions de bénévoles¹⁴⁶ en France est loué de toute part et c'est tant mieux ! Pourtant, le Secours Catholique constate que nombre d'entre eux, situés en bas de l'échelle des revenus et donc non imposables, sont de plus en plus contraints de limiter leurs déplacements, voire de renoncer à une partie de leurs activités bénévoles, en raison notamment du prix des carburants. Ils attendent une meilleure reconnaissance du bénévolat par les pouvoirs publics. **L'instauration d'un crédit d'impôt permettrait, comme peuvent le faire aujourd'hui les bénévoles imposables, de valoriser ces coûts en dons pour l'association.** Réparer cette injustice fiscale constituerait un coup de pouce financier précieux ainsi qu'une reconnaissance concrète de l'engagement des personnes en précarité, souvent privées d'emploi, dans notre société. Le crédit d'impôt existe déjà pour les cotisations syndicales et ne coûterait pas très cher aux finances publiques.

➔ 6.3 Inciter les constructeurs automobiles à produire des véhicules électriques légers à prix accessible et soutenir le développement du marché des véhicules intermédiaires (National)

Selon une étude de Destin Commun, seul 1 Français sur 4 préférerait une grosse voiture plutôt qu'une petite (avec une préférence plus marquée chez les franciliens que chez les ruraux). Pourtant, les ventes de SUV ont explosé dans les années 2010, atteignant

145. 10 PAMS sont en cours d'élaboration dans la Région Hauts-de-France.

146. Ce chiffre cumule les bénévoles dans des associations et les aidants.

près de 46 % des ventes de voitures neuves en 2022¹⁴⁷. Les constructeurs automobiles expliquent que les SUV correspondent aux aspirations de la société, mais l'étude suggère que c'est plutôt l'offre qui stimule la demande, les constructeurs privilégiant les véhicules haut de gamme, plus grands et plus lourds, pour augmenter leurs marges.

Les véhicules intermédiaires peuvent être une réponse complémentaire au covoiturage en proposant une diversité de modèles plus petits et légers adaptés aux trajets courts du quotidien¹⁴⁸. Ces véhicules de moins de 500 kg sont moins chers, donc plus accessibles, et bien moins polluants, grâce à la petite taille de leur batterie¹⁴⁹. Le CESE insiste sur la nécessité de développer une filière française pour leur production et leur commercialisation et de revoir la réglementation de sécurité pour faciliter leur diffusion¹⁵⁰.

PROPOSITION 7 : Garantir l'accessibilité des services de mobilité via un système unique de billetterie utilisable sur l'ensemble de l'offre de transports à l'échelle des régions, avec une tarification unifiée et solidaire (National/Local)

Si la liberté tarifaire accordée aux régions pour le TER a permis le développement d'offres plus adaptées au contexte local, elle a également généré de la complexité : près de 42 cartes d'abonnement régional, sans compter les abonnements nationaux ! **Pour apporter de la lisibilité et encourager le report modal, le ticket climat régional devrait concerner l'ensemble de l'offre de transport du quotidien, quels que soient l'opérateur et le mode de mobilité** : l'offre ferroviaire, de transports urbains, les services de cars et de vélo, tels que les vélos en libre service. **La tarification devrait être différenciée en fonction des revenus afin d'apporter une réponse équitable aux problématiques de mobilité**. En effet, le prix des billets demeure un des principaux freins à l'usage des transports collectifs. La tarification solidaire progresse (32 agglomérations en 2022¹⁵¹), mais se cantonne encore trop souvent aux grandes agglomérations et aux seuls transports urbains. De plus, le taux de non recours atteint près de 40 % pour les personnes en précarité.



LEVIER 3 :

ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE CULTURE VERS UNE MOBILITÉ PLUS INCLUSIVE ET PLUS DURABLE

PROPOSITION 8 : Mieux accompagner les personnes pour leur permettre de connaître les solutions de mobilité disponibles et de pouvoir les utiliser (National/Local)

➔ 8.1 Structurer nationalement un service d'accompagnement et de conseil en mobilité et mettre en place un guichet unique d'instruction des aides au changement de véhicule (National/Local)

Afin de garantir l'accessibilité des solutions de mobilité durable, il est essentiel de **structurer**

147. Laurence de Nervaux et Tristan Guerra (Destin commun), "Mobilités et transition : Comment faire bouger les Français ?". Avril 2023.

148. Aurélien Bigo (Bon pote), "Les véhicules intermédiaires : l'avenir de la mobilité ?". Avril 2023. Consulté le 10 mars 2024 : <https://bonpote.com/les-vehicules-intermediaires-lavenir-de-la-mobilite/>

149. Aurélien Bigo interviewé par Alexandre-Reza Kokabi (Reporterre), "L'avenir de la voiture est électrique, mais la voiture n'est pas l'avenir". Juin 2024.

150. CESE, "Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ?". Juillet 2023.

151. RAC, "Comment transformer la mobilité du quotidien". Octobre 2022.

nationalement un service d'accompagnement et de conseil en mobilité en assurant notamment un maillage minimum des plateformes de mobilité dans les territoires ruraux. Ces plateformes offrent aux personnes en précarité un accompagnement personnalisé vers une mobilité autonome au service de leur inclusion socio-professionnelle. En 2023, elles étaient 221 en France¹⁵². Plusieurs départements ne sont pas couverts et dans ceux qui le sont, les distances à parcourir pour y accéder peuvent être importantes. Pour assurer un maillage minimum, les **espaces France Services pourraient ajouter un service d'accompagnement et de conseil en mobilité à leur socle de services et orienter les publics les plus vulnérables vers les plateformes de mobilité**¹⁵³, par exemple en organisant des rendez-vous en visio avec un conseiller de la plateforme de mobilité ou en organisant des permanences régulières de la plateforme de mobilité dans les espaces France Services.

Malgré les aides financières mises en place par l'État et les collectivités, l'accessibilité financière reste un problème pour bien des ménages, du fait du reste à charge et de l'avance des frais, mais aussi de la complexité administrative avec ce millefeuille des aides. Pour y remédier, il est nécessaire de **mettre en place un guichet unique d'instruction des aides nationales et locales au changement de véhicule et de donner aux plateformes de mobilité la compétence de gestion, d'octroi et d'avance des aides financières.**

➔ 8.2 Renforcer et pérenniser les actions de formation, de sensibilisation et d'éducation par la pratique pour favoriser le recours aux mobilités alternatives en prenant en compte les besoins des publics les plus fragiles et isolés (Local)

Un mélange de craintes et de considérations pratiques font obstacle au report sur des alternatives à la voiture individuelle : la peur de faire confiance à un étranger pour les mobilités partagées, la perte d'autonomie et de souplesse pour les déplacements en transport en commun, dans le cas des transports solidaires la peur d'être redevable et d'être stigmatisé. **Le changement de pratique requiert de la formation et de la sensibilisation par la pratique suivant les publics.** Dans le Morbihan, la communauté de communes Ploërmel Communauté a lancé en 2024 l'opération "Osons le bus" pour permettre une première découverte du bus et du transport à la demande de leur réseau. Une sortie en groupe est organisée par l'association CLARPA, qui accompagne les clubs de retraités et œuvre pour le maintien à domicile, afin de transmettre les bons réflexes pour prendre le bus en autonomie et en toute sérénité : savoir lire les horaires, repérer le sens de circulation, les arrêts, connaître les différentes conditions et possibilités de transport, les correspondances possibles¹⁵⁴.

Les employeurs ont eux aussi un rôle à jouer pour amener ce changement de pratiques car les déplacements domicile/travail structurent la journée de nombreux ménages. L'employeur peut faciliter le co-voiturage ou le transport en commun en jouant sur les horaires de travail et la composition des équipes, il peut prendre **un rôle d'animation en faisant expérimenter les nouveaux modes de déplacement en lien avec les collectivités.** En Normandie, l'Intercommunalité de la Vire au Noireau propose ainsi des animations et services en entreprises sur la pratique du vélotaf et sur le covoiturage, ainsi qu'un accompagnement des salariés. L'association Mobylys est partenaire de l'opération

152. LMI, "Carte interactive des plateformes de mobilité". Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.mobiliteinclusive.com/cartographie-des-plateformes/>

153. RAC, "Comment transformer la mobilité du quotidien". Octobre 2022.

154. Ploërmel Communauté, "Osons le bus 2024 : Venez découvrir le RIV avec un accompagnateur". Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.ploermelcommunaute.bzh/actualites/osons-le-bus/>

et accompagne les entreprises sur le financement d'actions ou les achats groupés d'équipements en faveur des mobilités actives¹⁵⁵.

➔ 8.3 Mieux informer les populations rurales par un meilleur accès au numérique et le renforcement des alternatives au numérique (Local)

Les bénévoles du Secours Catholique constatent une méconnaissance des solutions de mobilité existantes due à une mauvaise communication des collectivités et des opérateurs sur les offres (cartographie du réseau, itinéraires, horaires...), à la fermeture des points physiques en gare, et à la fracture numérique.

En l'absence d'accueils physiques, l'accès au numérique conditionne l'accès aux solutions de mobilité durable et à l'information. Or la couverture en très haut débit des zones rurales, bien qu'elle ait significativement progressé, reste moins bonne que dans les zones denses. La disparition programmée du réseau cuivre en 2030 rend la problématique plus urgente encore, car sans raccordement à la fibre, les ménages dépendants du réseau cuivre se retrouveront sans accès internet. De plus, plus de 15 % des Français sont dans l'incapacité de se servir des outils numériques¹⁵⁶.

Dès lors, il s'agit à la fois de :

- ➔ **Améliorer et unifier l'information aux voyageurs.** Tous les modes de transports existants (publics, scolaires, d'entreprises, covoiturage, transport à la demande...) doivent être intégrés.
- ➔ **Rendre l'information facilement accessible à tous** en multipliant les canaux de communication et en les adaptant aux habitudes des différents publics.
- ➔ **Renforcer les dispositifs d'inclusion numérique**, notamment à travers le maillage des conseillers numériques¹⁵⁷.
- ➔ **Garantir l'existence d'alternatives au numérique** (présence humaine au guichet, lignes téléphoniques gratuites sans attente excessive...).

Dans le cas du transport à la demande, par exemple, si la réservation ne se fait que sur un site internet ou par une application, cela restreint le nombre de personnes en capacité de l'utiliser à celles qui connaissent l'existence de ce site/application et qui savent les utiliser. Un standard téléphonique est alors indispensable pour rendre le service accessible à tous. L'implication des maires peut faire une énorme différence. Ainsi, la communauté d'agglomération de Cherbourg a développé un système de TAD qui fonctionne très bien grâce à une communication de proximité *via* une forte mobilisation des élus locaux. Cela peut passer par du porte-à-porte, la distribution de flyers, l'affichage sur les panneaux municipaux.

155. Intercommunalité de la Vire au Noireau, "Démarche Mobi Pro". Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.vireaunoireau.fr/travailler-et-entreprendre/le-developpement-economique-en-actions/demarche-mobi-pro/>

156. Hayet Bendekkiche, Louise Viard-Guillot (Insee), "15 % de la population est en situation d'illectronisme en 2021". Juin 2023.

157. Pour aller plus loin, voir Familles Rurales, "Territoires ruraux : perceptions et réalités de vie face aux défis des transitions". Mai 2023.

PROPOSITION 9 : Renforcer les capacités des acteurs territoriaux à diversifier l'offre de services de mobilité (National/Local)

Si les élus ne sont pas formés et sensibilisés, comment peuvent-ils coordonner la mise en œuvre de solutions adaptées aux besoins du territoire et amener les populations à une transition vers des mobilités plus durables ? Un accompagnement est déjà proposé par les opérateurs de l'État tels que le Cerema ou l'ADEME. Le Cerema déploie un réseau de cellules régionales d'appui "France Mobilités" que les collectivités peuvent solliciter pour obtenir des conseils, des ressources, ou une mise en relation. L'objectif de ces cellules, créées par la LOM, est d'aider les AOM à comprendre la loi, à en mobiliser les outils et de soutenir la réalisation technique, administrative et financière des projets locaux¹⁵⁸. **Cette formation des élus et techniciens devrait devenir obligatoire.**

Par ailleurs, la mise en œuvre de solutions de mobilité durable en milieu rural requiert une expertise réelle. Or les communautés de communes en sont souvent dépourvues. **La mutualisation des ressources humaines entre régions, départements et AOM est dès lors indispensable pour structurer une "véritable ingénierie territoriale permettant un portage technique efficace des projets de mobilités"**¹⁵⁹. Chaque communauté de commune qui n'a pas les ressources pour recruter un chargé de mobilité expert, pourrait ainsi désigner une personne référente sur la thématique pour accompagner la mise en place de projets diversifiant l'offre de services de mobilité dans une logique intermodale et pour faire le lien avec les services techniques des régions et départements.

PROPOSITION 10 : Développer la culture d'une autre mobilité sur les territoires à travers une communication grand public et une optimisation du mobilier urbain (National/Local)

➔ 10.1 Promouvoir le partage de la route et les mobilités partagées et actives par une campagne de communication médiatique grand public (National)

Culturellement, la voiture est encore un objet de désir perçu comme un marqueur de réussite sociale et un symbole de liberté. Cet imaginaire collectif est encouragé par la publicité, les productions culturelles et les discours de responsables politiques. Les constructeurs dépensent en moyenne 1 500 € de publicité par voiture vendue. En 2021, le secteur automobile était le 5^{ème} annonceur tout support confondu (internet, TV, radio, etc.)¹⁶⁰.

Une campagne de communication médiatique grand public est un élément essentiel de l'accompagnement au changement d'usage de la route. Destin Commun recommande d'utiliser les arguments qui font écho à la vie quotidienne des Français : les dangers de la voiture en matière de sécurité routière, la perte de temps causée par la congestion routière elle-même liée à l'autosolisme, l'impact de la sédentarité sur la santé et les bénéfices du vélo, le coût de la voiture dans le budget des ménages¹⁶¹.

La chercheuse Marie Huyghe suggère qu'une telle communication dessine "un horizon

158. Entretien avec Nathalie Pitaval (CEREMA), 1 juin 2023.

159. Olivier Jacquin, "Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui". Janvier 2021.

160. La fabrique écologique, Forum Vies Mobiles, "Pour une mobilité sobre : la révolution des véhicules légers". Février 2023.

161. Laurence de Nervaux et Tristan Guerra (Destin commun), "Mobilités et transition : Comment faire bouger les Français ?". Avril 2023.

qui fasse rêver" en matière de mobilité durable¹⁶² : **un récit commun sur l'avenir des territoires ruraux en promouvant des images positives sur la transition écologique et en mettant en lumière des modes de déplacement durable intégrés aux cultures locales des territoires.**

➔ 10.2 Améliorer le mobilier urbain pour soutenir la diversification des modes de déplacements et l'appropriation locale des nouveaux modes (Local)

La communication passe aussi par des formes plus physiques. **Le mobilier urbain peut ainsi soutenir la diversification des modes de déplacement et leur appropriation locale.** Que ce soit une nouvelle aire de covoiturage, un nouvel usage de la route au profit du vélo, une station d'autopartage ou un nouvel abri bus, l'appropriation par les usagers nécessite que ces infrastructures et leur usage soient bien identifiés. Pour cela, il faut bien choisir leur emplacement, les rendre visible en adaptant la signalétique, etc¹⁶³.

Depuis l'été 2023, la SNCF en partenariat avec la communauté de communes du Pays de Landivisiau dans le Finistère, expérimente ainsi une station de mobilités actives et partagées. L'objectif est de matérialiser l'existence d'autres solutions que la voiture *via* un mobilier urbain au design attractif pour donner envie aux usagers de changer leurs habitudes en testant de nouveaux modes.



LEVIER 4 :

METTRE EN PLACE UN SYSTÈME DE FINANCEMENT PÉRENNE ADAPTÉ AUX BESOINS DES TERRITOIRES RURAUX

PROPOSITION 11 : Sortir d'une logique d'appels à projet au profit d'un soutien financier régulier *via* un programme de financement décennal (National)

En 2019, lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, le Sénat avait alerté sur la contradiction entre les objectifs affichés et les moyens octroyés à celles des AOM qui ne sont pas en mesure d'accéder au versement mobilité. L'État doit se réengager dans le financement de la mobilité du quotidien afin de répondre aux enjeux de transition écologique, d'équité territoriale et de justice sociale.

Le Sénat estime à 700 millions d'euros par an les dépenses d'investissement nécessaires pour développer des services de mobilité durable pour les déplacements du quotidien en milieu rural¹⁶⁴. Il faut y ajouter 3 milliards d'euros par an pour engager un véritable plan de relance ferroviaire dont 700 millions dans l'entretien et la régénération des lignes de desserte fine du territoire, 500 millions pour doubler le nombre de déplacements en transports en commun hors ferroviaire sur tout le territoire et 600 millions pour les investissements dans les aménagements cyclables (hors budget d'investissement des collectivités), selon les estimations du Réseau Action Climat¹⁶⁵.

162. Entretien avec Marie Huyghe (docteure en Aménagement de l'espace et Urbanisme et consultante en mobilité spécialiste des questions de mobilité en milieu rural), 21 avril 2023

163. Olivier Jacquin, "Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui". Janvier 2021.

164. Hervé Maurey et Stéphane Sautarel, "Rapport d'information fait au nom de la commission des finances sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)". Juillet 2023.

165. RAC, "Comment transformer la mobilité du quotidien". Octobre 2022.

Par ailleurs, le CESE estime à **36 millions d'euros par an pendant 10 ans le budget nécessaire pour que le plan d'aide de l'État dédié au retour des commerces dans les villages couvre les 30 000 communes rurales de France**¹⁶⁶.

Bien que l'heure semble être aux économies budgétaires (les coupes budgétaires du 22 février ont acté une baisse de 341 millions d'euros pour les infrastructures et services de transports)¹⁶⁷, il est des investissements auxquels il serait plus coûteux encore de renoncer, au vu du coût prévisible des dérèglements climatiques. De plus, une partie des investissements qui vont vers le développement de la voiture et des infrastructures aéroportuaires pourraient être réorientés vers les transports en commun et les mobilités actives.

Les pistes de ressources mobilisables ne manquent pas pour le financement de la mobilité du quotidien, selon les études du Sénat et du Groupement des autorités responsables de transport (GART)¹⁶⁸ :

- une nouvelle contribution des sociétés concessionnaires d'autoroutes,
- un fléchage d'une partie des recettes issues de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), du système européen des quotas d'émission (SEQE-UE) et de la taxe carbone en France,
- une évolution du versement mobilité¹⁶⁹ en le déplaçant et en l'élargissant aux transports non réguliers, et la création d'un mécanisme de solidarité territoriale sous la forme d'un fonds national ou régional de péréquation pour en faire bénéficier les collectivités n'y ayant pas accès¹⁷⁰.

Les prélèvements sur les modes les plus polluants doivent servir à la mobilité de demain, en priorité dans les territoires les plus enclavés, dans une logique de solidarité territoriale et de justice sociale. D'après une étude de la DREES, seule une personne sur cinq vivant dans une commune rurale est favorable à une hausse de la taxe carbone sans contrepartie, mais deux sur trois le deviennent si cette hausse est accompagnée de la création de transports, d'emplois et de services de proximité dans les zones périphériques et rurales¹⁷¹.

166. CESE, "Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ?". Juillet 2023.

167. Thomas Beurey (Banque des territoires), "10 milliards d'euros d'économies : le détail des politiques qui vont être affectées". 22 février 2024. Consulté le 10 mars 2024 : <https://www.banquedesterritoires.fr/10-milliards-deuros-deconomies-le-detail-des-politiques-qui-vont-etre-affectees>

168. GART, "La mobilité de demain se finance aujourd'hui : L'État doit consolider le modèle économique des AOM". Septembre 2023.

169. Pour rappel : le versement mobilité est un impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés. De nombreux territoires ruraux n'y ont pas accès. Pour en savoir plus, voir chapitre 2.

170. La mutualisation des ressources au sein d'un bassin de mobilité via la formation d'un syndicat mixte réunissant des zones très rurales et d'autres plus urbaines est une solution pour renforcer la solidarité territoriale en répartissant les recettes additionnelles au profit des intercommunalités dépourvues de versement mobilité.

171. Nicolas Paliot et Claudine Pirus (DREES), "Taxe carbone : une moins grande adhésion à sa hausse dans le milieu rural, quelle que soit la mesure sociale ou fiscale en contrepartie". Février 2024.



EN ASSOCIATION AVEC



AVEC LE SOUTIEN DE NOS PARTENAIRES

