

Mobilité en rural... mobilité durable...

En avril 2024, le Secours Catholique a publié un rapport sur « **Territoires ruraux : en panne de mobilité** ». Ce travail collectif a associé deux autres associations : la Fédération des Usagers de la Bicyclette et Chrétiens dans le Monde Rural.



Le Secours Catholique est parti du constat que vivre en rural sans voiture est trop souvent synonyme de précarisation et d'isolement social. Cette situation est *« 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 »*.

La mobilité en rural est aussi un enjeu écologique. Le transport est émetteur de gaz à effet de serre. La localisation des emplois et le manque transports en commun ont poussé les habitants des territoires ruraux à utiliser massivement la voiture individuelle. Pour le climat, pour la qualité de l'air et pour le pouvoir d'achat des habitants, les collectivités locales, les associations et les acteurs privés sont invités à proposer des alternatives pour se déplacer. Pour accéder à l'emploi, aux services de santé, d'enseignement, de loisirs, de commerces il faut trouver des solutions moins polluantes pour l'environnement et moins coûteuses pour les budgets.

Le rapport a été construit à partir des réalités vécues par les bénévoles du secours catholique et les personnes accompagnées. Les équipes de bénévoles militent pour *« une mobilité inclusive et durable »*, respectueuse de la planète. Elles soutiennent le retour des services de proximité sur les territoires ruraux.

1) Pourquoi se déplace-t-on en milieu rural ?

La nécessité de se déplacer dans les territoires ruraux est liée essentiellement aux distances pour atteindre le lieu de travail, les écoles, les commerces d'alimentation et les services de santé. *« En 2019, chaque habitant des territoires ruraux a parcouru au quotidien 33 % de distance de plus que la moyenne des français »*.

Depuis la seconde guerre mondiale, la voiture individuelle a été privilégiée. Les investissements dans les infrastructures routières ont été favorisés au détriment des transports en communs. *« 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 ont été utilisés par les ouvriers jusque dans les années 1960. Aujourd'hui, 94 % des ménages des zones rurales possèdent une voiture. Ce modèle de développement a entraîné la concentration des emplois autour des grandes agglomérations et la création 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 1980 »*.

Les distances à parcourir se sont allongées en raison de la désertification médicale, de la fermeture des écoles, des maternités, des banques et des services administratifs dans de nombreuses communes. *« Les trajets domicile-travail ont augmenté de 60 % en vingt ans en zone rurale »*. Les distances sont de plus en plus longues pour les besoins essentiels.

Les 11 millions de femmes qui vivent en territoires ruraux en France font face à des défis spécifiques : accès aux soins et aux droits, prévention des violences, éloignement des services de garde d'enfants, faire les courses, emmener les enfants à l'école ou à des activités périscolaires. *« 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 à moins de 45 minutes de chez elles ». De plus, les territoires ruraux ont une offre d'emploi moins mixte que les territoires urbains.

Pour les personnes âgées, la perte d'autonomie implique l'impossibilité de conduire et perturbe leur vie sociale. « Selon le baromètre 2021 des Petits frères des Pauvres, 36 % des personnes âgées, soit 6,5 millions se sentent souvent seules ». Les situations qui déclenchent ce sentiment de solitude sont variées : absence de famille proche, exclusion numérique, peu de commerces et de services de proximité. Dans certains territoires très enclavés, les seniors dépendent uniquement des bénévoles d'associations pour se déplacer et accéder aux besoins essentiels : faire ses courses, aller à un rendez-vous médical.

2) Le système actuel ne permet pas de répondre aux besoins : dépendance à la voiture, peu de transport en commun, ...

Les problématiques de mobilité en milieu rural sont directement liées à celles de l'aménagement du territoire. Le développement de la route a mené à une contraction du réseau ferroviaire : « en 1920, 60 000 km de voies étaient exploités, en 2021, ce n'est plus que 18 000 km ». En revanche, « le réseau routier est l'un des plus denses et étendus en Europe avec une augmentation de 14,7 % entre 1995 et 2019 ». Cette expansion du réseau routier a soutenu l'étalement urbain qui a provoqué un accroissement des distances parcourues et par conséquent une dépendance croissante à la voiture et un enclavement et la désertification des territoires ruraux.

Une étude de 2019 montre que la France n'a pas une bonne qualité dans la desserte programmée des zones rurales. Depuis 10 ans, il y a une hausse des investissements publics pour les transports collectifs mais il n'est pas suffisant pour encourager son utilisation de façon significative, car l'offre est basée sur les déplacements domicile – école ou travail et est très faible en journée et le week-end. De plus, l'inter-modalité est peu performante et



complexe. En conclusion, les transports collectifs ne sont pas en mesure de supplanter la voiture.

Une Loi d'Orientation Mobilités (LOM) votée en 2019 qui a imposé à chaque intercommunalité de définir son Autorité Organisatrice de Mobilités (AOM), est lente à se déployer car il a peu de mise en place de solutions concrètes. En effet, pour se déployer, il faut une volonté des acteurs politiques et leur volonté de travailler ensemble. On constate un manque de coordination et de planification à long-terme. Des solutions isolées sont mises en place mais elles ne portent pas leur fruit car elles ne sont pas articulées avec d'autres du fait d'un diagnostic du territoire non partagé.

Une évolution des politiques de transport est en cours pour passer d'une expertise technique basée sur les infrastructures à une politique basée sur les besoins et l'impact des déplacements. En effet, pour changer durablement les modes de transport, il est nécessaire de penser à la fois les infrastructures et aussi la sensibilisation et l'accompagnement. Pour progresser, l'État devrait afficher un engagement clair pour la mobilité durable et remettre en cause l'hégémonie de la voiture.

Le sujet du financement de la mobilité est central. Aujourd'hui, les dépenses engagées pour les infrastructures de mobilité sont largement compensées par les recettes engendrées par la voiture individuelle, ce qui ne conduit pas à un changement radical des politiques de mobilité. Cependant, depuis 2019, la mobilité au quotidien en milieu rural est reconnue comme un axe des politiques de mobilité. Mais les financements sont difficiles puisqu'ils sont principalement assis sur le versement mobilité des entreprises de plus de 11 salariés qui sont quasi-absentes du paysage rural et l'organisation d'un service régulier de transport public qui ne peut exister dans les zones rurales. Le modèle économique actuel n'est donc pas viable pour financer la mobilité en rural.

De plus, les expérimentations qui ont vu le jour sont souvent financées par des appels à manifestation d'intérêt ou des appels à projets. Ces sources de financement sont de courte durée (2-3 ans) et malgré les résultats positifs des expérimentations, le financement n'en est pas pérenne.

3) Transformer les territoires pour une mobilité durable accessible à toutes et à tous.

Pour conclure cette étude les trois fédérations associées ont présenté 4 pistes de changement déclinées en 11 propositions concrètes :

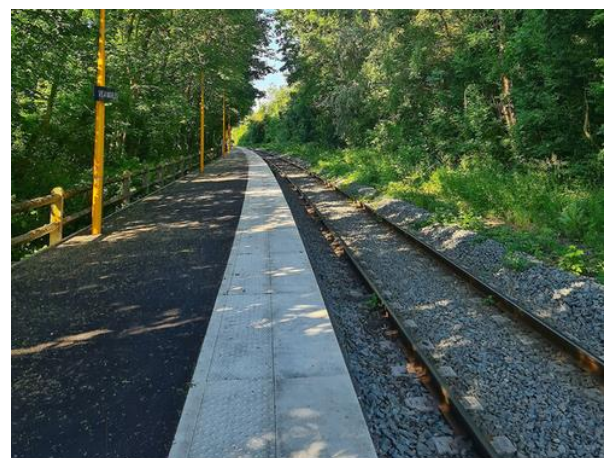
- **Une planification territoriale juste et équilibrée avec une offre minimale de transports et de services essentiels**

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.

2 : Assurer un socle minimum de services de proximité (sédentaires ou itinérants) dans chaque bassin de vie avec des points physiques d'accès à ces services afin de retrouver une présence humaine et du personnel qualifié.

3 : Définir un niveau minimum de services de mobilité dans chaque bassin de mobilité 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 acceptable

4 : Rouvrir la possibilité pour les communautés de communes de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)



- **Développer une offre de mobilité adaptée aux territoires ruraux.**

5 : Développer des infrastructures et solutions de mobilité structurante et intermodale * au service des territoires ruraux. 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. 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. 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). 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. 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 :

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). 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. Reconnaître l'apport des solutions de mobilité solidaire dans l'écosystème de la mobilité rurale et soutenir leur mise en œuvre. Inciter les constructeurs automobiles à produire des véhicules électriques légers à prix accessible et soutenir le développement du marché des véhicules intermédiaires

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.

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

8 : Mieux accompagner les personnes pour leur permettre de connaître les solutions de mobilité disponibles et de pouvoir les utiliser. Mettre en place un guichet unique d'instruction des aides au changement de véhicule.

9 : Renforcer les capacités des acteurs territoriaux à diversifier l'offre de services de mobilité

10 : Développer la culture d'une autre mobilité sur les territoires à travers une communication grand public et une optimisation du mobilier urbain.

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

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

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

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), 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) : 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 mobilité 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 accès.

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.

Le futur de la mobilité : vers une remise en cause du « toujours plus »

Après ce tour d'horizon sur les enjeux et les moyens de la mobilité en rural il reste à s'interroger sur ce besoin de mobilité qui continue à croître et que les progrès technologiques ne font qu'accélérer.

Dans un dossier paru en 2020 Yves Crozet, * Professeur émérite à Sciences Po Lyon détaille sa vision de l'avenir de la mobilité :

Au cours du XXe siècle, la mobilité des personnes a connu une progression fulgurante grâce à une baisse des coûts de transport. Mais compte tenu des impacts environnementaux négatifs des transports, la question de la durabilité du phénomène se pose. Il y a une centaine d'années, nos ancêtres franchissaient chaque jour, à pied, une distance moyenne de 4 ou 5 kilomètres. Aujourd'hui, avec le développement des transports motorisés – principalement l'automobile –, ce chiffre a été multiplié par 10, sans augmentation du temps passé dans les transports du fait de la hausse des vitesses.

Cette logique du « toujours plus » se poursuit grâce au transport aérien et à la grande vitesse ferroviaire. Mais cette tendance se heurte à des contraintes écologiques obligeant à infléchir, voire à transformer, les comportements. Il est donc nécessaire d'évaluer le caractère durable de la mobilité, aux deux sens du terme : peut-on, grâce au progrès technique, accroître indéfiniment la vitesse et les distances parcourues ? Et si oui, avec quels impacts environnementaux ?

Mobilité : une croissance durable ?

En vingt-huit ans, de 1990 à 2018, le trafic domestique motorisé de voyageurs (automobile, train, autocar, avion, etc.) a progressé de plus de 28 % en France, alors que la population n'a crû que de 15 % selon l'INSEE.



**Yves Crozet Professeur émérite à Sciences Po Lyon et chercheur au Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET). Les Cahiers français : documents d'actualité, 2020, L'urgence écologique*

En effet, il existe quatre façons de réduire les émissions de GES produites par le secteur des transports :

- **Organiser le report modal vers des modes de transport moins polluants,**
- **Accroître le taux de remplissage des transports,**
- **Diminuer les émissions unitaires des véhicules**
- **Réduire les trafics.**

Depuis les années 1990, dans l'UE comme en France, le report modal a été présenté comme la solution au problème climatique. Les résultats décevants de cette politique obligent maintenant la LOM (*Loi d'Orientation des Mobilités*) à se tourner vers deux autres leviers : le taux de remplissage (covoiturage et mobilité partagée) et la promotion des véhicules électriques. Mais compte tenu des limites du paradigme de la substitution, cela n'aura qu'un impact modéré sur les émissions de GES du transport. D'autant que, dans le même temps, le transport aérien, très dépendants des énergies fossiles, va poursuivre sa rapide croissance comme l'indique l'Association

internationale du transport aérien (IATA) : « Le nombre de passagers atteindra 8,2 milliards d'ici 2037 », (*rapport IATA, 25 novembre 2018*).

Reste alors le levier économique, consistant à remettre en cause la tendance séculaire à la baisse des coûts de la mobilité. Cela peut se faire par le biais de réglementations et de taxations dissuasives destinées explicitement à réduire les flux de personnes et de marchandises. Mais un tel scénario, n'est pas à l'agenda des politiques publiques. Il est donc fort probable que dans quelques années nous serons confrontés à un dilemme qui nous obligera à sortir de l'ambiguïté actuelle :

Ou bien nous engager dans une logique de réduction des trafics de voyageurs et de marchandises, ou bien admettre que notre dépendance aux énergies fossiles ne pourra pas être réduite dans les proportions attendues.

L'équipe de rédaction

