



Atelier : La mobilité en milieu rural : sortir de la dépendance à la voiture.

Six ans après la crise des gilets jaunes, la fracture territoriale est forte entre des centres urbains bien desservis en transports en commun et dotés de pistes cyclables et aires piétonnes, et les territoires périurbains et ruraux qui restent dépendants de la voiture et où l'artificialisation des sols fait des ravages. Comment sortir de cette dépendance et du système routier ? Comment repenser la politique voirie et lutter contre l'expansion routière et autoroutière ? Vélo, transports en commun dont le train (des RER métropolitains aux réouvertures de petites lignes), voiture partagée, aménagements de proximité, les solutions sont multiples.

Animé par **Alice Bosler**, commission Transports & Territoires ; **Victor Delage**, Institut TERRAM ; **Tom Dubois**, Forum Vies Mobiles ; **Lucie Etonno**, conseillère régionale Pays de la Loire ; **Marie Pochon**, députée de la Drôme. Organisation et retranscription **Elisabeth Matak**.

Victor Delage. Institut TERRAM

Présentation de l'étude « Jeunesse et mobilité : la fracture rurale »

<https://institut-terram.org/publications/jeunesse-et-mobilite-la-fracture-rurale/>

avec l'association Chemins d'avenir, co-écrite avec Salomé Berlioux et Félix Assouly.

Enquête d'opinion administrée par l'institut de sondage IFOP

Méthodologie : 2 échantillons : 1 échantillon de + de 2000 personnes jeunes ruraux, de 15 à 29 ans + 1 échantillon témoin représentatif de la population avec + de 2000 personnes, et au sein de cet échantillon, milieu urbain, ce qui a permis de faire des comparaisons.

Pendant longtemps les instituts de sondage considéraient que les territoires ruraux étaient tout ce qui n'appartenait pas à la ville. En réalité, il y a beaucoup plus de différences au sein des zones rurales que dans cette définition. Cette enquête s'est calquée sur la définition de l'INSEE, maintenant utilisée dans les différents pays européens pour s'intéresser à la densité d'urbanisation.

Zones rurales : communes peu denses et très peu denses = 88 % des communes françaises

Pour notre tranche d'âge 15-29 : 25 % de la jeunesse française.

Ce qui ressort de l'enquête : ce qui est lié aux problématiques de la distances kilométrique.

15-29 ans : ils passent 2h37/jour en moyenne dans les transports

45 mn en + que leurs homologues urbains. Donc 45 min en moins pour les différentes activités.

Cette mobilité leur coûte en moyenne 529 €/ mois (perception), soit + de 5 SMIC/AN

Cette distance les conduit à utiliser la voiture quotidiennement. 70 % se disent dépendants à la voiture. Beaucoup de ruraux, et notamment jeunes ruraux sont très écolos dans leurs pratiques, touchés par des phénomènes liés au dérèglement climatique, mais par contre ne peuvent rien faire sans leur voiture.

Un jeune qui se rend au collège : 11 km/jour ; au lycée : + de 20km/jour

-Des répercussions dans la vie privée avec bcp de renoncements.

57 % des jeunes disent avoir déjà renoncé à des pratiques / activités culturelles pour raisons de transports. Idem sport, achats...

Ces jeunes ont le sentiment d'être mal desservis par les TC

53 % disent que être mal desservis par les bus, 64 % par les trains. Comparaison avec les homologues urbains : 14% et 22 %

-Des répercussions le long du parcours étudiant : 70 % des parcours post bac et universités sont concentrés dans les métropoles => bcp de renoncements de la part des jeunes ruraux. Ceux qui se lancent ont un patrimoine culturel et économique plus important. Car aller dans la métropole la plus proche engendre des coûts économiques, des coûts sociaux, (voir le livre « Ceux qui restent » de Benoît Coquart : sentiment de trahir ses proches).

-La santé mentale de ces jeunes est + touchée que celle de leurs homologues urbains. Anxiété, pensées suicidaires, dépression. Dans le panel des jeunes ruraux, 35 % disent avoir eu des pensées suicidaires lors de l'année qui précède.

-Conséquences pour l'emploi : 38 % estiment que sans voiture ils pourraient perdre leur emploi. 50 % ont déjà décliné un entretien d'embauche uniquement pour des questions de mobilité.

Cette jeunesse se sent abandonnée par les services publics, par la puissance étatique.

-Votes : à la présidentielle, 39 % des jeunes ruraux ont voté pour Marine Le Pen au 1^{er} tour, 18 % chez jeunes urbains. Il y a des critères sociaux-économiques mais également le critère géographique, celui des mobilités

Plus vous vivez dans une zone loin d'un centre-ville, + vous avez tendance à voter le RN

Plus vous passez de temps dans la voiture, + vous votez RN ;

Ceux qui passent moins de 30 mn dans leurs déplacements quotidiens : 34 % ont voté

Ceux qui passent + de 2h sont 48 % à avoir voté RN.

Sentiment de pas être représentés (partis, médias etc.)

Tom Dubois Forum Vies Mobiles : <https://forumviesmobiles.org/>

Institut de recherche soutenu par la SNCF, recherches académiques classiques, s'intéresse aux aspirations des gens et mène des démarches de démocratie participatives => porter des propositions de politiques de mobilités => répondre aux aspirations des gens et aux enjeux écologiques, les 2 n'étant pas opposés.

Comment en est-on arrivé là ? Quel système de mobilités a été mis en place ? Pq cette dépendance à la voiture ?

Au XXe s la révolution de la vitesse a bouleversé nos modes de vie, l'organisation de nos territoires.

A la fois une formidable liberté et en même temps, on s'est rendus dépendants d'un système de mobilité dominé par la voiture.

Deux questions :

-est-ce soutenable ?

-une alternative est-elle possible ? Nous pensons que oui et nous y travaillons. Parfois il y a fatalisme. Tom Dubois nous lit une citation d'un roman de Nicolas Mathieu sur le quotidien d'une jeune fille dans un territoire rural du Grand Est. Nicolas Mathieu fait partie du comité scientifique de FVM.

Il y a un siècle on faisait 6 km / jour, aujourd'hui 60 km : on a multiplié par 10 la distance parcourue. La vitesse ne nous fait pas gagner du temps au quotidien, elle nous permet d'aller plus loin. Dès qu'on gagne de la vitesse, on le réinvestit dans la possibilité d'aller plus loin. On étale nos activités sur le territoire. Dans les années 50 en France, il y avait 1 voiture pour 25 habitants, aujourd'hui il y en a 1 pour 2 habitants. Il y a eu une démocratisation de l'accès à cette vitesse avec la voiture, qui a été massif. Aujourd'hui 80 % des ménages sont équipés d'au moins une voiture, et un peu plus de 30 % ont 2 voitures. Parfois + de 2.

Aujourd'hui 70 % des km parcourus en France le sont en voiture.

On s'est rendus dépendants à la voiture et à sa vitesse. Elle nous a permis d'organiser le territoire d'une certaine manière, en étalant, répartissant nos activités sur le territoire. En créant un urbanisme fonctionnaliste : on dort quelque part, on travaille ailleurs, on fait ses courses encore ailleurs, etc. Entre ces différents points, il nous faut des moyens de déplacement : la voiture.

Au début une liberté, devenue une norme, jusqu'à devenir une injonction, notamment pour le travail. On voit que pour les jeunes, très compliqué quand sont exclus de ce système de mobilité, de trouver du travail par ex. Ce système est composé d'infrastructures (routes...) et une économie, une industrie, un système d'imposition, dont il est très difficile de sortir. On s'est encastrés dans ce système. Impact particulièrement fort sur les zones rurales, vrai à peu près partout sauf dans le centre des très grandes villes. Globalement on est très dépendants de la voiture pour au moins une partie de nos déplacements et donc, on a une voiture.

Avec la vitesse, une politique de métropolisation. On a concentré une partie des services, des emplois dans les très grandes métropoles, en considérant qu'on pouvait s'étaler autour : périurbanisation et accéder à ces pôles concurrentiels.

=> Étalement urbain, dispersion des activités. Habiter + loin pour un foncier moins cher, un cadre de vie plus agréable. Mais dépendance au déplacement.

Par ailleurs, il y a eu une réduction de l'offre de transport collectif dans certaines zones rurales.

On a considéré que le système voiture étant tellement efficace et accessible, on pouvait supprimer des offres qui pouvaient paraître trop chères. Aujourd'hui, plus de 80 % des km parcourus dans les zones rurales le sont en voiture, encore plus dépendants que dans le reste de la France.

Des solutions sont imaginées, mais plutôt un « saupoudrage ». Ex : le covoiturage. Pas du tout à l'échelle du système de mobilité lui-même. Le risque étant qu'on se fasse croire qu'on fait quelque chose.

Pourquoi sortir de ce système ?

-Enjeux de CO2. Transports = 30 % émissions GES en France, 1^{er} secteur émetteur, seul qui ne diminue pas ses émissions depuis 1990 : chantier majeur.

-Enjeux de santé. La pollution. Enjeux de stress, fatigue. Enjeux de sédentarité.

Paradoxe : on n'a jamais aussi peu bougé physiquement que depuis qu'on se déplace autant.

On délègue le mouvement à une machine. On est moins actifs et avec nouvelles formes d'emplois, on est bcp trop sédentaires : pb de santé publique.

-Question des aspirations. Les gens souhaiteraient vivre davantage en proximité et ralentir leur rythme de vie. A l'opposé des politiques menées en faveur de la vitesse et de l'étalement des activités sur le territoire.

Citation du journaliste italien Andrea Coccia : « il est devenu plus facile d'imaginer la fin du monde que la fin de la voiture ».

Lucie Etonno, conseillère régionale.

En Pays de la Loire, toutes les problématiques évoquées sont présentes. Grandes villes comme Nantes et Angers, territoires ruraux, intermédiaires, villes moyennes.

Contexte politique : en 2015, Bruno Retailleau, tête de liste LR qui voulait récupérer la région tenue par la gauche et les écologistes, a axé sa campagne sur la route. « A cause des écologistes, la région n'investit plus sur la route, a abandonné les territoires ruraux ». => Une des raisons de la victoire de la droite. En 2021, les mobilités étaient moins un thème de campagne, mais dans un prospectus de Christelle Morançais : « Pour la gauche et les verts, l'automobiliste est l'ennemi n° 1, ce qui fait beaucoup de monde dans une région où 80 % des personnes ont besoin d'une voiture pour se déplacer ».

Depuis 2015, Ecologistes dans l'opposition, et Lucie Etonno dans la commission transports.

Qui a la compétence mobilités aujourd'hui ? Ce n'est pas clair, malgré la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019, qui avait dans ses objectifs de clarifier cette prise de compétence. Un rapport sorti début juillet de l'IGA et l'IGEDD, (Inspection Générale de l'Environnement et Développement Durable) le dit : il y a toujours du flou dans le partage de compétence :

<https://mobile.interieur.gouv.fr/Publications/Rapports-de-l-IGA/Rapports-recents/Les-mobilites-durables-dans-les-espaces-peu-denses>.

Des communautés de communes ont pris la compétence et sont Autorités Organisatrices des Mobilités : vont pouvoir développer une offre de mobilité sur leur territoire.

D'autres ont laissé à la région mais peuvent quand même faire des choses.

Si on interroge les gens sur qui fait quoi : on ne sait pas. Les habitants ne savent plus à qui s'adresser, sont renvoyés d'échelon en échelon. Problème de lisibilité.

Mais la LOM avait pensé à ce biais et ont lancé les contrats opérationnels de mobilité.

En France, on adore contractualiser, même quand il n'y a pas de moyens financiers !

Aux régions : que les communautés de communes prennent la compétence ou pas, il faudra des contrats pour qu'on sache qui fait quoi. Dans ces contrats, il y a un animateur, un porteur, des partenaires, des financiers. La commune, le département, l'EPCI ou la région peuvent jouer un rôle, ou SNCF le cas échéant. Sur les contrats opérationnels de mobilité, en observant les flux, le législateur dit qu'il faut raisonner par bassin de vie, et pas seulement par communautés de communes ou villes pour raisonner avec les flux travail, loisirs,...

Pays de la Loire : 56 EPCI, et ils ont fait 16 bassins de vie.

Centre Val de Loire : 1 EPCI et 1 contrat opérationnel de mobilité, n'ont pas été jusqu'à la notion de bassin de vie car compliqué politiquement.

Exemple d'une partie de la circonscription de Jean-Claude Raux, circo rurale au nord de Nantes. Ils ont lancé leur contrat opérationnel de mobilité. 1^{res} réunions en décembre 2021 avec les maires de l'EPCI et conclu en mars 2023. Leurs axes : le vélo car ils ont une part modale très en dessous par rapport au niveau régional ; les liaisons vers les centralités, vers les territoires voisins ; développer le TAD ; le covoiturage voitures partagées (là ils sont au dessus de la moyenne régionale) car ils sont à + de 85 % de personnes ayant besoin de la voiture pour aller au travail (moyenne régionale 79%) ; la communication et accompagner au changement de pratique ; maison de mobilités (maire de Chateaubriand, ancien VP aux transports, a transformé la gare à la suite de la fermeture du guichet en maison mobilités, seule de la région) ; promotion de l'écomobilité ; mobilité solidaire ; accessibilité (points d'arrêts régionaux pour les cars, plan d'accès à la mobilité pour personnes âgées ou ne pouvant se déplacer ; mutualisation de données.

Tous les maires ne sont pas OK, ça crée des tensions en termes de priorités. Il y a des indicateurs de réalisation de l'offre, de résultats et de performance.

La région est devenue cheffe de file des mobilités, mais pas de moyens financiers.

Etat a débloqué des Md € pour l'aide à la pompe mais pas pour aider les collectivités.

Marie Pochon, députée de la Drôme.

Une fracture autour des mobilités. Question centrale dans tous les cahiers de doléance du grand débat national (cahiers remplis dans les mairies rurales, périurbaines après les Gilets Jaunes).

-Enjeu d'accès aux soins dans les territoires ruraux. Écart d'espérance de vie entre habitant zones rurales / zones urbaines de 2 ans (calculé par l' AMRF), du fait d'un manque d'accès à la mobilité aussi, de la distance qui éloigne de spécialistes, de généralistes : on va avoir moins d'accès à la médecine préventive.

-Accès aux services publics. Des maisons France Service ne remplissent pas les services que rendaient auparavant les Maisons ? Service public.

L'accès au travail, l'émancipation de la jeunesse.

La question de la mobilité centrale dans l'ensemble des grandes crises sociales des dernières années : bonnets rouges, 80 km/h, taxe carbone et gilets jaunes = la plus grande mobilisation sociale horizontale de ces dernières décennies.

La mobilité participe d'une forme de construction identitaire, de plus en plus.

Ça fait partie du quotidien, 80 % des déplacements en voiture. Le lieu où l'on zone, où les jeunes se retrouvent quand on habite dans un village : l'abribus. Idée de partir, idée de se déplacer.

Construction qui peut être très masculine, viriliste. Mais dans les territoires ruraux, ça va au-delà, une forme d'appartenance collective, on se construit une fierté face aux écolos / ceux qui donnent de leçons. Un « nous » qui est obligé d'avoir une voiture.

Le problème de cette fracture entre les gens qui sont enfermés dans l'usage de la voiture parce qu'on n'a jamais construit de politique publique, et ceux à qui ont énormément d'options en matière de mobilité : on creuse une fracture territoriale qui est assez centrale dans le défi politique qui est devant nous.

Dans les zones urbaines, de + en + d'options de mobilité (marche, vélo, transports collectifs, trottinette, etc.) avec des interconnexions entre les grandes métropoles qui continuent (LGV), qui permettent d'aller de plus en plus vite. Tout un panel de mobilités qui s'accroît.

En même temps, des territoires ruraux dans lesquels l'ensemble de ces possibilités de mobilités collectives n'ont pas été pensées, par ailleurs sont plus compliquées à penser.

Penser des mobilités alternatives a été abandonné par électoralisme, sentiment d'appartenance à ce monde + possibilité crise sociale si on touche aux enjeux de mobilité et notamment au tout voiture dans le rural. Donc on ne règle pas les sujets. Il y a enjeu de la recherche, expérimentation et adaptation au territoires : autopartage, navettes, TAD, etc. Des centres sociaux mettent en place ce genre de dynamique.

-Enjeux d'accidentologie et du risque pris à bouger sur son territoire. Scooter, conduite sans permis etc.

-Proposition de loi faite avec groupe sénat, notamment Jacques Fernique pour l'accès à des véhicules de meilleure qualité et moins polluants pour les personnes les + précaires notamment dans les territoires ruraux (à l'unanimité, on attend le décret): réemploi des véhicules promis à la prime à la conversion => garages solidaires, centre sociaux pour permettre aux plus précaires, jeunes, âgés, de rouler en sécurité etc

Environ 2 millions de véhicules circulent dans le parc français sans contrôle technique.

-Inégalités de genre. Plus d'hommes que de femmes ont le permis. Inégalité dans l'accès au permis et à une voiture.

Constat Disproportion des moyens entre investissements entre rural/métropoles.

En termes d'investissements publics, différence de 1 à 2.

40 Mds dans Grand Paris Express, Plan France Ruralités : 90 M € sur 3 ans pour la mobilité en territoire rural. Moins d'1 euro par an et par habitant alors que 88 % du territoire national.

Pas à la hauteur du défi majeur de la fracture qui se noue entre grandes villes et territoires ruraux laissés au tout voiture. Porter la même ambition qu'on pose en ville pour les territoires ruraux.

Alice Bosler : où sont passés les 100 Md € promis par Elisabeth Borne pour le rail en France. Les lignes du quotidien ont tendance à fermer. Difficulté de rentabiliser. Pas de solution miracle pour avoir une mobilité rentable, pas chère. Il faut mettre de l'argent public, Avoir le courage de le dire et de le faire. On a posé les constats. Comment on sort par le haut de cette situation ?

Victor Delage, Institut TERRAM.

Constat alarmant mais pas sur tout. Quand on interroge les urbains et les ruraux sur la richesse de leur vie sociale, les ruraux sont plus nombreux à dire que leur vie est « riche ».

Solutions : pas de solution miracle

On a présenté le rapport à l'Élysée, devant une commission parlementaire. Ça reste un angle mort de la politique ces enjeux mobilités

Cette politique a un coût financier et politique. Genre de politique qui arrive à terme au bout de 10-15 ans. Ceux qui récoltent en sont pas ceux qui ont semé.

Il n'y a pas une ruralité mais des ruralités. Zones montagneuse, littoral etc.

Solutions : enjeux des navettes, notamment électriques, qui permettent d'atteindre des territoires où les bus ne passent pas.

Innovation : navettes conduites par l'intelligence artificielle (cf sud-est), sans conducteur. Passer dans les territoires enclavés pour emmener les jeunes au collège ou au lycée.

Transports combinés : vélo + train.

Problème : les collectivités manquent de moyens financiers et d'une vision à long terme des gouvernements successifs.

En 2019, le pass culturel. Intéressant de voir comment utilisé entre urbains et ruraux.

Urbains : cinéma, musées. Ruraux : abonnement Netflix, Canal +.

On pourrait démocratiser ce pass culturel avec une pondération. Plus on habite loin, plus on a une enveloppe mobilité.

Repenser notre gouvernance. La voirie : 4 compétences s'enchevêtrent. État, régions, département, syndicats mixtes => dysfonctionnements, et dépenses supplémentaires.

=> Raisonner à l'échelle du bassin de vie ou de l'aire urbaine est la bonne solution.

Il y a un siècle un citoyen se déplaçait de 4 km/jour (taille moyenne d'une commune), aujourd'hui entre 40 50 km, démultiplication des distances.

Emissions de CO2 : importante pour habitants du périurbain qui doivent se rendre dans une grande ville pour travailler.

Tom Dubois, Forum Vies Mobiles

Quand on demande aux habitants des zones rurales ce qu'ils veulent, ils ne disent pas « on veut une voiture » mais « je veux pouvoir aller travailler sereinement, faire mes courses dans un endroit pas trop cher, pas trop compliqué, voir mes proches, avoir une vie sociale riche de proximité, sortir et rentrer la nuit en sécurité etc. ».

On a considéré pendant des décennies que la voiture était la réponse unique, univoque à ces pbs. On pourrait essayer d'y répondre différemment. Au FVM on cherche un système complet alternatif à la voiture (SAV). Sortir et rentrer la nuit sereinement, mais des gens ont accès à la voiture mais ne souhaitent pas utiliser pour certains déplacements (ex retour de fête). Aussi les femmes moins équipées. Un SAV : favorable à leur émancipation.

-Le système voiture est le fruit d'une politique, pas par hasard que les choses sont organisés comme cela, pas un laisser-faire. On a organisé le territoire pour métropolisation, zones commerciales, foncier peu cher pour certaines entreprises dans endroits pas desservis etc. Donc on peut imaginer des politiques différentes.

Des choses ont été faites. On a investi massivement dans les transports collectifs sans que ça modifie les parts modales. La voiture domine très largement. Pourquoi ?

On a cru que la technologie serait suffisante. Ça ne répond pas aux pbs des émissions carbone à l'échelle nécessaire, ni aux aspirations « vivre en proximité » « ralentir le rythme de vie » . Erreurs :

-On a pensé les solutions en séparant les territoires. Solutions urbaines, périurbaines, rurales, en se disant « chaque territoire a ses particularités ». C'est vrai mais en même temps personne ne vit uniquement dans l'urbain, le périurbain, le rural. Si la voiture est le meilleur lien, on continue à l'utiliser.

=> Il faut penser ces territoires ensemble.

-On a pensé les modes séparément. Une politique du vélo, de la marche, etc.

on a même tendance à les mettre en concurrence. Des offres les unes à côté des autres, en concurrence (ex le vélo va prendre de la place au TC etc)

il faut penser les zones de pertinence. Et économiser les deniers publics.

Est-ce possible ce SAV ?

Il faut agir vite et on ne déplacera pas les populations dans les 5-10-15 prochaines années. Faire avec l'endroit où les gens vivent actuellement.

=> Agir sur l'organisation des services dans les territoires et sur le système de mobilité (infra/offre)

1/Mettre fin à l'hyper concentration des services, des emplois dans les métropoles. Avoir une politique de proximité. Déployer sa vie davantage en proximité. On ne travaille pas uniquement sur la contrainte mais sur ce que veulent les gens. Commerces de proximité, pas pensé uniquement sur maître-étalon de la voiture. Comment on va en vélo, en bus, en TC etc.

2/Infra, offre.

FVM a travaillé sur 7 départements avec des bureaux d'étude, pour dessiner un SAV complet.

Combien ça coûte de se passer de la voiture ?

Objectifs : au moins 80 % de la population du territoire desservi par ce SAV

Agir vite et à moindre coût = prendre de la place et des infras à la voiture et les donner aux autres modes. En France, on est les 1^{ers} en termes de km route par hab : réutiliser l'existant.

On pense ça à l'échelle du département, se rapprocher du fameux bassin de vie. Pas forcément le département qui doit s'en occuper mais territoire de travail cohérent historiquement.

On a imaginé 1 système de bus, cars cadencés 7j/7 de 5h du matin à minuit au minimum, desservant 80 % de la population à moins de 2 km de leur logement, avec un réseau cyclable, marchable massif, qui prenne de la place à la voiture soit sur des pistes cyclables soit carrément en ayant les routes dédiées pour des raisons de sécurité notamment.

Travail chiffré, sortira dans quelques mois. Premiers résultats :

Globalement on est sur un chiffrage de moins de 1 Md€ d'investissement par département.

Donc environ 100 Md € pour la France.

On arrive difficilement à sortir 390 millions pour les territoires ruraux. Mais on n'est pas uniquement sur les territoires ruraux mais à l'échelle du département : urbain, périurbain, rural.

Système complet.

100 Mds à comparer avec 42 Mds investis pour le Grand Paris Express pour 12 millions d'habitants, voire un peu moins.

Là on est sur 100Mds pour l'ensemble de la population française.

Un coût de fonctionnement (chauffeurs etc). En train de le chiffrer.

38 millions de véhicules qui roulent en France, un véhicule coûte à son propriétaire environ 4000€/an.

Si on sort du système, des potentiels leviers pour dégager des sources financières.

Tout ce système ne fonctionne que si système d'information, de billettique, etc. harmonisé à l'échelle du département mais aussi à l'échelle nationale. Pas normal que quand on passe d'une région/département/CC à un.e autre, on ne comprenne plus le système de mobilités.

On essaie de montrer que ce SAV est possible techniquement, économiquement, et c'est certainement le seul scénario qui permettra réellement de sortir de la dépendance à la voiture.

Lucie Etonno, Conseillère régionale Pays de la Loire.

On voit les injonctions contradictoires entre l'importance du national/des régions/ des collectivités. J'observe cela depuis 10 ans, de la place frustrante de l'opposition.

Écologistes, on a la chance d'avoir des collectivités inspirantes (Lyon, Strasbourg, Poitiers,...), ont des configurations avec des territoires peu denses en proximité.

Sur le qui fait quoi, pas sortis de l'auberge, il faut agir. Mais quand on fait, soit on manque d'efficacité, soit ça va coûter.

4 millions de français qui n'ont rien pour se déplacer. Leasing social : 50 000 voitures électriques mises à disposition pour un public dit cible et de l'autre côté 4 millions personnes n'ont rien.

La billettique : chantier encore en cours en PdL. Coûte plusieurs millions et pas certaine de son efficacité in fine.

Billet unique. Simplifier l'accès. Aujourd'hui, il faut être diplômé pour optimiser son voyage et bénéficier des réductions cf. travail de la FNAUT avec Patricia Perennes

Le gouvernement a mis en place un pass rail. On est loin des chiffres annoncés.

Ce billet unique facile n'enclenche pas forcément plus de mobilité. Pas suffisant.

Les régions restent un échelon pertinent : parce que dans leurs missions, elles ont l'aménagement du territoire. Aménagement d'égalité du territoire et des compétences sur l'économie, la formation. Des capacités de subventions, l'État aussi. Et peuvent davantage les flécher.

Deux exemples :

1/Plan vélo du département de Loire Atlantique. Des pistes à la demande de l'élu mais il manque la réflexion en amont de diagnostic de là où serait le + pertinent d'avoir la piste cyclable, là où pourrait véritablement y avoir un report. Le vélo tourisme très important dans ce département mais aussi sur des trajets domicile-travail, car aujourd'hui les vélos permettent de faire + de km mais pas totalement pensé totalement dans les plans vélos.

2/Petites gares : on en ferme encore en France dans le rural, en périphérie des villes. En région PDL dernièrement. On maltraite la population quand on ferme la gare. On va expliquer que l'étude

SNCF préconise la fermeture, perte de temps de trajet, vous n'êtes pas beaucoup à prendre le train, mais forcément y'a pas d'offre ! On prive des communes rurales qui avait un accès au train, de se rendre au Mans ou à l'hôpital, communes voisines avec plus de services publics
A la place on met du TAD. Mais aujourd'hui peu accessible en milieu rural ; réserver la veille avant 17h, emmène en 1 point où offre de transport, ça reste assez complexe. Offre peu accessible.
Les régions ont un rôle pour préserver les terres agricoles, aussi rôle social, tarifications sociales et solidaires etc. Penser les politiques de manière plus globale, pas seulement mobilités.

Alice Bosler

Pour une collectivité qui souhaite mettre en place des initiatives en milieu rural, il existe des dispositifs de l'État, pour le vélo, la marche, la mise en place de services de transport collectif. mais c'est une logique d'appel à projet ; donc une logique complexe car il faut avoir dans son ingénierie des équipes capables de pondre des dossiers + des dispositifs limités dans le temps. ex 35 000 € sur 3 ans. Pour vélo. Mais après ?

Des dispositifs pas assez pérennes pour que les collectifs puissent s'appuyer dessus pour mener une politique de long terme.

Commentaires et questions du public

-Arrêter de penser que le vélo pas possible à la campagne.

-Dans petit village ou beaucoup de relief, je ne vois pas comment on peut circuler en vélo parce que c'est dangereux. Si on réserve certaines routes, qu'est-ce qu'on fait de toutes les maisons au milieu ? A part le TAD, je vois pas comment on peut sortir du système voiture. Pour nous, impossible.

-Ludovic Bu livre « Tout voiture, on arrête tout, on réfléchit »

les TC coûtent cher mais la voiture coûte encore plus cher à la collectivité 9€ km parcouru /personne 4€ TC, c'est le trésor public qui le dit. Seuls transport rentables : la marche et le vélo car les gens sont en meilleure santé.

Est-il tenable de tenir ce discours ? Et si on donnait l'argent pour que la culture vienne dans les territoires, idem services santé, services publics, 1 fois par mois dans la place du village.

-Dans le diagnostic, liaison centre-ville -rural, faire une analyse pas tant géographique mais rapport au niveau revenus ? Plus on est pauvre, plus on a besoin d'un pass culturel important. Question d'espace vécu en fonction de la classe socio-pro.

-Sortie des véhicules thermiques. Prise en compte des territoires d'outremer.

-les ruraux prêts à se faire désintoxiquer ; Le dimanche,

-Je suis en Ardèche, prix des TC, bus ou train, très chers. Varie selon les régions. Il faut des prix accessibles.

-Faire venir les services, y compris les commerces, c'est vraiment une piste.

Les transports, c'est systémique. Des systèmes légers pour gêner la voiture : le stationnement. On a la voiture devant chez soi et on va dans des endroits où on peut la garer. Si c'est plus compliqué, on ne l'utilise que pour les choses importantes. Autopartage, une piste très importante, on va chercher la voiture que quand on en a vraiment besoin.

- Je suis des franges de l'Île-de-France où il n'y a pas de TC. Pas de solutions sécuriser stationnement vélo.

Victor Delage

Sur les CSP, on a creusé le sujet, ce qui en ressort.

« est-ce que vous souhaitez rester ou partir de votre commune rurale.

Échantillon global 50/50. Des différences quand on regarde les CSP.

Les CSP supérieures souhaitent rester. Souvent des propriétaires qui ont plusieurs voitures.

Notables, risque de déclassement dans une grande ville. Donc de vraies divergences selon CSP.

Pass culture : je suis d'accord. L'idéal que tout vienne dans la commune.

Le pass culture : étatique. On pourrait optimiser en faisant en sorte que jeunes ruraux n'utilisent pas ce pass seulement pour télé.

Tout vélo : on est tous pour, mais compliqué. La voiture est indispensable même si pas désiré.

Tom Dubois

Livre : « Pour en finir avec la vitesse » <https://editionsdelaube.fr/auteurs/tom-dubois/>

Personnes âgées en milieu rural : enjeu considérable. Là où la proportion de personnes âgées augmente le plus vite. Et plus on vieillit plus c'est dangereux de prendre la voiture, donc enjeu

-Revenu : plus on est riche, plus on se déplace.

Critère N°1 : le niveau de revenu. Enjeu à gérer ce degré de mobilité

-Outremer : pas dans nos 7 départements en revanche on a forum citoyen qui se tient toujours sur un territoire d'outremer. Territoire de la Guadeloupe serait parfait pour mettre en place un SAV alors qu'aujourd'hui tout voiture.

-prix des TC : on évite des CO2. Chiffrer la quantité de CO2 évitée. Si on donne un prix à la quantité de carbone évitée et pas seulement le faire payer quand on l'a consommé, on fait des économies très importantes

-Stationnement sécurisé : oui mais aussi des routes sécurisées pour l'atteindre.

Alice Bosler

La Manche a commencé à récupérer des routes départementales pour en faire des vélo-routes sécurisées.

Lucie Etonno.

-On fait bien le discours sur le coût social, économique et écologique de la voiture, mais pas le sujet de l'atelier et on nous challenge sur les solutions.

-Apaisement, vélo en milieu rural : je conseille le site « innovation véhicules doux » <https://invd.fr/>.

Impossibilité de faire du vélo, ils ont pensé des véhicules intermédiaires de moins de 600 kg.

Autre réponse : apaisement, baisser la vitesse.

-refaire venir les services dans les territoires ruraux : les collectivités essaient mais c'est compliqué.

« Doctobus » en Pays de la Loire, dans les 5 départements promesse de campagne en 2021, en 2024 1 devrait voir le jour peut-être en 2025. Problème du manque de personnel de santé.

-Plus de bus : on manque de chauffeurs. Il faut former (les régions ont la formation comme compétence)

-abris vélos . Dans la loi LOM, mettre des abri vélos dans les gares. Dans la réalité, compliqué. ex d'un accès par connexion au réseau 4G – ne fonctionne pas en raison d'un réseau défaillant

-Document des élus écologistes de PDL : <https://ecologie-ensemble-pdl.fr/piments/>. Accès des vélos au train. Cet été il fallait réserver emplacement vélo sur un autre site avant de prendre le billet. PdL et CVDL n'ont pas la même politique. Incompréhensible. ON expérimente mais pas de diagnostic de départ. Pour une partie de la population, politique dissuasive. Avoir des rames plus adaptées.

Rames spéciales : Jumbo Vélo : il faut un agent pour mettre les vélos, manque donc fermé. Ils considèrent que l'utilisateur n'est pas autonome pour mettre les vélos.

Marie Pochon

meilleur moyen de lutter contre les inégalités, faire revenir les services.

gendarmerie mobile, medicobus etc mais à moyens constants,

dégradation de l'offre de soins : il faut être malade au bon moment ! Plus de centre de santé.

Vélo : question culturelle. Le vélo n'est pas seulement un loisir. En territoire rural, on ne pense pas la mobilité du quotidien alors que certaines distances pourraient se faire en vélo électrique par ex.

Avoir des bonus sur l'usage du vélo ou de l'autopartage.

Rapprocher les véhicules partagés des centre-bourgs.

Ce qu'on communique sur coûts environnementaux, sanitaires, financiers de la voiture : les écologistes passent leur temps à poser les faits. On est face à une affaire de récit. Ces sujets-là explosent. Pouvoir les poser démocratiquement avec les gens.

La manière dont ces dispositifs sont appliqués, ça ne fonctionne pas (taxe carbone, 80km/h, ZAN, ZFE) réfléchir à des manières de construire de l'acceptabilité, faire ensemble, faire avec les gens.

On a un groupe de travail sur les ruralités.

2^e édition des Universités des ruralités écolos à Epinal dans les Vosges du 18 au 20 octobre.

Alice Bosler

Etude du Secours catholique : « Territoires ruraux en panne de mobilité »

<https://www.secours-catholique.org/m-informer/publications/territoires-ruraux-en-panne-de-mobilite>

une étude qui donne la parole aux associatifs qui se mobilisent dans les territoires, et qui pallient les insuffisances des pouvoirs publics.