



Mobilité

Enjeux

Depuis les années 1960, plus d'un demi-siècle d'investissements massifs dans les infrastructures de transport tant au plan national que local ont permis de construire et de doter notre territoire de réseaux routiers, ferroviaires et de transports collectifs performants qui accompagnent l'accroissement de la population et le développement économique.

Ces infrastructures et leur exploitation font très largement appels aux fonds publics puisque la maîtrise de l'espace reste du domaine de l'Etat et des collectivités.

À cet accroissement des infrastructures de réseaux, le développement de l'industrie automobile mondiale est le second facteur de développement de la mobilité. Aujourd'hui, le taux d'équipement en véhicule par foyer est de 81 % en France métropolitaine : il est de 87 % dans les Pays de la Loire et de 88 % en Mayenne. Ces chiffres sont à comparer avec ceux de 1990, 2000 et 2010 : la proportion de Français qui avaient au moins une voiture était alors respectivement de 76 %, 80% et 83 %. (Source INSEE – 2016)¹

L'utilisation de la voiture n'a fait que croître depuis de nombreuses années, du fait notamment de l'éloignement des actifs de leur lieu de travail. En 2010, les actifs en emploi ont consacré en moyenne 50 minutes par jour travaillé pour aller de leur domicile à leur lieu principal de travail et revenir. Cette durée s'est accrue de 10 minutes depuis 1998. Néanmoins, il existe de grandes disparités sur le territoire entre secteur urbain et secteur rural. Et la part des « navetteurs »² augmente de 6 points, passant de 58 % à 64 % de 1999 à 2013. Et cette évolution est de près de 10 % pour les communes très peu denses, passant ainsi de 61.7 % à 71.6 %³.

Les véhicules à moteur et la voiture restent les principaux moyens de déplacement en milieu rural, comme le montre le tableau ci-dessous.

¹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694>

² Les **navetteurs** sont des personnes ayant un emploi (ou actifs occupés) qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence.

³ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019022>

Tableau 3 – Évolution des déplacements par modes

		Marche ou vélo	Véhicule particulier à moteur	Transports en commun	Ensemble
Ensemble rural et faiblement urbanisé					
Répartition (%)	1994	21	74	5	100
	2008	19	76	5	100
Durée du déplacement (min)	1994	12	16	38	16
	2008	14	17	36	17
Évolution de la durée du déplacement (%)	1994-2008	11	7	- 7	6
Évolution de la distance à vol d'oiseau (%)	1994-2008	ns	11	- 13	12

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1281086#consulter>

L'augmentation régulière de trafic impacte directement sur les émissions de CO₂ (+ 11% entre 1990 et 2017 dans le transport). Et le secteur routier reste le principal responsable des émissions de CO₂ du secteur des transports. Les émissions des véhicules particuliers (VP), qui représentent quant à elles, plus de la moitié des émissions de CO₂ du secteur des transports en 2017, ont augmenté de 6 % entre 1990 et 2017 (- 65% pour les moteurs essence, + 241 % pour les moteurs diesel)⁴.

Toutefois, dès 2007, on a constaté régulièrement une diminution des émissions liée à un recours accru aux agro carburants (comptés hors total national selon les exigences internationales) et au renouvellement du parc automobile par des véhicules moins énergivores. Puis en 2008, ce mouvement se poursuit par les effets conjugués de la crise, de l'augmentation des prix des carburants, de la mise en place de la prime à la casse et du bonus-malus sur l'achat de véhicules neufs⁵.

Alors que la résolution de l'équation entre la nécessité de favoriser les échanges et les déplacements d'un côté, et la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'autre semblait jusqu'alors impossible, l'émergence de solutions numériques peut être présentée comme une véritable alternative.

En effet, avec l'utilisation du numérique, nous sommes entrés dans l'ère de l'optimisation des infrastructures existantes et du développement de nouveaux services comme les véhicules partagés (vélos en libre-service, covoiturage, autopartage, etc.) pour répondre ainsi à une demande de mobilité toujours croissante.

Avec le numérique, la première fois, la révolution vient non pas de l'apparition d'un nouveau mode de transport ou de matériel, mais de nouveaux usages, de nouvelles pratiques, qui correspondent à de nouvelles attentes sociétales et à l'adoption de nouveaux comportements.

Ce mouvement a été permis avec deux développements technologiques majeurs, qui influencent désormais durablement la mobilité :

- la libéralisation de la géolocalisation satellitaire - Global Positioning System (GPS) et l'explosion de la cartographie numérique associée ;
- la diffusion généralisée des smartphones avec plus de 75 % de la population française équipée (Baromètre du numérique – 2018). Ce taux d'équipement n'est que de 68 % pour les habitants des communes rurales et de 69 % pour tous ceux des communes de 2 000 à 20 000 habitants.

⁴ Citepa, juillet 2019. Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France – Format Secten

⁵ https://www.citepa.org/images/III-1_Rapports_Inventaires/SECTEN/rapport/Citepa_Secten-2019_Rapport_Completv3.pdf

Désormais, les usagers bénéficient d'une information à tout moment, en temps réel, avant et pendant le trajet, où qu'ils soient, leur permettant de prendre les bonnes décisions en fonction de leurs besoins et de leurs contraintes.

De nouveaux acteurs et de nouvelles solutions comme des services d'autopartage, illustrent parfaitement l'apport du numérique et toutes les nouvelles potentialités complémentaires entre ces services de mobilité et les modes traditionnels de déplacement généralement portés par le secteur public.

La prochaine étape verra vraisemblablement le développement de l'Intelligence Artificielle (IA), avec une exploitation massive d'un grand volume de données pour fournir des indicateurs fiables qui faciliteront l'optimisation et la régulation des flux et de véhicules. Les applications de l'IA iront de trouver la meilleure option de livraison pour effectuer le « dernier kilomètre » à optimiser la flotte des moyens de transports en anticipant les demandes (démarche prédictive) : les utilisations sont potentiellement nombreuses et variées, et beaucoup restent à imaginer.

Mobilité urbaine versus mobilité rurale

Les enjeux de la mobilité se focalisent de plus en plus sur les centres urbains, compte tenu de leur importance croissante dans le monde, notamment en Europe (75 % des habitants de l'Union européenne vivent dans des agglomérations) : il est d'usage de dire que le XXI^e siècle est celui des métropoles, car elles concentrent l'essentiel du développement économique et du potentiel d'innovation. *« Il est donc essentiel que les financements et les efforts portent en priorité sur les aires urbaines, ce qui passe par une bonne coordination entre les Régions et les Métropoles... »* sic

En secteur urbain, les outils numériques de la mobilité, appelés aussi les Intelligent Transport Systems (ITS), sont particulièrement efficaces pour répondre aux besoins des usagers et des collectivités locales. Ils permettent d'optimiser dans le temps et l'espace les infrastructures existantes, de construire de nouveaux services, en améliorant ainsi la qualité de vie et en tendant notamment vers une utilisation plus judicieuse de la voiture particulière. Le résultat est une baisse régulière du taux d'équipement en véhicule par foyer, avec 66 % en Ile-de-France et 33 % à Paris (Source INSEE-2016).

La mobilité intelligente est assez complexe. Elle regroupe des acteurs de secteurs très différents : il y a tous les acteurs classiques et traditionnels des transports (de personnes ou de biens), les nouveaux entrants du numérique (technologies de communication) puis le secteur industriel (constructeurs, équipementiers). À cela, il convient d'y adjoindre les secteurs de l'énergie et l'environnement. Ces différents acteurs ont évidemment une approche différente : certains penseront la mobilité comme un service, d'autres comme un véhicule, ou comme une infrastructure. Plus globalement, cela interroge sur la place du public et du privé, et l'organisation de cette complémentarité.

La mobilité en secteur rural se résume souvent, trop souvent, à un usage des véhicules individuels au détriment des transports collectifs. Les habitants des campagnes restent attachés à leur voiture. Cette préférence tient souvent de la contrainte : le monde rural ne peut pas disposer de dessertes de transports collectifs suffisantes pour répondre aux besoins d'une population dispersée. Les lignes régulières de bus sont souvent remplacées par des « transports à la demande » : un arrêt de bus sera temporairement rétabli si les demandes sont suffisantes à un moment donné.

Or les enjeux des déplacements dans ces secteurs sont souvent bien plus que le simple trajet pour d'aller d'un point A à un point B. Il s'agit avant tout d'une mobilité sociale et solidaire, qui permet d'accéder aux soins, aux services publics, à la formation et au travail. Dans ce domaine, les territoires font preuve d'inventivité, mais restent bien souvent esseulés.

Plus encore qu'en secteur urbain, les besoins spécifiques de certaines personnes génèrent des difficultés :

- Les jeunes. Si le transport scolaire est généralement bien assuré, les besoins de déplacements pour accéder aux loisirs, aux lieux spécifiques de formation ou d'apprentissage sont réels.
- Les personnes âgées en perte d'autonomie. Les besoins de déplacements des personnes âgées portent essentiellement sur l'accès aux pôles structurants des territoires.

- Les personnes en situation de handicap. Certains ne peuvent pas conduire de véhicule, d'autres ont besoin d'aménagements ou d'équipements spécifiques.
- Les personnes en situation d'exclusion. Souvent isolées et mal identifiées, ce public peut avoir besoin d'un accompagnement spécifique. Le coût des transports constitue en outre une entrave supplémentaire à la mobilité de ces personnes en situation de précarité.
- Les personnes en parcours d'insertion professionnelle. Durant leur parcours d'insertion, les demandeurs d'emploi doivent pouvoir accéder aux structures d'accompagnement, se rendre aux formations ainsi qu'aux entretiens d'embauche.

L'un des principaux enjeux de la mobilité dans le monde rural est de faciliter les solutions alternatives, en les rendant plus visibles.

Pour appréhender l'ensemble des enjeux, chaque territoire rural peut se doter d'un **Plan de mobilité rurale**, qui est défini dans la loi relative à la « transition énergétique pour la croissance verte » (publiée au Journal officiel le 18 août 2015). On peut y lire : [...] *Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public [mentionné aux a à c de l'article L. 122-412 du Code de l'urbanisme] ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore. [...]*

Ressources

- **Avec le numérique, de nombreux outils sont disponibles avec des partenariats innovants.**
 - Information des conditions de circulation avec des sites comme **Inforoute France**, **Waze**, **Mappy**, **Google Maps**. Mais des solutions destinées à des publics spécifiques, comme **Handimap**, sont proposées également. Un partenariat entre le Conseil départemental de la Mayenne et Waze est en cours.
 - Des nouveaux modes de transports
 - Covoiturage avec des acteurs nationaux comme **Blablacar** ou **Ecov**⁶ à destination des territoires ruraux ou des plateformes régionales portées par des collectivités⁷
 - Des solutions d'autopartage ouvertes à tous comme **Ouicar**⁸ où l'on recense plus de 30 annonces sur Laval, 4 sur Château-Gontier et 1 sur Mayenne, Segré, Chemazé mais aussi à Bais, à Gorrion. On trouve une voiture à moins de 15 km en Mayenne. Également **Drivy**⁹
 - Mise en place de réseaux de covoiturage à l'échelle locale, sorte de « court-voiturage », comme le propose **Rezo Pouce**¹⁰, une société coopérative basée à Moissac, dans le Tarn-et-Garonne, qui a développé un service d'autostop organisé.
 - Des véhicules en libre-service sans borne (free floating) comme **Bird**, **Lime** (trottinettes électriques) ou **CityScoot** (scooters électriques).
 - Des solutions de mise à disposition de véhicules en milieu rural, comme le propose Mayenne Communauté.
 - Des nouveaux types de véhicules
 - Le développement des véhicules électriques, mais plus encore des véhicules autonomes.
- **De nouvelles expériences se développent :**
 - **Uber** (uber.com) souhaite suggérer des trajets en transport en commun (**Moovit /Masabi**) ;
 - Les véhicules autonomes sont présentés comme l'avenir de la mobilité ;

⁶ <https://www.ecov.fr/>

⁷ <https://www.destineo.fr/fr/>

⁸ <https://www.ouicar.fr>

⁹ <https://www.drivy.com>

¹⁰ <https://rezopouce.fr/>

- Lever les freins à la mobilité et compenser une partie des frais de déplacements domicile/travail pour les bas salaires. La région Pays de la Loire a décidé de lancer un appel à projets visant à soutenir les solutions de mobilité existant dans les territoires, par exemple **Wimoov**, ou subventionnera des initiatives qui émergeront dans le cadre des Plans d'actions emploi, formation, orientation professionnelles.