

6^e RENCONTRES NATIONALES ÉNERGIE & TERRITOIRES RURAUX 28 - 29 - 30 SEPT. 2016 Vers des territoires à énergie positive

Synthèse de l'atelier 6

MOBILITÉ DURABLE

Planifier et animer une stratégie à l'échelle territoriale

Responsables de l'atelier et de la restitution :

Sylvain LAROSE, *Chef de la division Transports - Déplacements, CEREMA Est*

Esther BAILLEUL, *Chargée de mission, CLER - Réseau pour la transition énergétique*

Intervenants :

Jacques GRONDAHL, *Animateur Plan climat, SCOT des Vosges Centrales*

Eugénie RUCKEBUSCH, *Urbaniste, Agence d'Urbanisme de Saint Omer*

Dr. Gerd BREIDENSTEIN, *ancien PDG de SüdbadenBus Gesellschaft, filiale de la Deutsche Bahn (chemins de fer allemands)*

L'atelier visait à amener les participants à réfléchir sur la mobilité durable dans les territoires périurbains et ruraux. L'idée était, plutôt que de s'interroger sur des solutions de mobilité spécifiques, de l'envisager comme une politique locale transversale, articulée à la stratégie du territoire et aux autres politiques (urbanisme, énergie, etc.). Les différents intervenants, puis les participants ont proposé une réflexion sur ce qu'une telle politique pouvait impliquer en termes de stratégie, d'animation et de coopération territoriale, à l'échelle des besoins et des moyens d'un territoire peu dense.

L'exemple du **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Vosges centrales** a permis de croiser les enjeux de mobilité avec les enjeux d'aménagement et de transition énergétique à l'échelle d'un vaste territoire.

En particulier, le retour d'expérience sur la plateforme en ligne « Coeur des Vosges mobilité » a apporté un bilan nuancé sur ce type d'outil en territoire rural : sans animation dédié permettant la remontée d'informations, il ne peut remplir pleinement son rôle de plateforme de covoiturage et de calculateur d'itinéraire exhaustif. Mais par ailleurs, il a un véritable rôle descendant et peut être très utile pour les acteurs du territoire devant apporter

un conseil mobilité aux particuliers (maisons de services publics, organisateurs d'évènements, etc.).

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de la Communauté de communes du Canton de Fauquembergues, présenté par l'agence d'urbanisme du Pays de Saint Omer, représentait un exemple concret d'anticipation des questions de mobilité dans le cadre d'un document de planification à échelle très locale.

La réflexion autour de la mobilité a d'ailleurs été un élément plutôt fédérateur pour l'élaboration du PLUi, qui a permis d'aborder sous un autre angle les sujets de l'aménagement et de l'urbanisme. Le PLUi a ainsi accordé une large place aux mobilités douces et proposé un développement de l'urbanisation en cohérence avec la structuration de l'offre de transport envisagée pour le territoire.

Les orientations retenues en matière de mobilité ont été largement partagées avec les habitants, au travers des différentes animations et concertations organisées sur le territoire. Autre avantage de cette approche anticipée de la mobilité : dans la perspective d'une fusion avec une communauté de communes voisine, le schéma de mobilité acté dans le PLUi est devenu un élément structurant du futur EPCI.

Le Dr. Breidenstein, par le récit de la **mise en place d'un service de bus d'initiative privée dans la grande région de Fribourg dans les années 1980**, a illustré un modèle différent d'organisation des transports en milieu rural que ce qui a cours habituellement en France : préférence pour le bus plutôt que pour le train, initiative d'un regroupement privé d'opérateurs locaux de transport soutenu par les collectivités pour favoriser la baisse des tarifs, effort marketing soutenu pour donner envie aux habitants du territoire de prendre le bus, et améliorer ainsi la fréquentation et la rentabilité du service.

Il a insisté sur la nécessité de favoriser la coopération entre acteurs, et de réfléchir au modèle économique du service en amont afin de le pérenniser. Par ailleurs, il a montré le lien entre système de transport efficient et attractivité du territoire : desserte des lieux d'activité, de travail, de loisirs et de tourisme, transport transfrontalier domicile-travail entre l'Allemagne et la France...

Les participants ont ensuite été invités à travailler sur trois problématiques :

1. **Comment identifier les enjeux de mobilité sur mon territoire et les aborder de manière transversale (en articulation avec l'aménagement du territoire, l'occupation du sol, l'urbanisme et les questions énergétiques...)?**

Au préalable, il apparaît nécessaire d'**élargir la perspective et d'éclairer les enjeux** :

- Quel est le projet de territoire ? Comment la mobilité s'y articule-t-elle ?
- Quels sont les impacts sociaux, économiques, environnementaux potentiels des choix qui seront faits en matière de mobilité ? Prendre en compte les externalités permet de faire des choix en connaissance de cause : coût du carburant, pollution, sécurité, éloignement de l'emploi pour les personnes peu mobiles... Le Pays de Figeac témoignait que les trajets domicile-travail pouvaient coûter jusqu'à 1/3 de SMIC pour les ménages.
- Dans la mesure où le territoire va continuer d'évoluer, comment les solutions proposées pourront-elles évoluer et se transformer avec lui ?

Pour ce qui est du **diagnostic**, il s'agit de « ne pas réinventer la poudre » : il faut s'appuyer au maximum sur les données, les schémas et les enquêtes existantes, déjà à disposition, compte tenu du coût de ces recueils et études. L'essentiel est d'analyser les spécificités du territoire et les pôles générateurs de déplacements afin de préparer des solutions sur-mesure, adaptées au fonctionnement du territoire. A ce titre, le diagnostic pourra être établi sur un territoire vécu, en choisissant une zone d'analyse pertinente et en s'affranchissant de certaines limites administratives.

Pour cela, il convient de privilégier des dispositifs favorisant la **remontée directe des préoccupations des citoyens** vers les élus : à la fois par une concertation avec les habitants autour des usages et des besoins, et par un recours à la connaissance des différents « experts » du territoire, y compris les citoyens disposant d'une compétence réelle due à leur métier ou leurs loisirs.

La **transversalité et la coopération entre acteurs** doivent par ailleurs être à la base de la réflexion. On peut d'ailleurs s'appuyer sur les coopérations et les synergies existantes, comme celles des plateformes territoriales de coopération économique. L'adhésion politique des élus est également nécessaire au portage de la vision du territoire et au regroupement des acteurs.

Ces différentes dispositions préalables permettront des **actions plus ciblées et une polarisation des efforts** : développement autour des arrêts de transports (services, espaces de co-working), intermodalité, utilisation des apports des nouvelles technologies...

2. Comment animer dans la durée pour favoriser les changements de comportement ? Quelles actions mettre en place en priorité ?

Les leviers à disposition des acteurs sont multiples : formations, jeux, actions de groupe, ambassadeurs et multiplicateurs...

Quelques principes d'animation ont été particulièrement mis en avant.

L'animateur, pour être plus efficace, doit d'abord **éprouver ce qu'il souhaite promouvoir**. Il doit donc **se mettre à la place de l'utilisateur**, ce qui conduit à sécuriser les trajets, à supprimer les coupures d'itinéraire et à vraiment privilégier les alternatives à la voiture (c'est-à-dire ne pas simplement les juxtaposer à la circulation automobile). Cela implique par ailleurs pour la collectivité de commencer par faire changer les comportements **dans ses propres services** et à **tester les solutions proposées** : visites du territoire à vélo, identification des failles de certains aménagements.

En milieu rural, compte tenu des habitudes autosolistes et des pratiques de mobilité durable peu ancrées, il est important de se focaliser sur des **offres simples, attractives, passant par un guichet unique**. La communication qui accompagne ces services doit être intensive pour favoriser la fréquentation, et honnête sur la réalité de chaque mode. Par exemple, en proposant une comparaison des impacts de chaque mode de transport, assortie d'un argumentaire pour chaque frein ou préjugé contre les modes actifs ou autres modes alternatifs.

Proposer des **expérimentations et des démonstrations** peut être un bon moyen de déclencher l'acte. Pour cela, l'animation doit être ancrée dans le terrain, avec des relais locaux susceptibles de se mobiliser dans la durée. En effet, il a été rapporté que La Poste a formé ses collaborateurs à l'écoconduite : au bout de 8 semaines sans rappel, les anciens comportements reviennent. Les démonstrations entre pairs (élus / élus, agents / agents,

usagers / usagers) étaient encouragées. Les animations mises en place doivent être adaptées à leur cible (enfants, adolescents, salariés, décideurs...). Il est unanimement partagé que les scolaires sont une cible particulièrement intéressante car elle est plus réceptive au message transmis et, à travers elle, il est également possible de toucher les parents.

En revanche, **la difficulté, justement, à mobiliser dans la durée a été soulignée**, dans la mesure où la plupart des acteurs supportant ce rôle dépendent de subventions octroyées à l'année ou sur 3 ans. Plutôt que des grandes campagnes de communication, ne faudrait-il pas plutôt voir comment intégrer une mission régulière d'animation aux missions classiques de gestion et de fonctionnement, et comment toucher le public à moindres coûts ?

3. Comment constituer une offre de mobilité en milieu rural, cohérente, et en bonne intelligence avec les autres acteurs ?

Cette problématique était fortement d'actualité dans un contexte de **changement des compétences des collectivités en matière de mobilité**, combiné à **la réforme territoriale**. Au même titre que les cartes vont être partiellement rebattues pour la Communauté de communes de Fauquembergues en cours de fusion, certains participants rencontraient une situation similaire ou avaient des difficultés à joindre les bons interlocuteurs dans des collectivités voisines ou dans les régions. Cette complexité systématique rend difficile d'assurer les liaisons entre des voies ou des services de transport d'un territoire à l'autre, à l'échelle d'un bassin de vie. La gouvernance doit être simplifiée. **La construction et l'entretien d'un dialogue** reste indispensables dans tous les cas.

Plusieurs possibilités d'organisation ont été évoquées, notamment :

- Regroupement public-privé à l'échelle d'un territoire / articulation de l'offre publique avec l'offre privée,
- Plateformes de mobilité territoriales : accueil physique et animation sur un territoire, centralisation des données et gestion
- Conciergeries territoriales privées et maisons de services publics pourraient aussi faire du rabattement et/ou du conseil en mobilité

Les participants ont conclu en rappelant qu'il fallait prendre en compte le temps du changement, et accepter de **prendre son temps** sur la communication et la construction de la coopération.