



La mobilité sur les territoires du Grand Est

Perception et enjeux locaux



Avant-propos

Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités présenté par le gouvernement fin 2018 rénove le cadre des mobilités : il réaffirme les enjeux des déplacements du quotidien, renforce le rôle des acteurs territoriaux dans l'organisation des déplacements tout en facilitant le développement de nouvelles mobilités et en réduisant l'empreinte environnementale du transport. L'Etat veut faciliter les innovations à toutes les échelles et notamment en secteur peu dense, au travers de l'initiative French Mobility portée par le ministère chargé des Transports.

La présente publication fait suite à l'enquête téléphonique menée par les services de l'Etat (DREAL - DDT) et l'ADEME entre 2017 et 2018 auprès de 130 des 149 des intercommunalités à fiscalité propre du Grand Est. Il s'agit d'une initiative régionale venant en écho au processus des Assises de la Mobilité et en accompagnement de la nouvelle boîte à outils nationale au service des territoires, notamment les moins denses.

Ces travaux permettent d'appréhender davantage la réalité du terrain, de caractériser les enjeux locaux sur la mobilité et leur diversité, et de bâtir de futures passerelles entre les territoires. Il ressort que :

- les initiatives répertoriées manifestent **une richesse dans les solutions trouvées localement**, comme l'autopartage, les pôles d'échange, le transport à la demande ou encore l'incitation au changement de comportement.
- les référents sondés ont également assez clairement exprimé un besoin de mise en relation et de **partage des expériences**.

Faisant suite à cette enquête, les services de l'Etat proposent, aux côtés de la Région Grand Est chef de file de l'intermodalité et de l'ADEME, une plateforme internet de partage avec la communauté des collectivités territoriales compétentes sur tout ou partie des champs de la mobilité et des acteurs publics référents. Cet espace de dialogue constructif permettra à chacun de trouver plus vite une solution à sa problématique, de lever des freins au développement des mobilités du quotidien et de contribuer aux synergies sur la mobilité en région Grand Est.

Il s'agit du premier volet du programme de connaissance des territoires et d'accompagnement sur le sujet des mobilités du quotidien, faisant l'objet d'un partenariat pérenne entre la DREAL Grand Est, l'ADEME et la Région Grand Est.



Hervé VANLAER
Directeur DREAL
Grand Est



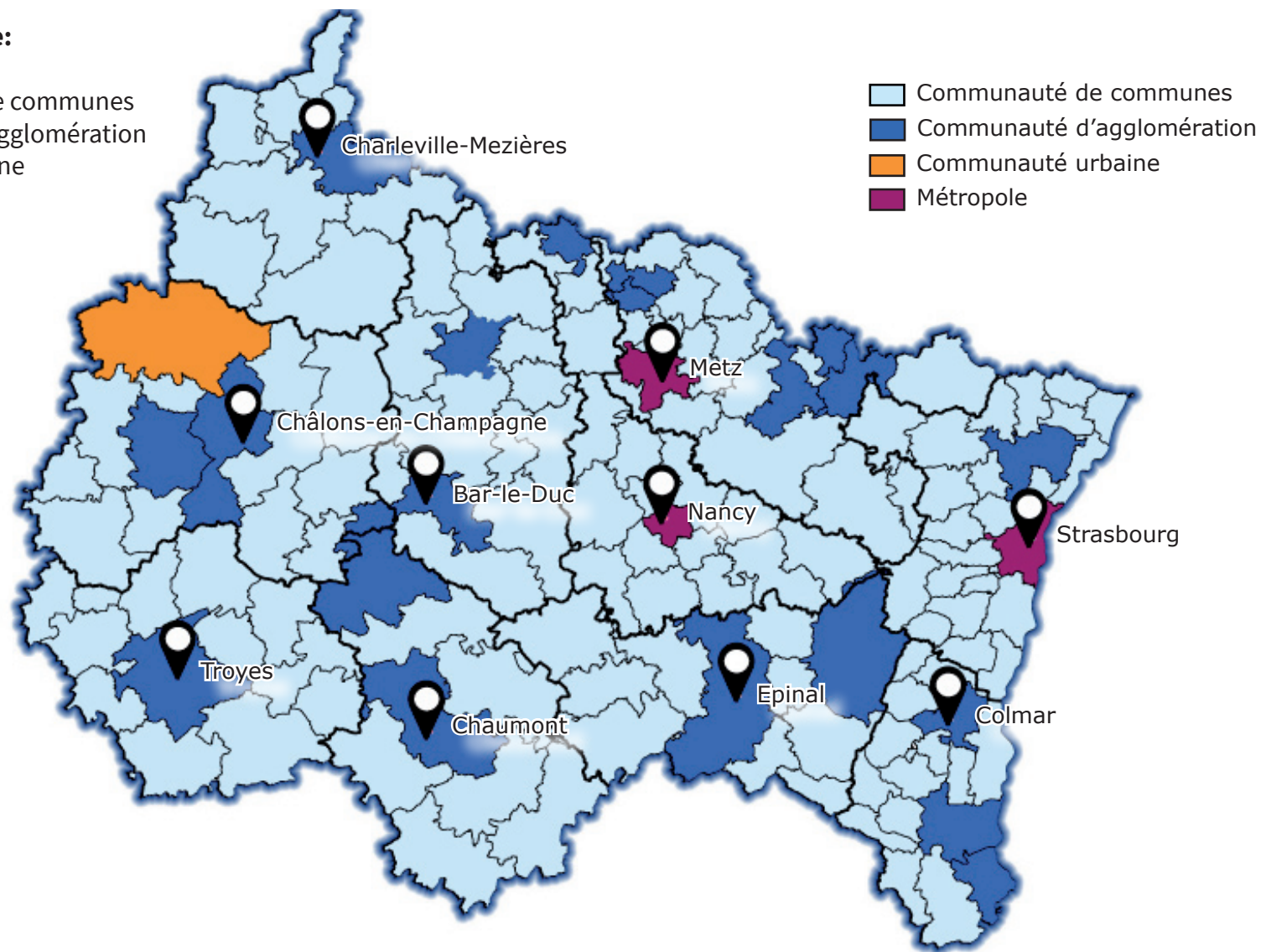
Sabine FRANCOIS
Directrice ADEME
Grand Est

EPCI à fiscalité propre

Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sont des regroupements de communes ayant pour objet l'élaboration de « projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité ». Ils sont soumis à des règles communes, homogènes et comparables à celles de collectivités locales (Insee). Les métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomération, et communautés de communes sont des EPCI à fiscalité propre.

Le Grand Est compte:

125 communautés de communes
20 communautés d'agglomération
1 communauté urbaine
3 métropoles



Densité et perception

Ce graphique présentant le lien entre territoire vécu et densité nous apporte plusieurs éléments :

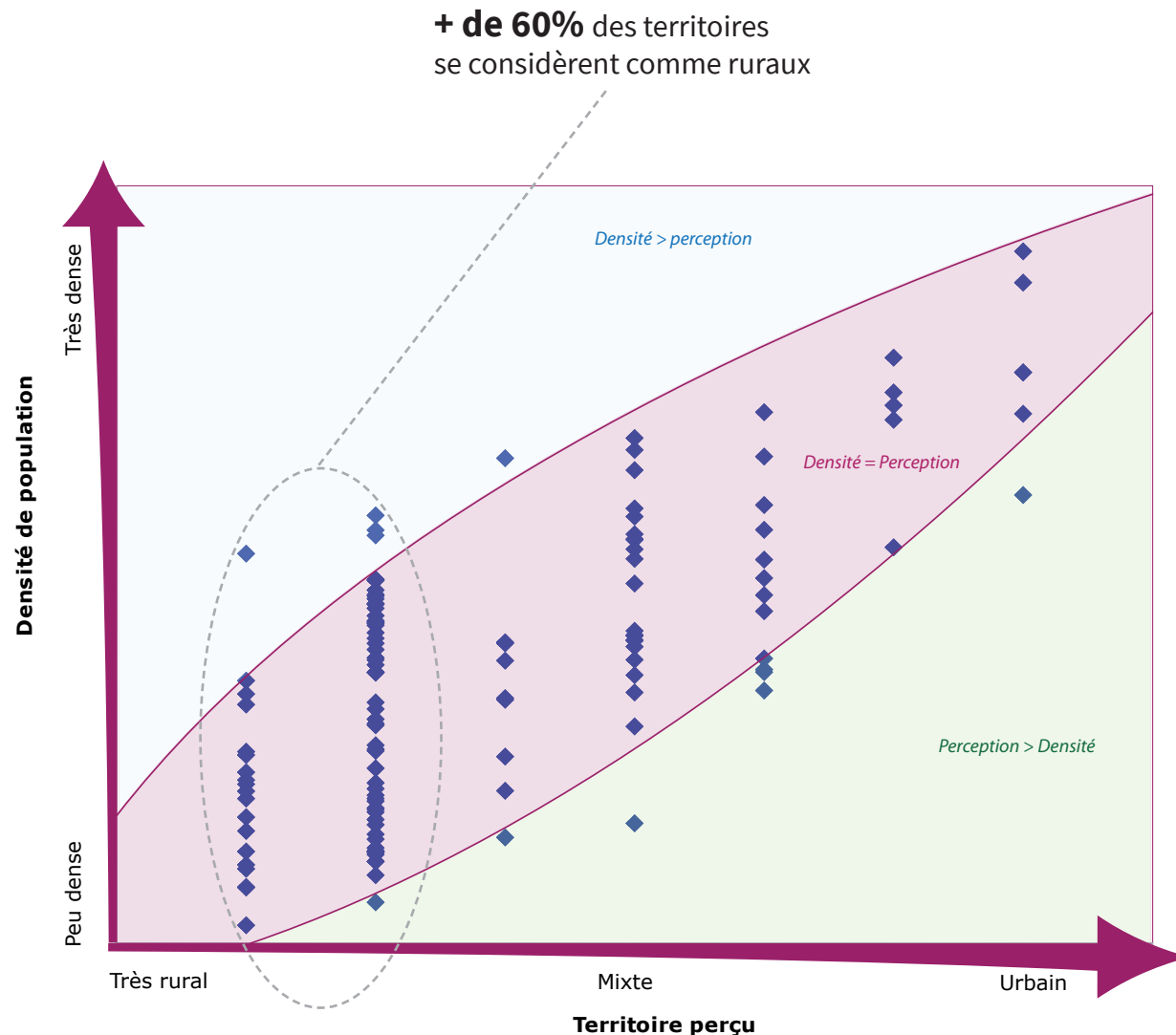
- la majorité des territoires du Grand Est se considèrent comme ruraux ou périurbains.
- il existe une relative corrélation entre la notion de ruralité dans les territoires et la densité effective.
- mais, parfois, la notion statistique de la densité est différente de la perception. On constate notamment qu'un certain nombre de territoires assez denses se considèrent comme très ruraux.

Ce résultat peut s'expliquer par la géographie et l'organisation des territoires, ainsi que l'influence des territoires voisins (proximité d'une grande agglomération, nombre de villages, etc.) .

Un territoire se percevra comme plus rural s'il est à la périphérie, même éloignée, d'une zone urbaine ou d'une zone fortement pourvue en emplois et services.

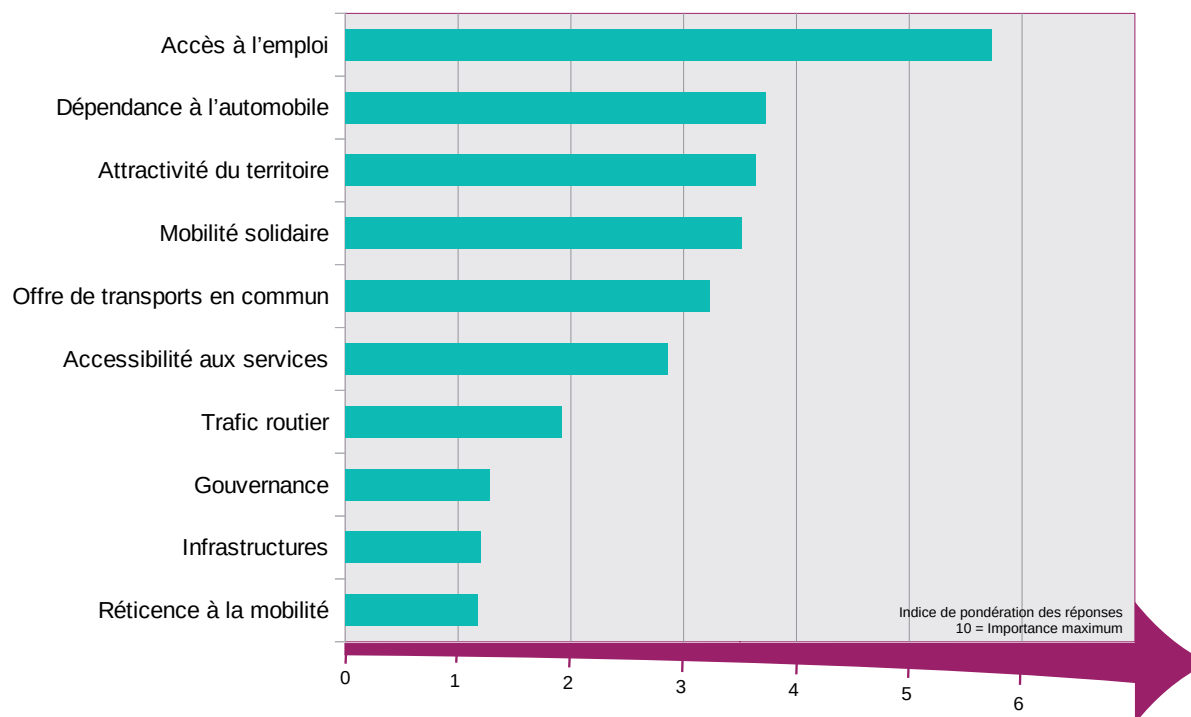
Ce phénomène est ainsi très présent en Moselle et dans le Bas-Rhin, territoires relativement denses en général mais fortement polarisés vers Metz, Nancy, Sarrebruck et le Luxembourg pour la Moselle, Strasbourg et Karlsruhe pour le Bas-Rhin.

La perception du territoire par les acteurs locaux influence fortement les choix en matière de politique de transport et de mobilité. Deux territoires similaires mais à perception différente n'auront pas la même politique de mobilité. Par exemple, un territoire qui se perçoit rural s'orientera de manière générale vers des solutions comme le covoiturage et le transport à la demande, tandis qu'un territoire qui se considère périurbain ou urbain développera des solutions d'avantage orientées vers les modes doux et les transports en commun. Ces notions sont précisées dans les pages suivantes.



Enjeux et leviers

Enjeux identifiés par les EPCI du Grand Est



Le premier enjeu lié à la mobilité spécifié par les intercommunalités est l'accès à l'emploi sur tout le territoire. Le diagnostic global fait ressortir clairement que quatre des six principaux enjeux liés à la mobilité (accès à l'emploi, attractivité du territoire, mobilité solidaire, accessibilité aux services) sont d'ordre socio-économique.

Deux autres sujets sont également évoqués de manière récurrente : l'offre de transports en commun, interne ou externe, qui ne répond pas aux besoins de l'ensemble des populations ; et la forte dépendance des habitants à l'automobile, qu'elle soit liée aux habitudes ou nécessaire au vu du contexte géographique du territoire.

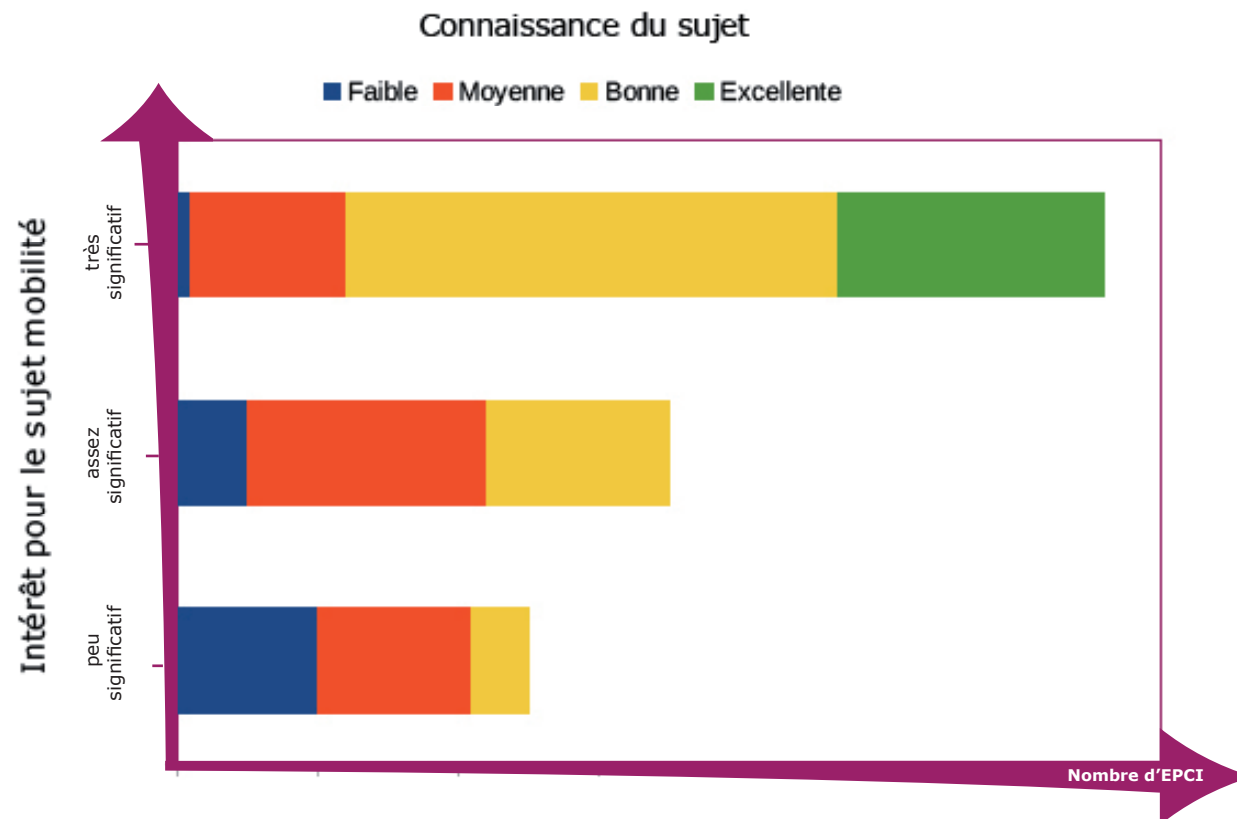
Les actions relatives au transport et à la mobilité seront ainsi mises en place suivant ces différents axes. Il est à noter que la transition énergétique ne représente un réel levier d'action que pour 10% des territoires interrogés (donnée non présentée ici) ; elle est souvent intégrée comme un élément d'attractivité du territoire.

Connaissance de la mobilité

La majorité des territoires du Grand Est développe un intérêt fort pour le sujet de la mobilité, et ont une bonne connaissance du sujet, voire excellente. La majorité de ces territoires ont le statut d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, et ont déjà mis en place des actions liées au transport et à la mobilité.

Cependant, il existe encore de nombreux EPCI qui ont une faible connaissance du sujet et/ou ne le priorisent pas, souvent par manque de moyens et de temps. Certains de ces territoires ont pourtant acquis les compétences liées au statut d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, mais ne les mobilisent pas pour les mêmes raisons.

Dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités visant à permettre une mobilité pour tous dans tous les territoires, il est attendu la mise en place d'actions concrètes pour accompagner les EPCI dans leur choix de prise de compétence, et pour développer des projets de mobilité visant à réduire la place de la voiture individuelle tout en garantissant un droit au déplacement pour chacun.



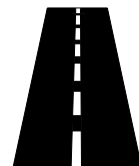
Chiffres clefs (exploitation enquête)

70% des EPCI interrogés ont développé ou sont en train de mettre en place des **infrastructures cyclables** ; dont la moitié pour un usage quotidien.



2/3 des intercommunalités environ ont mis en place, ou ont prévu de mettre en place, un service de transport à la demande.

73 intercommunalités ont la compétence **AOM** ou l'ont déléguée à un Syndicat (urbain et/ou non-urbain). Parmi celles-ci, toutes ne l'exercent pas.



101 intercommunalités ont la compétence **voirie et/ou stationnement**.

La **compétence transport scolaire** est gérée par **72** intercommunalités ou par des Syndicats (en lieu et place des communes)

117 EPCI sur 149 ont au moins **une borne électrique** publique de rechargement pour véhicules sur leur territoire.



128 EPCI ont au moins une **aire de covoiturage balisée ou spontanée**.

Quelques expériences innovantes



Gestion différenciée des horaires de la Maison de Santé en fonction de la situation du public (chômeur, salarié, retraité, ...)

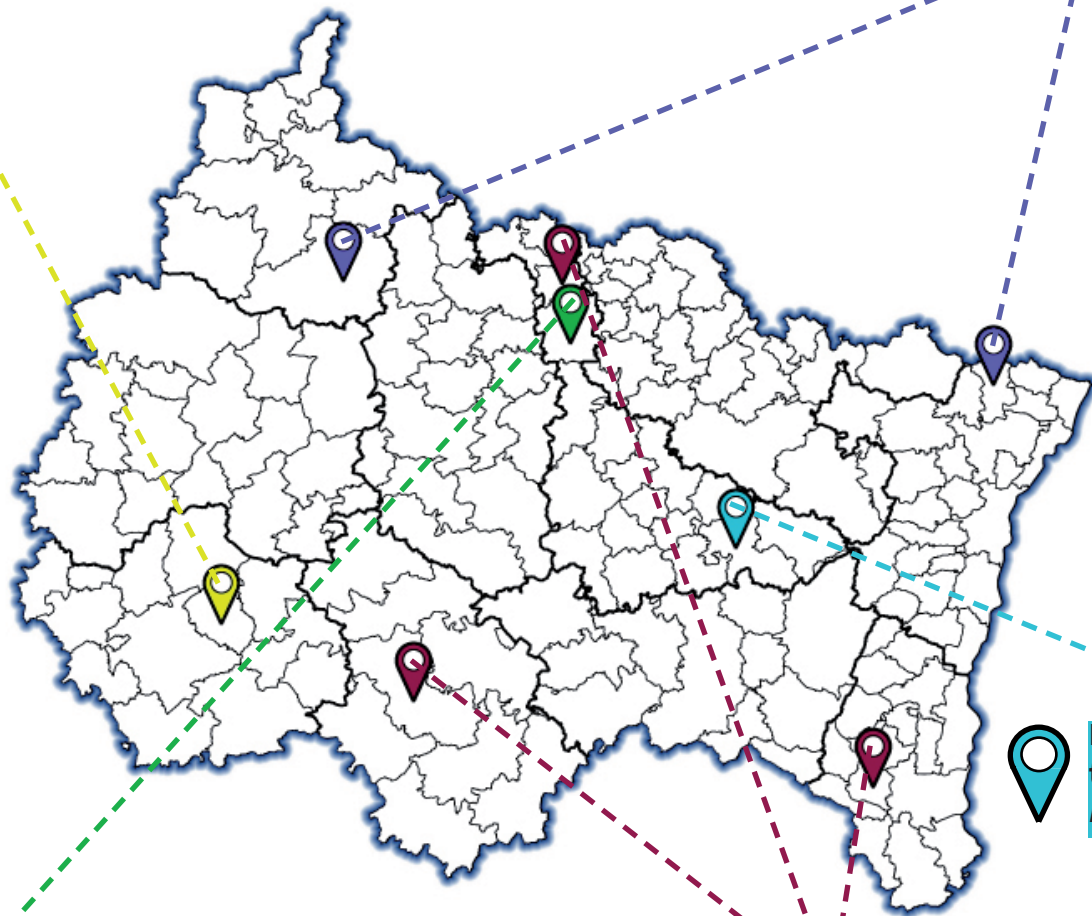
Forêts Terres Lacs Champagne (10)



Maison de Services au Public mobile

Argonne Ardennaise (08)

Sauer Pechelbronn (67)



Autopartage par véhicules électriques de la collectivité

Orne Lorraine Confluences / ST2B (54)



Utilisation de l'Hydrogène pour la mobilité

Chaumont (52)

Coeur Pays-Haut (54/57)

Thann (68)



L'école à vélo sur le territoire

Lunéville à Baccarat (54)

Les freins

Connaissance du sujet

Environ 1/4 des EPCI interrogés ont exprimé un manque de connaissance du sujet de la mobilité. Cela représente une bonne partie des territoires n'ayant pas d'offre de transport en commun. Un manque de connaissance des élus a également été exprimé.

La très grande majorité des intercommunalités a ainsi accueilli très positivement la proposition des acteurs régionaux de mettre en place un outil de partage d'expériences entre territoires sur les sujets de mobilité.

Offre de transport

Un autre point souvent évoqué est l'incapacité des services à mettre en place une offre adaptée sur leur territoire par manque de moyens financiers, par la difficulté de complémentarité avec l'offre régionale et locale, ou même parfois par l'absence totale de réseaux structurants dans certaines parties des territoires.

Moyens humains et financiers

Outre ce manque de connaissance, un manque de moyens humains et financiers est également notable. Dans de nombreuses collectivités, une personne est en charge de la mobilité en plus de l'aménagement, de la transition énergétique, de la voirie, ou encore des problématiques de santé. Il est à noter que dans les territoires ruraux, c'est souvent le DGS qui est également le référent mobilité.

Le soutien de l'Etat ou d'autres collectivités (Région ou Département) est sollicité pour le maintien de nombreux services comme le Transport à la Demande, ou le développement de projets plus structurants.

Culture de la mobilité

Certains territoires signalent un besoin d'acculturation des jeunes et moins jeunes à la mobilité. Dans les territoires les plus ruraux, l'attachement au territoire est très fort et le fait de devoir aller vers des pôles provoque un frein psychologique. Cela constitue, par exemple, un frein pour de nombreux jeunes ayant besoin de se déplacer en vue d'aller suivre des formations, même dans le cas où leurs frais de transports en commun peuvent être intégralement remboursés par la collectivité.

Attachement à l'objet voiture

L'usage de la voiture est avant tout un réflexe pour assurer ses déplacements, et un symbole de liberté. C'est également parfois une expression de sa personnalité, un objet représentant son niveau social, ses passions et son envie. Cet attachement en fait une dépendance pour un grand nombre, qui ne s'orientera pas spontanément vers une limitation des déplacements ou l'utilisation d'autres modes sans une incitation des pouvoirs publics.



Actions 2019

La Loi d'Orientation des Mobilités



La Loi d'Orientation des Mobilités, présentée au Parlement courant 2019, est le nouveau cadre législatif et réglementaire sur les transports et la mobilité. Elle répond à 4 objectifs :

1. Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture.
2. Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous.
3. Réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer.
4. Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien.

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-mobilites-des-solutions-tous-dans-tous-territoires>

Le programme France Mobilités (French Mobility)



France Mobilités est un programme national visant à faciliter et accélérer l'innovation dans la mobilité. C'est une communauté ouverte à tous les acteurs de la mobilité, dans le but de participer à la création d'un environnement propice au développement de nouvelles mobilités, pour les voyageurs et les marchandises, en proposant des solutions concrètes et opérationnelles qui répondent aux besoins des porteurs de projets.

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/france-mobilites-french-mobility>

Le plan vélo et mobilités actives



Le Gouvernement a adopté le plan vélo et mobilités actives le 14 septembre 2018. Il vise à soutenir les aménagements cyclables portés par les collectivités locales et le développement de la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens. Deux appels à projets sont en cours : "Fonds mobilités actives-Continuités cyclables" opéré par les services de l'Etat, "Vélo et territoires" porté par l'ADEME.

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives>

<https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/VELO2018-71>

L'espace collaboratif «Réseau Mobilité Grand Est»



La DREAL avec l'ADEME et la Région préparent l'ouverture d'un outil de mise en réseau au bénéfice premier des référents mobilité identifiés lors de l'enquête. L'outil est développé sur la plateforme « Intr@dem » et s'inspire de l'exemple de celui du réseau « Climat Air Energie ». Sa finalité vise la mise en relation : forum entre collectivités, accès documentaire, diffusion d'informations des partenaires, portail de renvois internet...

DREAL GRAND EST
Site de Strasbourg
14 rue du Bataillon de Marche N°24
BP 10001
67050 STRASBOURG CEDEX
03 88 13 05 00



ADEME GRAND EST
Site de Strasbourg
8 rue Adolphe Seyboth
67000 STRASBOURG
03 88 15 46 46

Contact: mobilite.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr