

# POUR UNE NOUVELLE APPROCHE DES MOBILITÉS RURALES EN SARTHE



Une étude portée par:

PRÉFET  
DE LA SARTHE

Assistance à Maîtrise d'Ouvrage : **AUXILIA**  
CONSEIL EN TRANSPORT

Jun 2020

Cette note synthétise pour les collectivités locales de Sarthe les premiers enseignements de l'étude en cours (2019-2020)

## POURQUOI L'ENJEU DES MOBILITÉS RURALES ?

Car la mobilité prend une place de plus en plus importante dans les politiques d'aménagement (SCOT, PLUi...). Dans un secteur en mutation par **des innovations majeures** (numériques et techniques) et par **un calendrier législatif soutenu** avec la loi LOM en 2019, les collectivités locales et en particulier les EPCI s'interrogent, en lien avec le transfert effectif de plusieurs compétences, quant à leur capacité d'action. Car la mobilité illustre **une fracture territoriale, sociale et numérique** qui existe entre la progression du recours à des modes alternatifs à la voiture dans le cœur de ville des métropoles régionales, et les territoires périphériques (péri-urbain, rural, villes et intercommunalités de taille moyenne). Les territoires ruraux doivent relever de nombreux défis en lien avec la mobilité : le développement économique local, l'accès à l'emploi, l'inclusion sociale, l'autonomie face au vieillissement, l'accès aux services publics, l'accès numérique inégal, l'environnement et la santé de ses habitants.

Car, et en dépit des investissements publics portés par les territoires ruraux souvent conséquents en matière d'aménagements, d'équipements ou d'infrastructures, **la voiture représente le mode de déplacement incontournable en milieu rural** (plus 7 déplacements sur 10, réalisés en voiture). Admettre cette réalité est indispensable afin de ne pas calquer des réalités métropolitaines et des solutions « toutes faites » adaptées à l'urbain, sur des réalités, contraintes ou non, en milieu rural.

Panorama des mobilités : entre 3 et 4 déplacements par jour par personne, 2 déplacements sur 3 font moins de 5 kms, entre 7 et 9 déplacements sur 10 réalisés en voiture.

## POUR UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA MOBILITÉ DURABLE DANS LES TERRITOIRES RURAUX

L'offre de mobilité des collectivités territoriales s'est enrichie ces dernières années par le développement conséquent d'infrastructures, à la pratique du vélo ou du covoiturage.

Ces investissements, souvent lourds, opérés par les collectivités locales figent bien souvent la réponse que font les acteurs publics à des besoins de déplacement changeants, selon l'âge, le type d'activité, la consommation de biens et de services, la pratique de loisirs, etc.

Déposer son enfant chez l'assistante maternelle, consulter un médecin, faire ses courses : dans les territoires ruraux, ces déplacements, fréquents voire quotidiens, souvent considérés comme contraints, sont réalisés majoritairement en voiture, pénalisent fortement les personnes non véhiculées et interrogent l'adéquation entre les investissements lourds décrits plus hauts et les usages réels des habitants

La démarche portée par l'Etat (DDT72), dans le cadre du schéma départemental d'amélioration de l'accès des services au public, a pour objectif de proposer une nouvelle approche de la mobilité durable, adaptée aux territoires ruraux, sans opposer, souvent de façon stigmatisante, la voiture aux autres modes de transport : en complément de l'approche traditionnelle des modes de transport, l'objectif est de repenser la mobilité sous l'angle **des services de proximité** (en matière de petite-enfance et de jeunesse, de consommation et de services, d'accès aux soins, etc.) pour **faciliter avant tout la vie** des habitants dans ces territoires et **se déplacer-mieux** : Avoir besoin de moins se déplacer ; Se déplacer moins loin ; Être plus dans chaque voiture ; Disposer de vraies solutions de

**L'OPPORTUNITÉ D'UNE PRISE DE COMPÉTENCES À L'ÉCHELLE EPCI ET D'UNE COLLABORATION POUSSÉE EPCI ↔ COMMUNES** : Délibération sur prise de compétence d'AOM du Conseil communautaire avant le 31 mars 2021. A compter de la notification de la délibération du conseil communautaire, les communes ont 3 mois pour délibérer. A défaut de transfert, la région devient AOM sur le périmètre de l'EPCI le 1er juillet 2021

## RETOUR SUR LA DÉMARCHE ENGAGÉE PAR LA DDT72

La démarche se déroule en 3 phases :

1. Un recueil d'initiatives de mobilités rurales qui permettent véritablement d'optimiser les déplacements dans les territoires ruraux, et de fait de faciliter la vie des habitants
2. Une phase d'accompagnement opérationnel de 6 projets de collectivités locales et d'acteurs locaux
3. Une phase de restitution et capitalisation

### Quels objectifs à terme pour la démarche ?

- Réinterroger le projet politique du territoire en matière de mobilité (en impliquant conjointement les EPCI et les communes)
- Proposer une nouvelle approche de la mobilité en milieu rural pour accélérer le changement
- Partager les conditions de réussite de l'accompagnement
- Permettre aux équipes techniques (collectivités, DDT et partenaires) d'explorer de nouvelles formes d'accompagnement

Plus d'informations auprès de : M. Pascal Vasseur, DDT72, [pascal.vasseur@sarthe.gouv.fr](mailto:pascal.vasseur@sarthe.gouv.fr)

## UN RECUEIL D'INITIATIVES DÉJÀ DISPONIBLE

Le recueil détaille 50 initiatives, pour l'essentiel en grand-ouest, dans 8 finalités distinctes :

Son objectif : donner ENVIE, ENVIE de découvrir ou redécouvrir des exemples inspirants, ENVIE d'aller rencontrer les personnes à l'origine de ces actions pour en savoir davantage, ENVIE d'agir en faveur des mobilités rurales grâce à un intérêt renouvelé et une nouvelle palette d'actions à sa disposition, ENVIE d'impliquer habitants et acteurs locaux dans la réflexion.

**5 Le S'coolbus (ou cyclo bus)** ▶ Les déplacements scolaires domicile-école

**Ob:** Louviers (Eure - 18000 hab.)

**En bref**  
Un cyclo-bus scolaire (format rosalie) à assistance électrique  
9 passagers pédalant avec un chauffeur  
Lancé par l'association normande Scool Bus  
3 navettes de ramassage scolaire Scool bus pour desservir l'école primaire Anatole France de Louviers (Maître d'ouvrage : Communauté d'aggl. Seine Eure)  
Des gains évidents : sécurité des enfants et confiance des parents, santé, circulation et stationnement autour de l'école, lien social...

**L'avis d'Auxilia**  
• Très adapté pour un ramassage scolaire en centre-bourg (moins en habitat isolé ?)  
• Un coût qui peut encore être jugé élevé à ce stade de développement (entre 50 et 100K€ selon les cas) mais un coût global intéressant au regard d'un service de ramassage scolaire classique, aménagements d'abords d'école, etc.  
• A envisager un groupement de commandes entre collectivités ?  
• Contacter la Manufacture Française du Cycle à Machecoul (44), premier fabricant de cycles en France pour des améliorations / développements en local ?

**En Région Pays de la Loire**  
Expérimenté à Chaumes-en-Reiz en 2018 (44 - 6600 hab)

**Pour aller plus loin**, contacter le Service Transports et Déplacements de la CcA de Seine-Eure, 141 Maîtrie de Chaumes-en-Reiz (14, Leclève, maille).  
Vidéos de présentation : [https://youtu.be/RE\\_MG39q2-2g](https://youtu.be/RE_MG39q2-2g)  
<https://www.youtube.com/watch?v=dLE5Vw2188s>

## LES 6 COLLECTIVITÉS ET ACTEURS LOCAUX ACCOMPAGNÉS

dans leur projet de mobilité rurale,

au titre de la phase 2

- Fresnay-sur-Sarthe 3026 hab (2016)
- Brûlon 1609 hab (2016)
- Bonnétable 3869 hab (2016)
- CC Loir Lucé Bercé 24840 hab (2016)
- CC des Vallées de la Braye et de l'Anille, 19 communes, 15605 hab (2016)
- Projet de garage solidaire de l'association Carbur Pera

## LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA DÉMARCHE À CE STADE

A ce stade d'avancement de la démarche, plusieurs enseignements se dégagent et peuvent être d'ores et déjà partagés avec les collectivités . Les deux pages suivantes donnent un aperçu de ces enseignements.

1. Méthodologie de projet : quels besoins et quelles ressources ?
2. Structuration d'une mission de transport solidaire
3. Accessibilité aux services de proximité
4. Déplacements domicile-travail et mobilités inclusives
5. Projet de territoire et mobilisation des habitants

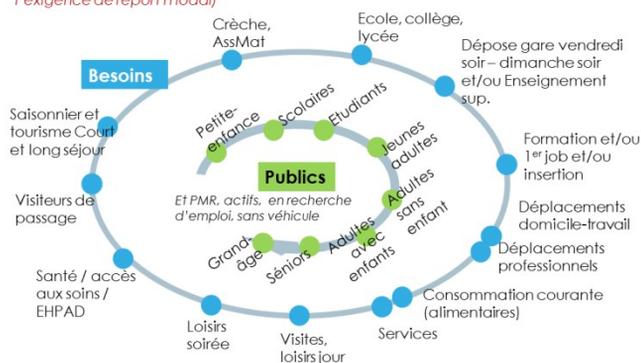
## 1. MÉTHODOLOGIE DE PROJET : QUELS BESOINS ET QUELLES RESSOURCES ?

### Quels besoins de mobilités ?

Au-delà des objectifs quantitatifs de report modal, traditionnellement mis en exergue par des états des lieux longs et coûteux pour les collectivités, la démarche suggère de repartir prioritairement des besoins quotidiens des habitants.

L'enjeu est ainsi de qualifier localement les besoins de déplacements quotidiens, selon les différents chaînons de déplacement (=> petite-enfance ; santé ; alimentation, etc.) et selon les publics-cible (grand-âge, pas de véhicule...)

Le schéma de la page suivante permet de qualifier ces besoins quotidiens de mobilité, en s'appuyant sur l'expertise d'usage des acteurs locaux générateurs de mobilité (crèche, supermarché, association, entreprise, hôtel, etc.). Une enquête papier et web, à faire diffuser par ces acteurs à leurs propres usagers (et/ou adhérents et/ou salariés), permet facilement de décrire le panorama des besoins et sert de support à une réflexion collégiale sur les solutions à mettre en œuvre.



## 2. STRUCTURATION D'UNE MISSION DE TRANSPORT SOLIDAIRE

Cet enseignement fait écho au souhait légitime des collectivités locales, commune ou EPCI, de structurer une offre de transport. Cette offre peut s'apparenter à un transport à la demande. Sa gestion et son coût peuvent être dissuasifs. Les préconisations formulées à la CC Vallée de la Braye et de l'Anille (CCVBA) et aux communes de Brûlon et de Bonnétable, qui avaient pour but d'esquisser les contours de cette mission, étaient de deux ordres :

### Coordonner une offre de transport par la (re)mise en circulation d'un minibus

Objectif : Initier un service de transport à l'échelle du périmètre communal ou communautaire, en mobilisant un véhicule du parc public qui serait sous-utilisé.

Constat (à Bonnétable) : 2 minibus sont existants mais sont souvent utilisés en semaine et le week-end (scolaires et associations). Néanmoins le créneau du mardi matin serait potentiellement disponible et permettrait de desservir le marché. Le minibus pourrait être conduit en interne ou être mis à disposition d'une association et des bénévoles qui en assureraient la conduite et la desserte le mardi matin. Typologie de trajets à envisager : Marché sédentaire ; Maison médicale ; Services publics (mise en cohérence des rdv proposés avec la desserte minibus)

Réservation la veille du trajet avant 16h (à définir) : permet de programmer / adapter les trajets la veille pour le lendemain

### Initier le développement d'initiatives en faveur d'un transport bénévole et solidaire

Prioritairement favoriser la mise en relations entre habitants (offre / demande de mobilité) : à l'initiative de la CCVBA, il s'agit d'initier l'animation d'un covoiturage solidaire entre habitants du territoire (« je me rends à la piscine le \_\_ \_\_, vers \_\_ heures, je dispose de deux places supplémentaires dans ma voiture, ? qui souhaite en profiter »)

Outils à disposition : page Facebook ; plateforme régionale Ouestgo

<https://www.ouestgo.fr/devenir-partenaire>

ligne tél unique (standard Mairie ou CCAS ou MSAP) ; mobilisation des habitants (enquête par une diffusion boîte aux lettres pour identifier les besoins et les bénévoles potentiels, réunion publique, ateliers, information relayée aux associations, entreprises, parents d'élève, commerçants) ; bénévoles RESOAP Si le minibus n'est pas disponible, identifier la solution alternative par la mise en relations :

- Recours à la page Facebook (post d'un message) pour identifier un covoitreur
- Recours au fichier de bénévoles (à la suite de l'enquête)

### Quelles ressources locales ?

Les solutions à mettre en œuvre ne débouchent pas exclusivement sur des besoins d'investissement ou des actions coûteuses. La démarche nous montre en effet l'intérêt d'une identification préalable des ressources déjà disponibles (à l'échelle communale et intercommunale), ressources matérielles (un minibus existant, mais sous-utilisé ou immatérielles (des compétences en matière de réparation voiture ou vélo par exemple)

## 3. ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES DE PROXIMITÉ

La question de l'accès aux services de proximité (services publics ou commerciaux) est d'autant plus essentielle pour un public non-motorisé ou ayant des difficultés à se déplacer (grand-âge / PMR)

La Maison France Services (ex-MSAP) est une bonne illustration de cet enjeu : la Maison France Services (très souvent située en ville-centre à l'échelle de l'EPCI) n'est très souvent pas accessible pour les non-riverains ou les habitants non motorisés. Pour ces populations, c'est une stratégie d'accès aux services qu'il faut repenser prioritairement à l'échelle du périmètre communautaire et en impliquant les communes :

- La mise en service d'une Maison France Services à l'échelle du périmètre intercommunal,
- Le développement d'un service itinérant pour aller vers toutes les communes membres (exemple du camping-car itinérant de la CC Thiérache Sambre et Oise décrit dans le recueil d'initiatives)
- Un service structuré d'aide à domicile pour la réalisation des formations administratives à l'échelle de la commune, (cf. service civique équipé d'un portable et d'une connexion internet)

La commune de Loir-en-Vallée a recouru dernièrement à un emploi service civique pour la réalisation de ce type de missions.

#### **4. DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL ET MOBILITÉS INCLUSIVES**

##### **La mobilité révèle les précarités socio-économiques**

L'enjeu des déplacements domicile-travail en milieu rural est lié à celui des mobilités inclusives, autrement dit les solutions à inventer pour faciliter le quotidien des jeunes actifs ayant des difficultés à se déplacer ou actifs précarisés par l'entretien coûteux d'un véhicule (cf. le projet de garage solidaire de l'association Carbur Pera).

Les statistiques à l'échelle nationale montrent que 50 % des personnes en insertion ont déjà dû refuser un emploi ou une formation pour des raisons de mobilité. C'est également un enjeu économique pour les employeurs en milieu rural qui rencontrent des obstacles sérieux dans le recrutement de leur personnel, pour des raisons de mobilité entre le domicile et le lieu de travail.

La commune de Fresnay-sur-Sarthe entend répondre à ces enjeux tout en valorisant l'attractivité de sa gare à La Hutte (ligne Le Mans Alençon).

A ce stade, l'objectif est de mettre à disposition une navette à partir / vers la gare (aux horaires d'arrêt de train) et desservant les principaux employeurs de la commune.

##### **La mobilisation en amont des acteurs économiques**

Une réservation par application permettrait de construire les circuits quotidiens « je dois me rendre à la gare / j'arrive à la gare ».

La méthode suppose la mobilisation des employeurs en amont pour co-construire avec eux les besoins.

Deux propositions parmi les plus fréquentes :

- Faciliter le covoiturage en rapprochant des binômes de covoitureurs potentiels (proximité du lieu de vie et horaires similaires), si besoin cartographie de domiciliation anonyme des salariés, voire animation de type café-covoiturage
- Préciser les besoins des collaborateurs (jeunes actifs et néo-recrutés) quant à une offre de transport collectif (à identifier directement par l'entreprise ou l'agence d'intérim): cf. démarche de Fresnay-sur-Sarthe.

#### **5. PROJET DE TERRITOIRE ET MOBILISATION DES HABITANTS**

La mobilité en milieu rural ne peut être qu'une simple question d'offre de transports. La capacité à trouver des solutions adaptées repose sur l'animation de toutes les expertises et les compétences des collectivités EPCI et communes (développement économique, commerce, urbanisme, logement, action sociale, enfance-jeunesse, etc.).

Une réponse : la co-construction d'un projet de territoire, à l'échelle EPCI et/ou communale, mettant au cœur de ses priorités la réponse aux besoins quotidiens des habitants, en associant les habitants et les acteurs locaux par des temps de travail en commun et des ateliers de réflexion.

Plusieurs axes sont à développer en lien avec l'expertise des habitants : repenser les services de proximité (cf. solutions itinérantes) ; une stratégie de requalification du cœur de bourg ; plus de partage des véhicules (co- et auto-partage, véhicules dormants) ; services et animations terrain pour accompagner le changement de pratiques (vélo par exemple.)

##### **Le portage de la mission**

La CCVBA se dirige vers le recrutement d'un animateur (conducteur / conseiller / animateur terrain), la commune de Bonnétable vers un service civique, et la conduite du minibus par les bénévoles.

#### **CRISE SANITAIRE, IMPACTS SUR LES MOBILITÉS, ET ENJEUX DE DÉMOBILITÉ**

La crise sanitaire du covid-19 que nous traversons bouleverse nos sociétés et notre rapport aux déplacements quotidiens. Elle laissera probablement des traces à long terme dans le paysage des mobilités post-confinement : de façon transitoire, une chute de fréquentation du transport public et vraisemblablement une reprise forte de la voiture avec des conséquences connues mais problématiques à de nombreux égards, et de façon peut-être plus durable, un maintien du télétravail à un haut niveau, une place du vélo à prendre dans les déplacements de proximité (et déjà relayée par certaines collectivités déjà dans le développement d'infrastructures vélo temporaires).

Enfin, une évolution vers davantage de démobilité (choix de moins se déplacer, ou se déplacer moins loin, services de livraison à domicile ou collecte facilitée) se dessine.