

Pour une entrée en durabilité des « territoires perdants » :

Une interrogation des politiques de mobilité françaises

Agathe Delebarre, ULCO (TVES)

Séverine Frère, ULCO (TVES)

Christophe Gibout, ULCO (TVES)

2èmes Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)

Montréal, juin 2019

Une question commune :

Comment penser l'entrée en durabilité des territoires périurbains qui apparaissent comme des « territoires perdants » ?

mais 2 approches de l'entrée en durabilité

2 études, 2 approches

1. Aire Métropolitaine de Lille (AML) (Hauts-de-France, France) :

- ▶ Projet Interostep - Predit IV (2010-2013)
- ▶ Étude des Services de Transports Partagés
=> Offres et usages
- ▶ Durabilité : Approche *environnementale*

2. Villes moyennes et leur espace périurbain (Hauts-de-France et Bretagne, France) :

- ▶ Thèse de doctorat en Aménagement des territoires
(En cours : 2017-2020)
- ▶ Étude des politiques de mobilité
dans le périurbain des villes moyennes
=> Recomposition territoriale et gouvernance
- ▶ Durabilité : Approche *sociale*

1. Les Services de Transports Partagés dans l'Aire Métropolitaine Lilloise :

Solutions innovantes
contre
Solutions par défaut

Définition et méthode

Services de Transports Partagés (STP) : Une alternative à la voiture

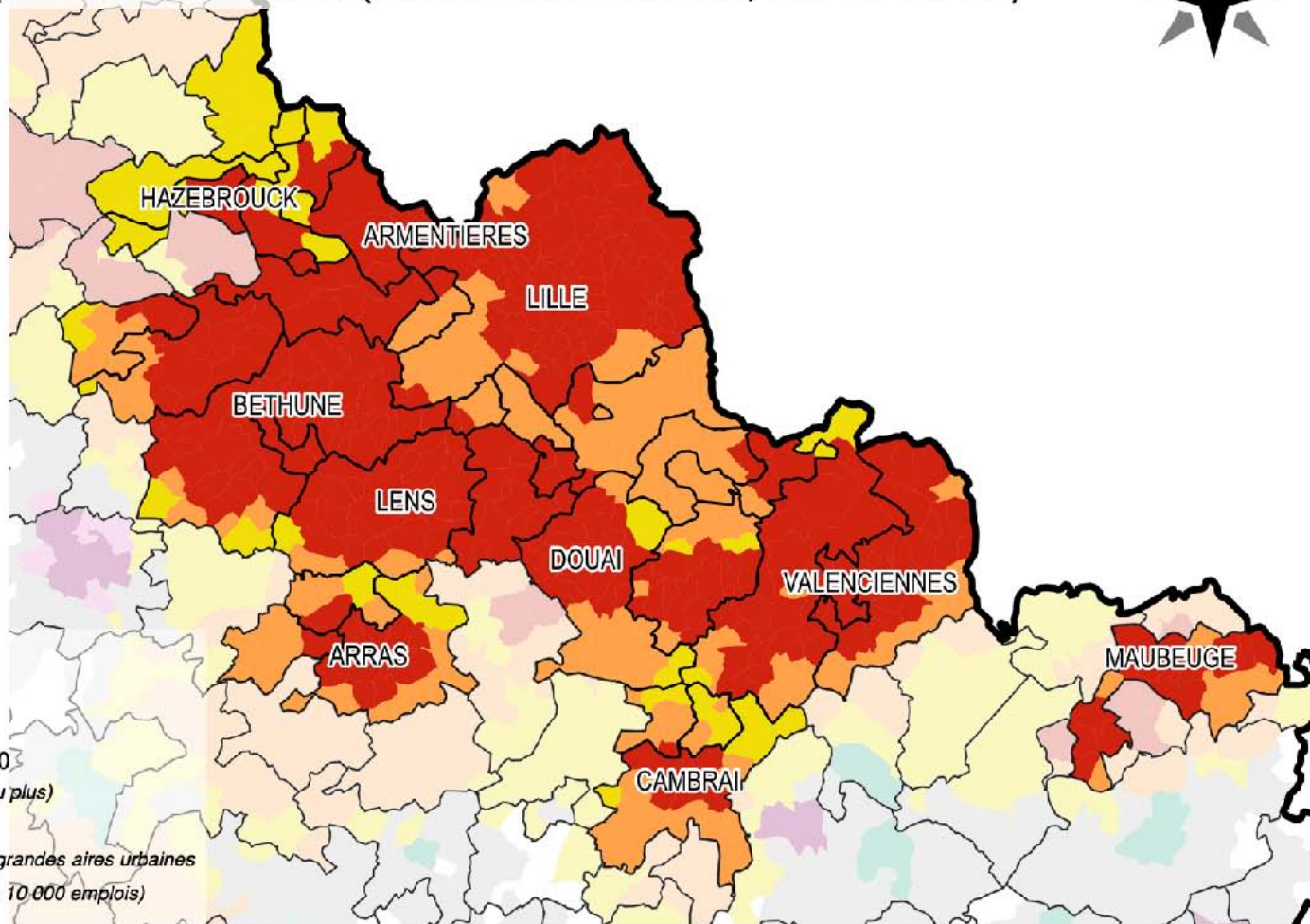
- ▶ Ensemble de services organisés de manière collective proposant une offre personnalisée de mobilité
 - Organisés par une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) ou une entreprise privée.
 - Apportant une réponse personnalisée au besoin de mobilité (itinéraires ou horaires pouvant varier, dessertes en zones peu denses).

Matériau utilisé :

- ▶ Entretiens semi-directifs réalisés auprès des AOT situées dans l'AML & auprès d'autres acteur·trice·s des territoires n'étant pas AOT :
Communautés de Communes, Pays, Services sociaux, Acteur·trice·s de l'insertion
- ▶ Enquête par entretiens et e-questionnaires (755 usager·e·s des STP) :
Questionnaire structuré en 5 parties :
 1. Usages des STP
 2. Freins
 3. Modification des comportements
 4. Rapport à l'automobile
 5. Profil des individus

Les terrains d'étude

Zonage en aires urbaines et intercommunalités de l'Aire Métropolitaine Lilloise (Hauts-de-France, 2010-2012)

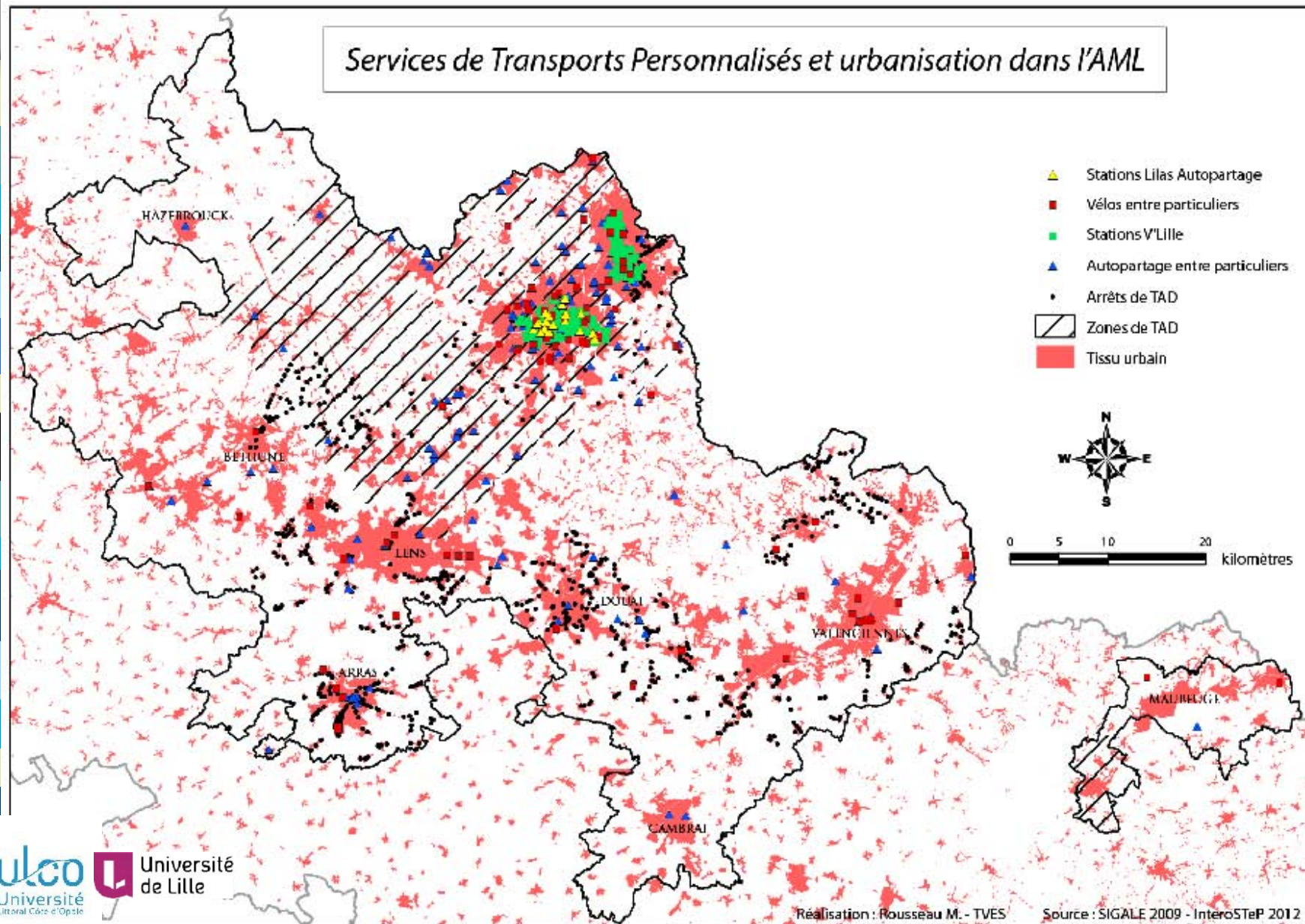


Légende

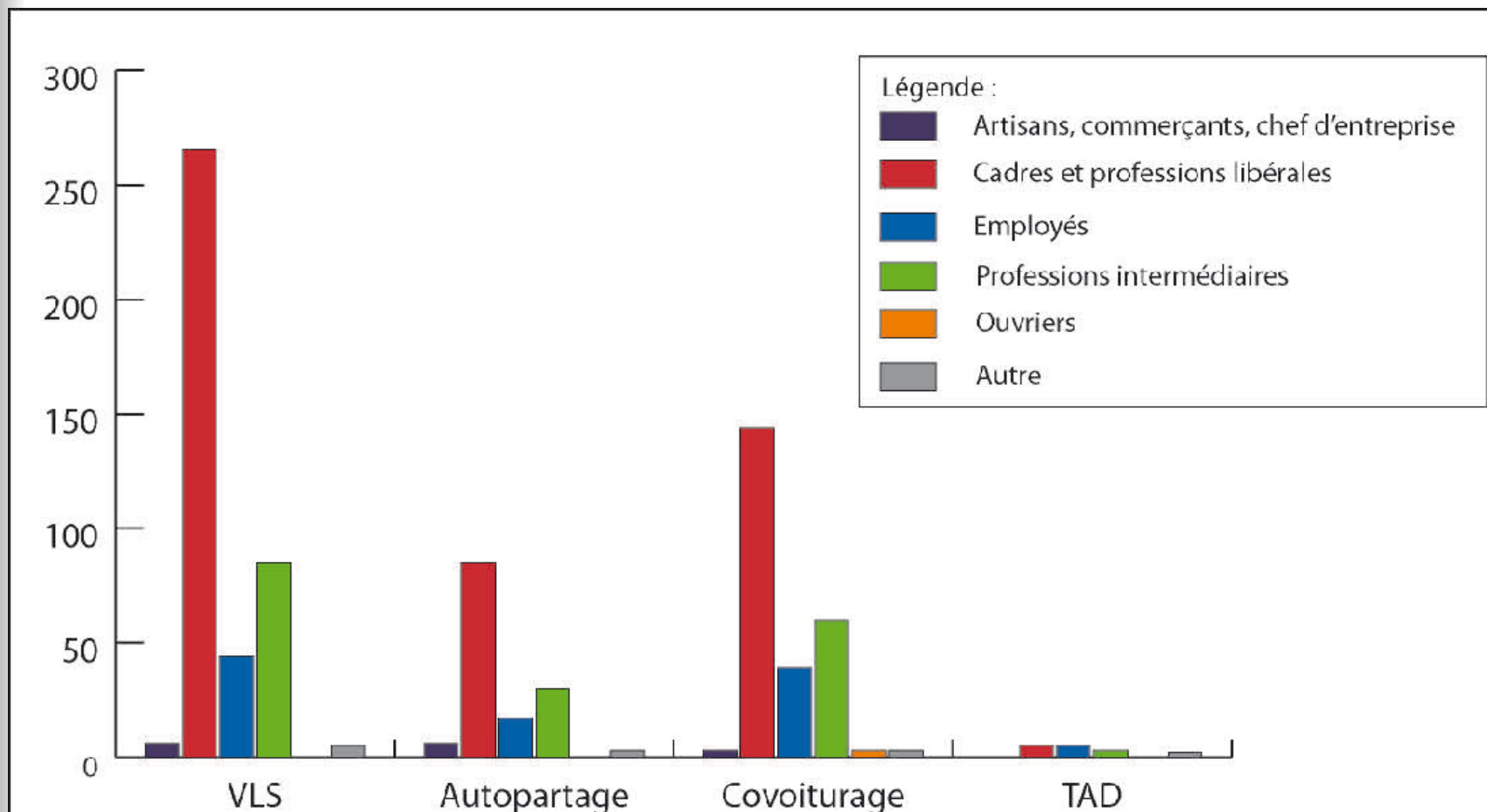
- Région 2012
- Intercommunalités 2012
- Zonage en aires urbaines 2010
 - Grand pôle (10 000 emplois ou plus)
 - Couronne d'un grand pôle
 - Commune multipolarisée des grandes aires urbaines
 - Moyen pôle (5 000 à moins de 10 000 emplois)
 - Couronne d'un moyen pôle
 - Petit pôle (de 1 500 à moins de 5 000 emplois)
 - Couronne d'un petit pôle
 - Autre commune multipolarisée
 - Commune isolée hors influence des pôles



Cartographie des STP dans l'AML : Une diffusion inégale entre urbains, périurbains et ruraux



Une surreprésentation des catégories supérieures hypermobiles et des catégories populaires peu représentées dans l'usage des STP



Au bénéfice de qui et de quels espaces?

STP : Un contraste entre offres en zone dense et en zone peu dense

- ▶ Solutions *innovantes* lorsque la densité ne permet plus le choix de l'autosolisme

VS

- ▶ Solutions *par défaut* dans les zones peu denses réservées aux exclus de l'automobile.

Des profils d'utilisateurs contrastés

Les usages des STP :

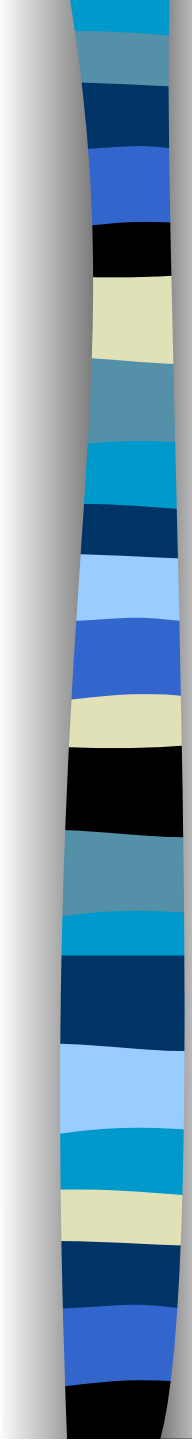
- ▶ Différence dans la capacité qu'ont les individus à répondre ou non à l'actuelle injonction sociale à la mobilité
- ▶ Dans les centres urbains denses (Lille) :
 - Diversifier l'offre de mobilité dans un environnement contraint pour l'autosolisme
 - Suppléer, à travers des solutions innovantes, une offre alternative déjà existante pour mieux satisfaire et optimiser une mobilité croissante de certaines catégories de population (cadres)

VS

- ▶ Dans les espaces périurbains :
 - STP conçus pour solutionner des besoins occasionnels de déplacements de populations exclues de l'automobilité

Renforcement de la fracture entre :

Les exclus de la mobilité <=> Les *multi-mobiles*



2. Mobilités dans le périurbain des villes moyennes :

**Une iniquité encore présente
entre urbain et périurbain
malgré une montée
en compétence mobilité des territoires**

Contexte français

Contexte de la Loi NOTRe (2015) : Recomposition intercommunale et renforcement des Régions en 2017

► Fusions d'intercommunalités :

Apparition ou extension de communautés d'agglomération (CA)

- Nombreuses villes moyennes

=> Nouvelles Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM)
ou extension d'AOM existantes sur leur espace périurbain

- Transfert de certaines lignes de Transports Scolaires et Interurbains (TSI) de la Région => AOM (2018-2021)

► Transfert de la compétence TSI des Départements => la Région :

- Transferts de la compétence TSI, des personnels, des lignes routières et de tarification différentes.
- Attente du renouvellement des contrats DSP et des Marchés Publics de transports scolaire pour homogénéiser le réseau et la tarification (2019-2021)

Méthode

Matériaux utilisés :

- ▶ Observations participantes dans les transports en commun réguliers dans le périurbain des villes moyennes
- ▶ Étude des politiques publiques de mobilité et du cadre réglementaire
- ▶ Entretiens semi-directifs réalisés

(52 entretiens - 61 interviewé·e·s - décembre 2017- novembre 2018)

- AOM : Communautés d'Agglomération
 - ▶ Acteurs de l'insertion
 - ▶ Associations d'usagers
- AO Régionales (et auparavant Départementales)
 - ▶ Associations institutionnelles
- Autres acteur·trice·s des territoires n'étant pas AO :
 - ▶ Opérateurs de transports
 - ▶ Communautés de Communes
 - ▶ Pays / Conseils de Développement

Les terrains d'étude

Aires urbaines de Boulogne-sur-Mer et Berck
et leurs intercommunalités
(Hauts-de-France, 2010-2016-2017)

Légende

Région 2017

Intercommunalités 2017

Intercommunalités 2016

Zonage en aires urbaines 2010

Grand pôle (10 000 emplois ou plus)

Couronne d'un grand pôle

Commune multipolarisée des grandes aires urbaines

Moyen pôle (5 000 à moins de 10 000 emplois)

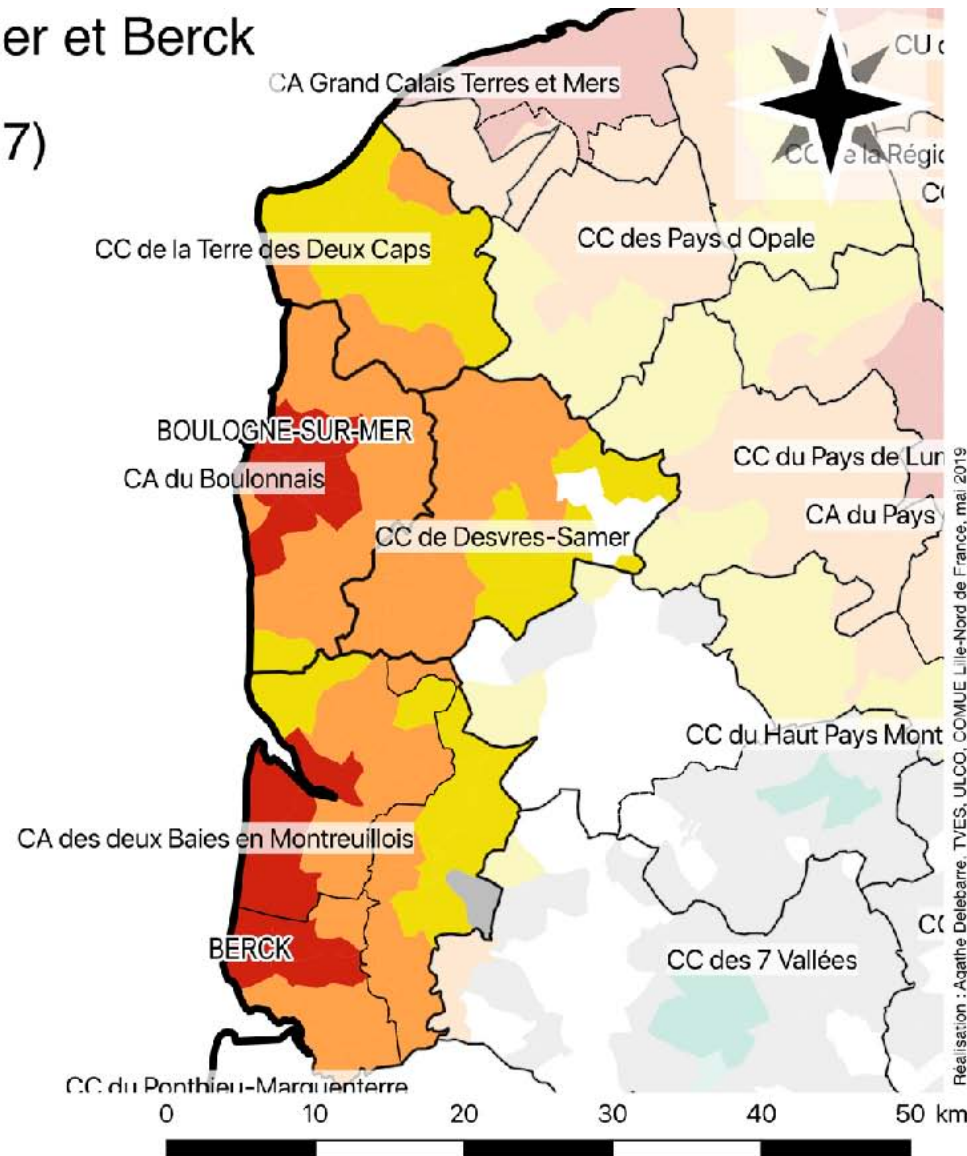
Couronne d'un moyen pôle

Petit pôle (de 1 500 à moins de 5 000 emplois)

Couronne d'un petit pôle

Autre commune multipolarisée

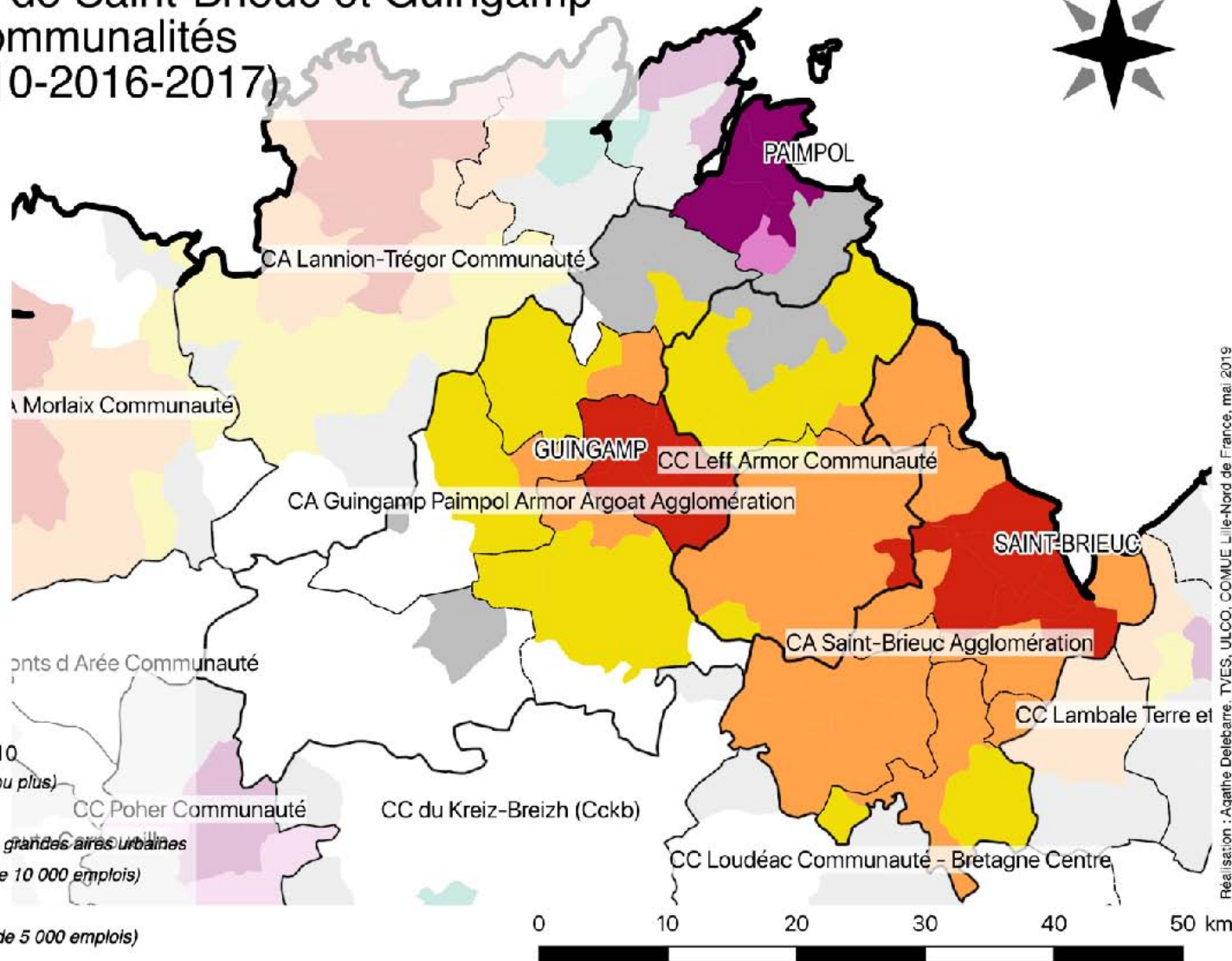
Commune isolée hors influence des pôles



Réalisation : Agathe Delebarre, TVES, ULCO, COMUE Lille-Nord de France, mai 2019

Les terrains d'étude

Aires urbaines de Saint-Brieuc et Guingamp
et leurs intercommunalités
(Bretagne, 2010-2016-2017)



Légende

Région 2017

Intercommunalités 2017

Intercommunalités 2016

Zonage en aires urbaines 2010

Grand pôle (10 000 emplois ou plus)

Couronne d'un grand pôle

Commune multipolarisée des grandes aires urbaines

Moyen pôle (5 000 à moins de 10 000 emplois)

Couronne d'un moyen pôle

Petit pôle (de 1 500 à moins de 5 000 emplois)

Couronne d'un petit pôle

Autre commune multipolarisée

Commune isolée hors influence des pôles

Une offre altermodale limitée dans le périurbain des villes moyennes

- ▶ **Bus et Cars interurbains** : Cadencement scolaire, peu de communes desservies, information horaire parfois peu lisible
- ▶ **Cars scolaires** : Réservés aux scolaires, desservent toutes les communes avec des scolaires, arrêts pas toujours matérialisés
- ▶ **Train Express Régional** : Existence de très peu de lignes périurbaines et avec une fréquence faible
- ▶ **TAD** : Plusieurs cas de figures
 - Lignes virtuelles couvrant l'ensemble du périmètre de l'AOM
 - Lignes virtuelles ne desservant que quelques communes
 - Zonal en porte à porte : Principe d'équité sociale vs principe d'équité territoriale
- ▶ **Covoiturage** : Aires de covoiturage sont le plus souvent sur noeuds autoroutiers pour déplacements entre aires urbaines (et non dans l'aire urbaine)
- ▶ **Vélo** : Encore vu comme un loisir et l'orographie en contraint l'usage. Nécessité d'utilisation du Vélo à Assistance Électrique (VAE)
- ▶ **Projets** : Autostop 2.0 (Rézo Pouce) ou de mini-autopartage en régie



Une entrée en durabilité plus complexe dans l'espace périurbain des villes moyennes

► **Contradiction entre :**

- Montée en compétence transports-mobilité des Régions et des AOM
- Modalités de financements jugées inadaptées et insuffisantes par les acteur·trice·s du territoire

Augmentation des compétences \Leftrightarrow moyens de financements limités

Cela rend difficile le développement d'une offre altermodale dans les nouvelles CA et tout particulièrement dans leur espace périurbain.

Mais d'autres freins contribuent à complexifier la réduction des iniquités territoriales dans le périurbain des villes moyennes.

Conclusion

Cas des centres urbains (notamment métropolitains)

Renforcement d'une offre altermodale qui accentue les iniquités territoriales entre zones urbaines denses et zones périurbaines et rurales peu denses.

Offre altermodale profite essentiellement aux « hypermobiles » plus qu'aux « exclus » de la mobilité.

Cas des espaces périurbains des villes moyennes

Offre altermodale = offre limitée pour envisager un report modal qui va donc s'adresser uniquement aux captif·ve·s (non-motorisé·e·s)

Les réformes territoriales récentes sont en cours.

Mais plusieurs freins semblent subsister pour limiter la diversification de l'offre altermodale qui reste dédiée aux non-motorisé·e·s.

Ouverture

Ces présentations nous apportent un éclairage sur les dimensions environnementale, sociale et de gouvernance du développement durable ainsi que sur la difficulté de les concilier.

Merci

Agathe Delebarre, TVES, ULCO :
agathe.delebarre@etu.univ-littoral.fr

Quelques références bibliographiques :

- DELEBARRE A., 2019, « Altermobilité dans les espaces périurbains des villes moyennes : Initiatives et limites dans la mise en place d'une équité territoriale et d'une entrée en durabilité de ces territoires. », *Séminaire 2 de l'atelier du REHAL « Trajectoires des espaces périurbains » (7-8 mars 2019)*, Pavillon de Normandie, Caen
- DELEBARRE A., 2018, « Recherche vécue et volonté d'équité socio-spatiale : L'engagement comme moteur de la recherche, la nécessité d'une réflexion sur son objectivité et sur l'écriture de la thèse », *Journée de l'AARL : L'engagement du.de la doctorant.e : frein ou moteur de la recherche ? (19 octobre 2018)*, Université d'Artois, Arras
- FRERE S., CASTEX E., MATHON S., 2018, « Les services de mobilité partagés peuvent-ils aider la métropole lilloise à améliorer la qualité de l'air ? », *Pollution atmosphérique [En ligne]*, N°237-238, 16p. mis à jour le : 10/10/2018, odel.irevues.inist.fr/pollution-atmospherique/index.php
- GIBOUT C., HELLEQUIN A.-P., 2018, « Ville Durable & Droit à la Ville. Une Rencontre nécessaire? », *TRANSITERRES. Territoires en Transition*, N°0, pp. 88-89

Annexes

Une entrée en durabilité plus complexe dans l'espace périurbain des villes moyennes

► **Gouvernance encore sectorisée, fragmentée et ambivalente :**

- Transports en commun, mobilités actives, planification urbaine
= Des compétences encore séparées au sein d'une même entité et pas toujours articulées (Notamment dans les nouvelles CA ou les CC)
- Voiries, transports urbains, transports interurbains, transports scolaires, plateforme de covoiturage, etc.
= Des compétences encore fragmentées entre acteur·trice·s du territoire (Périmètre d'intervention et domaine de compétence)
- Ambivalence des politiques publiques
= Entre politiques altermodales dans les centres villes (vélo, TCSP) et maintien de politiques routières dans la ville et dans le périurbain (Construction de rocade, politique de stationnement voiture, etc.)



Une entrée en durabilité plus complexe dans l'espace périurbain des villes moyennes

► Une opposition entre un discours de:

- Concentration des services et emplois sur les pôles urbains pour bénéficier d'économie d'échelle et d'agglomération

VS

- Maintenir les services au plus près des habitants, dans les pôles ruraux dans un contexte d'alternativité très limitée et dans une logique de justice territoriale