



RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE

COMMISSION N° 3

ANNEE 2023-2024



Rapport de saisine – Conseil de Développement du Pays de Châlons-en-Champagne

Commission 3

Aménagement, environnement, cadre de vie, habitat et mobilités

SAISINE

COMMENT REDUIRE LA DEPENDANCE A LA VOITURE INDIVIDUELLE DANS LES TERRITOIRES PERIURBAINS ET RURAUX DU PAYS DE CHALONS ?

Sommaire

Remerciements	5
Composition de la commission 3	6
Introduction	7
Partie 1 : La saisine : définition, enjeux, méthodologie	8
1.1. Le travail et le fonctionnement de la commission 3 pour l'année institutionnelle 2023-2024	8
1.2. La saisine : ses définitions et ses enjeux globaux liés à la mobilité en milieu rural et périurbain	8
La mobilité ou les mobilités : des définitions plurielles	8
La mobilité et les déplacements : des éléments centraux dans les espaces ruraux et périurbains	10
1.3. Un tournant réglementaire avec la loi d'organisation des mobilités (LOM) : nécessité de changement de posture des collectivités locales, en l'occurrence l'intercommunalité	11
Les compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)	11
La compétence mobilité de la Région, AOM régionale	12
Les compétences départementales.....	13
1.4. Une méthodologie itérative mais pragmatique.....	13
Partie 2 : Réalités territoriales des mobilités sur les territoires périurbains et ruraux du Pays de Châlons. Constats et enjeux sur la dépendance du territoire à la voiture individuelle.	14
2.1 Constats territoriaux	14
Le Pays de Châlons, organisation territoriale cohérente mais complexe pour une organisation des mobilités efficace.....	14
2.2. Enjeux globaux.....	15
Les enjeux environnementaux	16
Les enjeux sociaux	16
Les enjeux économiques	17
Les enjeux sociétaux.....	18
Partie 3 : Les actions nécessaires à la réduction de la dépendance à la voiture individuelle.....	20
Axe 1 : Dépasser les limites administratives pour une organisation des mobilités à l'échelle du bassin de vie.....	20
Travailler ensemble : une nécessité dans la gestion des mobilités en milieu rural et périurbain.	20
Une planification conjointe : créer un plan de mobilité simplifié	22
Axe 2 : Capitaliser sur les infrastructures existantes et les développer	23
Ouvrir les lignes de transports scolaires à tout public	23
Proposer une desserte intégrale et régionale par bus de toutes les communes	24
Poursuivre l'aménagement des infrastructures de mobilités actives (cyclistes et piétons).....	24
Réhabiliter les voies ferrées délaissées (étoile ferroviaire de Châlons-en-Champagne).....	25
Développer des aires de covoiturage	26

Installer davantage de bornes de recharges électriques.....	26
Louer des vélos électriques innovants	26
Axe 3 : Impulser de nouvelles manières de penser la mobilité : vers un changement des habitudes	27
Aménager des lieux de travail au sein des communes rurales et périurbaines	27
Créer une plateforme regroupant tous les types de transport pour trouver un itinéraire	28
Créer une plateforme de mobilités	29
Développer les lignes de covoiturage.....	30
Accentuer les services de “démobilité”	31
Annexe.....	34

Remerciements

Monsieur René DOUCET, Président de l'Agence d'urbanisme et de développement de l'agglomération et du Pays de Châlons-en-Champagne (AUDC)

Monsieur Eric CITERNE, Directeur de l'Agence d'urbanisme et de développement de l'agglomération et du Pays de Châlons-en-Champagne (AUDC)

Madame Stéphanie RIFFAUD, Chargée d'études PETR – CODEV à l'Agence d'urbanisme et de développement de l'agglomération et du Pays de Châlons-en-Champagne (AUDC)

Madame Guglielma (Emma) MAGRO, chargée de la rédaction des comptes-rendus de la commission 3

Monsieur Philippe VANTHOURNOUT, Président du Conseil de Développement du Pays de Châlons-en-Champagne

Madame Martine RAGETLY, conseillère municipale à la Ville de Châlons-en-Champagne et conseillère communautaire en charge des mobilités douces à la Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne (CAC)

Monsieur Denis FENAT, maire de Fagnières et vice-président en charge des transports et mobilités à la Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne (CAC)

Monsieur Jérôme FERRACCI, Directeur Mobilité et Infrastructure à la Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne (CAC)

Monsieur François MAINSANT, Président de la Communauté de Communes de la Région de Suippes (CCRS)

Monsieur Julien VALENTIN, Président de la Communauté de Communes de la Moivre à la Coole

Composition de la commission 3

BONEBERGER Maxime

FOUCONNIER Clémence

GIRAUD Maxime

GUILLAUMIN Pascal

HURAUX Laurence

OUEDRAOGO Ismaël

PINON-GUERIN Philippe

ROBERT Jason

SARO Marie

SARTON DU JONCHAY Sophie

SOYER Anne

URTH Jean-Claude

VERT David

Introduction

Trop souvent reléguée au second plan lorsqu'on parle d'aménagement du territoire, la thématique des mobilités est pourtant essentielle. L'organisation des mobilités est autant responsable du développement et du fonctionnement d'un territoire que sa capacité à se projeter dans l'avenir. Que ce soit avec l'arrivée du chemin de fer au XIXe siècle, la massification de l'automobile après-guerre ou encore le retour en force des modes actifs (marche, vélo) depuis les années 2000, les modes de déplacements à l'échelle du Pays de Châlons sont multiples mais interrogent. La place prépondérante qu'a pris l'usage de la voiture individuelle dans ces déplacements peut rendre vulnérable les territoires périurbains et ruraux et leurs habitants par des enjeux environnementaux et socio-économiques bien définis. De quoi justement compromettre l'entrée dans un futur désirable pour le territoire.

Pour cette année 2023-2024, la commission 3 du CoDev s'est donc auto-saisie de ce sujet au travers de la question suivante :

Comment réduire la dépendance à la voiture individuelle dans les territoires périurbains et ruraux du Pays de Châlons ?

Cette grande question, que l'on pourrait réduire simplement à un objectif, fait de cette réduction, et non pas cette « substitution » à l'usage de la voiture, une priorité pour l'avenir des communes périurbaines et rurales du Pays de Châlons.

En s'appuyant sur la définition de plusieurs constats globaux et territoriaux comme la précarisation des habitants par la charge financière d'un véhicule ou encore une organisation des mobilités différentes selon les intercommunalités, les membres de la commission ont essayé de définir quelques réponses et solutions.

Ces dernières ont vocation à s'inscrire en cohérence avec la prise de conscience et les politiques publiques déjà engagées par les trois intercommunalités du Pays de Châlons. Elles sont hiérarchisées au travers de trois grands axes, trois grandes ambitions :

1. Dépasser les limites administratives pour une organisation des mobilités à l'échelle du bassin de vie
2. Capitaliser sur les infrastructures existantes et les développer
3. Impulser de nouvelles manières de penser les mobilités : vers un changement des habitudes

La « révolution » des mobilités qui s'opère sur le territoire sera un enjeu essentiel à son développement et à son attractivité tant au niveau des habitants que des professionnels.

Partie 1 : La saisine : définition, enjeux, méthodologie

1.1. Le travail et le fonctionnement de la commission 3 pour l'année institutionnelle 2023-2024

Après un renouvellement conséquent en 2022, l'équipe de la commission 3 a été quelque peu modifiée en 2023 suite à quelques départs mais aussi à des arrivées venues étoffer le groupe de travail.

Pour rappel, les champs thématiques de réflexions de la commission sont relativement larges : aménagement, environnement, cadre de vie, habitat et mobilités. Ces champs obligent alors la commission à avoir une certaine forme de dextérité dans la conduite de ses réflexions pour des sujets qui peuvent apparaître de prime abord complexe. C'était le cas pour la saisine de cette année sur la réduction, dans les pratiques et usages, de la dépendance à la voiture individuelle dans les territoires péri-urbains et ruraux du Pays de Châlons.

Fort d'un groupe de citoyens aux profils très divers, venus de tous les horizons et avec une motivation sans faille, la commission 3 a travaillé sur une auto-saisine qui lui a été confiée à raison d'environ une réunion par mois de septembre à juin. Plusieurs de celles-ci ont notamment permis de rencontrer des acteurs concernés par notre sujet d'étude.

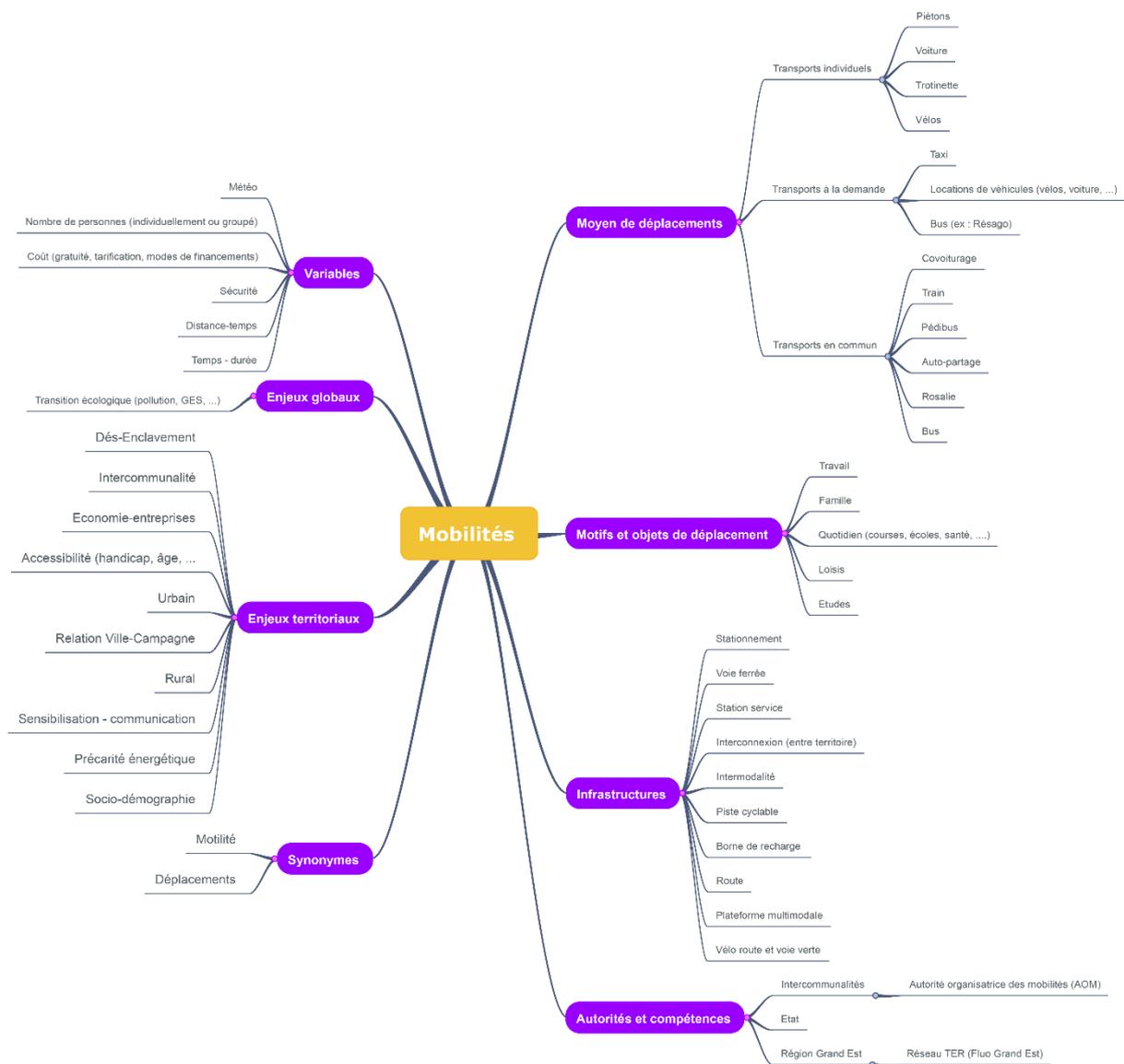
Calendrier des réunions de travail

Mardi 5 décembre 2023
Mardi 9 janvier 2024
Mardi 23 janvier 2024 Entretiens avec Mme RAGETLY, M. FENAT, M. FERRACCI
Mardi 13 février 2024
Mardi 5 mars 2024
Mardi 2 avril 2024
Mardi 16 avril 2024
Mardi 23 avril 2024 Entretiens avec M. MAINSANT et M. VALENTIN
Mardi 14 mai 2024
Mardi 28 mai 2024

1.2. La saisine : ses définitions et ses enjeux globaux liés à la mobilité en milieu rural et périurbain

La mobilité ou les mobilités : des définitions plurielles

La mobilité peut être définie comme la capacité à se déplacer ou à être déplacé. La notion de mobilité semble convoquer un ensemble de termes variés renvoyant à des réalités parfois différentes. Elle doit par exemple être distinguée de la motilité qui est la faculté qu'à un organisme, un corps à se mouvoir. La carte heuristique nous a permis de dégager de regrouper ces termes sous plusieurs items de manière à dégager des grands axes liés à la mobilité.



Source et réalisation : Commission 3

La mobilité étant la capacité à se déplacer, le déplacement en lui-même suppose un **motif de déplacement** mais aussi un moyen de déplacement ou plutôt un moyen de transport : pourquoi on se déplace, avec quoi on se déplace. Ainsi nous pouvons nous déplacer pour des motifs tels que se rendre au travail ou à l'école, accéder à des loisirs, aller voir ses proches, etc. Les **moyens de transport** peuvent être classés selon trois catégories : transports individuels (vélo, à pied, trottinette, etc.), à la demande (taxis, bus, etc.) ou en commun. Des **variables** telles que la distance, le coût du déplacement, la météo ou encore le sentiment de sécurité peuvent avoir un impact quant à l'utilisation d'un moyen de transport plutôt qu'un autre. Utiliser un moyen de transport signifie également que les **infrastructures** nécessaires sont présentes (routes, chemin de fer, station-service, borne de recharge, entre autres exemples). Les infrastructures et transports doivent être gérés par des autorités qui en ont la **compétence**, ce peut être les intercommunalités, l'État, la Région.

La notion de mobilité est donc très large, en témoigne aussi le nombre de d'adjectifs pouvant y être accolés pour préciser un type de mobilité en particulier. En voici quelques exemples :

- **mobilité alternative** : terme assez large car il s'agit de toute mobilité qui n'est pas de l'autosolisme (considéré comme la norme)

- **mobilité "bas carbone"** : mobilité engendrant de faibles émissions de CO2

- **mobilité "décarbonée"** = mobilité sans émission de CO2. Cependant, une mobilité n'est jamais vraiment décarbonée, car quel que soit le véhicule, son processus de production a une empreinte carbone.

- **mobilité active** : mobilité nécessitant un effort physique comme la marche ou le vélo

- **mobilité "durable" et "douce"** = se rapprochent de la notion de mobilité alternative car il peut s'agir de se déplacer en véhicule motorisé (transport en commun, etc...) ou non

D'autres termes, surtout lié à l'usage de la voiture existent également bien que le mot « mobilité » ne soit pas utilisé à proprement parler.

- **autosolisme** : fait d'être seul à bord d'un véhicule motorisé

- **autopartage** : l'activité d'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules (L.1231-14 du code des transports). L'autopartage peut s'effectuer entre particuliers, par l'intermédiaire d'un opérateur d'autopartage, ou encore via un partage de flotte d'employeur.

- **covoiturage** : le covoiturage est par définition un mode de déplacement privé. Contrairement aux transports collectifs, l'autorité organisatrice de mobilité (AOM) ne peut définir la consistance de l'offre (horaires de passage, fréquence des trajets) en lieu et place des conducteurs.

La mobilité et les déplacements : des éléments centraux dans les espaces ruraux et périurbains

Au-delà de la capacité à se déplacer d'un endroit à un autre via un moyen de transport, une infrastructure sur laquelle il est possible de circuler, la question des mobilités soulève des enjeux plus globaux. Si l'on se déplace d'un endroit à un autre pour un besoin précis c'est bien parce que l'on ne réside pas sur un lieu où tous ces besoins pourraient être satisfaits. Cela s'observe notamment dans les trajets domicile-travail : n'habitant pas sur mon lieu de travail je dois m'y rendre. Qu'est-ce qui fait que j'ai choisi d'habiter à un endroit plus ou moins éloigné de mon lieu de travail ? Ces questions renvoient donc à des enjeux socio-démographiques, économiques, environnementaux et plus généralement territoriaux. Ils semblent davantage visibles dans les territoires périurbains et ruraux. Ces territoires sont par définitions éloignés de l'urbain, de la ville où se concentre bon nombre de commerces, de services, pouvant répondre à de multiples besoins.

L'espace **rural** est généralement défini par opposition à l'espace urbain, il constitue l'espace situé en dehors des villes et est souvent assimilé à la campagne, convoquant alors un imaginaire presque "bucolique". Pourtant il n'existe pas qu'un type de "rural". Une proposition de classification des spécialistes Bruno Balouzat et Philippe Bertrand met en exergue leur diversité. Selon eux, une commune rurale serait une commune située en dehors d'une unité urbaine (une agglomération d'au moins 2 000 habitants qui sont séparés par moins de 200 mètres). Ils aboutissent ainsi à une constellation d'espaces ruraux : « rural périphérique », « rural bourg », « rural couronne éloignée », « rural très peu dense » ou encore « rural éloigné ». Selon l'INSEE, qui a modifié sa nomenclature en 2021 pour mieux coller à la réalité, le rural est caractérisé par sa faible densité de population. Une commune rurale est désormais une commune peu dense ou très peu dense. Jusqu'alors une commune

rurale était, au sens de l'INSEE, une commune n'appartenant pas à une unité urbaine c'est-à-dire à un "regroupement de plus de 2 000 habitants dans un espace présentant une certaine continuité du bâti."¹. Cette modification est notable car elle souligne le fait que le rural n'est plus défini par opposition à l'espace urbain, à la ville.

Cela rend peut-être davantage compte du caractère péri-urbain qui a modelé les campagnes ...

Le **périurbain** est souvent considéré comme une sorte d'entre-deux entre l'urbain et le rural, il se caractérise comme « à la fois urbain par [son] fonctionnement (les emplois se situent dans les agglomérations) et rural par [son] « paysage » (maison individuelle, paysages encore majoritairement végétalisés) »². Il permet de répondre à la demande d'habiter à la campagne en ayant les avantages d'une ville à proximité. Ce modèle et le développement des pavillons ou de villages-dortoirs est de plus en plus remis en cause, notamment parce qu'il a conduit à un étalement urbain conséquent (mettre données chiffrées). La loi "Climat et Résilience" du 22 août 2021 a mis en place l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) pour l'horizon 2050. Si ce modèle a pu se développer autant jusqu'à maintenant c'est en partie liée au développement de l'automobile, permettant de réduire le temps (et par ce biais la perception de la proximité d'un lieu à un autre de déplacement du domicile au travail. Cette relation aux véhicules motorisés, si elle a pu permettre l'essor du périurbain, est de plus en plus perçue comme une dépendance et non plus comme un accès à la liberté. Face à l'inflation et au coût croissant du carburant, mis en avant avec la crise des "Gilets Jaunes", les habitants du périurbain et du rural se trouvent davantage en situation de vulnérabilité³.

1.3. Un tournant réglementaire avec la loi d'organisation des mobilités (LOM) : nécessité de changement de posture des collectivités locales, en l'occurrence l'intercommunalité

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite Notre), puis la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ont confié l'organisation des services de mobilités aux intercommunalités et aux Régions.

Les compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Les autorités compétentes de manière obligatoire pour l'organisation de la mobilité (AOM) sont les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et la métropole de Lyon.

Les syndicats mixtes et les PETR (pôles d'équilibre territorial et ruraux) peuvent également devenir AOM, suite à un transfert de cette compétence de la part de leurs membres.

Cette compétence n'est en revanche pas obligatoire pour les communautés de communes, qui ont pu, à compter du 1er juillet 2021, en vertu des dispositions de l'article L. 1231-1 du code des transports, modifiées par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), soit devenir AOM et exercer la compétence sur leur territoire, soit laisser la région exercer cette compétence sur leur territoire « en substitution ».

¹ INSEE, *Une nouvelle définition du rural ... pour mieux rendre compte des réalités des territoires et de leurs transformations*, 29 avril 2021.

² R. Chapuis, *Hypergeo, Espace rural*, 8 juin 2010.

³ J. Beltoise, T. Uthayakumar, Caisse des dépôts, *Quels enjeux face à la précarité-mobilité en zones périurbaines ?*, 23 mai 2023.

Ces AOM, dont les missions ont été précisées par la LOM, ont la capacité à organiser un ou plusieurs des services suivants sur leur territoire, le ressort territorial :

- des services réguliers de transport public de personnes ou des services à la demande ;
- des services de transport scolaire ;
- des services relatifs aux mobilités actives (tout mode de déplacement pour lequel la force humaine est nécessaire : marche, vélo, vélo électrique, trottinette non électrique) ou aux mobilités partagées (services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc.) ;
- des services de mobilité solidaire ;
- des services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, ...) ;
- des services de transport de marchandises ou de la logistique urbaine (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

Elles peuvent également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables, ...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire, ...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

Elles se distinguent de la région, AOM régionale (AOMR) qui est compétente pour les services d'intérêt régional (ex : tout service de transport qui dépasse le ressort territorial d'une AOM).

Pour la mise en œuvre de cette compétence, les AOM peuvent élaborer un plan de mobilité (PDM), document de planification régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement sur son ressort territorial. Le PDM est obligatoire pour les AOM qui contiennent ou recoupent des agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les AOM non soumises à PDM obligatoire ont la possibilité de mettre en place un PDM simplifié (PDMS), version allégée du PDM.

Les AOM ont l'obligation d'instaurer un comité des partenaires, associant a minima des représentants d'usagers/d'habitants et des représentants des employeurs de façon à les associer à la politique de mobilité conduite sur le territoire.

La compétence mobilité de la Région, AOM régionale

La LOM a fait de la région, auparavant compétente uniquement pour l'organisation des services non-urbains réguliers et à la demande, une autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR), étendant sa compétence à l'ensemble des outils et solutions de mobilité comme les AOM issues du bloc communal (EPCI à fiscalité propre, syndicats mixtes et PETR).

L'AOM régionale est compétente pour ce qui concerne les services d'intérêt régional, qu'il s'agisse :

- de services réguliers de transport public (dont services ferroviaires) ou des services à la demande ;
- de services de transport scolaire ;
- de services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc. ;
- des services de mobilité solidaire ;
- du conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, ...).

Elle peut également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables, ...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire, ...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

La région a systématiquement le statut d'AOM régionale sur l'ensemble de son territoire. En revanche, les services inclus intégralement dans le ressort territorial d'une AOM sont de la compétence de cette dernière (à l'exception des services ferroviaires et dans certains cas, sur le territoire de communautés de communes).

Elle peut également exercer la compétence d'AOM locale « par substitution » lorsqu'une communauté de commune n'a pas pris la compétence d'AOM au 1er juillet 2021, comme prévu par la LOM. Dans ce cas, elle possède toutes les prérogatives d'une AOM locale.

La région a également l'obligation de mettre en place un comité des partenaires.

Les compétences départementales

Autrefois autorité organisatrice de transports pour les transports interurbains et pour les transports scolaires, le département restera compétent pour organiser et financer le transport des élèves souffrant d'un handicap. Cette compétence départementale fixée par l'article L. 213-11 du code de l'éducation, résulte d'une volonté du législateur qui, en 1983, a transféré aux départements les ressources liées à la prise en charge des frais de transport scolaire des élèves et étudiants souffrant d'un handicap.

1.4. Une méthodologie itérative mais pragmatique

La commission 3, en s'emparant de la problématique à très vite compris qu'il existait beaucoup de documentations, recherches, bibliographie. La mobilité fait référence à tout un système global embarquant plusieurs acteurs et variables. Nous avons donc commencé par dresser une carte heuristique qui a servi de fil rouge au long de nos réflexions.

Les entretiens réalisés avec des élus des trois EPCI nous ont permis de mieux cerner les besoins et stratégies en cours.

Forts des nombreuses informations récoltées, les membres de la commission ont choisi de ne pas proposer un programme d'actions à élaborer étape par étape mais de dégager plutôt des pistes de solution adaptées au territoire.

Partie 2 : Réalités territoriales des mobilités sur les territoires périurbains et ruraux du Pays de Châlons. Constats et enjeux sur la dépendance du territoire à la voiture individuelle.

2.1 Constats territoriaux

Le Pays de Châlons, organisation territoriale cohérente mais complexe pour une organisation des mobilités efficace

Défini par le triptyque « urbain, péri-urbain, rural » le Pays de Châlons comporte une offre de mobilité déséquilibrée, et qui par conséquence complexifie les alternatives à l'autosolisme. Cela s'explique par plusieurs constats.

Des territoires aux dynamiques différentes

Les flux domicile-travail sont sans aucun doute le meilleur indicateur pour comprendre les « raisons d'être » des territoires et les relations qu'ils peuvent avoir entre eux. Sans rentrer dans le détail et les causes qui expliquent ces dernières (centralités d'emplois et de services principalement), trois typologies de territoire correspondant au trois intercommunalités du Pays de Châlons peuvent être distinguées :

- La CAC est définie comme un territoire polarisant. La centralité majeure que représente Châlons-en-Champagne et ses communes périurbaines font que ce territoire accueille davantage de travailleurs de l'extérieur qu'il ne dote de travailleurs les territoires limitrophes.
- La CCRS est définie comme un territoire équilibré. Aves des parts quasi égales, autant de personnes habitants la CCRS travaillent à l'extérieur que de personnes habitants à l'extérieur viennent travailler sur ce territoire. Aussi la même part de personnes habitantes sur ce territoire reste travailler sur celui-ci.
- La CCMC est définie comme un territoire résidentielle. La majorité des personnes habitants ce territoire travaillent à l'extérieur et principalement sur l'agglomération châlonnaise.

Une complexité politique et administrative

Le territoire du Pays de Châlons est un territoire comportant trois intercommunalités avec une histoire, une géographie et des politiques stratégiques différentes. Structurée par la centralité qu'est la ville moyenne de **Châlons-en-Champagne**, une politique d'offre des mobilités est effective depuis cinq décennies avec une offre de transports en communs régulière permettant la desserte entre la centralité et les communes périurbaines. Cette offre s'est développée depuis les années 2000 par la mise en place d'une politique cyclable et d'actions d'encouragement du covoiturage.

Compte-tenu d'une structuration politique et administrative plus récente et plus restreinte (par son caractère d'intercommunalité rurale et périurbaine), la **Communauté de Communes de la Moivre à la Coole** organise très peu la mobilité sur son territoire. On note l'aménagement récent d'une liaison cyclable entre Vitry-la-Ville et Pogy afin de rallier la V52.

Malgré sa structuration politique et administrative plus ancienne, la **Communauté de Communes de la Région de Suippes** organise très peu la mobilité sur son territoire du fait de son caractère rural.

Cette situation partagée, avec peu d'actions en faveur des mobilités sur ces deux intercommunalités, s'explique aussi par l'attribution récente de la compétence Mobilité, suite à la loi LOM de 2019.

Même si les trois intercommunalités sont Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM), aucune mise en commun de leurs intentions de projet ou intentions de stratégie n'est réalisée aujourd'hui à l'échelle du Pays de Châlons quand bien même ces intercommunalités composent un même bassin de vie.

Un phénomène de périurbanisation qui aggrave le problème

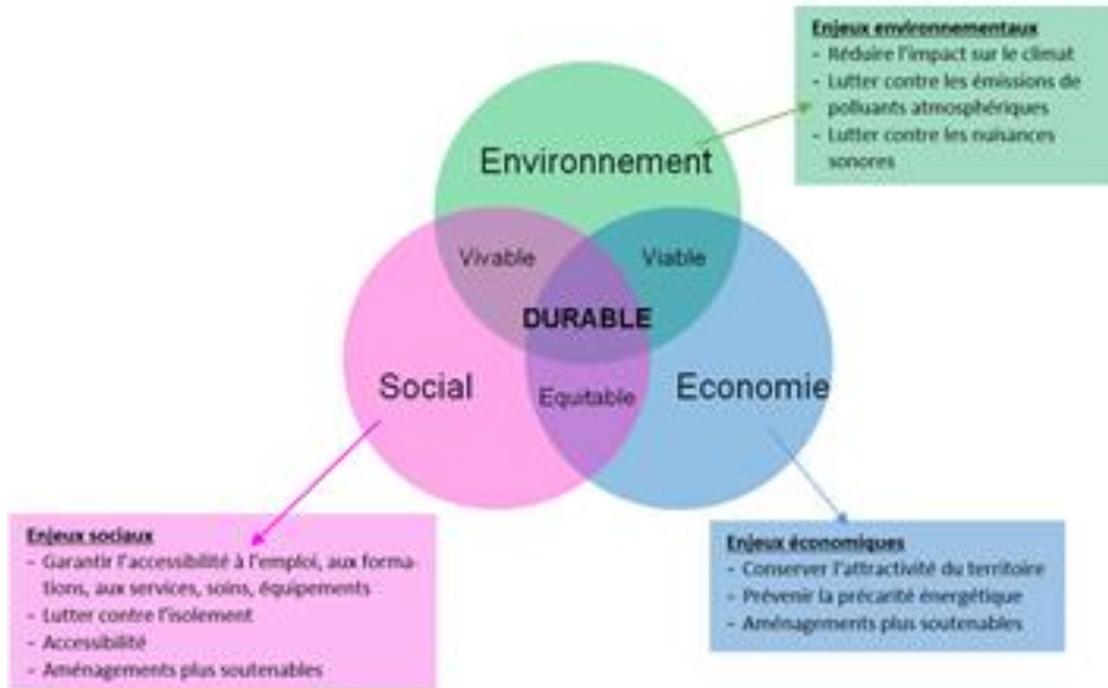
Le Pays de Châlons connaît une dynamique de périurbanisation depuis plusieurs décennies qui participe à l'augmentation logique des flux de déplacements et donc de la pratique de l'autosolisme. Pour exemple, la majorité de ces déplacements se fait pour se rendre au travail en témoignent les chiffres analysés par l'AUDC qui font ressortir que près de 80% des résidents de l'agglomération de Châlons-en-Champagne se rendent au travail en voiture.

Ce phénomène de périurbanisation rend de plus en plus difficile le développement d'offres de mobilités efficaces et viables financièrement.

A cette difficulté s'ajoute les situations critiques de certaines zones emplois éloignées de la ville centre. Les entreprises des zones d'emploi de Vatry et La Veuve subissent des difficultés de recrutement en partie lié à la localisation éloignée avec l'obligation pour les salariés de se rendre au travail en voiture. Majoritairement dédiées au secteur de la logistique, les emplois proposés dans ces zones ne sont d'autant plus pas les plus rémunérateur, ce qui induit une précarité supplémentaire liée à l'obligation de déplacement.

2.2. Enjeux globaux

La mobilité durable dans les territoires ruraux présente de multiples enjeux : des enjeux climatiques, de qualité de l'air, de santé, des enjeux énergétiques, des enjeux en matière d'attractivité du territoire, mais également sociaux et sociétaux.



Réalisation : Commission 3

Les enjeux environnementaux

Les transports engendrent des pollutions et des nuisances comme le bruit, la pollution de l'air, l'émission de gaz à effet de serre, la consommation des espaces et des ressources non renouvelables. Ces impacts environnementaux concernent tous les types de territoire, dont les territoires ruraux.

Contrairement à certaines idées reçues, les émissions de CO2 par habitant en zone rurale ne sont pas plus faibles que dans les espaces urbains.

Le secteur des transports représente plus de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. La mise en place d'une mobilité durable est donc l'un des leviers les plus importants pour réduire la pollution de l'air et réaliser des économies d'énergie.

Les types de véhicules qui seront utilisés sont encore mal connus car toutes les solutions proposées sont confrontées à des freins majeurs à leur mise en place que ce soit sur la propulsion (électrique, hydrogène) ou sur le niveau d'autonomie.

Les enjeux sociaux

Les enjeux sociaux sont les plus importants au regard de la dynamique économique et démographique des espaces ruraux. Les distances, les temps de parcours et le recours quasi exclusif à la voiture augmentent la précarisation des populations rurales dans le cadre de l'accès à l'emploi et aux services.

Le rôle des transports est particulièrement important en milieu rural, les situations ne sont pas identiques selon le degré d'enclavement des territoires ruraux, la densité et la nature de leur tissu économique, le dynamisme de leur démographie.

La régression démographique, qui s'est longtemps accompagnée d'un vieillissement de la population, ne se poursuit que sur certains territoires ; depuis quelques années, des migrations de l'urbain vers le

rural ont généré un certain dynamisme démographique (particulièrement suite à la pandémie de 2020).

Pour autant, la diversité des ruraux, associée à une faible densité, rend plus complexe l'action publique sur la gestion des déplacements.

De façon générale, les problèmes de mobilité aggravent les situations d'exclusion et d'isolement en milieu rural. Les publics les plus fragiles sont ceux qui rencontrent le plus de difficultés dans l'usage de la voiture individuelle : jeunes demandeurs d'emploi ou étudiants, personnes âgées, personnes porteuses de handicap. Le manque de moyens financiers limite sensiblement leur accès aux moyens individualisés de déplacement.

Pour chacun de ces publics, la nature des difficultés d'accès à la mobilité, comme les enjeux qui en découlent, sont spécifiques. Cela implique que les solutions mises en place s'adaptent à leurs besoins particuliers.

Pour les jeunes en recherche d'emploi, les difficultés de déplacement sont un obstacle majeur à leur insertion professionnelle.

Les déplacements des personnes âgées répondent à des nécessités très différentes. Ils ne correspondent pas aux horaires de travail et ne sont généralement pas récurrents. L'accès aux services administratifs ou de santé est un des motifs principaux de déplacement mais les services de mobilité doivent aussi répondre à des besoins plus larges de socialisation et être accessibles par les usagers au plus près de leur domicile. Les difficultés d'utilisation des véhicules individuels sont plus généralement liées à des problèmes médicaux qu'à des problèmes économiques, cependant la solvabilité financière de ce « public » est très inégale.

Les besoins des personnes en situation de handicap peuvent être de différentes formes selon la nature du handicap. Ils sont donc plus difficiles à couvrir. Les services existants sont très majoritairement destinés à l'insertion sociale et professionnelle et à l'accès aux soins. Les besoins liés à la vie sociale en général et à l'accès aux loisirs en particulier sont en revanche peu couverts, ce qui affecte non seulement les personnes concernées, mais tout leur entourage familial.

Les enjeux économiques

Si la voiture constitue le principal mode de déplacement des Français (permettant de lier confort et sécurité), beaucoup y sont contraints faute d'offres alternatives. Dans les territoires ruraux, l'accès aux transports publics est limité et les longues distances à parcourir par les habitants restreignent l'usage des mobilités douces comme le vélo ou la trottinette.

Point névralgique du mouvement des « gilets jaunes », l'enjeu des mobilités quotidiennes sur les territoires périurbains et ruraux a été remis en lumière par la crise énergétique.

Réalisés en voiture, les trajets quotidiens en zones à faible densité génèrent des dépenses conséquentes (carburant, assurance, amortissement et entretien du véhicule compris), qui sont parfois quatre fois plus élevées qu'en zone urbaine. **Alors qu'un abonnement mensuel aux transports en commun ne représente qu'une petite part des dépenses d'un citoyen, en milieu rural, le budget transport peut représenter jusqu'à 20 % des dépenses d'un ménage, augmentant ainsi sa vulnérabilité.**

En 2035, l'interdiction de vendre des véhicules neufs thermiques, pour passer à des modèles électriques, ne fera qu'aggraver cette question de coût.

La hausse du budget mensuel lié à la mobilité et le manque de transports collectifs dans les zones rurales entraînent donc des conséquences importantes sur certaines catégories de population, qui peuvent générer des renoncements, et qui renforcent l'isolement, l'immobilité et la précarité.

Un Sondage IFOP effectué en février 2023 auprès d'un échantillon de 1 513 personnes représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus fait ressortir les éléments suivants :

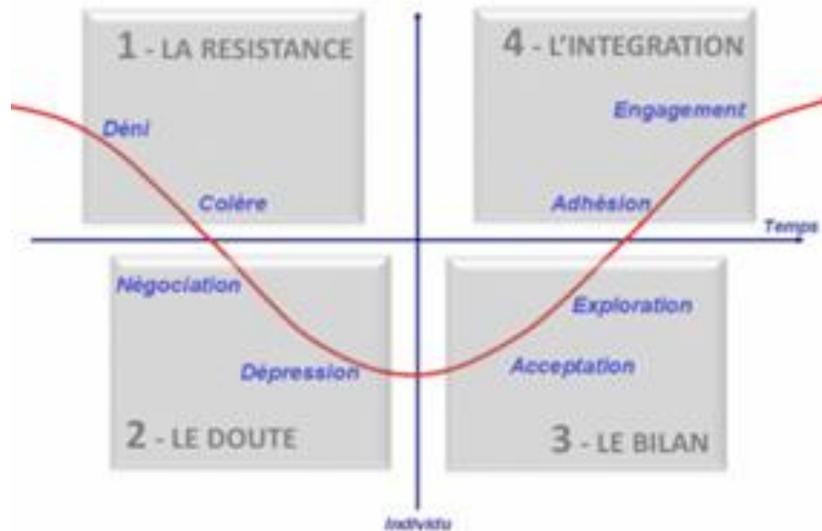
- Le sujet du **prix du carburant** demeure très sensible au sein de la population. Alors que **près de 7 Français sur 10 estiment être dépendants de la voiture (69%)**, la question de la réduction du prix du carburant demeure de très loin l'enjeu perçu comme prioritaire par les Français en matière de transport (60%). Le sujet du prix du carburant est donc socialement inflammable et on comprend pourquoi le gouvernement a souhaité mettre en place un bouclier tarifaire pour en atténuer la hausse. Ces mesures de bouclier tarifaire sur le carburant semblent avoir au moins en partie porté leurs fruits, le budget mensuel alloué aux transports n'a que peu progressé entre mars 2022 et février 2023.
- La **voiture individuelle demeure de loin le premier mode de transport utilisé en 2023** : 63% des Français indiquent qu'il s'agit de leur principal mode de transport, soit une proportion comparable à celle mesurée un an plus tôt (66%).
- L'intention d'achat de véhicules électriques recule mais les Français équipés se déclarent satisfaits. Assez paradoxalement, alors même que les annonces d'interdiction concernant les véhicules thermiques se multiplient, **l'intention d'achat de voitures électriques recule au sein de la population française**. Début 2023, seulement 26% des Français envisagent d'acquérir un véhicule électrique, une proportion en recul de 5 points par rapport à 2022. Qu'est-ce qui pourrait pousser les Français à faire l'acquisition d'un véhicule électrique ? Un prix moins élevé pour près d'un Français sur deux (49%), loin devant une plus grande performance des véhicules (16%), un meilleur recyclage des batteries (15%), une disponibilité des points de recharge accessibles au public (11%) et une diminution du temps de recharge (9%).

Le coût constitue de très loin le principal frein à l'achat d'un véhicule électrique pourtant les Français sont très partagés quand il s'agit d'évaluer le type de véhicule le plus économique (en incluant le coût d'achat et d'usage).

- Le véhicule électrique est de moins en moins perçu comme étant une bonne solution pour lutter contre le réchauffement climatique : **moins d'un Français sur deux estime que le développement du véhicule électrique constitue une bonne solution pour lutter contre l'environnement**, soit une baisse spectaculaire en un an (42% contre 58% début 2022).

Les enjeux sociétaux

Changer ses habitudes de déplacement en privilégiant les transports en commun, les véhicules partagés ou les modes de déplacement doux au détriment de la voiture semble un passage à l'acte particulièrement difficile. Alors que de plus en plus d'usagers sont convaincus des nuisances environnementales de l'automobile et de la nécessité de se tourner vers d'autres moyens de transport, on ne peut que constater une grande inertie pour changer les pratiques.



Source : <https://www.experliqence.com/resistance-changement-facteur-humain>

L'information seule ne suffit pas à susciter de nouveaux comportements car elle ne fait souvent que conforter le choix des plus convaincus. Les mesures coercitives ou rétributives visant une réduction de la place de la voiture peuvent aider à faire changer les pratiques sur du court terme, cependant une fois la contrainte ou la récompense disparue, les habitudes reviennent aussi vite.

Pour qu'une offre soit adoptée par un individu, il est nécessaire qu'elle soit perçue, qu'elle réponde à une motivation, qu'elle lui apparaisse accessible, qu'elle permette d'atteindre un objectif, et enfin qu'elle soit renforcée, pour être peu à peu intégrée au niveau comportemental. Les habitudes nuisent à la perception de voies comportementales alternatives, et seule une rupture peut conduire l'individu à réévaluer objectivement la situation.

Le changement d'habitude peut être conditionné à l'enjeu économique et inversement. Il pourra porter sur le volet éducatif (concentration des déplacements), sur le choix du domicile par rapport à son lieu de travail (historique de développement résidentiel du rural et périurbain), sur le volet sécurité, sur un choix de vie (projeter une vie sociale plus importante et moins diluée, privilégier le temps disponible à et pour sa vie)

Cependant deux points apparaissent comme fort probables :

- La notion de possession d'un véhicule sera remplacée par l'usage ;
- L'intelligence artificielle deviendra prédominante dans les modes de gestion de la mobilité, et permettra aux transports en commun et aux modes doux de se développer très vite en induisant les bons choix de mode de déplacement et en collectant des données pour améliorer l'offre.

Partie 3 : Les actions nécessaires à la réduction de la dépendance à la voiture individuelle

Dans l'ensemble des propositions, la commission n'a pas écarté des scénarios de propositions, d'actions, d'idées qui peuvent apparaître de prime abord comme "utopiste" ou difficilement réalisable en raison de leur complexité de mise en œuvre qu'elle soit financière, réglementaire, etc. Les membres de la commission ont choisi de s'en tenir à leur rôle d'« incubateur » d'idées. Les pistes d'actions proposées associent donc à la fois des idées « utopistes » et des idées réalisables plus rapidement et à moindre coût.

Axe 1 : Dépasser les limites administratives pour une organisation des mobilités à l'échelle du bassin de vie

« Faire Pays » semble la meilleure des réponses pour l'organisation des mobilités en parfaite réponse aux besoins du bassin de vie. Pour cela, la coopération intelligente entre les trois intercommunalités est un préalable indispensable.

Travailler ensemble : une nécessité dans la gestion des mobilités en milieu rural et périurbain

Chaque territoire devenu AOM organise désormais la mobilité sur son territoire. Ce territoire est défini clairement par un découpage administratif. La gestion des déplacements est donc pensée uniquement selon les limites administratives. Or, les habitants d'un territoire ne s'arrêtent pas aux limites de leur communauté de communes. Ils peuvent d'ailleurs vivre dans l'une et travailler ou emmener leurs enfants faire des activités dans une autre. Cette réflexion à l'échelle d'un EPCI peut conduire à des phénomènes qui semblent finalement peu rationnels. Citons entre autres exemples la ligne de transport en commun de Châlons Agglo qui passe jusqu'à l'Epine (commune de l'agglomération) mais qui ne s'arrête pas à Courtisols (commune de la communauté de communes de la Moivre à la Coole). Courtisols et l'Epine sont pourtant plus proches que l'Epine et Châlons. Courtisols est également un bourg centre au sein de sa communauté de communes.

La gestion des mobilités pourrait être rendue plus efficace en étant traitée à l'échelle du bassin de vie, plus large qu'à celle de l'EPCI. Cette proposition est également mentionnée dans le rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur "les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui" (2021). En voici quelques extraits : "**Le bassin de mobilité est ainsi l'échelle la plus pertinente** pour articuler une politique publique de mobilité qui profite vraiment aux territoires peu denses. Chaque territoire peut ainsi conserver ses spécificités, mais s'inscrire dans un ensemble plus large qui prévient les incohérences, les correspondances inorganisées et les obstacles tarifaires ou administratifs."; "Les périmètres des SCoT et des bassins de mobilités gagneraient à être les mêmes : conçus du point de vue des usagers, dans une logique fonctionnelle et de fait interterritoriale."

Deux scénarios, l'un pragmatique, l'autre plus utopiste, peuvent alors être proposés.

Le premier consisterait en une mutualisation de l'offre de transport sur certains segments. Cela pourrait s'opérer par voie de conventionnement. Le réseau SITAC maillant déjà une partie de la ville-centre pourrait être étendue à des communes périurbaines qu'elles soient situées ou non dans la communauté d'agglomération.

La carte suivante provient de la SITAC et présente l'ensemble du réseau périurbain de transport en commun. Actuellement nous observons qu'il assure une desserte uniquement à l'échelle de la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne.



Source : sitac.net/consulter-un-plan

Un scénario plus utopiste serait de faire en sorte que les trois EPCI transfèrent leur compétence en matière de mobilité au PETR. En devant AOM le PETR pourrait organiser les mobilités à l'échelle de l'ensemble du bassin de vie, le SCoT étant déjà pensé sur cette échelle. En France plusieurs PETR sont devenus AOM pour pouvoir penser la mobilité de manière plus large et offrir un service plus efficace aux usagers.

Citons pour exemple le cas du PETR du Pays de Langres composé de trois EPCI qui a acquis la compétence mobilité en 2022 et bénéficie ainsi de la plateforme/ marque Linggo pour proposer un service de mobilités aux 168 communes de l'EPCI.



Source : PETR du Pays de Langres

Une planification conjointe : créer un plan de mobilité simplifié

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a redéfini les outils juridiques qui permettent la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale en fonction des besoins de chaque territoire. Ainsi les territoires de moins de 100.000 habitants peuvent se doter d'un plan de mobilité simplifié (PdMS) qui est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses tels que les villes moyennes et les territoires ruraux. Ce plan a vocation à réaliser un diagnostic de la situation et de proposer une stratégie de mobilité adaptée aux besoins du territoire. L'objectif est de fixer des orientations et des actions concrètes, il permet également de créer une cohérence d'ensemble avec les autres politiques publiques.

Un exemple avec la Communauté de Communes de Lacq-Orthez⁴, 55 000 habitants et 60 communes, qui a ainsi élaboré son plan de mobilité simplifié construit sur la base de 4 axes :

- Axe 1 : Stratégie des mobilités et animation territoriale
- Axe 2 : Accompagner au changement, communiquer, éduquer
- Axe 3 : Développer les services de mobilité
- Axe 4 : Aménagement de l'intermodalité

Ces 4 axes ont été déclinés en 15 fiches actions portant notamment sur :

- A2 : Accompagner les publics en situation de fragilité vers une mobilité durable et autonome
- A3 : Sensibiliser les collectivités et les ménages en matière d'alternatives à l'autosolisme et mise en œuvre de solutions concrètes
- A4 : Accompagnement Mobilité des publics en insertion et aux demandeurs d'emploi ou Accompagner le public dans l'usage des outils numériques dédiés à la mobilité et plus largement

⁴ Plus d'informations sur le site de internet de la communauté de communes de Lacq-Orthez : <https://www.cc-lacqorthez.fr>

Un autre exemple avec la 3CM dans l'Ain (Communauté de Communes de la Côtière à Montluel⁵), 25 000 habitants et 9 communes, qui a décliné son PDMS en 4 grandes orientations et 19 actions⁶.

Plus près de chez nous, le PETR de Langres, déjà présenté dans ce document pour avoir repris début 2022 la compétence mobilité des trois communautés de communes qui le composent a adopté en juillet 2022 son Plan de mobilité simplifié (PdMS). Il s'agit de l'un des premiers dans le Grand Est⁷.

Les différents exemples présentés ci-après peuvent tout à fait s'inscrire dans cette démarche globale.

L'élaboration d'un PDMS et d'un SDMA par la CCRS

La Communauté de Communes de la Région de Suippes, autorité organisatrice des mobilités (AOM) depuis 2021 a décidé de l'élaboration dès le second semestre 2024 d'un Plan de mobilité simplifié couplé à un Schéma directeur des mobilités actives (marche et vélo). Ces documents stratégiques ont pour vocation première de cadrer et prioriser en fonction des besoins du territoire l'exercice de la compétence de la collectivité. Les territoires limitrophes de l'intercommunalité comme la CAC et la CCMC seront associés à la démarche.

Axe 2 : Capitaliser sur les infrastructures existantes et les développer

De nombreuses infrastructures de transport sont présentes sur le territoire du Pays de Châlons mais leur usage est bien souvent réservé à une cible précise d'usagers ou de moyens de transports. Développer ces infrastructures peut apparaître comme une solution économiquement intéressante mais aussi sobre d'un point de vue environnemental.

Ouvrir les lignes de transports scolaires à tout public

S'il y a un réseau de transports en commun qui parcourt l'ensemble des communes du Pays de Châlons, il s'agit du service de transports des élèves principalement collégiens et lycéens se rendant dans les établissements Châlonnais, Mourmelonnais ou encore Suippas. Complexe pour des motifs réglementaires, l'ouverture à la clientèle commerciale de cette offre de transports scolaires permettrait de faire dans la sobriété en cumulant deux services en un. Une proposition qui oblige à réaliser quelques adaptations sur les horaires de dessertes.

Cette proposition coïncide également avec une préconisation du Conseil économique social et environnemental (CESER) Grand Est dans un avis du 8 décembre 2022. Il y est inscrit qu'« Afin **d'étoffer le bouquet de mobilités tous publics**, le CESER recommande en particulier de proposer des alternatives crédibles à l'autosolisme (pistes cyclables, covoiturage, transports en commun plus fréquents, etc.) et de promouvoir et généraliser l'ouverture des transports scolaires et interurbains à la clientèle commerciale. ».

⁵ Plus d'informations sur le site de internet de la communauté de communes de la Côtière à Montluel : www.3CM.fr

⁶ Le dossier complet est disponible à l'adresse suivante : <https://www.3cm.fr/18897-le-plan-de-mobilite.htm>

⁷ Les 6 axes stratégiques et les 22 fiches actions sont accessibles à cette adresse : <https://www.pays-langres.fr/wp-content/uploads/2022/11/PETR-Pays-de-Langres-Plan-Mobilite-Simplifie.pdf>.

Proposer une desserte intégrale et régionale par bus de toutes les communes

Puisqu'il se déplace sur des routes, le bus est un transport en commun qui peut se développer massivement et rapidement contrairement aux lignes de chemins de fer par exemple. Il s'agit d'un moyen de transport qui est aussi souvent économique. Si le réseau et les horaires de desserte sont adaptés il peut s'agir d'une solution permettant de laisser le temps d'une journée, la seconde voiture du foyer au garage.

En Belgique, ce sont trois sociétés différentes gèrent les transports en bus : le TEC en Wallonie, la STIB dans la région de Bruxelles-Capitale et De Lijn en Flandre. Chacune de ces sociétés dessert toutes les communes de Belgique. Bien que ce pays frontalier ait une densité de population plus importante que celle de la Marne, l'idée pourrait être adaptées en France. Ce seraient alors les Régions qui organiseraient un service de transport en commun par bus dans toutes les communes. Les arrêts, effectués surtout en début de journée et en fin de journée permettraient aux travailleurs d'emprunter de moyen de transport et de réduire leur dépendance à la voiture individuelle.

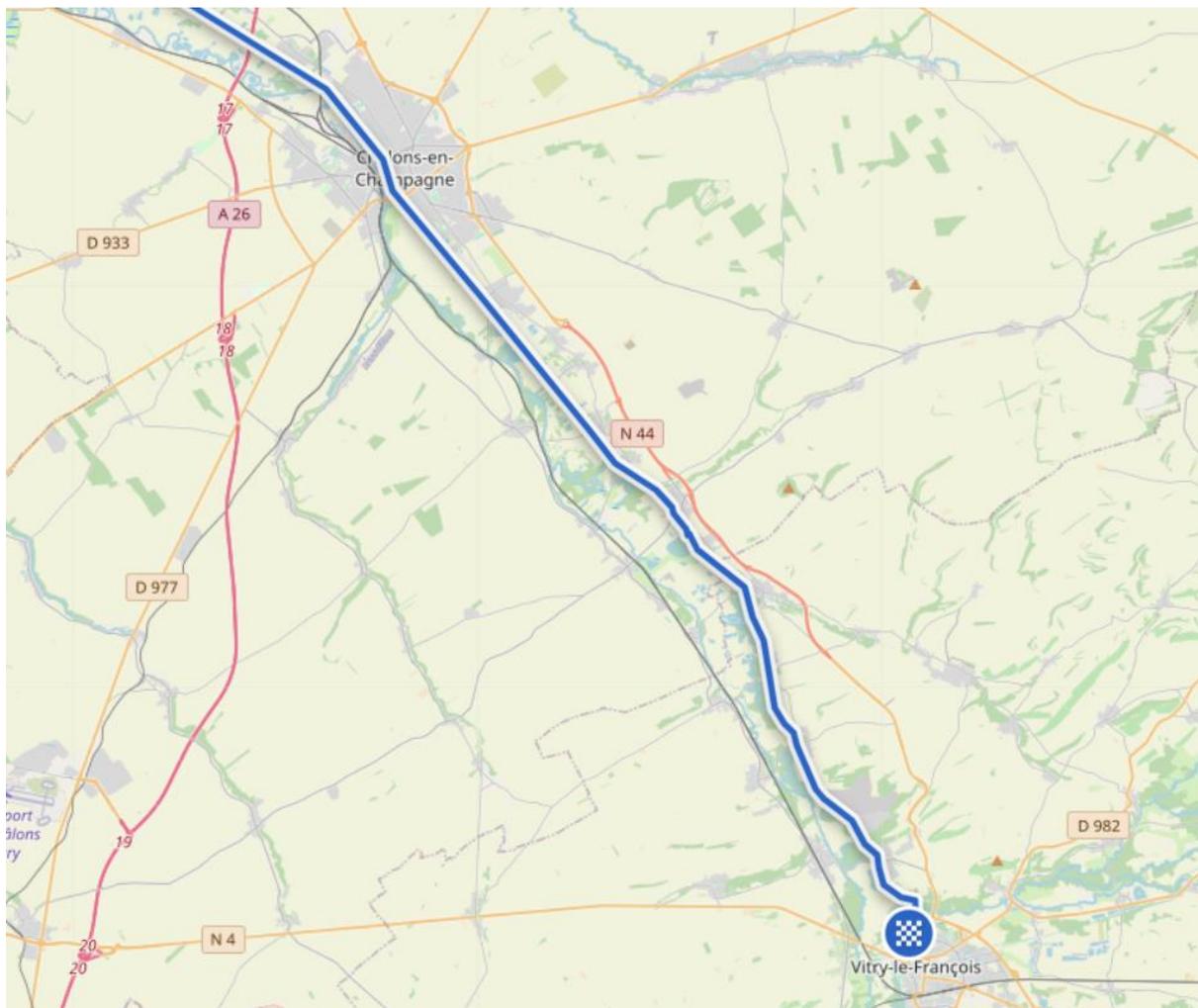
Poursuivre l'aménagement des infrastructures de mobilités actives (cyclistes et piétons)

Certaines infrastructures favorisant le déplacement par des modes actifs tels que le vélo ou la marche ont été d'abord pensées pour une utilisation touristique. C'est le cas des nombreuses véloroutes françaises voire européennes (traversant plusieurs pays) et qui permettent à de plus en plus de personnes de faire du *slow* tourisme et de voyager de manière « verte ».

Prenons l'exemple de la véloroute n°52 qui relie Dormans à Vitry-le-François. De plus en plus d'habitants de la communauté de communes de la Moivre à la Coole utilisent cette voie pour se rendre sur le lieu de travail⁸.

La CCMC est traversée par cette infrastructure, les habitants des communes les plus proches de Châlons-en-Champagne peuvent donc emprunter cet itinéraire. Il s'agit d'une solution tout à fait envisageable pour des territoires à dominante résidentielle et périurbaine. La communauté de communes accompagne cela puisqu'elle a déjà réalisé une opération avec une piste cyclable de rabattement entre Vitry-la-Ville et Pogny afin de permettre aux cyclistes de rejoindre en sécurité la véloroute 52.

⁸ Constat issu de l'entretien avec J. VALENTIN le 23 avril 2024.



Une portion de la V52 entre Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François

Source : Cirkwi

L'élaboration d'un schéma directeur cyclable par Châlons Agglo

Disposant depuis quelques années d'un schéma directeur cyclable, la CAC a décidé de la définition d'un nouveau schéma afin de prioriser le développement et le maillage du réseau existant mais également de clarifier les rôles de l'intercommunalité et de la commune dans la participation financière aux à la création de nouvelles infrastructures cyclables. Quelques projets émergent déjà comme la réalisation prochaine d'une liaison cyclable entre la gare de Mourmelon-le-Petit et la commune de Mourmelon-le-Grand.

Réhabiliter les voies ferrées délaissées (étoile ferroviaire de Châlons-en-Champagne)

Le développement du Pays de Châlons et notamment de Châlons-en-Champagne est pour partie lié au développement du chemin de fer à partir du XIXe siècle. Le train a fait de Châlons-en-Champagne une

véritable étoile ferroviaire, épice de plusieurs lignes plus ou moins délaissées aujourd'hui sur lesquelles il faudrait capitaliser pour inciter au report modal par :

- La création d'une halte ferroviaire à Recy ou Saint-Martin-sur-le-Pré pour faciliter l'accès au train des habitants de l'est du Pays de Châlons. En effet, la localisation de la gare de Châlons-en-Champagne rend difficile son accessibilité depuis l'est du territoire. Il faut « traverser » la ville et cela engendre une perte de temps importante. La création d'une halte ferroviaire à Recy ou Saint-Martin-sur-le-Pré en veillant à l'accessibilité facilitée depuis la RN44 offrirait une solution viable pour se rendre principalement à Reims.
- La relance d'une desserte omnibus sur la ligne Vallée de la Marne avec la remise en service progressive de points d'arrêts/haltes, en priorité à Vitry-la-Ville et Jalons. Cette action oblige à travailler à l'incitation au report modal.
- L'expérimentation du train léger innovant sur des sections aujourd'hui dépourvues d'offre voyageurs comme les lignes Châlons/Sainte-Menehould/Verdun ou Châlons/Vatry/Troyes. Encore au stade de la recherche et développement, cette solution fonctionnant à l'énergie électrique présente l'avantage de ne pas obliger à une réhabilitation lourde et onéreuse de la voie ferrée.

Développer des aires de covoiturage

Sur le Pays de Châlons, des aménagements d'aires de covoiturage ont déjà été réalisés principalement sur Châlons-en-Champagne comme c'est le cas au rond-point du Moulin Picot, avenue Sarrail et prochainement à l'entrée de ville vers Vatry et Troyes. Si ces aménagements ont su répondre à un réel besoin comme en démontre leur fréquentation, elle ne sont que le début d'un maillage qu'il faut davantage développer. Ce sont sur les communes à caractère résidentiel comme Fagnières, Saint-Martin-sur-le-Pré, Jalons, Pogny ou encore Suippes qu'il semble prioritaire d'aménager de nouvelles aires de covoiturage.

L'idée serait ainsi de pouvoir mailler de manière stratégique le territoire du Pays de Châlons. Il pourrait également y avoir sur ces aires des locations de véhicules électriques (sans permis), des abris sécurisés pour les vélos et une station de gonflage. Ces installations complémentaires favoriseraient ainsi le développement de l'intermodalité.

Installer davantage de bornes de recharges électriques

Les bornes de recharge électriques peuvent être installées à proximité de sources d'énergies renouvelables. Les territoires ruraux comme la CCMC sont producteurs d'énergie renouvelable notamment via des parcs éoliens et sont également des territoires résidentiels. L'énergie produite pourrait bénéficier directement aux habitants. Dans d'autres territoires notamment périurbain il existe déjà des ombrières photovoltaïques avec bornes de recharge.

Louer des vélos électriques innovants

Fondée en 2015 à la Réunion, la société Wello assemblait depuis 2020 ses triporteurs électriques au Mans. La société a été placée en liquidation judiciaire en décembre 2023, mais cette idée innovante mérite d'être soulignée pour pouvoir être peut-être reprise à l'avenir.

L'objectif initial de Wello, c'était de créer le véhicule qui pourrait remplacer la seconde voiture d'un couple.

Le Wello fonctionnait comme un vélo-cargo à trois roues, il était considéré comme un VAE, mais il était équipé d'une carrosserie qui protégeait le conducteur. Le véhicule était également équipé de panneaux

solaires qui alimentaient tout ou partie de la batterie et les derniers modèles possédaient une capacité d'export de 80kg en plus du conducteur.



Source : Wello

Axe 3 : Impulser de nouvelles manières de penser la mobilité : vers un changement des habitudes

La mobilité est avant tout le choix (contraint ou non) de se déplacer. L'utilisateur a un besoin (se déplacer) qu'il satisfait par le moyen qui lui semble le plus propice. On observe en réalité que la force de l'habitude peut être un frein au changement. Toutes les actions proposées ne peuvent aboutir si la société dans son ensemble (usagers, collectivités, Etat) n'engage pas de nouvelles manières de penser la mobilité.

Aménager des lieux de travail au sein des communes rurales et périurbaines

Le tiers-lieu ou espace de travail partagé et collaboratif, à mi-chemin du domicile et du lieu de travail, est un espace hybride et fédérateur entre lieu de vie et d'animation, lieu d'activité et de partage, lieu de développement, de formation et de mutualisation de projets.

Lancé en janvier 2020 par l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), le dispositif « Fabriques de territoires » a permis de labelliser 82 projets en 2023 ; sur ces 82 projets, 4 sont implantés dans la Marne dont 1 sur le périmètre du territoire du pays de Châlons : le consortium des associations « La Cantine du 111 » et « l'Atelier de bidouille numérique », basées à Châlons-en-Champagne.

La Fédération Départementale Familles Rurales de la Manche pilote la création de tiers-lieux sur le département. Sept associations portant déjà une dynamique de développement local sur leur territoire sont accompagnées par la fédération. Ces tiers lieux ruraux contribuent au développement économique et à la qualité de vie du territoire, deux facteurs essentiels pour attirer les actifs et créer

du lien social. Ils offrent une très large palette de services où coexistent souvent des activités lucratives (formation, location de matériels, etc.) et des activités d'intérêt général (inclusion, emploi social, etc.)⁹.

Au niveau du Grand Est, seules les Fédérations Départementales des Ardennes et de la Haute Marne proposent des tiers lieux sur leurs territoires.

Créer une plateforme regroupant tous les types de transport pour trouver un itinéraire

La Région Hauts-de-France et différents partenaires (SNCF, MELla Communauté de Communes Sud Avesnois ont construit une plateforme permettant de faciliter les déplacements quotidiens. Sur celle de la communauté de communes Sud Avesnois, il est possible de trouver différentes solutions pour se déplacer :

- Accès à un plan dynamique qui permet de se localiser et de retrouver tous les services de transport autour de vous. Ainsi, il est possible de cliquer pour marquer un point de départ et un point d'arrivée directement sur le plan et obtenir les solutions transport.
- Accès aux horaires de trains dans les différentes gares
- Accès à du transport à la demande via la solution "Avesnois à la Demande" qui permet de se déplacer d'arrêt de car à arrêt de car dans la Communauté de Communes du Sud Avesnois. Ce service fonctionne du lundi au vendredi de 5H à 21H (priorité aux personnes qui se rendent sur leur lieu de travail/formation/insertion/embauche). Ce service fonctionne sur réservation. Le tarif proposé est de 1€ le trajet, ticket en vente auprès des conducteurs
- Accès à du covoiturage local par la plateforme passpasscovoiturage.fr qui met en relation les possesseurs de véhicules qui proposent leurs trajets et les personnes sans véhicules qui doivent se déplacer



- Accès à un lieu d'information ouvert la semaine (La maison des mobilités) qui permet de trouver les solutions de mobilités sur le secteur sud avesnois, louer des vélos électriques à la journée, à la semaine ou 15 jours.

⁹ Agence Normande de la Biodiversité et du Développement Durable ANBDD, Fiche de la collection "Retours d'expériences : des actions pour s'inspirer !", mars 2022

Créer une plateforme de mobilités

Les plateformes de mobilité facilitent l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome, garante de leur inclusion sociale et/ou de leur insertion professionnelle, par une approche basée sur l'accompagnement personnalisé.

Avesnois Mobilités propose aussi des informations et des conseils en matière d'inclusion sociale et de réinsertion professionnelle – garage solidaire, location de véhicules solidaires, permis solidaire via des associations Synergie et Trajectoire.



La Maison de la Mobilité de Fourmies est un lieu dédié à la mobilité de tous !

Infos et conseils en une seule adresse :

- Toutes les modalités du Garage solidaire (Association Synergie) et les conditions d'inscription au permis solidaire (Association Trajectoire)
- Toutes les informations pour pouvoir vous déplacer facilement
- Les informations concernant l'expérimentation Avesnois Mobilités
- Les modalités pour louer un vélo à assistance électrique ou encore un véhicule solidaire.

Des tablettes sont à votre disposition pour accéder à la plateforme de services Avesnois Mobilités :
Accédez aux offres d'emplois locales et découvrez comment vous y rendre ! Vous y trouverez toutes vos informations « transport ».

ACHETER VOS TITRES DE TRANSPORT AVESSNOIS MOBILITÉS À LA DEMANDE mis en place dans le cadre de l'expérimentation.

Inscrivez-vous aux différentes sessions d'ateliers mobilité organisées tout au long de l'expérimentation. Avesnois Mobilités vous accompagne dans vos déplacements.

VOTRE COMPAGNON DE ROUTE
wever
Le transport à Fourmies, c'est vous qui le choisissez ! Pendant 6 mois, évaluez vos solutions de transport pour choisir celles que vous garderez demain.

www.avesnois-mobilites.fr

Logos: Fourmies, Sud Avesnois, Avesnois Mobilités, Communauté de Communes de France, Carrefour, transdev.

Source : Avesnois Mobilités

Un autre exemple de plateforme créé par Terres d'Argentan Interco (34 000 habitants/49 communes dans le département de l'Orne) qui se distingue par sa gamme complète de solutions multimodales conçues pour faciliter la transition vers de nouvelles pratiques de déplacement. Des mesures concrètes sont mises en place, telles que la refonte du réseau de bus, l'introduction de tarifs solidaires accessibles à tous, la création d'un service de transport zonal à la demande, et bien d'autres encore. Au cœur de cette initiative, la Maison de la mobilité joue un rôle central en offrant un lieu dédié où les usagers peuvent obtenir des informations et des conseils personnalisés. Terres d'Argentan Interco concrétise ses mesures peu à peu en gardant pour objectif principal de promouvoir une approche globale de la mobilité, en tenant compte des particularités locales et des attentes des habitants¹⁰.

Dans le même ordre d'idées, la plateforme solidaire Wimoov a l'ambition d'accompagner tous les territoires, tous les publics, d'agir pour réduire la précarité mobilité, et faire de la mobilité inclusive, un pilier de la transition écologique.

Depuis 25 ans, Wimoov porte le sujet de la mobilité inclusive, elle est soutenue par 1 000 partenaires nationaux et opérationnels

¹⁰ Agence Normande de la Biodiversité et du Développement Durable ANBDD, fiche de la collection "Retours d'expériences : des actions pour s'inspirer !", octobre 2023

Interpellé par les conditions de, Wimoov a imaginé un dispositif original et spécifique d'accompagnement pour la mobilité des territoires ruraux : Terr'moov. Ce projet consiste à créer des pôles mobilité inclusive 100 % rurale & 100 % durable.

L'objectif est de permettre à ceux qui n'ont pas de moyen de transport personnel, et à ceux qui veulent réduire leur budget « voiture » et leur empreinte carbone, de mieux se déplacer. Le projet s'adresse à l'ensemble des actifs, en priorité aux personnes en insertion du territoire, aux demandeurs d'emploi (toutes catégories), aux bénéficiaires du RSA et Cap Emploi, aux jeunes des missions locales, aux salariés précaires, aux intermittents, aux intérimaires, aux saisonniers, aux stagiaires en formation professionnelle et aux apprentis.

Le projet Terr'moov'a reçu le prix de l'innovation territoriale au salon des maires 2023.

Un exemple : Les équipes Terr'moov et la Communauté d'agglomération du Pays de Meaux ont mis en place un partenariat avec BlaBlaCar Daily et Île-de-France Mobilités. Le dispositif propose aux passagers de pouvoir covoiturer gratuitement dans la limite de deux trajets par jour et aux conducteurs de gagner minimum 2€ par trajet et par personne covoiturée, ainsi qu'une prime de 100€ pour 10 covoiturations effectués.

Développer les lignes de covoiturage

Le Grand Reims a lancé un nouveau service de transport, développé par la société Ecov : [Covoit'ici](#), des **lignes de covoiturage citoyen, public et économique**. Celle-ci permet de covoiturer au quotidien et sans réservation sur tous vos trajets domicile-travail.

Le principe ? le conducteur partage ses sièges libres en temps réel avec des passagers qui vont dans la même direction.

Trois lignes de covoiturage sont proposées à ce jour aux Grand Rémois, du lundi au vendredi (hors jours fériés) :

Deux lignes proposent une incitation financière aux conducteurs, pour lancer la dynamique de partage de leurs sièges libres :

- Ligne nord : du lundi au vendredi de 6h30 à 9h et de 17h à 19h et le samedi de 9h à 20h.
- Ligne vallée de la suippe : lundi au vendredi de 6h30 à 9h30 et de 17h à 19h / Bazancourt - Boulton-sur-Suippe - Warmeriville : de 6h à 20h.

Sur ces lignes de covoiturage, les conducteurs reçoivent une indemnité, d'un montant allant de 0,5 € à 1,5 € par trajet et par passager transporté.

Une troisième ligne, dite "solidaire", permet de rejoindre la gare TER de Bazancourt depuis Warmeriville, Isles sur Suippe et Boulton-sur-Suippe entre 6h et 20h.



Une autre formule de covoiturage se multiplie dans de nombreux territoires, il s'agit de la formule auto-stop organisée et solidaire pour partager les trajets du quotidien (encadrées par les pouvoirs publics)

Ce concept est disponible sur la Communauté de communes de Pont-Audemer Val de Risle (CCPAVR) depuis septembre 2020. L'intercommunalité et le Pôle mobilité Risle-Pays d'Auge ont lancé ce service, accompagnés par le premier réseau d'auto-stop de proximité en France : **la société Rezo Pouce**. Pour faciliter la prise en main, près de 100 panneaux sont installés sur les 32 communes du territoire pour signaler les arrêts. Une plateforme web est également administrée pour renseigner les utilisateurs. Afin d'animer de façon constante le dispositif, une communication régulière est entreprise¹¹.



Accentuer les services de “démobilité”

La meilleure manière d'éviter de se déplacer individuellement pour avoir accès à un service est peut-être encore de faire venir le service à soi.

¹¹ Agence Normande de la Biodiversité et du Développement Durable ANBDD, Fiche de la collection “Retours d'expériences : des actions pour s'inspirer !”, mai 2022

Afin de favoriser le développement des services publics et de proximité, le CESER Grand Est préconise notamment de soutenir les services de proximité itinérants en zones très peu denses, de maintenir un réseau de distribution des espèces et de développer des services de proximité dans des lieux existants (gares, centre-bourgs).

En plein cœur de la campagne du département de l'Eure, Chennebrun, commune de 130 habitants, a trouvé la recette pour faire vivre son centre de village : **une conciergerie rurale**. Le projet est porté par une association, ADS Insertion, qui donne au projet une dimension d'insertion socio-professionnelle. Elle loue les locaux à moindre coût à la municipalité, qui est à l'initiative du projet. La boutique nommée Multibrin propose de nombreux produits locaux et de multiples services : épicerie de produits locaux et de première nécessité, relais de poste, dépôt de pain, etc. Le commerce de proximité multiplie les initiatives pour éviter aux habitants de faire de nombreux kilomètres et devient un lieu d'échanges et de convivialité¹².

Collectivités / Mobilité durable dans les territoires ruraux
Retours d'expériences : des actions pour s'inspirer !

ADS INSERTION ET COMMUNE DE CHENNEBRUN
Multibrin
CONCIERGERIE DE VILLAGE
 Offrir des services de proximité en territoire peu dense

130 habitants
 200 km²
 Aire d'attractivité 2 500 hab.
 Département de l'Eure

L'ESSENTIEL
 En plein cœur de la campagne du département de l'Eure, Chennebrun, commune de 130 habitants, a trouvé la recette pour faire vivre son centre de village : une conciergerie rurale. Le projet est porté par une association, ADS Insertion, qui donne au projet une dimension d'insertion socio-professionnelle. Elle loue les locaux à moindre coût à la municipalité, qui est à l'initiative du projet. La boutique nommée Multibrin propose de nombreux produits locaux et de multiples services : épicerie de produits locaux et de première nécessité, relais de poste, dépôt de pain, etc. Le commerce de proximité multiplie les initiatives pour éviter aux habitants de faire de nombreux kilomètres et devient un lieu d'échanges et de convivialité.

L'ORIGINE DU PROJET
 Chennebrun n'est pas épargnée par la désertification des commerces dans les campagnes. Quand le village perd sa dernière boutique, une boulangerie, c'est toute la commune qui s'en trouve affectée. Il faut dorénavant parcourir 2,5 km aller/retour pour trouver du pain. Le Maire déplore également le manque de lien social induit par l'absence de commerce. L'élu veut redonner de l'attractivité à son territoire et souhaite disposer d'un lieu où les habitants pourraient se rencontrer et échanger. Il réfléchit à la création d'un magasin offrant de multiples services. Une première étude de faisabilité est confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) qui conclut que le projet n'est pas viable. Déterminé, il cherche alors un autre modèle économique.

EN CHIFFRES
 650 clients par mois en moyenne
 Ouvert 6 jours par semaine
 4 salariés

CONCERTATION DURABLE ANBD ANBDD

Partant du constat qu'il est difficile de trouver des produits bio en vrac près de chez soi, 4 porteurs de projet décident de monter une **épicerie itinérante**, se déplaçant au plus près des habitants du Havre et des alentours. Produits bio, en majorité locaux, vendus en vrac, et en circuits courts, Epi'Boujou (SCOP créée en 2020) démocratise la consommation responsable en la rendant accessible à tous. Des produits de consommation courante (pâtes, riz, lentilles, farine, produits cosmétiques et ménagers...) sont commercialisés¹³.

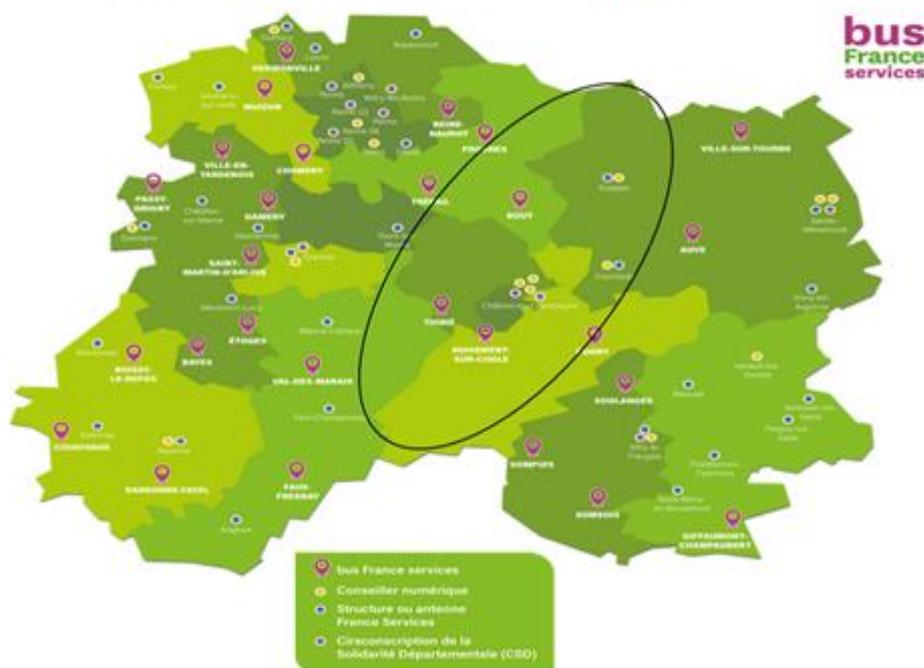
¹² Agence Normande de la Biodiversité et du Développement Durable ANBDD, Fiche de la collection "Retours d'expériences : des actions pour s'inspirer !", septembre 2022

¹³ Agence Normande de la Biodiversité et du Développement Durable ANBDD, Fiche de la collection "Retours d'expériences : des actions pour s'inspirer !", avril 2021

Le département de la Marne a décidé de compléter l'offre du réseau France Services en se dotant d'une structure d'une structure mobile pour assurer une présence régulière au plus près des habitants : **le bus France services**. Ce service de proximité itinérant a été mis en fonction en novembre 2023. 27 communes, points d'étapes de la tournée mensuelle du bus France services, ont ainsi été sélectionnées en concertation étroite avec les élus locaux, en raison de leur éloignement de tout accès à des services publics (Maison France services, Circonscription de la solidarité départementale, conseiller numérique...) et de leur localisation sur des axes de passage pour des déplacements facilités.

Gratuit et sans rendez-vous, le bus France services va permettre d'apporter, une demi-journée par mois, une écoute, des conseils de premier niveau, et une aide pour effectuer des démarches administratives en ligne dans des domaines variés : santé, famille, retraite, logement, impôts, état civil, accès aux droits, ...

La carte des 27 communes, points d'étapes de la tournée mensuelle.



Source : Département de la Marne

Annexe

Support de présentation de la restitution aux élus le 24 juin 2024 à Châlons-en-Champagne