



AVIS

Les priorités régionales en faveur des mobilités en zones peu denses en Auvergne-Rhône-Alpes

JUIN 2022





Le CESER en quelques mots...

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional, appelé CESER est issu de la loi de 1972 portant création des Régions.

Assemblée consultative, il s'agit de la deuxième institution régionale, formant avec le Conseil régional « LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES »

Le CESER a pour principale mission d'informer et d'éclairer le conseil régional sur les enjeux et conséquences économiques, sociales et environnementales des politiques régionales, et de contribuer au suivi et à l'évaluation des politiques publiques.

L'assemblée du CESER Auvergne-Rhône-Alpes compte 190 conseillers issus de 4 collèges, représentant :

- Les entreprises et activités professionnelles non salariées
- Les organisations syndicales de salariés
- Des organismes et des associations
- Des personnalités qualifiées (choisies et nommées par le Préfet de région).

Proposés par leur organisme d'origine et nommés par le Préfet pour un mandat de 6 ans, ils constituent la société civile organisée.

Le CESER émet des avis (saisines), des contributions (autosaisines), et intervient dans de nombreux domaines tels que l'emploi, l'innovation, la transition énergétique, la formation, la recherche, le sport, les finances, ou tout autre thème sur lesquels il lui semble opportun de se prononcer.

Le CESER Auvergne-Rhône-Alpes puise sa force dans les valeurs de la diversité, de l'écoute et de l'échange. Cette richesse lui permet de rendre des avis décisifs, fruit d'un travail collectif.





Préambule

Le CESER rend ici un avis à la suite d'une saisine de l'Exécutif régional sur les priorités régionales en faveur des mobilités dans les zones peu denses en Auvergne-Rhône-Alpes.

Cette saisine permet au CESER de remplir pleinement son rôle d'éclairer les élus régionaux à l'amont de leurs décisions. Il est en effet particulièrement appréciable pour notre assemblée représentant la société civile d'être sollicitée sur un champ moins défriché tel que celui des mobilités en zones peu denses. De cette façon, le CESER entend contribuer en apportant une des briques pouvant fonder un document de programmation particulièrement stratégique pour la Région.

Il s'agit en effet d'apporter une matière utile à la construction d'une « feuille de route » à l'horizon 2035 dans le premier domaine de compétence régionale en termes de poids budgétaire : le secteur des mobilités qui représente 1,5 milliards d'euros correspondant au tiers du budget annuel de la Région.

Fidèle à son souci d'ancrage et de proximité avec les réalités du terrain, le CESER s'est notamment appuyé sur des témoignages locaux illustrant un certain foisonnement d'initiatives pour se déplacer ou pour déplacer les services auprès des usagers dans des zones où la dépendance à la voiture est considérable. Les propositions ainsi formulées par le CESER visent à la satisfaction des besoins des usagers dans les zones peu denses, dans l'esprit du fil rouge que s'est donnée notre assemblée sur le « mieux vivre en Auvergne-Rhône-Alpes ».

Nous souhaitons que cet avis puisse constituer un terreau nourricier dans ce champ de la politique régionale des mobilités à court, moyen et long terme.

Antoine QUADRINI, Président du CESER Auvergne-Rhône-Alpes

AVIS

2022-15



Président de la commission

M. Jean-Raymond MURCIA

SOMMAIRE

Introduction	7
Les besoins de mobilités en zones peu denses en Auvergne-Rhône-Alpes	9
Les principales caractéristiques des zones peu denses en Auvergne-Rhône-Alpes au regard de la mobilité.....	12
▶ Une montagne dominante dans le paysage.....	12
▶ Une situation économique et sociale des zones peu denses contrastée, avec atouts et fragilités	12
▶ Des espaces vécus de plus en plus étendus, où doivent s'organiser des solidarités pour répondre aux besoins.....	13
Des zones de population « captive » de la voiture individuelles, face aux défis du développement durable.....	14
▶ L'atlas INSEE tome 3 pp8-15 apporte plusieurs informations intéressantes	14
▶ L'empire de la voiture individuelle trouve cependant sa limite.....	14
▶ L'enjeu social : certaines populations sont particulièrement vulnérables à la dépendance de la voiture.....	15
▶ De fortes disparités ressortent entre territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes	15
Des réseaux routiers et ferroviaires parfois en sous entretien chronique	16
Les besoins de desserte des établissements industriels et logistiques isolés	18
Les outils pour l'action régionale, cadre et vivier d'initiatives	20
Le cadre pour l'intervention de la Région cheffe de file des mobilités..	20
▶ La compétence régionale en matière de transport a évolué dans le temps	20
▶ Le choix de la Région de devenir AOM locale sur 95 territoires.....	22
Des enseignements tirés d'analyses globales.....	24
▶ Des services contribuant à réduire ou éviter la mobilité individuelle.....	24
▶ Des agences et maisons de la mobilité, boîtes à outils et guichets uniques pour proposer une offre de mobilité, avec une dynamique locale forte des élus.....	24
▶ Des usages partagés de l'automobile.....	24
▶ Le transport à la demande.....	24
▶ Réseau cyclable, vélo électrique.....	25
▶ L'appel aux outils numériques est prégnant pour élaborer une	

SOMMAIRE

mobilité servicielle (MaaS ou Mobility as a service).....	25
Des témoignages provenant de divers territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes	25
▶ En Savoie et Haute-Savoie, l'agence d'écomobilité Savoie Mont Blanc et la Communauté d'agglomération Grand Lac	25
▶ Dans le Puy de DOME, un maire du massif du Sancy président départemental des Maires ruraux.....	27
▶ La Poste et ses services à domicile pour limiter les besoins de mobilité (selon la déléguée régionale de La Poste)	27
▶ Grand Bourg Agglomération.....	27
▶ La communauté d'agglomération de l'Ouest rhodanien (Haut Beaujolais et monts du Lyonnais)	28
Les propositions du CESER pour une politique régionale. 30	
Axe 1 « Coller » aux besoins et pratiques.	33
Axe 2 Limiter les besoins de mobilité en favorisant les potentiels endogènes d'activités et services publics et au public.....	36
Axe 3 Organiser une offre cohérente de mobilités	39
Axe 4 Informer et porter à connaissance.....	41
Axe 5 Mobiliser des ressources humaines et financières à la hauteur de l'enjeu	42
Axe 6 Suivre et évaluer.....	44
Conclusion	45
Annexes.....	46
Annexe 1 Lettre de saisine.....	46
Bibliographie	48
Glossaire	50
Contributeurs	51
Remerciements	53
Déclaration des groupes.....	54
Résultats des votes.....	59
Contacts.....	66



Introduction

Contexte : saisine et champ de l'étude

Par courrier en date du 15 mars 2022, le Président du Conseil régional a exprimé le souhait de voir le CESER associé à l'élaboration d'une feuille de route « Mobilités positives 2035 » qui sera soumise à l'assemblée plénière à l'automne 2022, après avis du CESER.

Dès le printemps 2022, à l'amont de l'élaboration de cette feuille de route, le CESER est sollicité pour formuler des pistes d'action régionale sur « la question des mobilités en zones peu denses, territoires ruraux et de montagne », après analyse des besoins aujourd'hui et demain, et des solutions envisageables.

Le champ de l'étude apparaît d'emblée délicat à objectiver, ainsi que le souligne le rapport d'information du Sénat de janvier 2021. La classification de l'INSEE, actualisée selon la méthode Eurostat sur une base 2020, est fondée sur un découpage du territoire en mailles carrées d'1 km de côté où est recensée la densité de population. Les communes peu denses qui constituent l'espace rural sont ainsi selon l'INSEE celles où au moins 50 % de la population vit dans des mailles de moins de 25 habitants/km². Ces zones excluent des communes de catégorie intermédiaire au plan démographique où les solutions de mobilité sont peu variées. Le CESER retiendra donc la définition du peu dense du point de vue combiné de la mobilité et de la population. Si on considère les fonctionnalités et les usages de la mobilité, les zones peu denses retenues sont celles où la dépendance à la voiture est considérable, au-delà de 80 % des déplacements.

Objectif

Il s'agit de formuler des pistes d'action régionale pour les mobilités dans ces zones à court, moyen et long terme d'ici 2035. Dans ce domaine qui doit traiter les besoins des usagers au plus près des réalités locales et

microlocales, le principe de subsidiarité laissant agir au plus près du terrain doit être respecté pleinement. La Région doit donc définir une politique d'accompagnement de l'intervention publique locale sans se substituer à elle.

Enjeux

En France, près du quart de la population vit dans des territoires où la faible densité rend l'usage de la voiture indispensable et renchérit les coûts de mobilité. Cette singularité au sein de l'Europe est renforcée en Auvergne-Rhône-Alpes qui se distingue des autres régions françaises par de fortes inégalités en raison de la dominante montagnarde de ses espaces.

Le présent avis traitera principalement des déplacements des personnes. Pour autant on ne saurait omettre les mouvements de marchandises, qu'il s'agisse :

- De flux importants pour desservir les établissements industriels et logistiques, au moment où s'expriment les intentions de relocalisation économique
- Ou de flux plus modestes et diffus de biens et services pour éviter certains déplacements de personnes.

S'agissant des déplacements des personnes, il convient d'apporter un ensemble de réponses sur mesure aux besoins et adaptées aux contextes locaux.

Avec la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités, à travers les EPCI, l'ensemble du territoire est désormais couvert d'autorités organisatrices de mobilité locale (AOML). En Auvergne-Rhône-Alpes, en sus de son rôle d'autorité organisatrice de mobilité régionale, la Région a pris cette responsabilité depuis le 1^{er} juillet 2021 « par substitution » à 95 EPCI, représentant une part essentielle des zones peu denses.

Questions

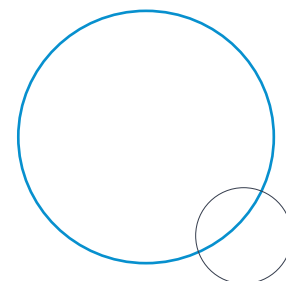
Quel rôle de la Région pour accompagner les mobilités des personnes en zones peu denses ?

- En qualité d'AOM régionale
- En qualité d'AOM locale dans les EPCI où la Région a pris cette responsabilité ?

Quelle intervention régionale en faveur de services à domicile pour limiter les déplacements ?

Quelle action régionale pour la desserte fret des bassins et établissements isolés ?

Ceci sans oublier la question de la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et aéroportuaires.



Démarche

Il convient d'abord d'établir un diagnostic des problématiques posées au niveau national et au niveau régional, en s'appuyant notamment sur l'état des lieux du SRADDET.

Le bouquet de solutions apportées doit ensuite être appréhendé, en recherchant le plus possible des exemples locaux très concrets et sur la base du dispositif déjà mis en place par la Région désormais cheffe de file en matière de mobilités.

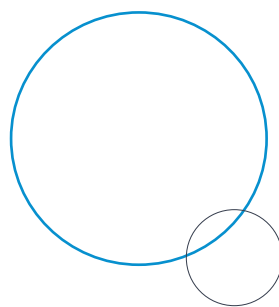
Des pistes d'action régionale pourront ensuite être déclinées.

Cet avis est le fruit des travaux de la commission en charge des transports et de son bureau élargi pour l'occasion à quelques membres impliqués dans le monde rural.

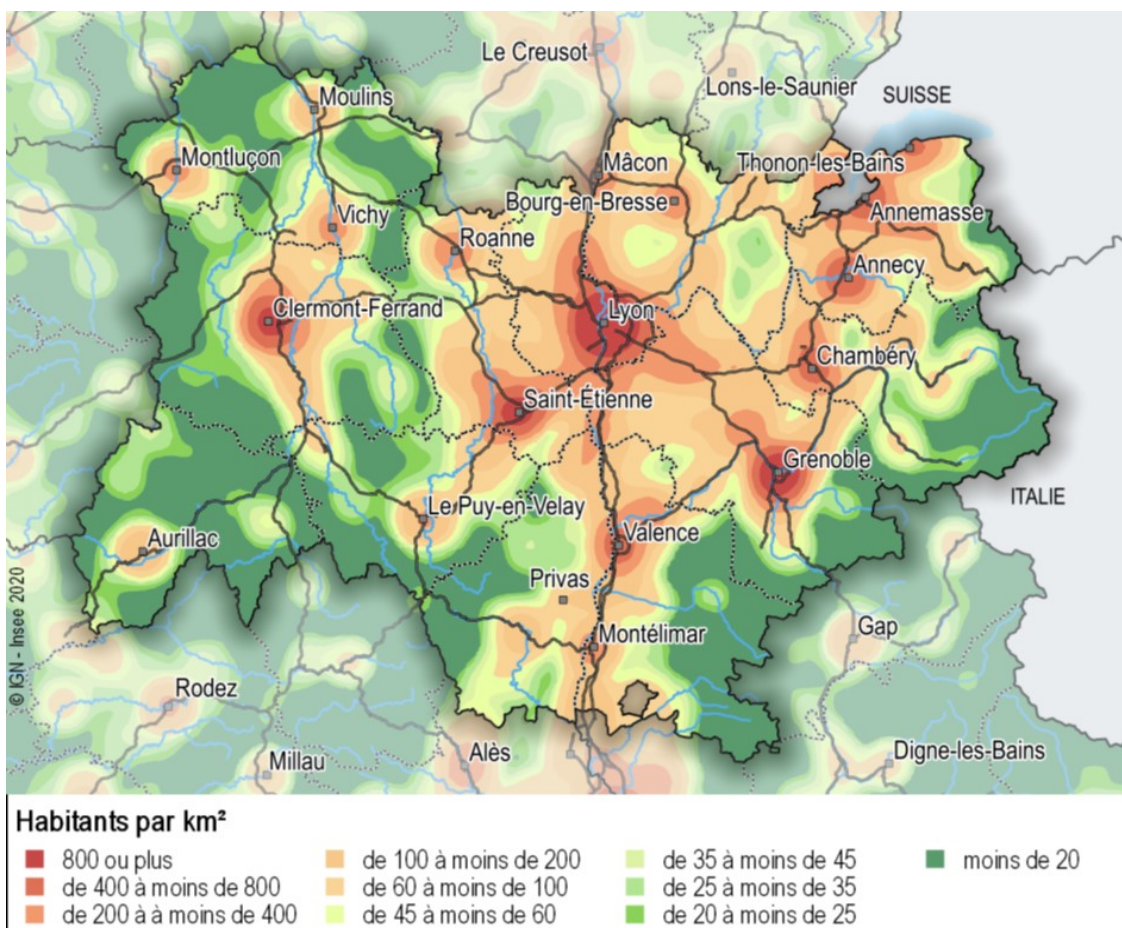


Les besoins de mobilités en zones peu denses en Auvergne-Rhône-Alpes

Le CESER prend acte de la difficulté pour définir les zones peu denses ; les données et cartes ne se juxtaposant pas entre le point de vue de la mobilité, objet de l'étude, ou le critère population de l'INSEE. Dans son dossier Auvergne-Rhône-Alpes n°6 de février 2021, l'INSEE convient lui-même qu'il n'existe « pas de consensus sur le périmètre du rural ». Et les débats entre universitaires se succèdent. Il convient donc de retenir l'essentiel : ces zones concernent une part majeure de la superficie du territoire régional et environ un tiers de sa population. Selon la Région (état des lieux SRADDET p 134¹) les zones dites très peu denses représentent 4 % de la population mais 35 % de la superficie d'Auvergne-Rhône-Alpes où on dénombre en moyenne 11 habitants/km².

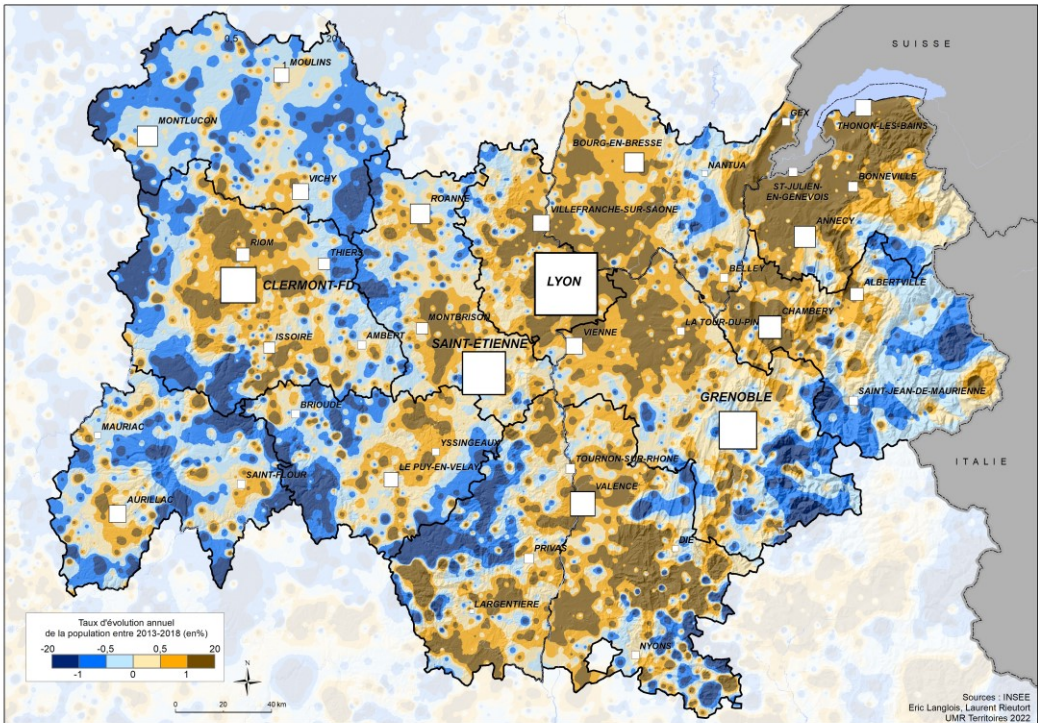


¹ SRADDET Ambition Territoires 2030 Auvergne-Rhône-Alpes état des lieux

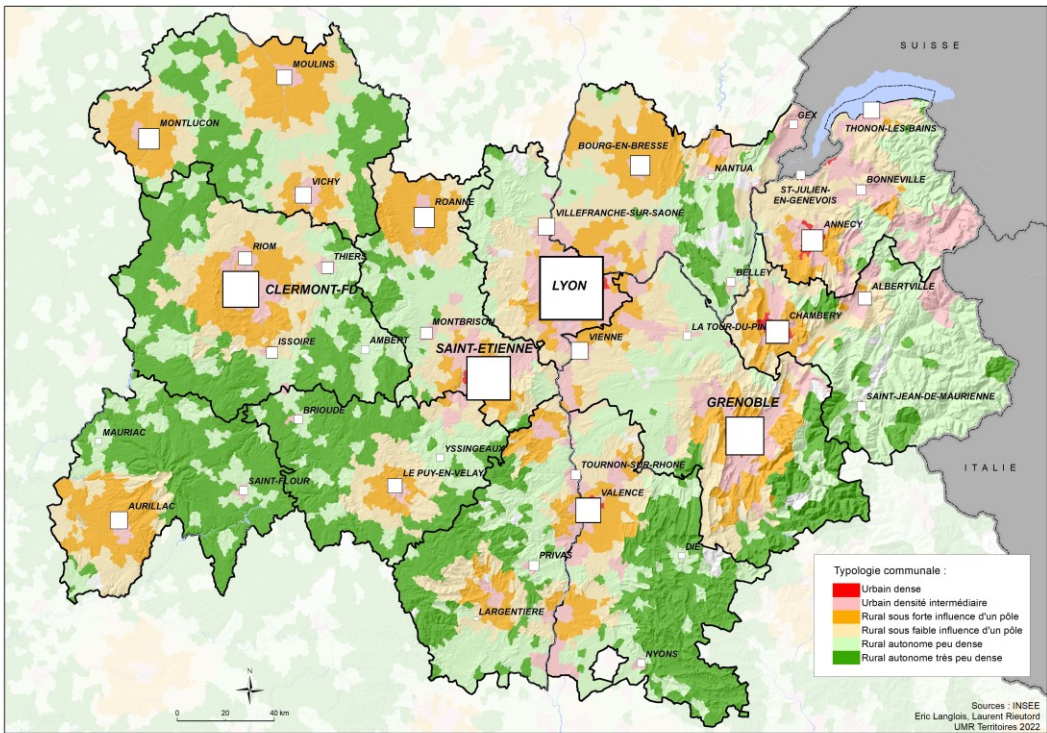


Source : Insee, Recensement de la population 2012
 Extrait de INSEE dossier Auvergne Rhône Alpes Des enjeux pour demain n°6 février 2021 page 14

Les travaux de l'Institut d'Auvergne-Rhône-Alpes de développement des Territoires (IADT) détaillent les dynamiques des zones peu denses. On constate l'évolution de la dynamique de population de 2013 à 2018



Il ressort ensuite la répartition actuelle des densités en 2022 :



Les principales caractéristiques des zones peu denses en Auvergne-Rhône-Alpes au regard de la mobilité

Elles ressortent du SRADDET et des travaux du CESER pour contribuer à son élaboration (cf. contribution juillet 2017 ... ambitions et défis...).

► Une montagne dominante dans le paysage

Occupant les trois quarts de l'espace, on doit parler des montagnes, très différentes entre :

- Les montagnes tertiaires des Alpes du Nord et du Jura, faciles à traverser par des cluses ou de larges vallées pénétrantes rabotées par les glaciers quaternaires du Rhône, de l'Isère, de l'Arc, du Drac... et souvent assez densément voire densément peuplées ;
- Celles des Alpes du Sud ou du Massif Central au relief chahuté difficile à franchir et dont l'occupation humaine importante est devenue plus diffuse.

► Une situation économique et sociale des zones peu denses contrastée, avec atouts et fragilités

Les travaux de l'IADT ont beaucoup alimenté la contribution que le CESER a présentée en 2017 « Vers un développement des territoires ruraux en Auvergne-Rhône-Alpes ».

Il en ressort que c'est dans les zones peu denses qu'ont été observés de 1999 à 2013 les plus forts taux de croissance de population et d'emploi, y compris pour l'emploi qualifié ; ceci en raison des prix du foncier et du logement, ainsi que de la qualité de vie imaginée a priori.

C'est un peu différent dans l'hyper-ruralité des zones très peu denses définies par l'INSEE (zones qui couvrent le tiers de l'espace régional). On y observe également des augmentations de population, mais au contraire une décroissance de l'emploi, par suite de l'enclavement et d'un tissu économique souvent appuyé sur un petit nombre

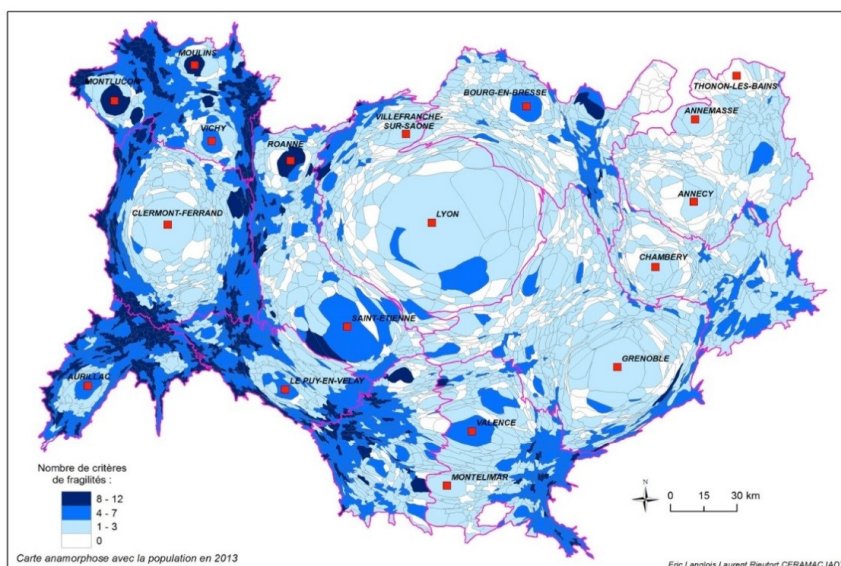
d'activités, et par voie de conséquence une mobilité plus grande, même s'il est vrai que les déplacements pour se rendre au travail ne représentent qu'une faible part des mobilités. L'état des lieux du SRADDET précise (p.144) que dans les espaces très peu denses la part des navetteurs domicile-travail augmente le plus et qu'un sur deux d'entre eux parcourt plus de 18 km.

Sans dramatisation, il convient de rester lucide sur les fragilités. Ainsi la carte IADT en anamorphose des critères de fragilité (combinant des données de population, d'emploi, de revenu, de logement, d'accès aux services) est révélatrice, par le jeu de déformation de l'espace en donnant à chaque commune une surface proportionnelle à sa population.

Outre l'opposition entre l'ouest et l'est de la Région, la carte déjà reprise dans la contribution du CESER de 2017 révèle les risques de marginalisation des zones fragiles (zones en dégradé de bleu), qui sont souvent de faible ou très faible densité, ce qui accroît encore les risques de fracture territoriale.

Carte multicritères des fragilités observées en 2013

(à partir des critères de population, emploi, revenu, logement, accès aux services ; chaque commune étant représentée avec une surface proportionnelle à sa population)



Des espaces vécus de plus en plus étendus, où doivent s'organiser des solidarités pour répondre aux besoins

Le temps du villageois qui perdait de vue son clocher seulement une fois par semaine pour aller au marché est depuis longtemps révolu. On observe un changement complet de paradigme depuis 1900 où l'espace vécu était celui du canton avec son bourg centre polarisant les communes sur les services et commerces, parfois sur l'emploi mais pas toujours.

Aujourd'hui chaque citoyen, et de plus en plus l'agriculteur lui-même, habite ici, travaille là, se soigne ailleurs, s'alimente encore ailleurs, dans un espace vécu beaucoup plus étendu. On assiste à un éparpillement des besoins de mobilité et des lieux fréquentés par l'individu. L'évolution sociologique et les impératifs économiques sont par ailleurs tels que l'autarcie a disparu, même dans les hameaux les plus reculés : tous les ruraux veulent disposer plus ou moins des avantages du mode de vie urbain.

Le « pays » n'est plus le lieu mais la zone où s'établissent les liens de déplacement entre les lieux. Laurent RIEUTORT, professeur de géographie à l'Université de Clermont Ferrand, souligne l'interdépendance des territoires, à considérer en systèmes dynamiques.

Dans un monde de la connectivité croissante, les hommes sont mis hors-jeu si eux-mêmes, leurs biens, leurs capitaux, leur matière grise ou leurs données circulent mal, y compris dans les zones très peu denses.

La question des réseaux est primordiale, celle des réseaux de transport comme celle des réseaux de fibre optique et couverture hertzienne. Le droit à l'hypermobilité est devenu un acquis dont on a du mal à se départir.

Dans ses travaux sur le SRADDET, le CESER a souligné combien la réponse aux besoins intrarégionaux de mobilités de demain dans un souci d'équité territoriale et de cohésion régionale passe par un bouquet de services multimodaux.

De plus, il a rappelé l'importance de toujours privilégier la réponse aux besoins locaux.

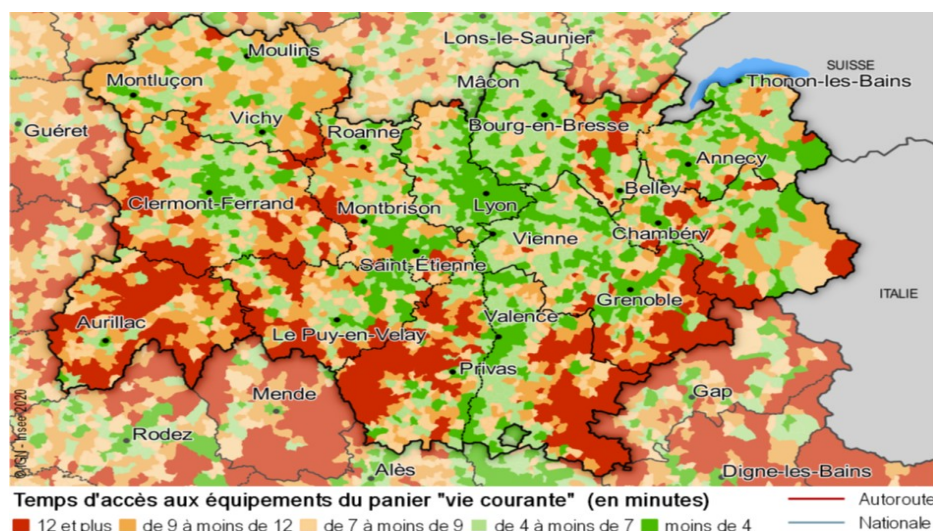
En particulier le CESER a souligné le caractère prioritaire des services au public (notamment des services publics) :

- En les inscrivant dans un projet de territoire adapté à la diversité des situations.
- En développant une mutualisation anticipée entre opérateurs.
- En procédant à une péréquation territoriale capable de pallier la raréfaction de la redistribution nationale des richesses.

Selon l'état des lieux du SRADDET présenté par le Conseil régional en 2019 (pp 99-100), en Auvergne-Rhône-Alpes, les 10 % des habitants les plus éloignés accèdent aux services de la vie courante en un temps supérieur à 3,5 fois celui nécessaire pour les 10 % les plus proches ; les montagnes de l'Ardeche, de la Drôme ou l'Oisans étant les plus isolées de France pour les services comme pour les emplois.

Selon les données nationales du CEREMA, c'est davantage l'éloignement que la densité de services par habitant qui est en cause : on compte 7 services de santé et 14 écoles maternelles ou élémentaires pour 10 000 habitants en zone rurale soit respectivement autant et 2 fois plus qu'en zone urbaine. Mais leur densité pour 10 communes atteint 3 services de santé et 10 écoles soit respectivement 6 fois moins et 3 fois moins qu'en zone urbaine.

Temps d'accès aux principaux services de la vie courante



Source : Insee, Recensement de la population 2012, Base permanente des équipements
Extrait de INSEE dossier Auvergne-Rhône-Alpes Des enjeux pour demain n°6 février 2021 page 15

Des zones de population « captive » de la voiture individuelles, face aux défis du développement durable

► L'atlas INSEE tome 3 pp8-15 apporte plusieurs informations intéressantes

- La voiture assure environ deux déplacements sur trois pour les usagers de l'ensemble d'Auvergne-Rhône-Alpes.
- Dans les territoires peu denses, 88 % des ménages ont une voiture contre 79 % en moyenne nationale, et environ la moitié des ménages dispose de deux véhicules ou plus, contre 29 % en moyenne nationale (phénomène accru par la fragmentation des structures familiales). L'autosolisme (une seule personne par voiture) est dominant.
- Même s'ils sont minoritaires (environ 20 % des motifs de déplacement), les déplacements domicile-travail sont structurants. On observe leur augmentation continue explicable par une combinaison entre :
 - D'une part un certain départ continu de l'emploi depuis les centres vers les périphéries urbaines moins accessibles en transport collectif,
 - D'autre part un étalement ininterrompu de l'habitat, activé par l'augmentation des prix de l'immobilier et la recherche de qualité de vie (phénomène accru après le confinement 2020 pour cause de COVID). Les temps de parcours sont incitatifs : selon l'INSEE, alors qu'un navetteur de zone dense parcourt en moyenne 10 km en 24 mn, il faut 16 mn pour celui venant d'un espace

très peu dense pour parcourir 18 km.

A ces données communiquées par l'INSEE, on peut ajouter la pratique croissante d'une gestion différente des temps d'un salarié à l'autre, ce qui complique la gestion des transports, et aussi avec la crise sanitaire un risque d'avoir installé un découragement (passager ?) de l'usage des transports collectifs au profit du véhicule individuel.

En 2017, le CESER souligne par ailleurs dans sa contribution « Vers un développement des territoires ruraux en Auvergne-Rhône-Alpes » le foisonnement de témoignages selon lesquels « le rural, c'est la voiture ». Ceci a conduit l'assemblée à recommander (page 58) d'une part de combler le retard d'équipement en parcs relais de grande capacité, d'autre part de préserver les stations-service dont le nombre a été divisé en France par plus de trois en 25 ans, et qui sont souvent les derniers points relais service de vente de produits de première nécessité.

En zone rurale, selon le CEREMA, seuls 4 % des déplacements se font en transport collectif contre 9 % en zone urbaine.

Il n'est pas certain que la tendance d'un usage permanent de la route soit freinée par le e-commerce, qui multiplie les livraisons par petits véhicules, ou même par le télétravail dont les adeptes cherchent souvent à se détendre par la recherche d'une hypermobilité hors temps de travail.

► L'empire de la voiture individuelle trouve cependant sa limite

Depuis plusieurs années avec les dérèglements climatiques monte la contrainte relative à l'empreinte carbone. Le secteur des mobilités émet 31 % des gaz à effet de serre. Il est le seul secteur en hausse d'émission entre 1990 et 2019.

On peut trouver une issue à travers des perspectives de plus en plus crédibles de solutions décarbonées :

- Qui ouvrent des espoirs d'une possible alternative à la voiture thermique en préservant le véhicule individuel incontournable dans l'espace rural.
- Mais qui, par les annonces de taxes nouvelles et de normes pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050, ont engendré dans les campagnes un sentiment de déclassement et de crainte de basculer dans la précarité, alors que les émissions posent problème en ville. Un sentiment de relégation a provoqué une colère constituant l'effet déclencheur du mouvement des « gilets jaunes », mouvement qui a prospéré ensuite sur d'autres motivations.

La fracture est apparue surtout dans ces zones de forte dépendance à l'automobile en raison d'une facture jugée insupportable par les ménages pour satisfaire une mobilité automobile perçue cependant comme la seule réponse possible aux difficultés en termes de logement et d'emploi. En 2020, selon le Sénat, on estimait la facture mobilité moyenne à 90 € par mois en ville et à 141 € par mois à la campagne, avec parfois des coûts de déplacement supérieurs à ceux du logement si la distance est très grande.

Selon l'Institut Montaigne (Infrastructures de transport : vers le futur et le durable, avril 2022, page 61), des déplacements domicile-travail quotidiens de 20 km représentent le quart du SMIC, et un mois de tels déplacements en campagne coûte presque autant qu'un an d'abonnement de transport collectif pour un citoyen.

Certes, comme le souligne bien-public.com du 8 février 2022, avec le même pouvoir d'achat, on peut rouler davantage que voici près de 40 ans, en 1985, compte tenu de la

baisse de consommation des moteurs. Mais la perception du prix ressenti est devenue particulièrement problématique après les fortes hausses générées depuis 2021 par la reprise économique, et exacerbées par la guerre en Ukraine depuis fin février 2022.

► L'enjeu social : certaines populations sont particulièrement vulnérables à la dépendance de la voiture

Tel est le cas pour les familles actives qui doivent sans cesse gérer les transports de leurs enfants, chez l'assistante maternelle ou à la crèche, à l'école, aux multiples activités sportives ou culturelles et devenir des parents-taxis. Le renchérissement des coûts des carburants et les contraintes réglementaires (ex contrôles techniques) sont devenus pour elles une préoccupation majeure, surtout si elles doivent utiliser plusieurs véhicules.

Cette dépendance est également très pénalisante pour les populations peu ou non mobiles

Certains jeunes font partie des « assignés territoriaux » et sont très dépendants d'autrui parce que trop jeunes ou sans moyens financiers suffisants pour passer le permis de conduire, acquérir un véhicule ou en remplir le réservoir. Il est fait état de très nombreux cas de demandeurs d'emploi écartés d'une embauche faute de moyen de locomotion. De plus, selon l'Institut Montaigne, la probabilité d'être au chômage est 3 à 5 fois plus élevée sans voiture, et certains conducteurs circulent sans permis, sans assurance (plus de 800 000 en France) ou sans respect de l'obligation du contrôle technique (plus de 600 000).

La situation est encore plus délicate pour les personnes isolées les plus fragiles parce qu'âgées, à mobilité réduite ou malades. Le vieillissement accentué dans les zones les moins denses (23 % de plus de 65 ans dans les campagnes françaises contre 17 % en zone urbaine selon le CEREMA) renforce l'importance d'y apporter des solutions. Pour ces populations, compte tenu des distances, du relief, du climat, tout recours à la marche ou au vélo (même avec assistance électrique) est illusoire. De plus, la récente flambée des prix du carburant met parfois en jeu le maintien des services d'aide à domicile ; les coûts des services s'étant fortement accrus en raison des grandes distances parcourues pour peu d'usagers, surtout dans les territoires très peu denses.

► De fortes disparités ressortent entre territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes

Le dossier INSEE Auvergne-Rhône-Alpes de février 2021 « Des enjeux pour demain » permet de tirer de nombreux enseignements département par département.

Le taux de population à plus de 30mn des équipements supérieurs² est un premier indicateur :

Ain	0,3 %
Allier	9,0 %
Ardèche	6,0 %
Cantal	29,0 %
Drôme	5,0 %
Isère	2,0 %
Loire	1,0 %
Haute Loire	10,0 %
Puy-de-Dôme et 1/4 des ruraux	9,0 %
Rhône	0,4 %
Savoie	6,0 %
Haute-Savoie	5,0 %

Ce même dossier met en évidence que si une large part des campagnes sont marquées par la problématique des flux domicile-travail, plusieurs départements de l'Ouest et du Sud sont caractérisés par des fragilités liées à l'isolement. On peut citer ainsi :

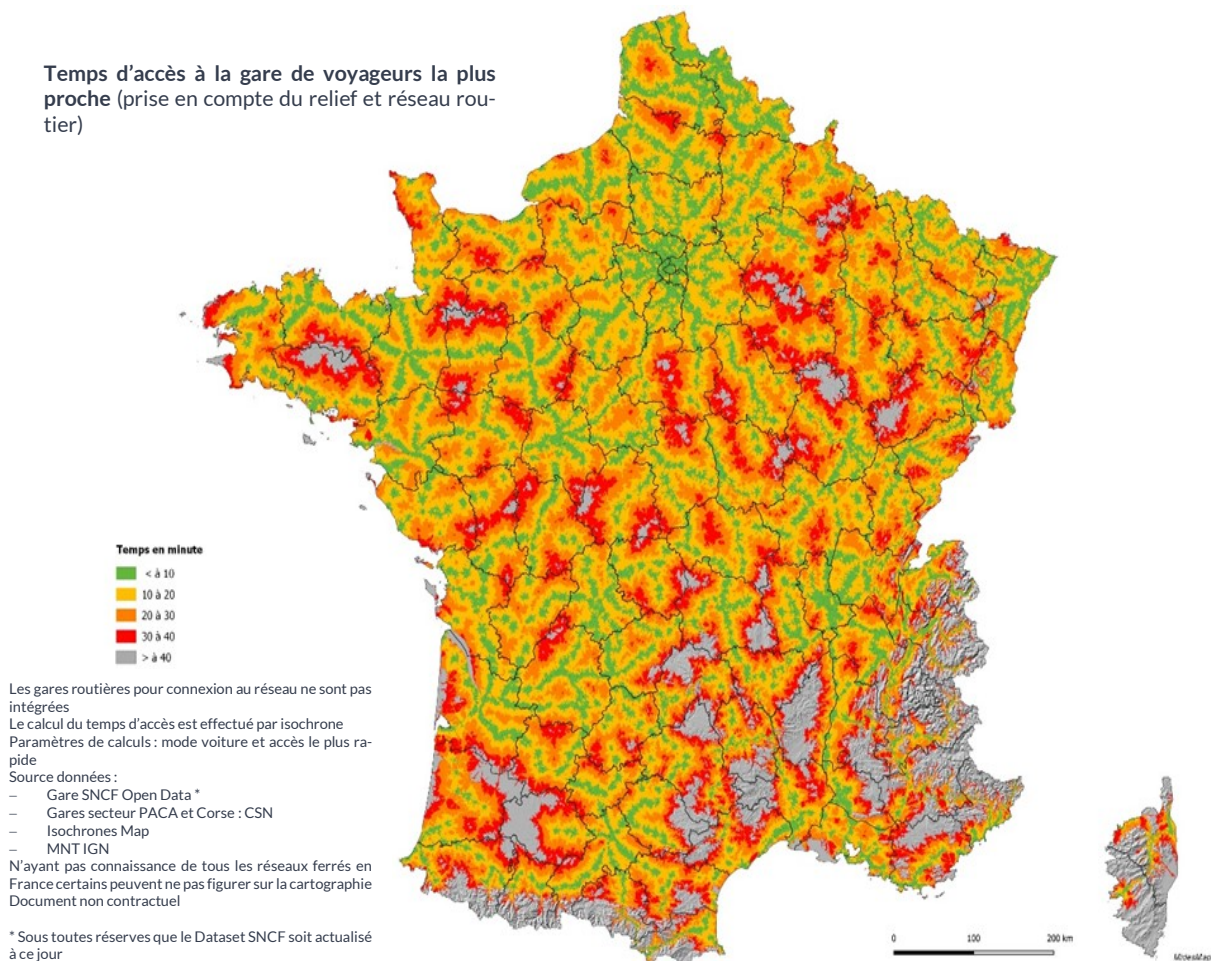
- La distance aux commerces et équipements de la vie courante (ex en Ardèche 10 % de la population ou dans le Cantal 25 % de la population à plus de 7mn ; dans la Drôme plus de 40 communes à plus de 22 mn).
- La distance à la gare ou à l'autoroute (ex Ardèche ; 2ème département de France après la Corse le plus éloigné d'une gare ou d'un échangeur autoroutier ; dans le Cantal 46% des communes à plus d'une heure de l'autoroute ; en Haute-Loire 60 % de la population à plus de 10 mn d'une gare).
- La distance à un service d'urgence (ex en Ardèche ou en Haute-Loire un quart de la population à plus de 30 mn).
- L'accès à l'emploi (ex 85 % des ardéchois en emploi prenant leur voiture pour aller travailler ; près de 28 % des ardéchois de 18-25 ans non insérés sur le marché du travail contre 20 % en moyenne régionale).

Cette étude souligne en outre pour le Cantal la poursuite du déclin démographique (-0,3 % par an) et vieillissement (un quart de plus de 75 ans prévu en 2050) et un temps d'accès parmi les plus élevés de France dans la Margeride, l'Aubrac, ou le Cézallier. C'est vrai aussi pour le Livradois Forez dans le Puy de Dôme.

La carte de France réalisée par Mides Map en mai 2020 montre bien l'importance en Auvergne-Rhône-Alpes des territoires situés à plus de 40 mn d'une gare.

² Les équipements sont répartis en 3 gammes :
Gamme de proximité : école maternelle, pharmacie, boulangerie, bureau de poste...
Gamme intermédiaire : collège, orthophoniste, supermarché, police, gendarmerie...
Gamme supérieure : lycée, maternité, hypermarché, agence Pôle Emploi...

Temps d'accès à la gare de voyageurs la plus proche (prise en compte du relief et réseau routier)



Des réseaux routiers et ferroviaires parfois en sous entretien chronique

A l'échelle nationale, selon l'audit du réseau routier national non concédé réalisé en 2018 par les cabinets Nibux et IMDM, 17 % des chaussées sont « gravement endommagées » et 7 % des ponts présentent à terme un risque d'effondrement. Sur le réseau départemental, selon l'observatoire de la route 2020, l'état des chaussées, variable avec les capacités de financement des Départements, est plutôt meilleur mais plus de 9 % des ponts sont en mauvais état structurel.

Pour le réseau ferroviaire, la pérennité des lignes capillaires fret ou voyageurs, qui représentent

près de 40 % du réseau d'Auvergne-Rhône-Alpes soit 1300 km, est un défi, alors que nombre d'usines ou d'entrepôts implantées en zone rurale en dépendent. Ce sont en particulier (cf. état des lieux du SRADDET page 279) 60 000 à 160 000 tonnes de flux massifiés de fret pour lesquels le mode ferroviaire est menacé alors qu'il constitue un avantage de compétitivité voire une condition d'obtention de certains marchés.

Le vieillissement de la voie, deux fois supérieur à la moyenne du réseau allemand, a été endigué partiellement grâce à de nouveaux crédits de SNCF Réseau. Depuis 2017, la Région a mis en place un plan de sauvetage des petites lignes. Mais le réseau demeure dégradé. On ralentit le nombre de trains pour la sécurité des circulations. La surveillance et la

maintenance « corrective » de l'infrastructure sont de plus en plus nécessaires. La récente loi 3DS permet désormais aux Régions volontaires de gérer leurs petites lignes.

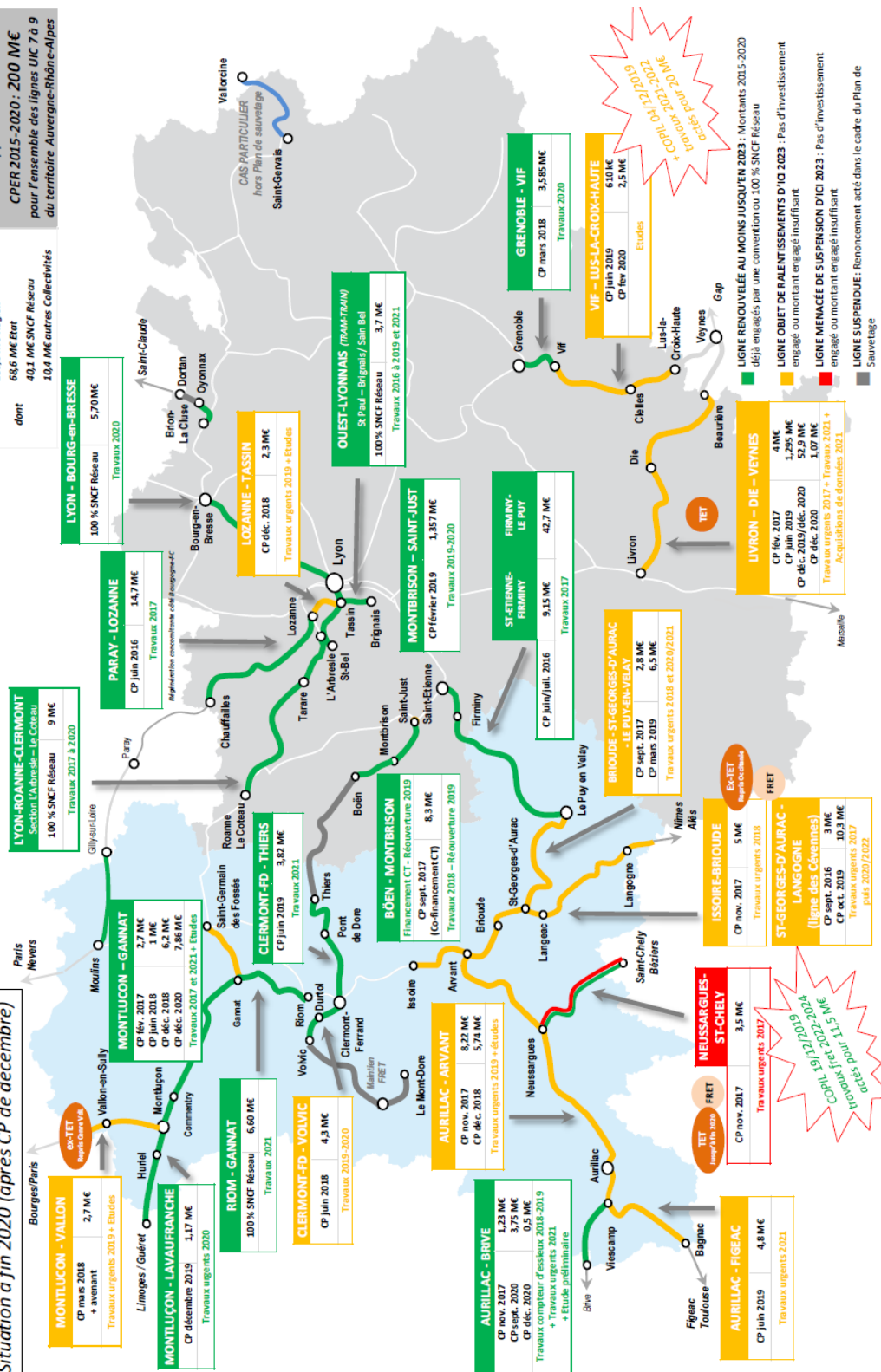
Pour les réseaux routiers et ferroviaires, le processus de dégradation par sous investissement n'est pas linéaire, passant de la médiocrité à l'irréversibilité et la ruine, et appellera toujours plus de dépenses pour rattraper le retard. Or le « mur » d'investissements reste élevé.

PLAN DE SAUVETAGE DES PETITES LIGNES

Opérations engagées

Situation à fin 2020 (après CP de décembre)

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT	
Total engagé	Total prévu 2016-2020
255,7 M€	264 M€
136,6 M€ Région 68,6 M€ Etat 40,1 M€ SNCF Réseau 10,4 M€ autres Collectivités	
Rappel AVENANT CPER 2015-2020 : 200 M€ pour l'ensemble des lignes UIC 7 & 9 du territoire Auvergne-Rhône-Alpes	



Les besoins de desserte des établissements industriels et logistiques isolés

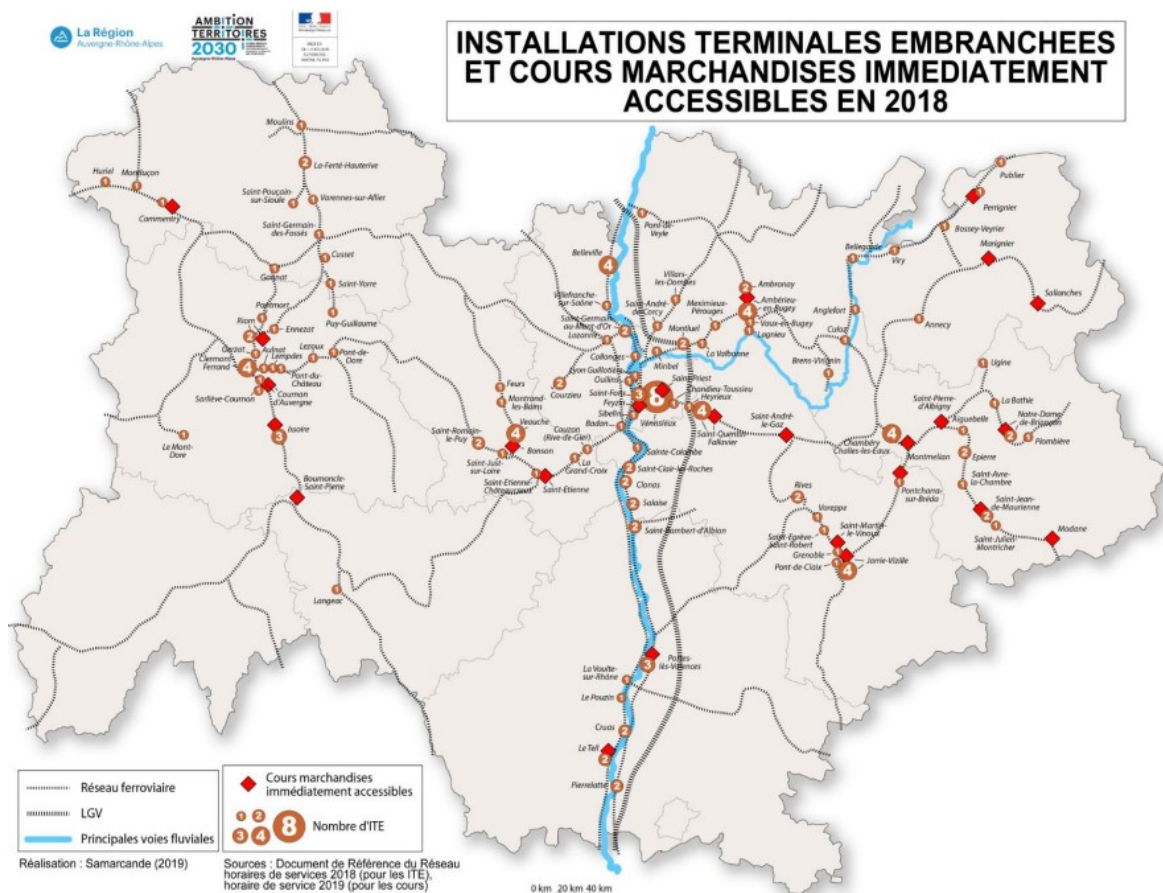
Selon l'état des lieux du SRADDET (pp 279-285), Auvergne-Rhône-Alpes comporte :

- 152 installations terminales embranchées pour raccorder des voies ferroviaires privées sur zones d'activité, dont une centaine sont actives,
- 25 cours marchandises relevant de SNCF Réseau.

Une part non négligeable de ces équipements est située en zone rurale pour assurer l'acheminement de fret diffus. Cette offre est fragile en raison à la fois des coûts élevés de leur maintenance au regard du trafic et du sous investissement sur l'important linéaire de lignes capillaires les desservant. Un diagnostic de leur état est nécessaire, ainsi que de l'adhésion des utilisateurs à des démarches de mutualisation.

Le diagnostic des besoins de mobilités dans les zones peu denses montre des attentes nombreuses pour satisfaire à des services en quantité et en qualité pour les voyageurs et pour les marchandises. Il convient d'apporter des réponses nécessairement dépendantes de la voiture individuelle mais dont cette dépendance devrait être adaptée en fonction des préoccupations environnementales de réduction des émissions de GES.

Pour imaginer une action à conduire par la Région, encore faut-il bien connaître ses capacités institutionnelles à agir et le terreau de solutions expérimentées ou imaginables.



Extrait de l'état des lieux du SRADDET – Volet mobilités p.285





Les outils pour l'action régionale, cadre et vivier d'initiatives

Avant de formuler des recommandations pour l'intervention de la Région en matière de mobilités dans les zones peu denses, il importe d'appréhender :

- Le cadre légal et politique dans lequel la Collectivité régionale peut agir
- Le bouquet de solutions initiées ici et là pour tenter une réponse aux besoins, qu'il s'agisse de solutions ressortant de différentes études et analyses nationales (ex CEREMA) ou régionales (ex SRADDET, sites Internet locaux) ou du recueil par la commission ou son bureau de témoignages d'un certain nombre d'acteurs de terrain en Auvergne-Rhône-Alpes.

Le cadre pour l'intervention de la Région cheffe de file des mobilités

► La compétence régionale en matière de transport a évolué dans le temps

Après expérimentation dans les années 90, la loi SRU de décembre 2000 a décerné aux Régions depuis 2002 le rôle d'autorité organisatrice des TER, services de transport ferroviaires régionaux de voyageurs et de transport routier d'intérêt régional, en définissant la consistance des services et la politique tarifaire.

Depuis le 27 janvier 2014 avec l'adoption de la loi MAPTAM, la Région est devenue cheffe de file de l'intermodalité. C'est à ce titre qu'elle définit des règles générales dans le cadre du SRADDET adopté fin 2019 et arrêté par le Préfet en 2020.

Avec la loi NOTRe du 7 août 2015, la Région a ensuite reçu compétence (transférée des Départements) pour organiser le transport par autocars interurbains et scolaires qu'elle a déléguée pour partie à certains Départements jusqu'à la prise en charge régionale intégrale depuis la rentrée scolaire de septembre 2021. L'ancien Département du Rhône doit être considéré à part : y intervient depuis le 1^{er} janvier 2022 un nouvel établissement public local remplaçant l'ancien SYTRAL, l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais dite « SYTRAL Mobilités », gestionnaire des transports urbains et interurbains. La Région en est membre, aux côtés de la Métropole de Lyon, des communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, de l'ensemble des communautés de communes du Rhône, d'une commune de l'Ain (Jassans Riottier), de sept communes de la Loire dans les Monts du Lyonnais ; la région de Condrieu n'en faisant cependant pas partie puisqu'intégrant Vienne Condrieu Agglomération.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a généralisé la couverture de la France par des autorités organisatrices de mobilité locale (AOML). Au-delà des autorités organisatrices relevant des Métropoles et des communautés d'agglomération qui avaient déjà obligation d'assumer la compétence, toutes les communautés de communes ont été sollicitées pour prendre ce rôle de façon à permettre à leurs administrés de sortir de la dépendance à l'autosolisme. La loi LOM permet cependant à la Région, en sus de sa compétence d'AOM régionale, de devenir autorité organisatrice de mobilité locale (AOML) en substitution aux communautés de communes qui ont délibéré avant le 31 mars 2021 pour ne pas exercer cette responsabilité sur leur ressort territorial. Le choix entre l'une des deux hypothèses est selon la loi irréversible une fois délibéré par l'EPCI.

La loi permet par ailleurs à ces AOML d'élaborer dans leur territoire -seulement si elles le souhaitent- l'outil du « plan de mobilité simplifié » des personnes et des marchandises, sans effet juridique mais souple et privilégiant la fédération des acteurs pour dégager une stratégie concertée. La Région peut également élaborer un tel plan lorsqu'elle a la compétence d'AOM locale.



► Le choix de la Région de devenir AOM locale sur 95 territoires

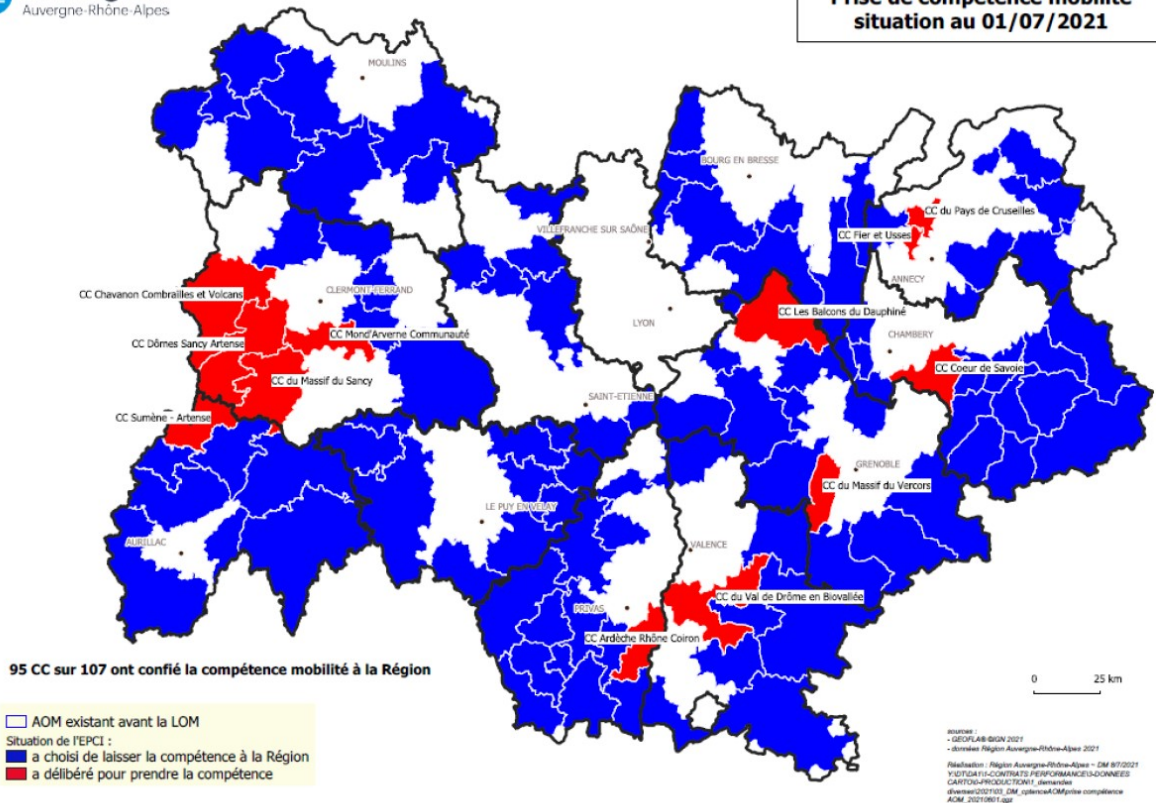
Sur les 107 communautés de communes d'Auvergne-Rhône-Alpes appelées à se prononcer et majoritairement situées dans les zones peu denses, la plupart d'entre elles soit 95 communautés de communes, sur proposition de la Région, ont laissé à cette dernière la responsabilité d'AOML sur leur territoire depuis le 1er juillet 2021. La Région a fait valoir qu'elle pourrait apporter du financement et de l'ingénierie. La carte ci-dessous montre que ces zones (en bleu) couvrent une large part du territoire régional.

Le CEREMA a rassemblé sur une carte de France le bilan de la prise de compétence d'AOM locales. Il ressort nettement deux types de France :

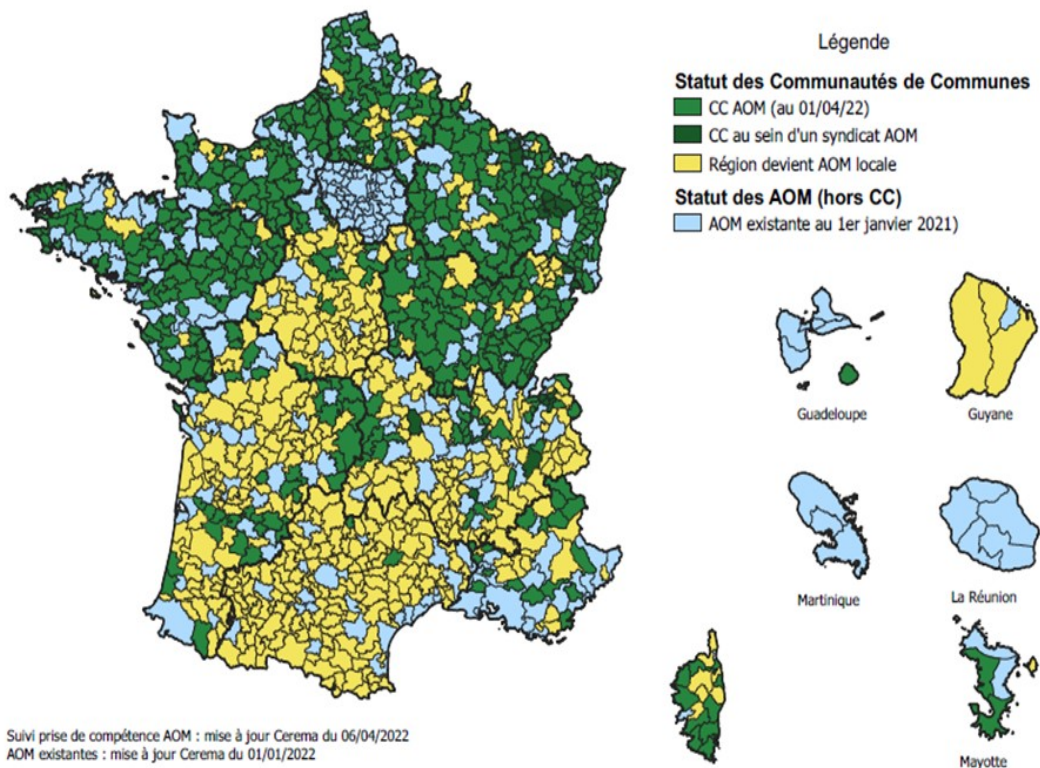
- Au Nord une prépondérance des communautés de communes pour s'emparer de leurs nouvelles compétences.
- Au Sud, et particulièrement en Centre Val de Loire, Nouvelle Aquitaine, Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes, une présence forte de la Région comme AOML par substitution.



**Prise de compétence mobilité
situation au 01/07/2021**



Prise de compétence AOM au 1er avril 2022



Lors de sa session plénière des 23 et 24 février 2021, la Région a adopté une convention type de coopération avec les communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité.

Au cas par cas, selon les spécificités des territoires, et sur la base d'une analyse des besoins et des projets locaux, la Région met en œuvre un partenariat pour 6 ans renouvelable par tacite reconduction et dénonçable à tout moment par l'EPCI. L'intervention est fixée sur un périmètre d'action et un programme de travail pour tout ou partie des catégories de services suivants.

Deux catégories de missions obligatoires pour toute AOML

- Services réguliers de transport public de personnes

- Services relatifs aux usages partagés (covoiturage, autopartage)

D'autres missions facultatives pour les AOM de moins de 100 000 habitants

- Services à la demande de transport public de personnes
- Services de transports scolaires
- Intermodalité entre les réseaux
- Services relatifs aux mobilités actives (vélo, trottinette, ...)
- Services bénévoles de mobilité solidaire pour les personnes à plus faible revenu ou en situation d'isolement limitant tout accès aux transports collectifs. Dénommés « transports d'utilité sociale », ils sont encadrés par la loi « Grandguillaume » du 29 décembre 2016 et par des décrets

La Région peut aussi au titre de la convention type, soutenir des investissements en arrêts de cars, en achats de véhicules, ou des études.

La convention peut être complétée, par d'éventuelles délégations de services ou de parties de services par la Région au profit d'un EPCI, d'une commune ou d'un autre délégataire qui souhaiterait le gérer en proximité, sur la base d'un commun accord.

Dès mars 2021, la commission permanente a validé de nombreuses conventions de délégation de compétences sur une ou plusieurs thématiques par territoire (mobilités actives, transport à la demande, service régulier, mobilités partagées).

La Région cherche la meilleure

articulation entre les concours des différents services régionaux et la mobilisation de ses politiques sectorielles (ex direction de la formation et de l'orientation pour la mobilité pour accès à la formation et à l'emploi) pour accompagner chaque territoire.

La Région doit par ailleurs, selon les dispositions de la LOM, définir des bassins de mobilité en concertation avec les territoires et proposer pour chacun un contrat opérationnel de mobilité, cadre de coordination des services et des offres de mobilité avec obligation d'évaluation à mi parcours. Elle s'engage dans la convention type à ce que chaque communauté de communes soit également partie au contrat opérationnel de mobilité qui la concerne.

Des enseignements tirés d'analyses globales

Le CESER prend acte d'une multiplicité de solutions ressortant d'analyses du Sénat, du CEREMA (ex retour d'expériences devant la DDT de la Nièvre en septembre 2019), du SRADDET (état des lieux pp 207-221). Il ressort que la première clé du succès est l'intégration des usagers dans les process, à travers la coconstruction des solutions complémentaires en « bouquets d'offres » entre les acteurs et l'accompagnement personnalisé de l'utilisateur.

Des services contribuant à réduire ou éviter la mobilité individuelle

On peut citer des services itinérants :

- Des camions « maisons de services au public itinérantes » pour accompagner le village avec une fréquence mensuelle pour les démarches administratives auprès des organismes partenaires.
- Des camions haltes garderies

itinérantes.

- Des accompagnements d'enfants à l'école, à pied ou à vélo.
- Des livraisons de courses ou de médicaments à domicile par convention avec des commerces ou la Poste.
- Des fourgons épicerie itinérants.

Télétravail ou télémedecine sont aussi des services permettant de réduire la mobilité.

Des agences et maisons de la mobilité, boîtes à outils et guichets uniques pour proposer une offre de mobilité, avec une dynamique locale forte des élus

Des usages partagés de l'automobile

- Autopartage de voitures mises en place par une entité juridique possédant des véhicules ou par une entité mettant en relation des acteurs tels que des particuliers pouvant louer leur véhicule, assurance incluse (ex start up Drivy ou Ouicar). Ceci nécessite une masse critique d'utilisateurs. En vertu de la loi MAPTAM, une AOML peut l'organiser en cas d'insuffisance d'offre privée.
- Covoiturage

Selon les données de l'état des lieux du SRADDET, il suppose une masse critique de conducteurs et de passagers pour être régulier, réaliste si la distance est assez longue et le coût de transport élevé. Ceci est souvent pratiqué au maximum 2 jours par semaine.

Pour une réservation en dernière minute à l'aide d'un smartphone, c'est encore plus difficile avec des usagers épars en campagne.

Une autre forme est la ligne de covoiturage de type autostop organisé (ex dispositif rezopouce) sur un arrêt où est indiquée la destination du passager ; ce qui suppose un flux important de conducteurs de passage éligibles. Cela permet souvent un rabattement sur un transport collectif. Les AOM peuvent agir sur l'information, la signalétique des voitures (autocollants), celle des arrêts et leur sécurisation, pour mettre en confiance et inciter à changer les habitudes.

La loi TECV encourage les aires de covoiturage et les plans de déplacement d'entreprise.

La Région a créé en 2018 une plateforme Mov'ici basée sur un site Internet. Une application mobile permet la certification ou « preuve » de covoiturage ouvrant droit à des avantages. Le site accueille des communautés de covoitureurs. La Région joue un rôle de chef d'orchestre des AOM sur ce sujet.

Le covoiturage répond au triple enjeu environnemental (réduction de l'autosolisme), économique (partage des coûts) et social (ouverture aux publics sans voiture).

Le transport à la demande

Organisé par l'AOM ou par un organisme conventionné avec une AOM, ce service prévu à l'avance avec des règles de tarification et une prise en charge publique plus ou moins grande est offert à la place en fonction des besoins soit vers des points d'arrêt avec horaires imposés ou non, soit porte à porte. Il concerne pour plus de 80 % les personnes âgées en zone rurale.

On note le cas du transport solidaire qui permet d'en faire baisser le coût : il est alors porté par une association de bénévoles acheminant à leurs frais ou avec une légère indemnisation des personnes (ex Culture et solidarité dans le Sundgau). Ceci ne peut qu'être ponctuel.

► Réseau cyclable, vélo électrique

Il est utilisé autant en campagne qu'en ville. La question de la sécurisation de la voirie demeure problématique.

► L'appel aux outils numériques est prégnant pour élaborer une mobilité servicielle (MaaS ou Mobility as a service)

Ce concept suppose d'abord que la technologie est accessible par l'absence de toute fracture numérique à la fois en termes physiques par un très haut débit de qualité et en termes d'usages par un public apte à l'utiliser et donc loin de l'illectronisme.

A cette condition, on peut imaginer l'organisation sur une plateforme de service numérique de chaînes de déplacement global optimisant l'itinéraire en combinant plusieurs modes de transport avec des acteurs publics et privés pour offrir une alternative à la voiture individuelle possédée. Le bouquet de services proposés sur un portail unique doit faire l'objet d'une tarification intégrée et d'une billettique. La Région a d'ores et déjà développé un site internet pour une billettique multimodale OURA avec calcul d'itinéraire et achat en ligne. Cela peut fonctionner si on répond aux attentes du citoyen en coût, en temps et en qualité.

La clé principale de la mobilité servicielle MaaS demeure cependant l'accès, le partage et l'interopérabilité des données, la simplicité et la facilité d'usage.

Des témoignages provenant de divers territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes

C'est à partir d'auditions par la Commission ou par son bureau, ainsi que par quelques contacts ponctuels qu'ont été rassemblés un certain nombre d'éléments.

► En Savoie et Haute-Savoie, l'agence d'écomobilité Savoie Mont Blanc et la Communauté d'agglomération Grand Lac

Cet exemple est celui d'un territoire disposant de capacités importantes de financement et d'ingénierie.

L'agence d'écomobilité, association née à Chambéry en 2001, est devenue une Société publique locale (SPL) en 2019. C'est un outil mutualisé souple avec 45 salariés qui enclenche études et projets d'accompagnement des services de mobilités (diagnostic des besoins, construction de projets, mise en œuvre des dispositifs) au service de ses 17 actionnaires sur une grande part du territoire des deux Savoie : Communauté d'agglomération du Grand Chambéry ; des communautés de communes et d'agglomérations, des syndicats mixtes, la Région. Un conseil de développement permet d'associer la société civile, facilitant ainsi la stimulation de l'innovation. Ce sont les EPCI tels que celui du Grand Lac (14 M€ sur la durée du mandat, sur la base d'un schéma de déplacement) qui apportent les investissements.

La souplesse de la SPL est liée à sa capacité à être mobilisée sans passer par une mise en concurrence, même si elle doit travailler pour ses seuls actionnaires. A noter que la Région en est un : pour son compte

par exemple, l'agence développe le challenge mobilité et promeut le covoiturage, en relayant le dispositif Mov'ici dans de nombreuses communautés numériques.

Un budget de 2,5 millions d'euros permet à la SPL d'intervenir dans de nombreux domaines de la mobilité en valorisant les liens avec les élus.

Les actions s'organisent en plusieurs blocs :

- Accompagnement par stratégies et expertises méthodologiques.
- Animations.
- Gestion de services vélo, covoiturage.
- Conseils vers les jeunes, les personnes fragiles. Plans de mobilité. 40 % des employeurs annoncent des problèmes de recrutement à cause de la mobilité.
- Expérimentation.

Le vélo à assistance électrique (VAE)

La puissance disponible permet que la pente ne soit guère un frein à son usage, contrairement à la météo. Sont mises en place des aides à l'achat. 15 % des foyers ayant acheté des vélos ont pu ainsi se séparer de leur 2e voiture. L'agence accompagne les définitions de politiques cyclables.

Pour la Communauté Grand Lac, Ils sont soutenus à l'achat par la communauté d'agglomération et par les 3/4 des communes. Ils permettent la connexion entre lac et montagne, même pour des personnes âgées. Des vélostations pour location se déploient dans les communes de façon à rapprocher le service des habitants. On compte 42 VAE / 1000 hab.

Le covoiturage

Alors que le confinement a boosté le vélo, le prix des carburants booste le covoiturage. Le taux d'occupation habituel de 1,1 personne par voiture n'est plus guère supportable.

L'agence d'écomobilité intervient sur trois aspects :

- **Le stop** organisé Rezo Pouce sur les liaisons assez fréquentées (domicile travail et desserte de station de ski) avec en bord de route des panneaux à message variable informant la communauté de conducteurs préalablement inscrits

comprend 3 classes de certification A, B et C, depuis le simple échange de SMS jusqu'à la preuve du trajet. Selon le niveau, l'autorité organisatrice de la mobilité partenaire du registre peut en toute confiance inciter le covoiturage dans son territoire en gratifiant financièrement le passager surtout, le conducteur dans une moindre mesure. L'AOM peut aussi observer les dynamiques et ajuster sa communication sur les liaisons les plus fréquentées ressortant du registre de preuves.

avec un prix de ticket de bus très peu cher (1,50€). Le délégataire doit optimiser 9 minibus. Chacun des maires a été rencontré.

Une fois l'expérience devenue concluante, la communauté d'agglomération apprécierait que la Région s'en inspire.

Le numérique

Il faut utiliser le numérique surtout dès lors que la Région pourra accroître l'ouverture des données et la compatibilité des données à harmoniser selon la méthode MaaS (mobility as a service). Ceci est destiné à simplifier le parcours de



- **Un déploiement d'arrêts** promu par deux mois annuels d'animation en direction des conducteurs et des passagers.
- **Une réflexion sur la gratification du covoiturage courte distance** à l'aide d'un outil numérique renseigné par l'opérateur référencé partenaire du covoiturage, le « registre de preuve de covoiturage » organisé par la loi LOM. Ce registre de preuves

Le transport à la demande

La Communauté d'agglomération Grand Lac l'annonce pour le 4 juillet 2022. 500 000 € annuels sont consacrés au projet. Des minibus seront réservés au délégataire RATP sur demande pour desservir des points d'intérêt desservis selon un horaire régulier et un maillage précis sur les lignes structurantes de bus. L'aller-retour est garanti

l'utilisateur en développant de multiples accès, les calculateurs d'itinéraires, ... à l'aide d'un seul identifiant.

Il faut néanmoins veiller par la communication papier à surmonter le risque de fracture numérique notamment pour les personnes âgées.

► Dans le Puy de DOME, un maire du massif du Sancy président départemental des Maires ruraux

Cet exemple est celui de territoires démunis en matière de financement et d'ingénierie

On relève la fracture entre territoires tenant à :

- Leur capacité de financement, dans un contexte de territoires où le revenu moyen atteint 22 000 € alors que le prix du gasoil est aujourd'hui parfois à 2,64€
- La faible compétence de communautés de communes qui ont pris compétence très récemment sur la mobilité. La communauté de communes ne fait pas partie des EPCI où la Région a pris la responsabilité d'AOM locale. L'ingénierie fait défaut, ainsi que les structures d'interface avec l'Etat et les grandes collectivités pour gagner en efficacité. Le CEREMA ne fait pas tout.

La question de la péréquation et de la solidarité territoriale est posée : des territoires sont contributeurs et d'autres bénéficiaires au fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC).

► La Poste et ses services à domicile pour limiter les besoins de mobilité (selon la déléguée régionale de La Poste)

Le volume de courrier a chuté de manière drastique, passant de 2,160 milliards en 2018 à 840 millions de plis en 2021 pour la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Or près de 7500 facteurs sont présents sur le territoire six jours sur sept, des infrastructures existent ainsi que les liaisons permettant de desservir l'ensemble des foyers du

territoire. La Poste peut participer à la réponse aux problématiques de mobilités dans les zones peu denses en amenant du service jusqu'au domicile, ce qui limite les besoins de mobilité de la population. Cela permet aussi d'optimiser les déplacements sur les zones (avec un impact écologique notamment).

Pour maintenir la présence et l'utilité du facteur pour la population il serait judicieux de confier aux facteurs des tâches multiples. Ils sont par ailleurs des personnes de confiance pour tous les habitants et peuvent détecter des problématiques auprès de la population.

Pour limiter les déplacements des personnes, on peut confier aux facteurs :

- Des marchandises (ex livraison de paniers-repas, médicaments).
- Des services (ex-détection de fragilités, de perte d'autonomie, dépannage rapide de l'internet.). Des tests ont été effectués en matière de détection de perte d'autonomie avec le CHU de Toulouse et l'OMS. Des formations spécifiques des facteurs ont été réalisées à cet effet.

Ceci peut être mis en œuvre dès lors que La Poste peut obtenir une visibilité sur l'équilibre économique et la cohérence avec l'action publique. La Région semble la bonne échelle pour impulser cette visibilité.

Une complémentarité peut exister avec l'Aide Départementale en milieu rural (ADMR) ou toutes autres associations présentes. Cette complémentarité peut être exercée sur des zones non couvertes y compris par les associations ou si elles ont des difficultés de recrutement ou de remplacement. Un cas de partenariat existe entre La Poste et l'ADMR dans le département du Vaucluse. Des échanges sont en cours avec des ADMR en Auvergne-Rhône-Alpes à cet effet.

Toute action implique cependant

des précautions, une traçabilité voire des équipements (ex pour ne pas rompre la chaîne du froid pour des repas). Cela nécessite de travailler dans un cadre de contrat sécurisé et marchand.

La Poste peut apporter des services sur mesure. Elle est partenaire des France Services.

L'Etat et les collectivités locales doivent pouvoir compenser les déficits de certains services qu'elles jugent essentiels.

La Poste doit en effet par ailleurs beaucoup investir dans le marché concurrentiel du colis, où de gros opérateurs comme Amazon interviennent.

Aujourd'hui la Région ne traite pas avec La Poste, contrairement aux Départements en charge de l'action sociale.

► Grand Bourg Agglomération

La communauté d'agglomération regroupe 74 communes urbaines et rurales. Elle intervient sur plusieurs registres :

- Le transport scolaire et les lignes d'autocars pour des relations internes au territoire ; la Région étant compétente pour les liaisons traversantes.
- Le covoiturage : Une application numérique Rubis covoit est en place pour mise en relation. Il est prévu à compter de septembre 2022 des lignes de covoiturage comme en Savoie.
- Le transport à la demande Rubis Plus : Il est mis en œuvre par secteur géographique en relation entre toutes les communes (avec un ou plusieurs arrêts) et plusieurs pôles d'activité, notamment Bourg. La réservation est obligatoire jusqu'à deux heures avant pour des horaires précis. L'opérateur est Keolis qui conventionne avec des taxis. Un ticket revient à 1,30 € à l'utilisateur.

La demande a explosé depuis 2019 : 33 000 voyages en 2021.

Il ressort un regret général d'illisibilité des offres existantes.

Ainsi certaines offres à caractère social ne sont pas connues de l'agglomération (ex sortir plus mis en œuvre par le Département pour les personnes âgées). Il est de même étrange que la loi ait réservé au Département la compétence du transport des enfants en situation de handicap, alors que le transport scolaire relève de la Région ou de la communauté d'agglomération. Toutefois, la base régionale OURA est appréciée comme lieu d'échange d'information à l'échelle régionale : elle demeure encore trop peu connue malgré son ancienneté. De plus le benchmarking est essentiel pour progresser.

Il est essentiel de faire connaître davantage l'offre : à titre d'exemple, par défaut, c'est l'agglomération qui informe sur les services de mobilité en gare alors que ce n'est pas de sa responsabilité.

Diagnostic des actions de chacun, coordination notamment avec les actions sociales ou médicales, information multimodale, soutien aux initiatives des autorités organisatrices sont autant de tâches qui devraient mobiliser la Région.

► La communauté d'agglomération de l'Ouest rhodanien (Haut Beaujolais et monts du Lyonnais)

Ce territoire de montagne avec ses nombreux cols rend indispensable la voiture, notamment pour l'accès aux trois gares, où la Région ambitionne de développer le RER à la lyonnaise. Les distances moyennes parcourues représentent 30 km. La dépendance à la voiture est très forte (18 à 35 % du revenu d'un ménage) et l'accès à l'emploi en dépend.

Le vélo, même électrique, alors qu'il est présent dans les gares, est très peu sollicité, sauf pour un usage sportif.

Trois acteurs publics sont clés pour la mobilité :

- L'EPCI, placé à une échelle plus appropriée que la commune.
- Sytral mobilités, nouvel établissement public sur un périmètre correspondant presque mais pas totalement à l'ancien Rhône. Il gère les cars et la communauté d'agglomération attend de la part de la Métropole une solidarité pour accroître les services autocars.
- La Région en charge du TER et cheffe de file des mobilités.

Le Département ayant en charge nombre de routes et assurant une coordination avec les agglomérations à travers des réunions bimensuelles.

Apporter emplois et services sur place pour limiter les mobilités ?

Une industrialisation permettrait de limiter les flux. Mais la loi climat et résilience peut devenir un frein : elle semble trop restrictive pour réduire les zones d'artificialisation nette : il faut gérer des équilibres sans coup excessif de balancier.

Les services au public sont un second champ d'action. Incitations aux commerces ambulants pour compléter l'aide régionale au dernier commerce, appui aux maisons de santé, ... sont autant de mesures permettant de maîtriser les mobilités. Il est prévu des maisons France Services dans chaque vallée à moins de 10 km de chaque village, avec un soutien Etat de 30 000€ par maison.

3 points sont essentiels pour les services de proximité :

- L'alimentation
- La santé
- Les services publics

Ceci ne peut fonctionner qu'avec une bonne connaissance du terrain.

Le transport à la demande

Il s'effectue par rabattement vers le car de SYTRAL Mobilités (ex Cours la Ville Lyon). Ce service est le fait de l'association point d'information multiservices PIMMS qui gère France Services pour aider la population à accéder aux services de la vie quotidienne (services publics, administratifs, informatiques). Le PIMMS organise le plan de transport. Après une période 2016-2018 au cours de laquelle il intervenait trop en concurrence déloyale du taxi, il a été organisé pour rabattement vers les polarités locales. On peut réserver jusqu'à la veille à 12H On constate une baisse de fréquentation en 2021.

Les mobilités partagées

Le covoiturage

Il a d'abord été expérimenté par la formule COVOIT'ICI selon une technique de borne trop complexe qui a échoué. On est passé à COVOIT'GO plus simple qui demanderait beaucoup de communication néanmoins. La question du trajet retour reste délicate. Vinci a proposé une aire de covoiturage à Tarare Ouest. Elle serait plus adaptée à l'Est, pas prévue lors de l'aménagement du péage.

L'autopartage

Il existe une formule entre particuliers avec mise en relation et assurance prises en charge par la communauté d'agglomération. L'assurance est portée en commun avec le syndicat mixte de Clermont Ferrand. Ce contrat peut être ouvert à d'autres territoires (ex PNR Chartréuse au prorata des véhicules) Les autopartageurs signent une convention tripartite COR/usage/assureur sur une base tarifaire.

Les voitures de service de la COR disponibles soir et week-end sont partagées selon un tarif horaire.

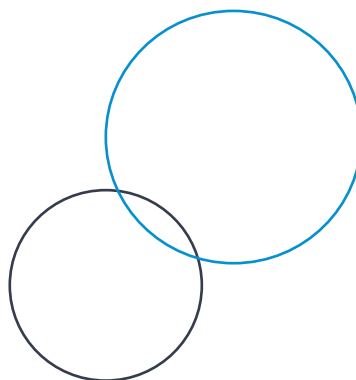
La Mobilité solidaire

Des voitures sans permis sont proposées, ainsi que des accompagnements dans des structures d'insertion pour certains jeunes sans permis parce qu'incapables de le passer (illettrisme, ...). Des communes telles que Cours la Ville ont en outre financé les permis de conduire pour des jeunes, contre un travail local ou au service de la commune.

L'aide à la mobilité électrique

Des bornes de recharges électriques se mettent en place avec les syndicats d'électricité. Il faut uniformiser les bornes avec une seule carte régionale.

Tout service étant financé par l'usager ou le contribuable, il importe que chacun ait conscience de son coût. Ceci ne doit pas cependant justifier un renoncement à un effort vers les plus éloignés du transport collectif.





Les propositions du CESER pour une politique régionale

Pour le CESER, l'intervention de la Région en faveur des mobilités dans les zones peu denses doit respecter deux principes d'action :

- Le principe de subsidiarité

Il revient à la Région en charge de l'approche globale de jouer son rôle d'ensemblier et de stratège sans intervenir à la place des acteurs placés au plus près des besoins et capables d'agir le plus efficacement au plus près du terrain. C'est en vertu de ce principe que doit s'articuler une véritable trilogie usagers/ élus locaux des EPCI/Région.

- La mise en œuvre du SRADDET à l'horizon 2030

Ce document annonce des **objectifs à prendre** en compte dans les politiques locales et des **règles générales à caractère prescriptif** (avec lesquelles les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité). Un certain nombre d'aspects concernent le champ concerné par la présente saisine à travers les services et les mobilités. Il convient de les décliner.

Éléments extraits du SRADDET

Concernant les services publics et au public,

Objectif 2.2 du SRADDET « agir pour le maintien et le développement des services de proximité sur tous les territoires de la Région »

Il est exprimé l'intention à l'horizon 2030 :

- De soutenir les démarches de coordination et mutualisation des collectivités territoriales en matière d'offre d'équipements et de services.
- De poursuivre avec l'Etat le déploiement des maisons de services au public devenues France Services.
- D'accompagner les mairies pour leur accueil de premier niveau.
- De développer les « conciergeries de territoires » et les organisations participatives.
- D'accompagner les schémas départementaux d'amélioration de l'accessibilité des services aux publics.
- De développer les tiers lieux dont les tiers lieux culturels.
- De soutenir le premier et le dernier commerce.
- De maintenir des structures de formation et d'accompagnement des publics fragiles.
- D'améliorer les équipements sportifs et culturels, notamment itinérants, en milieu rural.

Objectif 2.8 du SRADDET

Il prévoit de développer une offre de santé de premier recours adaptée aux besoins des territoires : maisons et centres de santé, télémedecine, stages des internes en milieu rural, accompagnement des professionnels pour s'installer et lutter contre les déserts médicaux, centres hospitaliers de proximité, ... autant de pistes désormais en cours de déclinaison dans le plan régional de santé.

Concernant les mobilités

Sont particulièrement concernés les objectifs 2.4, 4.1, et 8.7, ainsi que la règle générale n°12.

L'objectif 2.4 prévoit la mise en place et l'animation d'instances de coordination à trois niveaux :

- A l'échelle régionale via la démarche OURA ! ; le calculateur d'itinéraire d'un point A à un point B intégrant d'ores et déjà les modes individuels de rabattement vers un réseau collectif.
- A l'échelle des bassins de mobilité (désormais prévus par la loi d'orientation des mobilités) pour rendre interopérables les offres de mobilité, la vente de titres ... Cette interopérabilité est d'ailleurs traduite dans la règle générale prescriptive n°13 du SRADDET.
- A l'échelle des bassins de vie pour rendre lisibles les bouquets de mobilité ; le rôle des agences de mobilité devant notamment être conforté.

L'objectif 4.1 le précise pour les systèmes de mobilité adaptés aux flux peu denses :

- Faciliter les plans de mobilité (savoir-faire ; ingénierie partagée ; mise en réseau des acteurs).
- Bâtir des outils régionaux pour faciliter les interfaces.
- Développer Innovations de nouveaux services de mobilité et mobilités solidaires.
- Apporter du conseil en mobilité.

L'objectif 4.1 prévoit par ailleurs de garantir le maintien des infrastructures et services assurant les connexions aux réseaux structurants par un capillaire ferroviaire, par l'accompagnement de réseaux routiers dès lors qu'ils sont l'unique solution de désenclavement, par les lignes d'aménagement du territoire de l'offre aérienne à Aurillac et au Puy.

L'objectif 8.7 annonce le choix de favoriser le développement d'AOM locales, de solutions de mobilité sur mesure pour chaque territoire, ainsi que la collaboration innovante entre acteurs privés et publics, en répondant par exemple aux attentes des usagers « gênés dans leur déplacement ».

La règle générale n°12 du SRADDET prévoit que les autorités organisatrices développent une information multimodale voyageurs fiable et réactive en temps réel sur les offres de mobilité qui relèvent de leurs compétences, et intégrable par le système d'information multimodal régional. Elles doivent aussi collecter les informations disponibles sur les offres privées. Il s'agit ainsi de faciliter la circulation des voyageurs et des marchandises. La loi d'orientation des mobilités demande l'ouverture des données en temps réel en mobilisant l'ensemble des autorités organisatrices., et le SRADDET prévoit le caractère interopérable en intégrant les offres des AOM et des EPCI dans un système d'information multimodale que la Région administre et finance.

L'objectif 4.1 prévoit de garantir le maintien des infrastructures et services assurant les connexions aux réseaux structurants par un capillaire ferroviaire, par l'accompagnement de réseaux routiers dès lors qu'ils sont l'unique solution de désenclavement, par les lignes d'aménagement du territoire de l'offre aérienne à Aurillac et au Puy.

L'objectif 8.7 annonce le choix de favoriser le développement d'AOM locales, de solutions de mobilité sur mesure pour chaque territoire, ainsi que la collaboration innovante entre acteurs privés et publics, en répondant par exemple aux attentes des usagers « gênés dans leur déplacement ».

La règle générale n°12 du SRADDET prévoit aussi que les autorités organisatrices développent une information multimodale voyageurs fiable et réactive en temps réel sur les offres de mobilité qui relèvent de leurs compétences, et intégrable par le système d'information multimodal régional. Elles doivent aussi collecter les informations disponibles sur les offres privées. Il s'agit ainsi de faciliter la circulation des voyageurs et des marchandises. La loi d'orientation des mobilités demande l'ouverture des données en temps réel en mobilisant l'ensemble des autorités organisatrices., et le SRADDET prévoit le caractère interopérable en intégrant les offres des AOM et des EPCI dans un système d'information multimodale que la Région administre et finance.



Ces fondamentaux étant rappelés, le CESER estime nécessaire une approche régionale sur les mobilités en zones peu denses relevant de plusieurs volets :

- L'adéquation aux besoins et pratiques
- La limitation des besoins de mobilité par l'apport d'activités et de services
- L'organisation de l'offre de mobilités
- L'information
- La mobilisation des ressources humaines et financières
- L'évaluation

Axe 1

« Coller » aux besoins et pratiques

► Proposition 1 :

Mettre en œuvre une veille apportant une lisibilité des pratiques et expériences engagées

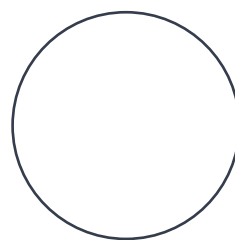
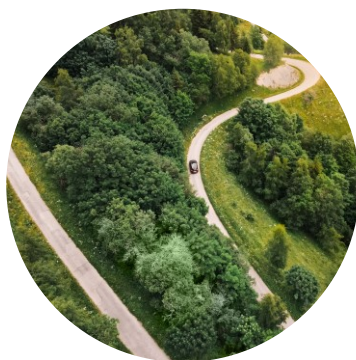
Les initiatives d'offres de mobilités ne manquent pas, chaque EPCI tentant souvent des solutions pour faire face aux besoins exprimés sur son territoire. On aboutit ainsi à un patchwork d'offres proposées. Leur enchevêtrement et leur foisonnement sont manifestes, et il ressort un sentiment général d'illisibilité et /ou de méconnaissance par les usagers comme par les acteurs publics. Beaucoup de pertes d'expérience sont ainsi à explorer, même si un benchmarking demeure souvent illusoire compte tenu de la spécificité des territoires : caractéristiques physiques (relief, climat, ...), peuplement, potentiel de ressources économiques et financières mobilisables différent d'un territoire à l'autre. Les auditions des représentants du massif assez pauvre du Sancy et des plus riches agglomérations savoyardes ont bien montré ce contraste.

Il est cependant essentiel et prioritaire, pour une démarche de progrès, de connaître sur un même territoire les tentatives réussies ou malheureuses et la cause de ces succès ou de ces échecs. Comment accepter par exemple que pour aider au transport des personnes âgées une agglomération et un conseil départemental conduisent des politiques qui s'ignorent ?

Le CESER a bien noté que l'objectif 8.7 du SRADDET annonce d'ici 2030 la capitalisation et diffusion des modes de faire, des connaissances et la mutualisation de données

Il considère que la Région devrait mettre en place dans ses différentes antennes départementales un dispositif de veille des pratiques et expériences de mobilités au meilleur profit du tryptique Région ensemble et catalyseur des solutions/ EPCI porteurs des réalisations / usagers et société civile apportant leur vécu des réalités.

La Région a d'ores et déjà initié un dispositif d'« écoute usagers » sur plusieurs sujets dont celui de l'assistance



PMR. Le CESER estime qu'un tel dispositif doit être l'embryon d'une démarche plus globale de constitution de « briques » territoriales de connaissance des réalités des pratiques sur le terrain. Ceci est la toute première condition de réussite d'une politique régionale en faveur des mobilités dans les zones peu denses.

Le CESER suggère que la démarche soit engagée en reprenant la méthode d'analyse surtout qualitative qu'il a tentée dans l'élaboration de sa contribution de 2020 sur la diversité des territoires en Auvergne-Rhône-Alpes.

► Proposition 2 :

Différencier les offres pour les adapter au plus près de l'évolution des modes de vie et des comportements

Pour le CESER, simplicité, souplesse, attractivité pour l'utilisateur et pragmatisme doivent être des fondamentaux pour répondre aux besoins de mobilités en zones peu denses. Ceci renforce la nécessité de faire appel à un panel de solutions, y compris les plus innovantes (ex véhicules autonomes tels que celui expérimenté dans le Val de Drôme près de CREST). Il convient de définir au cas par cas des « bouquets » de services.

Les usages seront nécessairement différents des usages citadins.

En ville, la masse critique permet une offre satisfaisante de véhicules en autopartage pour être une solution alternative, notamment à l'aide d'une application sur smartphone.

Dans le monde rural au contraire, l'obtention du permis de conduire et la location ou l'acquisition d'une voiture personnelle sont relativement indispensables.

Ceci est particulièrement essentiel pour certains jeunes dont l'embauche dépend assez souvent de la voiture. **Dès lors une aide des collectivités aux jeunes pour passer le permis de conduire et se doter de leur première voiture demeure à développer. Ce type d'aide existe déjà dans certains Départements tels que le Rhône ou l'Ardèche.**

De plus la fréquence des déplacements est liée également au poids des habitudes : les néoruraux ont souvent un comportement citadin davantage en mouvement, distinct du comportement des ruraux nés au pays acceptant plus volontiers un peu d'autarcie et de sédentarité. **Ces comportements obligent à adapter les décisions au terrain.**

Pour les usagers de plus en plus nombreux en capacité d'utiliser un smartphone ou une tablette, il importe que la Région accompagne les parcours **par un volet digital robuste en matière de mobilité en tant que service (mobility as a service MaaS).**

Encore faut-il que la desserte très haut débit fixe et hertzien soit assurée en qualité. **Le CESER a formulé plusieurs recommandations sur ce sujet dans sa contribution « Clés et défis pour des territoires connectés en Auvergne-Rhône-Alpes ».**

L'usage des outils numériques varie cependant beaucoup d'une personne à l'autre, pour des raisons de plus ou moins grande aptitude à les utiliser ; le public hors-jeu pour cause d'illectronisme n'étant pas négligeable.

Une ergonomie des outils doit donc être pensée également pour les exclus du numérique. Ainsi, pour faire appel au covoiturage, est-il judicieux de disposer de panneaux fixes avec boutons pression comme en Savoie pour l'autostop organisé Rezipouce.

► *Proposition 3 :*

Concevoir les solutions sur la base de retours d'expérience des acteurs de terrain tels que les maires ou les représentants de la société civile

Ce sont les besoins qui doivent déterminer les choix de modes de transport et pas l'inverse. Tout doit partir des besoins réels de l'utilisateur au plus profond des attentes, et sur les comportements sur le terrain. Il sera essentiel de valoriser les témoignages des acteurs locaux par des méthodes de dialogue participatif.

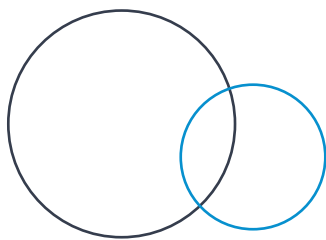
Le CESER recommande l'expérimentation des solutions, en revendiquant un droit à l'erreur à laisser aux acteurs, tout n'étant pas anticipable et une erreur pouvant enrichir le processus d'innovation ; l'inhibition sur la prise de risque le freinant au contraire. Ainsi, la communauté de l'ouest rhodanien a-t-elle tiré parti de son échec du covoiturage selon la formule COVOIT'ICI trop complexe pour rebondir sur une formule COVOIT'GO encore incertaine mais plus adaptée aux besoins des usagers. Si le besoin crée l'offre, l'offre crée le besoin.

C'est la raison pour laquelle le CESER souhaite que la Région mette en œuvre **un véritable laboratoire pour tester les solutions à apporter face aux comportements et pour capitaliser les retours d'expérience des nombreuses initiatives prises en Auvergne-Rhône-Alpes** ; initiatives dont on ignore parfois l'existence et souvent le degré de succès. C'est en analysant et en classant ces multiples retours d'expérience, en particulier au regard des rapports fréquentation/ qualité/coût, qu'on pourra progresser et procéder à des choix plus définitifs.

Les résultats de ces travaux devront être :

- Mis en partage auprès des citoyens sur un site internet régional dédié centre de ressources et de compétences.
- Permettre une aide à la décision pour que cette dernière « colle » bien aux besoins du terrain.

Veille sur les pratiques, écoute et adaptation vis-à-vis des usagers, expérimentation et recueil des expériences : telles sont les tâches qui devraient incomber à la Région ensemble d'un corpus à porter à connaissance pour le faire fructifier.



Axe 2

Limitier les besoins de mobilité en favorisant les potentiels endogènes d'activités et services publics et au public

► Proposition 4 :

Maintenir et développer l'emploi par la localisation des activités économiques

On observe une concentration des emplois dans les zones périurbaines. Il existe aujourd'hui des opportunités de regain d'activité dans les zones rurales sans pour autant imaginer une inversion de tendance bien difficile à moyen terme, notamment en raison de la politique du « zéro artificialisation nette ».

Il n'en demeure pas moins que, consulté sur le plan de relocalisation stratégique de la Région, le CESER a souligné en décembre 2021 combien est prioritaire la localisation d'activités industrielles et stratégiques sur le territoire régional. Pour réduire la vulnérabilité de l'économie régionale comme pour répondre aux enjeux de la transition énergétique et écologique, il est essentiel de développer des circuits et des initiatives de proximité, l'économie circulaire, l'écologie industrielle...

Par ailleurs, il est clair qu'un tissu économique ne peut être solide pour « tenir » le territoire si ne sont pas valorisées toutes les potentialités fort riches et diversifiées en Auvergne-Rhône-Alpes en matière d'économie de proximité, de tourisme, de services aux entreprises, d'économie agricole.

C'est en développant une synergie avec l'ensemble de ces potentiels qu'on peut espérer voir davantage les ruraux vivre et travailler au pays, et donc limiter quelque peu leurs besoins de déplacements. Il convient donc de

lier étroitement les politiques économiques régionales avec celle en faveur des mobilités ; deux champs d'action dont la responsabilité incombe désormais selon le législateur aux Régions, lesquelles doivent travailler en articulation avec les autres niveaux d'intervention locale.

► Proposition 5 :

Veiller à la cohérence de la politique des mobilités en zone rurale avec une application réaliste des politiques d'urbanisme et du droit des sols

Conscient de l'artificialisation des sols aux dépens surtout des terres agricoles, le CESER comprend la logique mise en place par la loi pour la transition énergétique et la croissance verte qui consiste à promouvoir le principe général de zéro artificialisation nette.

Pour autant, il estime indispensable pour préserver et développer des activités dans les zones peu denses d'éviter toute rigidité excessive sur les droits à construire et les normes et de tenir compte de l'acceptabilité des habitants. Il faut éviter ainsi un rejet collectif de contraintes qui conduiraient à vider de leurs activités et leurs emplois des territoires à faible densité de population et à faible fréquentation. Il partage ainsi les préconisations de la mission parlementaire pour des règles différenciées sur les zones de revitalisation rurale.

Une sobriété des déplacements passe assurément par une capacité adaptée des populations au territoire pour y travailler, y habiter, y bénéficier de services.

► *Proposition 6 :*

Organiser les services publics et au public pour faire baisser les flux de déplacement

Dans sa contribution de 2017 au SRADDET, le CESER soulignait l'importance de répondre aux besoins de services d'intérêt général ou services au public sur l'ensemble des territoires ; les services au public désignant l'ensemble des services publics et privés nécessaires aux populations.

En sus du SRADDET, il existe une démarche nationale des espaces France services (2200 espaces labellisés France services dans le pays avec 9 partenaires et 6,6 millions de demandes accompagnées depuis début 2020) Ces espaces accueillent des points d'information médiation multiservices (PIMMS).

En sus de ces démarches globales pilotées par la Région et/ou l'Etat, afin d'alléger la dépendance de la population aux déplacements, le CESER propose à la Région de mettre l'accent en milieu rural sur :

- Une politique de déploiement des services fondée sur l'anticipation, la mutualisation au travers de pôles multiservices et la péréquation, en partant des besoins des bassins de vie,
- Un panachage des différents accès physiques et numériques aux services. Les outils numériques de mobilité servicielle (MaaS) doivent permettre aux usagers de rendre lisibles les offres et de satisfaire leurs attentes. Mais ces outils doivent impérativement être complétés par d'autres pour les publics éloignés du numérique, à considérer comme des citoyens à part entière.

Le CESER recommande en outre :

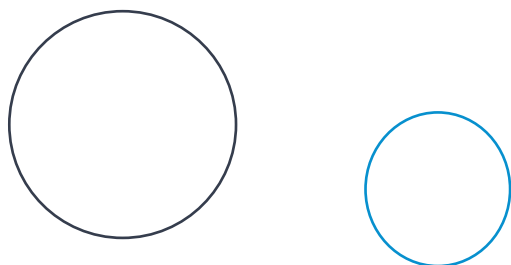
- Des aides régionales à l'investissement dans des véhicules pour commerces ambulants, services administratifs, haltes garderie, ... Cet investissement se révélant souvent constituer un facteur de blocage pour apporter le service dans les villages avec des véhicules même d'occasion désormais parfois coûteux d'entretien pour satisfaire les nombreuses exigences des contrôles techniques.
- Un appui aux services d'aides à domicile (personnes âgées notamment) confrontés aux coûts de déplacement qui introduisent parfois des refus d'intervention.

Ces politiques relèvent certes de la compétence d'aide sociale des départements. Néanmoins, pour le CESER, les collectivités stratégiques que sont l'Etat et la Région devraient développer une politique concertée (à travers le CPER par exemple) pour des exonérations de charges, une mise à disposition de véhicules, des revalorisations salariales ... Le CESER partage ainsi la recommandation exprimée par la mission parlementaire sur la réforme des zones de revitalisation rurale (rapport du 11 avril 2022).

En outre, il serait judicieux de valoriser les passages de personnes de confiance auprès de ces publics fragiles. Il est essentiel qu'au-delà de l'énoncé des schémas départementaux des services au public, la Conférence territoriale de l'Action Publique procède à une hiérarchisation de priorités. La Région peut être le bon niveau d'intervention pour contractualiser avec ses interlocuteurs afin d'assurer un équilibre économique de certains services d'intérêt général jugés les plus essentiels mais non financés. Ceci doit être fait en veillant à la bonne complémentarité des aides publiques, sans doublonnage.

Ainsi le CESER propose qu'au titre d'un appui à des personnes de confiance un soutien de la Région soit apporté - sous conditions de ressources - pour le service

postal. Les facteurs doivent faire l'objet d'une valorisation de leur potentiel de relation en proximité avec la population, à condition qu'on les accompagne au niveau adéquat par de la formation et une stabilité des tournées. Ceci devrait être réalisé dans un cadre contractuel multipartenaires, notamment avec les Départements, et devrait être nécessairement sécurisé, tracé pour des services sur mesure tels que la détection et l'alerte sur des fragilités ou des pertes d'autonomie, le portage de repas et de médicaments, ... Ce service doit respecter le principe de subsidiarité sans se substituer à d'autres acteurs mieux placés pour le satisfaire.



Axe 3

Organiser une offre cohérente de mobilités

► Proposition 7 :

Favoriser cohérence et sens de l'action fondés sur la relation humaine, au-delà des outils techniques

La mise en place d'outils de partage de données et d'expériences constitue certes un préalable indispensable ; C'est ainsi que la plateforme intermodale OURA et la plateforme de covoiturage MOV'ICI constituent des socles de base à capitaliser et renforcer. A ce titre, le CESER souhaite- que l'outil numérique MOV'ICI fasse l'objet d'une montée en gamme pour accroître la gratification des covoitureurs au-delà du premier niveau de preuve de covoiturage prévu dans le système d'incitation au covoiturage organisé par la loi.

De même, les techniciens des services des collectivités ont intérêt à échanger au maximum à travers un comité régional des techniciens.

Mais il ne convient pas de s'en tenir à une organisation technique utile mais qui pourrait dériver vers la technocratie si on n'y prend pas garde.

Le CESER appelle de ses vœux un échange d'expériences et une recherche active de cohérence de l'organisation des mobilités à travers une qualité des échanges :

- Un dialogue permanent de la Région en B to B avec les maires et présidents d'EPCI, avec les Départements en charge de l'aide sociale souvent interactive avec les questions de mobilité, (ex ADMR, associations d'aide au transport), ou avec les SCOT en

charge de l'urbanisme et auxquels s'impose le SRAD-DET.

- Un colloque périodique relatif à la mobilité réunissant à l'échelle régionale les responsables d'EPCI et maires en vue de dégager une vision partagée, de donner du sens à l'action. Ce pourrait par exemple être une déclinaison thématique de la journée régionale annuelle des élus locaux.
- Une association du CESER, des Conseils de développement et des représentants de la société civile organisée (employeurs, salariés, associations).

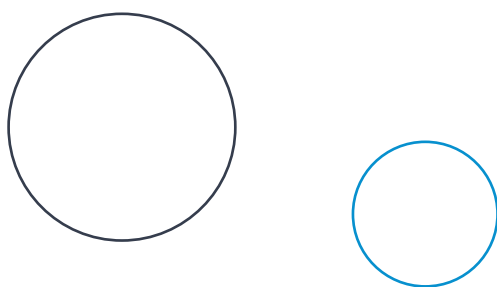
► Proposition 8 :

Animer les mobilités à l'échelle du bassin de mobilité

La Région est en cours d'élaboration de la carte des bassins de mobilité prévus par la loi, à concevoir selon des périmètres ni trop restreints ni trop étendus, et dans lesquels doit être mise en place une gouvernance fédérant différentes AOM locales, avec association de représentants de la société civile.

Pour le CESER, il importe de respecter plusieurs critères :

- La simplicité d'usage avec un souci constant d'articulation entre les modes à l'aide de parcs relais de grande capacité, de parkings vélos sécurisés.
- La cohérence avec la politique régionale territoriale des contrats ambition.
- L'intégration de la gestion des temps et des rythmes de vie, à travers l'accompagnement des Plans de



déplacement des entreprises ou d'administration, des plans de mobilité dits simplifiés dans les EPCI de moins de 30 000 habitants). Dans les établissements scolaires, une coordination des horaires d'ouverture permet d'optimiser les circulations d'autocars scolaires en termes d'effectifs de véhicules et de conducteurs.

- L'association étroite, par des réunions de travail, des acteurs socioéconomiques dans les comités de mobilité à refondre.
- Il importe aussi d'organiser la cohérence entre bassins de mobilité.

► Proposition 9 :

Accompagner les mutations des territoires en matière de mobilités en développant une Ingénierie de projet à leur service

Le CESER a souligné en décembre 2021 combien l'ingénierie de projet est à privilégier pour répondre aux attentes des territoires et de leurs habitants et à considérer comme un prérequis au titre d'un investissement pour l'avenir.

En matière de mobilités, comme dans d'autres domaines, il convient de réunir quatre conditions pour cette ingénierie :

- La qualité du portage du projet avec une ambition d'« entrepreneurs du territoire »
- La réponse aux attentes des utilisateurs, à considérer comme un « creuset d'acteurs » à associer dès le départ
- Une inscription dans un temps suffisant enchaînant étude préalable solide et stratégique, ciblage des

facteurs de succès, agilité et capacité de rebond

- Une mise en œuvre qualifiée centrée sur l'effet levier et l'intelligence relationnelle.

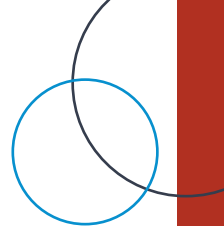
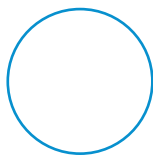
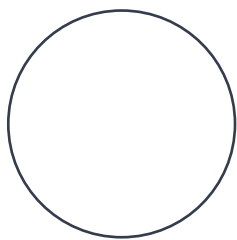
Le CESER, suggère de définir pour chaque projet cinq étapes :

- Bilan de l'offre et des besoins non couverts, avec aspects qualitatifs sur le vécu (contraintes, habitudes, freins sociologiques) et pas seulement quantitatifs.
- Participation des acteurs et des habitants,
- Stratégie / identification des projets avec objectifs, priorités hiérarchisées, et définition de qui fait quoi

- Adaptation de la gouvernance avec appui de la Région à l'organisation,
- Évaluation.

Plusieurs points spécifiques sont par ailleurs à envisager :

- Reprendre et adapter à l'échelle régionale des boîtes à outils existantes d'appui technique et de conseil telles que l'agence écomobilité Savoie Mont Blanc, société publique locale que la Région actionnaire est autorisée à mobiliser et devrait valoriser hors du territoire savoyard.
- Organiser l'ingénierie dans une cohérence avec la politique régionale des TER et des transports collectifs par autocars interurbains ou scolaires, à considérer comme points de référence
- Mettre en place un benchmarking régional des différentes ingénieries initiées et en tirer des enseignements de meilleure pratique.



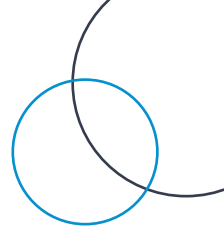
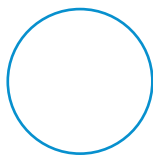
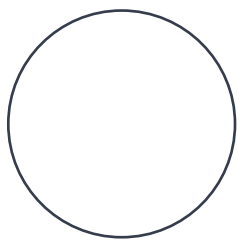
Axe 4

Informier et porter à connaissance

Le CESER apprécie le caractère souple et réactif de la diffusion prévue de l'information par le système d'information multimodale annoncé dans le SRADDET (règle générale n°12)

► *Proposition 10 :*

Le CESER souhaite que le système d'information multimodale soit conçu de manière à bénéficier d'une appropriation par les élus, notamment les maires, de façon à optimiser leur connaissance et à les impliquer au mieux pour les alimenter en données de terrain, avec réactivité et fiabilité.



Axe 5

Mobiliser des ressources humaines et financières à la hauteur de l'enjeu

► Proposition 11 :

Pour le CESER, la réussite d'une politique régionale en faveur des mobilités dans les zones peu denses passe par des mesures à bon niveau sur différents registres

- Une évolution du cadre fiscal local national pour développer la péréquation entre territoires, comme le suggère l'association des Maires Ruraux.

Les modalités peuvent être multiples. Le CESER en suggère deux.

A titre expérimental, comme le propose l'Institut Montaigne, on pourrait tester une baisse de TICPE sur certaines communes, compensée à l'échelle de l'AOM par une taxe locale annuelle forfaitaire sur les possesseurs de véhicules, inversement proportionnelle à la dépendance à l'automobile de façon à réintroduire une certaine équité entre zones denses et peu denses. Ceci pourrait stimuler location et autopartage.

Par ailleurs, de manière à équilibrer recettes et charges liées aux relations domicile travail, il est impératif de déboucher sur des formules de péréquation de ressources à l'issue d'un dialogue à instaurer entre Métropoles bénéficiant des emplois et des ressources fiscales et territoires ruraux supportant les charges de voirie et de desserte.

- Une évolution du cadre fiscal sur le versement mobilité

Il est vrai que les services réguliers donnant lieu à un versement mobilité concernent moins les AOM L en zones peu denses. Mais pour les quelques territoires concernés, et dans la mesure où la charge fiscale des entreprises ne serait pas accrue, il convient de demander à l'Etat d'autoriser la Région qui se substitue à l'AOM de conserver sa recette

- Un appel de la Région aux constructeurs de véhicules.

On pourrait proposer aux constructeurs de véhicules un appel à projets pour inventer de nouveaux services de mobilité collant à la demande. Ces constructeurs ne sont en effet plus seulement producteurs mais fournisseurs de mobilité au sens large. Ils pourraient être intéressés par des commandes groupées leur permettant de développer leur offre (y compris à l'échelle interrégionale).

- Une mutualisation de services apportés par des véhicules déjà à la main de la Région.

Une mixité d'usage des autocars scolaires et interurbains, tous de compétence régionale pourrait être recherchée : il importe d'analyser les questions d'attractivité par un standard de confort et d'accueil à développer dans les haltes routières, de tarification, de cohabitation des publics, de transport de vélos. Cette recherche de mutualisation pourrait même concerner la valorisation de places vides dans les soutes par des services de messagerie (colis). En bref, tous services utiles à l'intérêt général dans des zones peu denses, dans un cadre de nécessaire respect des préoccupations sociales et environnementales ;

Pour des transports d'effectifs assez réduits, pourquoi pas diversifier envers d'autres publics en milieu rural les contractualisations déjà passées avec de nombreux clubs sportifs qui ont reçu de la Région un minibus sans cependant l'utiliser toute la semaine ?

Par ailleurs dès lors qu'un trafic d'intérêt général assez massifié est avéré pour assurer un équilibre économique minimal (ex navettes pour les marchés), l'utilisation des cars scolaires hors période de ramassage scolaire pourrait être ouverte. On ne peut certes pas le faire pour transporter des personnes isolées. Lors des transports scolaires, l'accompagnement des enfants par des adultes doit être soutenu, cet accompagnement ne pouvant pas relever du seul conducteur. Il reste cependant pour l'heure à relever le défi du recrutement de conducteurs, métier à temps partiel devenu en tension en particulier du fait de la déprise de la population d'agriculteurs doubles actifs.

- Une transversalité renforcée du travail des différentes directions de la Région impliquées par les mobilités en zones peu denses (économie, réseaux numériques, aménagement du territoire, économie rurale, santé, logement...)
- Un renforcement des équipes de la Région pour permettre à cette dernière d'assumer sereinement des responsabilités qui devront rapidement monter en puissance
- Sur la gestion nécessairement chronophage, même si elle est partiellement déléguée, pour les 95 AOM locales retenues par la Région par substitution,
- Sur l'appui à l'observation, l'encouragement aux mobilités partagées et solidaires, ... l'animation d'une politique de cohérence des mobilités en étroite relation avec les EPCI et les usagers...
- Sur l'apport de conseil et d'ingénierie, essentiels pour permettre à la Région d'exercer sa mission de mise en cohérence. L'ingénierie appelle en particulier

un appui en terme de projet sur mesure et au cas par cas, et donc d'importantes ressources humaines.

Sans effort conséquent sur les ressources humaines, il est à craindre que la politique régionale se trouve dans l'impasse.

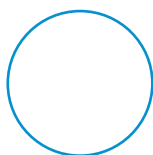
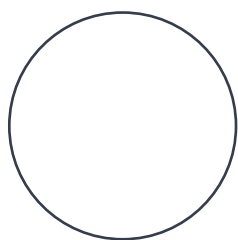
- Accroître les aides à l'investissement dans les véhicules.

Outre les flottes acquises à prix de gros par la Région comme c'est le cas pour les clubs sportifs, il serait opportun que la Région accompagne les commerçants ou les prestataires de services sur l'achat ou la location de véhicules pour le commerce ambulant

- Développer l'investissement régional en faveur des infrastructures, qu'il s'agisse :
 - D'un appui aux services (ex bornes électriques, aires de covoiturage, ... où la signalétique et l'attractivité pour l'utilisateur doivent être optimisés)
 - Des réseaux d'infrastructures.

Le CESER partage l'objectif affiché dans le SRADDET pour développer le capillaire ferroviaire, l'exploitation des TER constituant une compétence régionale forte et ancienne. Il rappelle cependant combien les réseaux routiers et la desserte aéroportuaire constituent souvent la seule solution.

Il souligne combien, au regard du défi financier majeur que représentent ces réseaux, les capacités budgétaires de la Région devront être anticipées en appliquant le principe de subsidiarité. En effet, au-delà d'une indispensable solidarité régionale, la Région ne doit pas compromettre ses équilibres budgétaires à venir par un risque toujours présent de transfert de charges de la part des collectivités compétentes que sont l'Etat ou les Départements.



Axe 6

Suivre et évaluer

► Proposition 12 :

Mettre en place dès l'origine de la politique un dispositif de suivi et d'évaluation

Dans sa contribution de novembre 2020 sur les questions évaluatives pour améliorer les politiques régionales, le CESER a rappelé son attachement aux principes de l'évaluation, outil majeur de la vie démocratique à ne pas confondre avec le pilotage. Il avait alors appelé l'Exécutif régional à relancer une démarche d'évaluation systématique de ses politiques.

Il considère donc qu'une politique en faveur des mobilités doit s'attacher à l'évaluation dès sa conception, en traitant cinq critères fondamentaux pour répondre à cinq questions :

- L'efficacité : les résultats attendus sont-ils à la hauteur des moyens alloués ?
- L'efficacité : les résultats attendus sont-ils atteints ?
- La pertinence : la politique mise en œuvre est-elle adaptée aux objectifs fixés ?
- La cohérence : les objectifs sont-ils complémentaires à ceux d'autres politiques ?

- L'utilité : les impacts obtenus apportent-ils une réponse aux enjeux identifiés initialement ?

Ceci suppose la mise en place dès l'origine d'indicateurs précis pour assurer un suivi de la dynamique d'abord, de l'évaluation d'impact ensuite.



Conclusion

La formulation de pistes d'action régionale sur les mobilités en zone peu dense, en réponse à la question posée par l'Exécutif, concerne une part majeure du territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes. Elle doit placer au cœur de l'action la réponse la plus précise aux attentes des usagers ; ces dernières étant assez différentes en milieu rural et en milieu urbain et devant toujours être sur mesure d'un territoire à l'autre. Cette réponse ne peut guère passer globalement que par l'usage de la route en cherchant soit à développer les potentiels pour vivre et travailler davantage au pays -en limitant ainsi les besoins de mobilité- soit à mutualiser les mobilités, dans un souci d'efficacité, d'évolution vertueuse des comportements, de préservation des ressources environnementales et d'équité entre les territoires. Pour le CESER, une telle démarche relève du fil rouge qu'il s'est fixé sur le « mieux vivre en Auvergne-Rhône-Alpes ».

Il importe que la Région joue pleinement en matière de mobilités dans les zones peu denses un rôle multiple :

- D'ensembliser pour capitaliser un foisonnement de retours d'expérience,
- De stimulus sur des potentiels endogènes prioritaires d'activités et de services publics et au public
- De mise en cohérence de la gouvernance des mobilités par un effort massif d'ingénierie de projet
- De passage de la connaissance vers les élus locaux confrontés aux citoyens
- De mobilisation des ressources humaines et financières régionales en investissement d'avenir, qu'il relève ou non de la section comptable d'investissement
- De mise en œuvre d'un dispositif d'évaluation, et pas seulement de pilotage, dès l'origine de la politique.

Le CESER appelle de ses vœux l'inscription de ces priorités dans la feuille de route que la Région entend construire à l'horizon 2035.

Annexe I

Lettre de saisine

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

COURRIER ARRIVÉ LE :

21 MARS 2022

CESER

E-2022-3

Le Président

Monsieur Antoine QUADRINI
Président
CESER AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
8, rue Paul Montrouhet
CS 90051
69285 LYON CEDEX 02

Nos réf. : S2202-00717

Le Conseil régional, le **15 MARS 2022**

Monsieur le Président,

Les mobilités sont au cœur des préoccupations de nos concitoyens et un enjeu majeur pour les territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes. La Région dispose dans ce domaine d'un champ de compétences qui s'est considérablement élargi ces dernières années. Autorité organisatrice des TER, ainsi que des transports interurbains et scolaires, elle est désormais également en charge de la mobilité locale pour une grande partie de nos territoires et chef de file de l'intermodalité. La politique Mobilité représente comme vous le savez, le 1^{er} budget de la Région.

Face à cet enjeu, j'ai confié à Frédéric AGUILERA, Vice-Président en charge des transports, l'élaboration d'une feuille de route « Mobilités positives 2035 » qui sera soumise à l'Assemblée Plénière du Conseil Régional au cours du second semestre 2022.

Il s'agit de traduire de manière concrète et soutenable des objectifs de décarbonation, de renforcement et d'amélioration de la qualité des offres de transports. Sans opposer les modes, des réponses sont à apporter pour désenclaver, irriguer, ouvrir les territoires, quelles que soient leurs caractéristiques, qu'ils soient denses ou peu denses.

Dans le prolongement des premiers échanges qui ont eu le 4 janvier dernier entre Frédéric AGUILERA et la commission « Territoires, Transport, infrastructures et numérique » présidée par Jean-Raymond MURCIA, je souhaite que le CESER puisse être étroitement associé à cette élaboration.

En premier lieu, cette association pourrait prendre la forme d'une contribution sur la question des mobilités en zones peu denses, territoires ruraux et de montagne. Il s'agit d'un enjeu majeur pour notre région, pour lequel vous pourriez apporter un éclairage très utile.

Quels besoins aujourd'hui et demain, quelles solutions spécifiques, comment développer les complémentarités entre les solutions de mobilités ? ... Ce sont quelques-unes des questions qui demandent une approche fine et renouvelée, ainsi que des pistes concrètes d'action.

Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
Lyon
1 Esplanade François Mitterrand
CS 20033 - 69269 Lyon Cedex 2
Tél. 04 26 73 40 00 Fax. 04 26 73 42 18

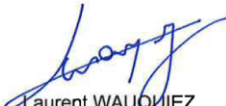
Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
Clermont-Ferrand
59 Boulevard Léon Jouhaux - CS 90706
63050 Clermont-Ferrand Cedex 2
Tél. 04 73 31 85 85



auvergnerrhonealpes.fr

En second lieu, au-delà de cette contribution qui serait attendue fin mai prochain, je solliciterai un avis du CESER sur le projet de feuille de route à la rentrée de septembre.

En vous remerciant de l'intérêt que vous avez exprimé pour cette démarche et pour les réflexions de qualité que vous allez mener, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.



Laurent WAUQUIEZ

Bibliographie

- **BANQUE DES TERRITOIRES** - *Mobilité : se déplacer autrement dans les secteurs peu denses*, Banque des Territoires, 2019, 152 p.
- **BLANC Anne, BARROT Jean-Noël, DELCROS Bernard et ESPAGNAC Frédérique** - *Zones de revitalisation rurale : un enjeu pour l'attractivité des territoires ruraux*, Assemblée nationale et Sénat, 2022, non paginé
- **CASSAGNES Jérôme, COLDEFY Jean et GENDRE Patrick** - *Zones peu denses : quels territoires, quelles solutions, quels impacts ?*, ATEC ITS France, 2019, 49 p.
- **CEREMA** - *Le transport d'utilité sociale : accompagner les personnes isolées*, 2020, 8 p.
- **CEREMA** - « La mobilité en milieu rural : des pratiques qui fonctionnent ! », in *Forum Mobilité*, Cluny, 2019.
- **CEREMA** - « Quelles solutions de mobilité en territoires peu denses ? », Cerema, 16 septembre 2019
- **CEREMA** - *Le plan de mobilité rurale : élaboration, mise en œuvre et évaluation*, Cerema, 2016, 4 p.
- **CEREMA** - *Loi mobilités : les communautés de communes et la compétence mobilité, mode d'emploi*, Cerema, sans date
- **CEREMA, HORTH Pierre-André et CHEVEREAU Laurent** - « Le MaaS rural peut-il sauver les zones peu denses ? », in *49ème congrès ATEC ITS France Accessibilité, sécurité, résilience, innovation : défis pour la mobilité*, Paris, 18, 19 et 20 janvier 2022.
- **CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES** - *Clés et défis pour des territoires connectés en Auvergne-Rhône-Alpes*, CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2022, 94 p.
- **CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES** - *Avis sur le Plan régional de Santé du Conseil Régional*, CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2022, 38 p.
- **CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES** - *Avis sur le plan de relocalisation stratégique de la Région Auvergne-Rhône-Alpes*, CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2021, 33 p.
- **CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES** - *Une ingénierie de projet au service des territoires*, CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2021, 42 p.
- **CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES** - *Quand la diversité des territoires dynamise Auvergne-Rhône-Alpes*, CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2020, 75 p.
- **CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES** - *Des questions évaluatives pour améliorer les politiques régionales*, CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2020, 56 p.
- **CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES** - *Vers un développement des territoires ruraux en Auvergne-Rhône-Alpes*, CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2017, 97 p.
- **CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES** - *Le schéma d'aménagement Auvergne-Rhône-Alpes :*



BIBLIOGRAPHIE



BIBLIOGRAPHIE

ambitions et défis, CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2017, 60 p.

- [CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL RHONE-ALPES](#) - *Les services publics en Rhône-Alpes : innover pour répondre aux besoins d'intérêt général*, CESER Rhône-Alpes, 2013, 50 p.
- [CONSEIL REGIONAL AUVERGNE-RHONE-ALPES](#) - Nouvelle version de la convention type de coopération en matière de mobilité. Amendement présenté par l'Exécutif du Conseil régional à l'assemblée plénière des 23 et 24 février 2021, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, 2021, 21 p.
- [INSEE AUVERGNE-RHONE-ALPES](#) - *Des enjeux pour demain*, Insee Auvergne-Rhône-Alpes, 2021, 39 p.
- [INSEE AUVERGNE-RHONE-ALPES](#) - Auvergne-Rhône-Alpes : nouvel espace régional et dynamiques métropolitaines. Tome 2 : géographie de la qualité de vie, des habitants et de l'environnement, Insee Auvergne-Rhône-Alpes, 2016, 53 p.
- [INSTITUT MONTAIGNE](#) - *Infrastructures de transport : vers le futur et le durable !*, Institut Montaigne, 2022, 226 p.
- [JACQUIN Olivier](#) - *Rapport d'information sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui*, Sénat, 2021, 103 p.
- Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, 2019.
- [OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA ROUTE](#) - *Rapport 2020*, Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (IDRRIM), 2020, 73 p.
- [REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES](#) - *Ambition Territoires 2030 : état des lieux*, Région Auvergne-Rhône-Alpes, 2019, 256 p.
- [REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES](#) - *Ambition Territoires 2030 : rapport d'objectifs*, Région Auvergne-Rhône-Alpes, 2019, 205 p.
- [REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES](#) - *Ambition Territoires 2030 : fascicule des règles*, Région Auvergne-Rhône-Alpes, 2019, 96 p.

Glossaire



GLOSSAIRE

ADMR : Aide départementale en milieu rural

AOM : Autorité organisatrice de mobilité

AOML : Autorité organisatrice de mobilité locale

CEREMA : Centre d'études et expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

COR : Communauté d'agglomération de l'Ouest rhodanien

DDT : Direction départementale des Territoires

EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale

FPIC : Fonds de péréquation des ressources intercommunales et communales

GES : Gaz à effet de serre

IADT : Institut d'Auvergne-Rhône-Alpes du Développement du Territoires

Loi NOTRe : Loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République

Loi MAPTAM : Loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles

Loi SRU : Loi solidarité renouvellement urbain

Loi TECV : Loi de transition énergétique pour la croissance verte

MaaS : Mobility as a Service

PIMMS : point d'information multiservices

PNR : Parc naturel régional

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SPL : Société publique locale

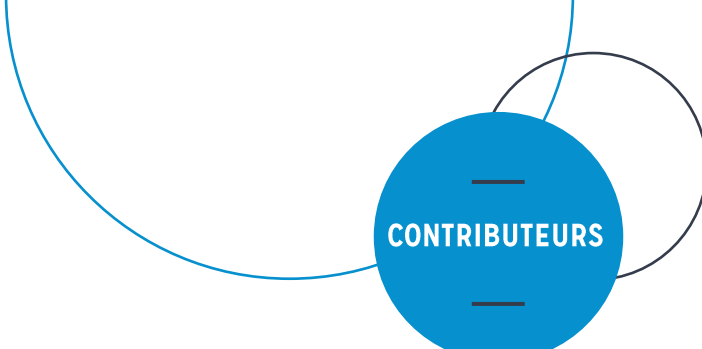
SRADDET : Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires

SYTRAL : Syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise

SYTRAL : Mobilités appellation de l'autorité organisatrice des territoires lyonnais, nouvel établissement public local mis en place le 1^{er} janvier 2022

TICPE : Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques

VAE : Vélo à assistance électrique



CONTRIBUTEURS

Contributeurs

► Jean-Raymond MURCIA

Président de la Commission « Territoires, transports, infrastructures et numériques »

► Jacques CADARIO

Troisième vice-président, référent de la commission

► Jean-Marc GUILHOT

Vice-Président Délégué, Président de la Conférence des Présidents

Collège 1*

- BOISSELMON Alain (UNICEM)
- BORDES Claude (UIMM)
- CABUT Bruno (U2P)
- CORNUT Jean-Marc (TP)
- DESSERTINE Philippe (SYNTEC)
- DUMAS Patrice (COOP)
- GIROD Pierre (CRMA)
- MARCAGGI Christophe (UNAPL/CNPL)

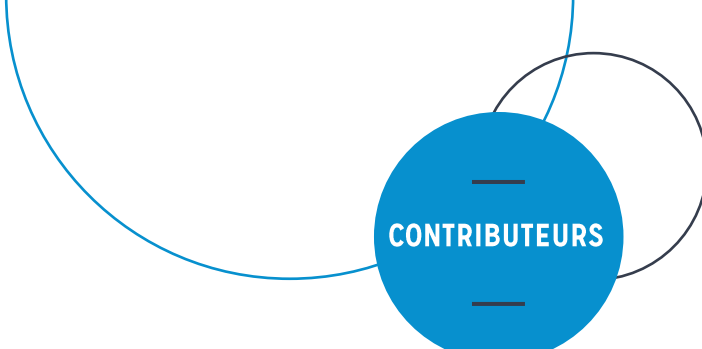
Collège 2*

- BLACHON Eric (FO)
- CARCELES Robert (CFE-CGC)
- DI MARCO Anna (FSU)
- FATIGA Antoine (CGT)
- GRANDJEAN François (CFTC)
- LAGNIER Christine (CFDT)
- LOZAT Jean-Luc (CFDT)
- MAITRE Eric (CFDT)
- MARGERIT Laurence (CGT)

Collège 3*

- AUBERGER Eliane (CEN)
- BARATAY Denis (Pers. Qualifiée)
- BENOIT Jean-Marie (FCPE)
- CERNYS Rémy (Chasseurs)
- D'HERBOMEZ-PROVOST Sophie (PQ ENVIRON)
- EROME Georges (FRAPNA)
- MARTIN Gérard (CINEMA)

* **Collège 1** : Représentants des entreprises et des activités professionnelles non salariées / **Collège 2** : Représentants des organisations syndicales de salariés les plus représentatives / **Collège 3** : Représentants des organismes et associations qui participent à la vie collective de la région et représentants des associations et fondations agissant dans le domaine de la protection de l'environnement et personnalités qualifiées, choisies en raison de leur compétence en matière d'environnement et de développement durable / **Collège 4** : Personnalités qualifiées



CONTRIBUTEURS

Collège 1*

- MARTEL Alain (P. COMPETITIVITE))
- ROUX Annie (CONF. PAYSANNE)
- SIQUER Marie-Amandine (CCIR)
- THEVENET Eric (TRANSPORTS)

Collège 2*

- MILBERGUE Denise (SOLIDAIRES)
- MORISSE François (CFDT)
- MURCIA Jean-Raymond (CGT)
- MUSSET Sophie (UNSA)
- SAILLANT Elisabeth (CFDT)
- SEGAUT Hélène (FO)
- VINCIGUERRA Pio (FO)

Collège 3*

- MONNET Alexis (CRAJEP)
- PESCHIER Rémi (CRT)
- SAUMUREAU Marc (FRANE)

* **Collège 1** : Représentants des entreprises et des activités professionnelles non salariées / **Collège 2** : Représentants des organisations syndicales de salariés les plus représentatives / **Collège 3** : Représentants des organismes et associations qui participent à la vie collective de la région et représentants des associations et fondations agissant dans le domaine de la protection de l'environnement et personnalités qualifiées, choisies en raison de leur compétence en matière d'environnement et de développement durable / **Collège 4** : Personnalités qualifiées

Remerciements

Le CESER Auvergne-Rhône-Alpes remercie les personnes auditionnées dans le cadre de l'élaboration de cet avis.

Les conseillers approfondissent leurs connaissances en prenant appui notamment sur les auditions, les enquêtes, les débats menés dans le cadre de la commission ou du groupe de travail. De nombreuses personnalités sont entendues chaque année par l'assemblée, ces spécialistes délivrent ainsi leur savoir et leur expérience, ces échanges sont une grande richesse pour le CESER.

Remerciements

AGUILERA Frédéric, Vice-président en charge des mobilités, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

ARRIGONI Fabrice, Chargé de mission, Antenne de Grenoble, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

BERTRAND Guilhem, Directeur adjoint des mobilités, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

BONNE Géraldine, CEREMA Lyon

DUBROMEL Anne, Chargée de la coordination Direction des mobilités Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

FAUCON Frédéric, Professeur de géographie Université Clermont Auvergne

FRANCESCHI Mylène, Déléguée régionale La Poste

GAILLARD Laurent, Grand Bourg Agglomération

GOUDARD Fabienne, Responsable de service Direction des Mobilités, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

GOUTTEBEL Sébastien, maire de MUROLS (63) président pour le Puy de Dôme et référent régional de l'Association des Maires ruraux de France

LABORDERIE Adèle, Chargée de mission, Association des maires ruraux de France

MAITRE Florian, Maire de GRESY sur AIX, vice-président communauté d'agglomération Grand Lac, conseiller départemental de Savoie

MANNIEZ Julien, Directeur général agence écomobilité Savoie Mont Blanc

MURATET Catherine, Responsable d'unité, Antenne d'Aurillac, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

RIEUTORT Laurent, Professeur de géographie Université Clermont Auvergne

SANTOIRE Véronique, Directrice des mobilités Grand Bourg Agglomération

SZABO Cédric, Directeur général, Association des maires ruraux de France

TERRASSE Nadège, Responsable de service, Antenne de Privas, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

TOURVIEILLE Max, Maire de VESSEAUX et président de la communauté de communes Vals les Bains

VERCHERE Patrice, Maire de Cours la Ville Président communauté d'agglomération de l'Ouest rhodanien

VIDAL Paul, Conseiller régional délégué aux transports scolaires et interurbains, Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

► INTERVENTION DE Philippe DESSERTINE, Au nom du Collège 1

Monsieur le Président, cher(e)s Collègues,

Cette contribution fait suite à un certain nombre d'autres travaux du CESER sur le sujet du numérique en Auvergne-Rhône-Alpes.

Cette contribution fait suite à une demande émise par le Président de la Région ainsi qu'au souhait de l'élu en charge des transports d'avoir un éclairage de la part du CESER sur les mobilités en zones peu denses.

Il s'agit de faire une analyse et des propositions sur les transports en milieu rural.

Le mode de travail mis en œuvre par la commission sur la base d'un groupe réduit et d'un délai court a une fois de plus démontré son efficacité en délivrant une contribution concrète et pertinente.

Nous ne reviendrons pas sur la définition de milieu rural explicitée dans la contribution, que nous faisons nôtre, ni sur le rappel des points du SRADDET qui sont en relation directe avec le sujet des mobilités en zones peu denses.

Les différentes auditions ont aidé à dégager des propositions très concrètes, car basées sur l'expression d'élus de terrain sur les différentes approches, (réussies ou non), sur leurs attentes vis à vis de la région, voire du département et de l'Etat.

Nous retiendrons en particulier que sans un travail d'équipe, local, il n'y a pas de réussite possible des projets, que ces projets sont en général portés par le Maire ou le président de collectivité.

Il y a des échecs, plus ou moins marqués, mais nos intervenants ont rebondi sur les difficultés pour relancer une nouvelle approche.

Bien sûr la spécificité du contexte géographique est une dominante majeure. Distance entre villes, dénivelés, âge de la population sont par exemple des freins rédhibitoires à l'usage de mode doux pour les déplacements domicile-travail. Cette évidence devrait être intégrée par certains « experts ».

Le bon sens doit être un socle de base dans les réflexions. Comme l'a précisé un de nos intervenants, plutôt que de tenter d'organiser le transport de dizaines de personnes du milieu rural vers les lieux de travail, ne vaut-il pas mieux rapprocher les lieux de travail des domiciles ? A l'heure de l'ambition de la réindustrialisation, le premier frein à l'implantation de lieux de production en milieu rural est le problème de la limitation de l'artificialisation des sols. Gagner quelques m2 d'espaces verts impose des déplacements par véhicules souvent individuels... De nombreux entrepreneurs seraient prêts à revenir à cette répartition sur les territoires si ces freins étaient levés.

Des outils existent, locaux ou portés par la région ou des départements soit dans les moyens de transport, VAE, autopartage, covoiturage, mobilité à la demande organisée..., ou dans les aides numériques, sites internet d'échange, partage de véhicules, et bien sûr financiers. Certains sont plus connus que d'autres. Tous ne peuvent pas s'appliquer dans les différents espaces ou les différents groupes de population. Il faut porter à connaissance de tous les acteurs politiques leur existence, car comme l'a exprimé l'un de nos interlocuteurs, maire d'un petit village « je ne sais pas ce qui existe ailleurs, et si cela serait applicable dans ma commune ».

Nous faisons nôtre la première proposition de la contribution sur la lisibilité des pratiques et

expériences engagées.

Nous sommes complètement en phase avec la proposition d'expérimentation, avec droit à l'erreur coordonnée par la région, sous forme de laboratoire.

Comme exprimé ci-dessus, nous appuyons fortement les propositions 4 et 5 sur le développement d'activités locales, qui outre le fait de limiter les déplacements redynamiserait les villes et villages trop isolés.

Dans les autres propositions exprimées dans cette contribution, nous serons attachés à l'apport que la Région peut apporter en soutien opérationnel à la mise en œuvre de projets. Les plus petites communes, démunies en personnel expérimenté sur le sujet des mobilités doivent pouvoir bénéficier de la Région d'une aide concrète pour définir et mener leurs projets.

Il nous paraît qu'entre dans ce cadre une analyse fine de l'organisation des transports aux frontières entre collectivités en vue d'une meilleure coordination et d'une optimisation financière basée sur l'analyse du coût km/passager.

Nous rappelons que la mise en œuvre de solutions partagées, au plus proche des citoyens utilisateurs suppose un prérequis rempli : une couverture de réseau mobile efficace en tous points du territoire, répondant aux exigences de qualité nécessaires pour les services à rendre.

Et il nous apparaît indispensable de partager information, retour d'expérience, bonnes pratiques entre élus d'une part, et pour cela un colloque organisé par la région à destination des élus nous paraît être une piste prometteuse, et à destination des techniciens de collectivités d'autre part, sous un format à définir pour favoriser des échanges fréquents et réactifs.

Merci au Président Jean-Raymond Murcia pour son animation, toujours attentif à prendre en compte les différentes expressions, et à Michel Raffin inoxydable pilier des sujets territoriaux, ainsi qu'à tous les membres de la délégation qui contribuent à ce document.

Sauf expression individuelle contraire, notre collège votera favorablement cette contribution.

■ INTERVENTION D'Elisabeth SAILLANT, Au nom de la CFDT

L'avis qui nous est demandé lors de cette plénière sur les priorités en faveur des mobilités en zones peu denses de notre grande Région, offre pour le groupe CFDT, l'opportunité de rappeler ici quelques propos que nous avons tenus lors des différentes commissions.

Le méthodique travail d'investigation mené dans cette commission nous a permis en priorité de mesurer la difficulté à cerner le plus finement possible le bon angle d'approche afin de rendre un avis qui soit au service d'un plus grand nombre de personnes.

En effet, au-delà des chiffres et des enjeux environnementaux et climatiques, nous pensons que les enjeux sociétaux dans ce domaine sont majeurs pour éviter l'isolement tout en n'accentuant pas la fracture territoriale. A ce titre, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a déjà étendu à tout le territoire le périmètre des Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM). L'objectif étant d'éviter que le paysage institutionnel des mobilités comporte trop de « zones blanches », sans solution intégrée de mobilité proposée aux habitants.

La mise en œuvre de cette loi est donc une formidable opportunité pour enclencher une nouvelle dynamique en matière de mobilité, tant en termes de pilotage que de dynamisation d'actions vertueuses déjà proposées et pour certaines mises en place.

Aujourd'hui, à la suite de la richesse des échanges lors des nombreuses auditions, nous avons pu constater que beaucoup d'initiatives étaient déjà prises soit par des élus, soit par des associations. De formidables laboratoires d'idées émergent mais restent bien souvent isolés, d'où l'intérêt dans un premier temps de rassembler toutes ces expériences en les faisant connaître le plus largement possible.

Cette première approche devrait permettre de favoriser l'engouement sans pour autant réinventer la « roue ».

L'enjeu n'est pas de remplacer inexorablement la voiture car justement dans les zones peu denses on sait qu'il serait déraisonnable de le penser et surtout de le faire croire, mais d'élargir l'offre de mobilité à un panel de solutions permettant de « vivre et travailler au pays » comme il est dit dans cet avis. Nous approuvons d'autant plus cette approche, qu'elle rappelle un slogan Cfdt correspondant à une revendication portée par notre organisation syndicale dans les années 70.

La crise que nous subissons aujourd'hui ayant entre autres conséquences, l'explosion phénoménale du litre d'essence, est une transition à ce changement de paradigme et permettra de retrouver du bon sens dans l'utilisation de services de transports collectifs.

L'idée n'est pas nouvelle certes, mais nécessaire aujourd'hui si nous voulons laisser une part d'héritage viable à nos générations futures.

Le principe qui disait que, « faute de moyen plus approprié, une fois dans notre voiture on allait avec, jusqu'à destination » doit être revu. En effet, il est illusoire de penser reconstruire une gare dans chaque commune, mais il est possible de revoir son plan de transport y compris en utilisant plusieurs autres modes complémentaires.

Cet avis pose des bases possibles et concrètes. Notre groupe CFDT votera favorablement les différents axes proposés.

Merci.

► INTERVENTION DE Karine GUICHARD, Au nom de la CGT

La commission s'est emparée de ce sujet en s'interrogeant d'abord sur la notion de zones peu denses. Les propositions émises pourraient être élargies à des zones urbaines mal desservies car si l'on prend le côté réponse aux besoins des usagers, nous sommes dans la même problématique.

Ensuite, nous avons, au cours des auditions, constaté qu'il y avait des multitudes de bonnes pratiques, qu'il y avait, ici où là, des solutions mises en œuvre que cela soit du co-voiturage organisé, de l'autostop facilité avec des personnes de confiance, des mises à disposition de moyens de transports, parkings relais, etc. Mais malheureusement, ces initiatives sont peu connues. En cela le rôle d'assembleur, de portée à la connaissance de la région, de facilitateur, est primordiale et cela doit être fait. Le rapport le souligne et nous appuyons.

Se pose ensuite la question de l'outil pour proposer et mettre en œuvre ces solutions. En cela l'exemple de la SPL, agence écomobilité Savoie Mont-Blanc avec son conseil de développement, nous semble une bonne manière de faire travailler des collectivités avec des citoyens engagés sur ces thématiques tout en mutualisant des moyens pour les collectivités.

Le rapport insiste aussi beaucoup sur l'association des habitants. Cela est primordial et est une des conditions indispensables à la réussite. Nous y ajouterons le fait que les solutions doivent être portées à connaissance et à plusieurs reprises auprès des intéressés. Ne pas oublier qu'il y a toujours des montées en puissance et cela peut être long.

Toutes ces solutions ont besoin de financements et en cela le rôle de la région, au titre de chef de file de la mobilité, est primordiale.

Nous terminerons notre intervention par une lapalissade mais ô combien nécessaire : le déplacement le moins producteur en gaz à effet de serre est celui que nous ne faisons pas. Pour cela, remettre des services publics dans les territoires ruraux, dans toutes les zones urbaines, remettre des tournées des commerçants, redonner aux facteurs des possibilités, non payantes, d'exercer leur métier dans le cadre du service public, etc... sont des solutions à privilégier.

Le rapport aborde aussi de manière succincte la notion de transports de marchandises, c'est un vrai enjeu, peut-être faudra-il l'approfondir.

■ INTERVENTION DE Marc SAUMUREAU, Au nom des Collèges 3 et 4

Monsieur le président, mes cher(e)s collègues.

Le CESER a en effet été sollicité par le Conseil régional pour être associé à l'élaboration d'une feuille de route « Mobilités positives 2035 ».

Au nom des collèges 3 et 4, je tenais tout d'abord à remercier la commission 4 en charge des transports, son bureau et son initiative de l'avoir élargi à quelques membres impliqués dans le monde rural. Mes remerciements vont également à notre chargé de mission Michel Raffin qui a vraiment été très précieux dans ces travaux.

Ce travail se situe dans un contexte où la hausse importante des carburants rend très critique les déplacements des personnes surtout en milieu rural, déplacements très souvent effectués en véhicule individuel qui est devenu un outil indispensable voire incontournable. Les témoignages sont foisons pour dire « le rural c'est la voiture ». Notre région Auvergne-Rhône-Alpes connaît de fortes disparités et d'inégalités de par une hétérogénéité de son territoire allant de la haute montagne à la vallée du Rhône.

L'analyse socio-économique de notre région montre que les déplacements sont un élément essentiel de structuration territoriale. Les espaces vécus sont de plus en plus étendus et l'hypermobilité est devenue un acquis de développement économique et d'aménagement des territoires.

L'usage de la voiture est devenu problématique aussi bien sur le plan environnemental en participant à l'empreinte carbone que social car certaines populations sont particulièrement vulnérables avec une dépendance très pénalisante.

On peut rajouter à cela la vétusté des réseaux de communication en milieu rural que ce soit au niveau des réseaux routiers ou ferroviaires.

Il devient urgent de trouver des solutions si on ne veut pas que cela ne dégénère trop vite et ne franchisse un cap de non-retour.

De nombreuses auditions ont permis de voir que chaque territoire, chaque secteur d'activités essayaient de développer de nombreuses initiatives avec des succès divers mais qui méritent d'être approfondies et peut-être coordonnées.

Le projet d'avis présente et analyse un certain nombre de ces initiatives. La commission s'est rendu compte que malheureusement celles-ci n'étaient pas connues du grand public mais aussi des acteurs territoriaux locaux.

Dans un tel contexte le Conseil régional a un rôle essentiel à jouer en :

- Assurant une mission d'ensemblier et de stratège sans intervenir bien sûr à la place des acteurs locaux
- Définissant des bassins de mobilité en concertation avec les territoires et en proposant des contrats opérationnels de mobilité
- Valorisant les nombreuses initiatives qui fonctionnent
- Dégageant des moyens financiers et humains permettant d'assurer des initiatives territoriales qui par manque de moyens, ne peuvent être pérennisées
- Privilégiant les mobilités collectives plus rationnelles et plus efficaces sur le plan social et de la précarité mais aussi en termes d'économie d'énergie, d'émission de gaz à effet de serre et de maillage du territoire
- Prenant à sa charge des initiatives comme la mise à disposition de certains véhicules lui appartenant

Les collèges 3 et 4 souscrivent aux propositions faites par la commission 4. Je ne les développerai pas ici.



Mais deux aspects sont importants aux yeux du collège.

Tout d'abord rien ne pourra se faire si la population n'est pas associée à la démarche que ce soit les acteurs économiques, politiques, sociaux ou les autres usagers. Il faut faire pour mais surtout avec en mettant les moyens humains et financiers adaptés. Ce sont les besoins qui doivent déterminer les choix et non l'inverse. L'idée de colloques réguliers associant tous les acteurs est incontournable car cela permet d'avoir des retours d'expérience et surtout de proposer d'autres solutions alternatives ou complémentaires.

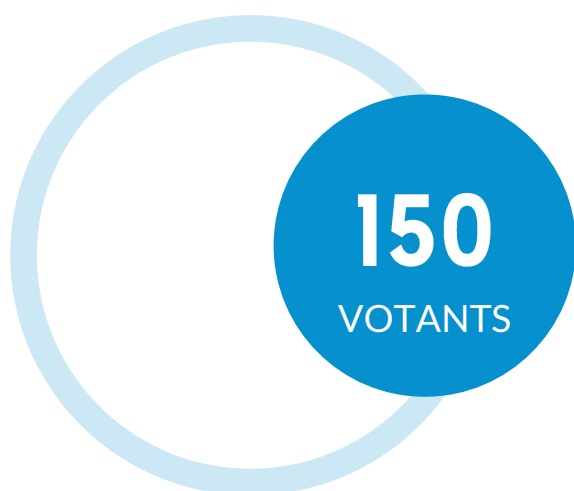
Autre aspect lié au fait que « le meilleur déplacement est celui qui n'est pas nécessaire » c'est de limiter les besoins de mobilités en favorisant les potentiels endogènes d'activités et services publics et au public. Cela passe par le maintien voire le développement de l'emploi par la localisation des activités économiques, par une meilleure organisation des services publics et au public et le développement des activités territoriales de loisirs (en renforçant par exemple le rôle des associations). Cela contribuera à faire baisser les flux de déplacement.

Sauf avis individuel, les collèges 3 et 4 voteront ce projet d'avis.

Je vous remercie.

Résultats des votes

Assemblée plénière du 27 juin 2022



150 ONT VOTE POUR

0 ONT VOTE CONTRE

0 SE SONT ABSTENUS

0 N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

Collège	Organisation	Nom	Pour	Contre	Abst	NPPV
1	Chambre de commerce et d'industrie de région Auvergne-Rhône-Alpes	BORTOLIN Alain				
		BERTHE Christian				
		DUBOISSET Gilles	X			
		Non désigné(e)				
		PARAIRE Daniel	X			
		RENIE Stanislas	X			
		SIQUIER Marie-Amandine	X			
		VEYRE de SORAS Christine	X			
		VILLARD Hélène	X			
	Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Auvergne-Rhône-Alpes	CELMA Patrick	X			
		CHARVERON Philippe	X			
		LE JAOUEN Eric	X			
		PANSERI Anne-Sophie				
		VENOSINO Dorothée				
	Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME) Auvergne-Rhône-Alpes	CADARIO Jacques	X			
		DOGNIN DIT CRUISSAT Sarah				
		STOJANOVIC Sandrine	X			
		TARLIER Bruno	X			
	U2P Auvergne-Rhône-Alpes	BRUNET Christian	X			
		CABUT Bruno	X			
		GINESTET Fabienne	X			
		JOUVANCEAU Pascale	X			
	Chambre régionale de métiers et de l'artisanat Auvergne-Rhône-Alpes	LATAPIE Didier	X			
		MOLLARD André				
		PEYREFITTE Carole	X			
		OLEKSIK Bernadette	X			
		VIDAL Serge	X			
	Accord UNAPL Auvergne-Rhône-Alpes et CNPL Auvergne-Rhône-Alpes	BEZ Nicole	X			
		BLANC Dominique				
		MARCAGGI Christophe	X			
		ROBERT Anne-Marie	X			
	Centre des jeunes dirigeants Auvergne et Rhône-Alpes	ROBILLARD Pierre				
	Pôle de compétitivité Lyon Biopôle Minalogic Partenaires Céréales Vallée ViaMéca – Plastipolis et Tenerdis	CHABBAL Jean	X			
		Non désigné(e)				

Collège	Organisation	Nom	Pour	Contre	Abst	NPV
		MARTEL Alain	X			
	France Chimie Aura	FRUCTUS Frédéric	X			
	Comité des banques Auvergne-Rhône-Alpes de la Fédération bancaire française	GRENIER Pierre-Henri	X			
	UIMM Auvergne-Rhône-Alpes	BORDES Claude	X			
		PFISTER Françoise	X			
	Fédération française du bâtiment de la région Auvergne-Rhône-Alpes	REYNIER Frédéric	X			
	Fédération régionale des travaux publics Auvergne-Rhône-Alpes	CORNUT Jean-Marc	X			
	Accord Fédération nationale des transports routiers Auvergne-Rhône-Alpes et Fédération des entreprises de transports et logistique de France	THEVENET Eric				
	Union inter-entreprises de Lyon et sa région	MOYNE Emmanuel	X			
	Association régionale Auvergne-Rhône-Alpes des industries agro-alimentaires	TRICHARD Alain	X			
	Accord entre délégation territoriale de l'union des entreprises et des salariés pour le logement et les chambres régionales de la Fédération de promoteurs constructeur de France Auvergne-Rhône-Alpes	VERRAX Eric				
	SYNTEC Rhône-Alpes	DESSERTINE Philippe	X			
	Accord entre les directions régionales de la SNCF, d'EDF et de la Poste	FRANCESCHI Mylène	X			
	Union nationale industries carrière Auvergne-Rhône-Alpes	BOISSELMON Alain	X			
	Chambre régionale d'agriculture Auvergne-Rhône-Alpes	COR Chantal				
		FIALIP Yannick				
		FLAUGERE Jean-Luc	X			
	Fédération régionale des syndicats d'exploitants agricoles Auvergne-Rhône-Alpes	COMBE Véronique				
		ROYANNEZ Jean-Pierre				
	Les Jeunes agriculteurs Auvergne-Rhône-Alpes	DANANCHER Hugo				
		LAUZIER Léa	X			
	Confédération paysanne Auvergne-Rhône-Alpes	GUINAND Jean	X			
		ROUX Annie	X			
	Coordination rurale Auvergne-Rhône-Alpes	LAMIRAND Georges	X			
	COOP de France Auvergne-Rhône-Alpes	DUMAS Patrice	X			
	Confédération régionale de la mutualité, de la coopération et du crédit agricole Auvergne-Rhône-Alpes	VIAL Eric				
	Union des employeurs de l'économie sociale et solidaire	BERNELIN Thierry				

Collège	Organisation	Nom	Pour	Contre	Abst	NPV
2	Comité régional de la Confédération générale du travail Auvergne-Rhône-Alpes	Non désigné(e)				
		BLANCHARD Paul				
		BOUVERET Lise	X			
		BOUVIER Bruno	X			
		CANET Fabrice	X			
		DA COSTA Rosa				
		FATIGA Antoine				
		FAURE Philippe	X			
		GELDHOF Nathalie	X			
		Non désigné(e)				
		GUICHARD Karine				
		MARGERIT Laurence				
		MURCIA Jean-Raymond	X			
		NATON Agnès	X			
		PELLORCE Pascal	X			
		PUTOUX Laurent	X			
		RODRIGUEZ Vincent	X			
		SALA Chantal	X			
	Union régionale de la Confédération française démocratique du travail Auvergne-Rhône-Alpes	BARRAT Jean	X			
		BAULAND Gisèle	X			
		BEAUJOU Victoire	X			
		BOLF Edith	X			
		GUILHOT Jean-Marc	X			
		JUYAUX-BLIN Christian	X			
		LAMOTTE Bruno	X			
		LE GAC Elisabeth	X			
		LOZAT Jean-Luc	X			
		MAITRE Eric	X			
		MORAIN Marie-Christine	X			
		MORISSE François				
		NINNI Agnès	X			
		ROBERTO Sansoro	X			
		SAILLANT Elisabeth	X			
		SCHMITT Isabelle	X			

Collège	Organisation	Nom	Pour	Contre	Abst	NPPV
		SIVARDIERE Patrick	X			
	Union régionale de la Confédération générale du travail Force ouvrière Auvergne-Rhône-Alpes	BLACHON Eric	X			
		BOCHARD Frédéric	X			
		DELAUME Colette	X			
		GILQUIN Jean-Pierre	X			
		LEYRE Michelle	X			
		PICHOT Arnaud	X			
		ROUVEURE Gisèle	X			
		SAMOUTH Pascal	X			
		SEGAULT Hélène	X			
		TEMUR Hélène	X			
		VINCIGUERRA Pio	X			
	Accord entre l'union régionale de la Confédération des travailleurs chrétien Auvergne et l'Union régionale de la Confédération française des travailleurs Rhône-Alpes	GRANDJEAN François	X			
		LAURENT Bernard	X			
		VERNET Sandrine	X			
	Union régionale de la Confédération française de l'encadrement Confédération générale des cadre Auvergne-Rhône-Alpes	ACOLATSE Erick	X			
		CARCELES Robert	X			
		CARUANA Laurent	X			
		GALLIEN Sylvie				
		GILBERT Madeleine	X			
	Union régionale de l'Union nationale des syndicats autonomes Auvergne-Rhône-Alpes	BISSON Bruno	X			
		HAMELIN Catherine	X			
		MUSSET Sophie	X			
		MYC Michel	X			
	Fédération syndicale unitaire Auvergne-Rhône-Alpes	DI MARCO Anna	X			
	Union syndicale solidaires Auvergne-Rhône-Alpes	MILBERGUE Denise	X			
		VELARD Patrick	X			
3	Union régionale des associations familiales Auvergne-Rhône-Alpes	VIGNAUD Béatrice	X			
	Caisses d'allocations familiales de la région Auvergne-Rhône-Alpes	SCHULER Catherine				
	Accord entre CARSAT Auvergne, CARSAT Rhône-Alpes et l'association régionale des caisses de MSA Auvergne-Rhône-Alpes	JOUE Henry	X			
	GROUPAMA Auvergne-Rhône-Alpes	LAOT Patrick	X			
	Union régional de la Mutualité française Auvergne-Rhône-Alpes	AUBRY Marc	X			
	Fédération hospitalière de France régional Auvergne-Rhône-Alpes	DENIEL Patrick	X			
	Accord entre la délégation Auvergne-Rhône-Alpes de l'Union française des retraités, UNIORPA, Union régionale des Fédération départementales Génération Mouvement les aînées ruraux et Fédération national des associations de retraités Auvergne-Rhône-Alpes	AUSSEDAT Philippe	X			
	Accord entre le CREA Auvergne et le CREA Rhône-Alpes	CLAVERANNE Jean-Pierre	X			
	URIOPSS Auvergne-Rhône-Alpes	CHAPPELLET Jean	X			
	Union régionale SCOP et SCIC Auvergne et Rhône-Alpes	BABOLAT Guy	X			

Collège	Organisation	Nom	Pour	Contre	Abst	NPV
	Association pour le digital en région Auvergne-Rhône-Alpes	PROST Michel-Louis	X			
	Conférence des établissements publics de recherche en Auvergne-Rhône-Alpes	PELLA Dominique	X			
	Accord entre les présidents de l'Université de Lyon, de l'Université Grenoble-Alpes et l'Université Clermont Auvergne et associés	BERNARD Mathias	X			
		MEZUREUX Nathalie	X			
		PIGEON Florent				
		Non désigné(e)				
	Section régionale FCPE, PEEP, UNAAPE, URAPEL Auvergne et Rhône-Alpes	BENOIT Jean-Marie	X			
		GALLO Anaïck	X			
		SAGOT Fabrice	X			
		TORDJEMAN Zihar	X			
	Association Lyon place financière et tertiaire	VARICHON Béatrice				
	CRAJEP Auvergne-Rhône-Alpes	COURIO Valérie	X			
		MONNET Alexis	X			
	Union régionale des centres d'information sur les droits des femmes et des familles Auvergne-Rhône-Alpes	BIN-HENG Maryvonne	X			
	Accord entre UNEF, AFEV, FAGE et UNI	BELLOUCHE Larbi				
		IMBERT Mélanie	X			
	Union régionale des fédérations laïques Auvergne-Rhône-Alpes	QUADRINI Antoine	X			
	Accord entre le comité régional olympique et sportif Auvergne et le comité régional olympique et sportif Rhône-Alpes	PLASSE Marie-Christine	X			
	Comité régional du tourisme Auvergne-Rhône-Alpes	PESCHIER Rémi	X			
		VIGNAT Josette	X			
	Accord union fédération des consommateurs Auvergne et Rhône-Alpes	POSSE Robert				
	Chambre régionale de l'économie sociale et solidaire	MOYROUD Anne				
		VIARD Marcel	X			
	Accord entre l'Association Rhône-Alpes des conservateurs (ARAC) et la Fondation du patrimoine	JACOMY Bruno	X			
	Syndicat des entreprises artistiques et culturelles	MANOLOGLOU Antoine	X			
	Accord association sauve qui peut le court métrage, association Ardèche Images, EPCC, CITIA, association IMAGINOVE, association GRAC, association ACRIRA, association les Ecrans, association Plein champ et la Cinéfabrique	MARTIN Gérard	X			
	Accord entre les associations de bibliothécaires de France Auvergne et Rhône-Alpes, associations des libraires d'Auvergne et de Rhône-Alpes	MASSAULT Christian	X			
	Accord ARRAHLM, CNL, SOLIHA, EPL et UNPI	ARGENSON Jean-Jacques				
		CANALES Marion	X			
		GRATALOUP Sylvain	X			
		PATAT Salomé				
		VENEL Anne-Laure				
	Fédération des acteurs de la solidarité Auvergne-Rhône-Alpes	BEDIAT Patrick	X			

Collège	Organisation	Nom	Pour	Contre	Abst	NPPV
	Accord ATD Quart-Monde, union régionale des entreprises d'insertion Auvergne-Rhône-Alpes, secours populaire française Rhône-Alpes et Auvergne, délégation régionale du Secours catholique Auvergne et Rhône-Alpes	GOUEDARD-COMTE Marie-Elisabeth	X			
	Mission régionale d'information sur l'exclusion	CONDAMIN Yvon	X			
	Association filière bois Fibois Auvergne-Rhône-Alpes	BAREAU Anne-Marie	X			
	Accord entre URAPEI Rhône-Alpes et Auvergne, direction régionale de l'APF Auvergne-Rhône-Alpes, Fondation Perce Neige, APAJH Auvergne-Rhône-Alpes	PICCOLO Maël	X			
	Association nationale des apprentis	CADIOU Aurélien				
	Accord entre la Fondation OVE et Handi-Sup Auvergne	THOMAZET Loïc	X			
	Jeune chambre économique Auvergne-Rhône-Alpes	BONNEFOY Thomas	X			
		CHAMBA Cécile	X			
	Union des fédérations Auvergne-Rhône-Alpes de protection de la nature	EROME Georges	X			
		RESCHE-RIGON Frédérique	X			
	Fédération régionale Auvergne pour la protection de la nature et de l'environnement	SAUMUREAU Marc	X			
	Ligue de coordination Auvergne-Rhône-Alpes de protection des oiseaux	RIVIERE Elisabeth	X			
	Conservatoire d'espace naturels d'Auvergne	AUBERGER Eliane	X			
	Fédération régionale des chasseurs d'Auvergne-Rhône-Alpes	CERNYS Rémy	X			
	Personnalités qualifiées en lien avec l'environnement et le développement durable	DESSEIN Aurélie	X			
		D'HERBOMEZ-PROVOST Sophie	X			
		GUIEAU Willy	X			
		VERDIER Jean-Louis	X			
4	Personnalités qualifiées	BARATAY Denis	X			
		BRUNO Marie	X			
		DOYELLE Manon	X			
		FAUREAU Bernard	X			
		GELAS Nadine	X			
		HABOUZIT Michel	X			
		MARGUIN Christophe				

Contacts

Délégué général

Grégory MOREL

gregory.morel@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 95

Déléguée générale adjointe

Ingrid RANCHIN

ingrid.ranchin@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 55 16

Déléguée générale adjointe

Véronique MACABEO

veronique.macabeo@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 47 44

Chargé d'études

Michel RAFFIN

michel.raffin@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 45

Contact presse

Nancy PIEGAY

nancy.piegay@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 40 44

Vous souhaitez suivre l'actualité du CESER Auvergne-Rhône-Alpes,
inscrivez-vous à notre newsletter sur

lettre.ceser@auvergnerhonealpes.fr

ou retrouvez les informations sur le site internet
de la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

ceser.auvergnerhonealpes.fr

AVIS

L'Exécutif régional prépare une « feuille de route » relative à sa politique à mener en matière de mobilités à l'horizon 2035. Dans ce cadre, il sollicitera le CESER pour avis sur ce document dès que disponible et lui demande dès à présent de formuler des propositions sur une des thématiques, à savoir les mobilités dans les zones peu denses.

Le CESER analyse d'abord les besoins des usagers, à placer au cœur de l'action : la dépendance à la voiture, avec ses contraintes et ses disparités, est une donnée incontournable dans ces territoires qui concernent une part majeure d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Le CESER prend acte ensuite du cadre pour l'intervention de la Région cheffe de file des mobilités. De plus sur la base de retours d'expérience fondés notamment sur des études de cas en Auvergne-Rhône-Alpes, il constate de multiples initiatives prises localement pour faire face à la demande : apports de services dans les villages, usages partagés de l'automobile, transport à la demande.

Il propose dès lors six axes d'intervention : « coller » aux besoins et pratiques ; favoriser les potentiels endogènes afin de limiter les besoins de mobilité ; organiser une offre cohérente de mobilités ; informer et porter à connaissance ; mobiliser des ressources humaines et financières ; suivre et évaluer.

MOBILITE | MILIEU RURAL | USAGER | SERVICE D'INTERET GENERAL | POLITIQUE DES TRANSPORTS | POLITIQUE REGIONALE | REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Crédits photos : 123rf - peres

ceser.auvergnerrhonealpes.fr



CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / LYON

8 rue Paul Montrochet – CS 90051 – 69285 Lyon cedex 02
T. 04 26 73 49 73 – F. 04 26 73 51 98

CESER AUVERGNE - RHONE-ALPES / CLERMONT-FERRAND

59 Bd Léon Jouhaux – CS 90706 – 63050 Clermont-Ferrand Cedex 2
T. 04.73.29.45.29 – F. 04.73.29.45.20