

EN RURAL, RELOCALISER PLUTÔT QUE FAVORISER LA MOBILITÉ À TOUT PRIX

Le collectif Nos services publics constate que les politiques publiques de transport, centrées sur des leviers techniques, sont insuffisantes pour atteindre les objectifs environnementaux et inégalitaires dans leurs conséquences sociales.

En septembre 2023, le collectif Nos services publics¹ publiait un rapport sur l'état des services publics (téléchargeable sur son site). Dans le chapitre sur les transports, le collectif plaidait pour une « *décroissance de la demande de transports* » grâce « *à une politique publique d'ensemble articulant, par l'aménagement du territoire, la réduction des concentrations urbaines et la relocalisation des activités, la libération du temps des transports contraints et un travail sur l'organisation* ».

52 KILOMÈTRES PAR JOUR DONT 80% EN VOITURE

Chaque jour, nous parcourons en moyenne 52 kilomètres. En 70 ans, les distances ont été multipliées par cinq et 80 % des kilomètres sont parcourus en voiture, un taux stable dans le temps. Les phénomènes de désindustrialisation et de métropolisation, conjugués au développement d'infrastructures offrant toujours plus de vitesse, ont transformé nos espaces de vie. En zone rurale, la voiture est utilisée pour 9 trajets sur 10. Étalement urbain, disparition de commerces de proximité et de services publics locaux, flambées immobilières, emplois précarisés et concentrés... nous avons souhaité nous concentrer sur les déterminants des politiques de transports et d'aména-

gement plutôt que de nous limiter à étudier le système de mobilité et ses dysfonctionnements.

62 % DES COMMUNES N'ONT AUCUN COMMERCE

Les transports ne constituent qu'un moyen pour accéder à des activités et des services : c'est leur localisation qui détermine les volumes de déplacement. Or, les évolutions politiques et sociales ont transformé et continuent de transformer les territoires ruraux et contribuent à rendre leurs habitants dépendants à de longs et coûteux trajets pour travailler, se soigner, avoir accès à la culture ou se nourrir. L'évolution de l'offre commerciale des territoires ruraux illustre ce phénomène : en 2021, 62 % des communes françaises (21 000) ne disposaient plus d'aucun commerce, contre 25 % en 1980². L'emploi, lui aussi, s'est concentré : les métropoles représentent l'essentiel des créations d'emplois de ces dernières décennies.

PEU DE REPORT MODAL

Face à cette situation, les collectivités et l'État multiplient les offres censées améliorer le quotidien des habitants : transports publics, covoiturage, autopartage... Ces initiatives, portées par l'espoir d'un « report modal », se traduisent le plus souvent par des résultats

très limités : malgré la multiplication par 4,6 des investissements dans les transports en commun (hors Île-de-France) entre 1990 et 2014, leur part modale est restée stable. Et les « nouvelles mobilités » sur lesquelles de nombreux élus ruraux misent désormais ne produisent pas plus de résultats (cf. p.6).

DÉ-MÉTROPOLISATION

Offrir des alternatives à la voiture est indispensable, mais il est essentiel de ne pas s'arrêter là et d'engager fermement l'action publique dans la réduction des besoins de déplacement. Cela ne pourra pas se faire sans inverser les dynamiques encore à l'œuvre et sans remailler les territoires ruraux en services publics de proximité, en commerces, en emplois. Cette « dé-métropolisation » serait une réponse adaptée aux inégalités d'accès subies par les habitants des zones peu denses et donnerait à tous matière à se projeter dans une plus grande diversité de modes de vie, faisant écho aux aspirations de nombreux citoyens (ralentissement, frugalité, solidarité, proximité...). ●

Olivier Maffre et Sigrid Clavieras,
co-auteurs du Rapport sur l'état
des services publics
(chapitre Transports).

¹ Collectif d'agents des services publics, fonctionnaires ou contractuels qui vise à intervenir dans le débat public pour analyser les politiques publiques et défendre les services publics.

² Source : INSEE et Ministère de l'économie.