



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Mobilités en milieu rural

Question écrite n° 4776

Texte de la question

M. Jérôme Nury alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les difficultés grandissantes en matière de mobilité en milieu rural. Le 1er juillet 2017, le Président de la République déclarait : « Le combat que je souhaite engager pour les années à venir, ce sont les transports du quotidien ». L'absence de réseau de transport en commun dans les zones de faible densité amène les populations rurales à recourir au transport automobile pour leurs mobilités du quotidien, en particulier pour leurs trajets domicile-travail. En contradiction avec la déclaration présidentielle, plusieurs décisions ou projets contribuent à dégrader les conditions de la mobilité quotidienne pour les habitants des territoires ruraux. Au 1er janvier 2018, une augmentation des taxes portant sur le diesel de 7,6 centimes d'euros par litre a enchéri le carburant le plus utilisé par les foyers ruraux. Cette augmentation est prévue pour être réitérée les trois années à venir et ainsi atteindre 31 centimes en 2022, pénalisant encore plus lourdement le budget des ménages. Les nouvelles règles du contrôle technique entreront en vigueur au mois de mai 2018. En portant le nombre de points de contrôle de 123 à 132 et en introduisant la notion de « défaillance critique » qui impose des réparations dans un délai de 24 heures, ce nouveau contrôle technique devrait voir son tarif augmenter d'environ 20 % et faire peser une menace d'immobilisation du véhicule bien plus forte qu'auparavant. Au nom de la sécurité routière, une réduction de la vitesse maximale autorisée sur le réseau routier secondaire de 90 km/h à 80 km/h est annoncée pour le 1er juillet 2018. Les bénéfices de cette mesure sont très incertains. L'expérimentation menée dans quatre départements français depuis le 1er juillet 2015 n'a fait l'objet d'aucune évaluation publiée. À l'inverse, le Danemark vient d'expérimenter une augmentation de la vitesse maximale autorisée sur quelques routes hors agglomération de 80 à 90 km/h. Le résultat de l'expérimentation danoise montre que la moindre fluidité du trafic routier sur un réseau limité à 80km/h engendre des comportements dangereux, comme des dépassements inappropriés. L'augmentation de la vitesse maximale autorisée sur le réseau secondaire danois aurait ainsi permis de diminuer l'accidentalité de 11 % et la mortalité de 13 %. Dans un département rural comme l'Orne, il existe moins de 100 km de réseau routier gratuit où la vitesse maximale autorisée est supérieur à 90 km/h. Réduire cette vitesse maximale à 80 km/h conduirait à y augmenter nettement la durée des trajets du quotidien, et à faire peser une contrainte importante sur les professionnels dont l'activité est liée aux déplacements routiers. Un commercial parcourant 250 km par jour verrait ainsi son temps de travail annuel augmenter de 2,5 semaines pour effectuer les mêmes déplacements. Cette mesure est donc propre à renforcer l'enclavement d'un département qui souffre déjà d'un manque d'attractivité. Des déplacements du quotidien plus chers, moins sûrs et plus longs sont ainsi promis aux habitants des territoires ruraux. Il lui demande donc quelles mesures compensatoires le Gouvernement envisage pour permettre des conditions de mobilité satisfaisantes aux populations rurales.

Texte de la réponse

L'accès à la mobilité est un enjeu majeur pour l'ensemble des Français, notamment dans les territoires périurbains et ruraux. Elle conditionne l'accès à l'emploi, à l'école, aux services tout comme aux loisirs, et est à ce titre au cœur de l'insertion de chaque individu dans la société. Les citoyens ont largement exprimé au cours

des Assises nationales de la mobilité tenues entre septembre et décembre 2017 leurs souhaits de changement sur les politiques menées en matière de mobilité, très longtemps axées essentiellement sur les grandes infrastructures. Le Gouvernement défendra ainsi des mesures fortes et concrètes dans la future loi d'orientation sur les mobilités, en particulier en faveur des habitants des territoires moins denses, ruraux ou enclavés. Dans ce cadre, le Gouvernement souhaite que dans chaque partie du territoire, y compris dans celles qui sont appelées les « zones blanches » de la mobilité, une autorité publique soit en responsabilité et en capacité d'organiser la mobilité des habitants, en lien avec l'ensemble des acteurs concernés sur le territoire, en premier lieu les employeurs. Il souhaite également que puissent se développer de nouvelles solutions de mobilité adaptées aux faibles densités, lesquelles ne permettent pas le plus souvent la mise en place d'offres de transport collectif classiques. La loi autoriserait entre autres les collectivités à soutenir ou développer elles-mêmes des services de mobilité inclusive et partagée, par exemple de covoiturage. En parallèle, une réflexion est menée sur la manière de mobiliser l'ingénierie sur les territoires pour aider au mieux l'amorçage des services dans les territoires ruraux et diffuser les bonnes pratiques. À titre d'exemple, l'État conduit actuellement un appel à manifestation d'intérêt (AMI) « French mobility » afin d'identifier des lieux d'expérimentation pour des nouvelles solutions de mobilité, avec une attention particulière portée aux territoires peu denses, ruraux et de montagne. Mais il réfléchit également à un plan d'action, en lien avec les acteurs concernés, pour dynamiser le transport à la demande en France, solution souvent peu ou mal connue des décideurs locaux, et impulser une démarche globale d'observation, de suivi et d'évaluation du secteur. En outre, face à un système de gouvernance de la mobilité des plus fragiles souvent complexe, le Gouvernement entend favoriser le décloisonnement et l'articulation très étroite entre les acteurs de la mobilité, de la sphère sociale et de celle de l'emploi, en particulier pour l'accès à l'emploi et à la formation professionnelle. Par ailleurs, l'évolution réglementaire qui a transposé au 20 mai 2018 la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, s'inscrit dans la perspective d'une réduction de moitié, par rapport à 2010, du nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union européenne. Cette évolution réglementaire, à l'image de ce que prévoit la directive qu'elle transpose, classe les défaillances constatées lors des contrôles techniques périodiques selon trois catégories : les défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement, les défaillances majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route et, enfin, les défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement. L'introduction de cette classification pour les véhicules légers, déjà en place aujourd'hui en France dans le domaine des véhicules lourds, s'inscrit dans une démarche de cohérence, associée à un objectif de renforcement de la sécurité routière. Ce renforcement consiste notamment en une amélioration de l'information délivrée aux propriétaires de véhicules. La nouvelle classification des défaillances associées aux véhicules légers permettra ainsi d'évaluer plus finement l'état de ces véhicules. En particulier, les défaillances critiques sont réservées aux anomalies très graves qui mettent directement en danger la vie des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route, comme une absence de liquide de frein, un disque de frein cassé, l'absence de fonctionnement de l'ensemble des feux stop ou encore une mauvaise fixation des roues. Comme pour les véhicules lourds aujourd'hui, un véhicule léger qui présente au moins une défaillance critique lors du contrôle technique se voit délivrer un contrôle technique valable jusqu'à la fin de la journée et n'est en aucun cas immobilisé dans le centre de contrôle. Son propriétaire dispose alors d'un délai de 2 mois pour justifier des réparations dans le cadre d'une contre-visite. Tant que la défaillance critique n'a pas été corrigée, le véhicule ne doit plus être utilisé sur la voie publique. Un premier bilan de cette évolution réglementaire démontre que les défaillances critiques ne sont heureusement relevées que sur une part très faible des véhicules contrôlés (1,8 % d'entre eux). En outre, les défaillances critiques les plus constatées sont relatives à des pneumatiques complètement usés, une efficacité du frein de stationnement très nettement insuffisante et une absence de fonctionnement de l'ensemble des feux stop. Il s'agit donc de défaillances pouvant être réparées rapidement et à un coût raisonnable.

Données clés

Auteur : [M. Jérôme Nury](#)

Circonscription : Orne (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4776

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 janvier 2018](#), page 558

Réponse publiée au JO le : [31 juillet 2018](#), page 6979