



PREMIER MINISTRE



Paris, le 7 février 2012

## Présentation du Rapport

« Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux »

Mardi 7 février 2012

par Vincent Chriqui,  
Directeur général du Centre d'analyse stratégique

### *Seul le prononcé fait foi*

**En 2010, Olivier Paul-Dubois-Taine avait mené un travail** avec le Centre d'analyse stratégique, **sur les nouvelles mobilités en ville ou dans l'urbain proche**. Ce travail vous avait été présenté dans cette même salle et avait conduit au rapport et à la note de synthèse « Les nouvelles mobilités - Adapter l'automobile aux modes de vie de demain ». ».

**En 2011, le Centre d'analyse stratégique** a poursuivi son analyse en menant une réflexion spécifique sur une **nouvelle approche des mobilités dans les territoires périurbains et ruraux**. Tel est le sujet de la note et du rapport du CAS qu'Olivier Paul-Dubois-Taine et moi-même allons vous présenter.

Comme nous l'avons déjà souligné dans notre premier rapport, **notre société actuelle** est, sauf dans certains centres-villes, **étroitement dépendante de l'automobile**. Or, **notre système automobile ne peut être considéré comme durable**, car :

- le mode d'usage actuel de **l'automobile** est aujourd'hui **incompatible avec les exigences énergétiques et environnementales** ;
- le modèle automobile accentue **la mise à l'écart des populations défavorisées, notamment avec la perspective de croissance des coûts de l'énergie**.

**Les perspectives d'innovation technologique** en matière de motorisation des véhicules **ne suffiront pas** à elles seules, **à répondre aux défis d'une mobilité durable, qui doit permettre à nos concitoyens de pouvoir se déplacer librement et dans des conditions économiques et sociales acceptables**, aussi bien pour leur vie professionnelle que personnelle, tout en limitant fortement les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Dans cette perspective, **les territoires ruraux et périurbains** présentent **une difficulté particulière** : **la dispersion géographique de l'habitat** et la faible efficacité des transports collectifs qui en résultent conduisent à y **privilégier de manière quasi-exclusive le mode automobile**.

**La dépendance automobile est donc particulièrement aigüe dans ces territoires, ce qui conduit à l'exclusion de certaines catégories de personnes** : les handicapés, les personnes âgées, les enfants, les adolescents et, naturellement, les ménages les plus défavorisés.

Les projets innovants de mobilité émergent principalement dans les grandes villes qui disposent d'une gouvernance bien adaptée (Communauté urbaine et autorité organisatrice de transport) et d'un marché porteur (densité de population, variété de la demande, adaptabilité des comportements...).

Rien de tout cela n'existe dans les territoires à faible densité, où les pouvoirs d'organisation de la mobilité sont dispersés (entre la région, le département, les communes et les intercommunalités) et où l'ingénierie technique et administrative est beaucoup moins développée. De même, la demande est plus émietée et l'adaptation au changement plus difficile.

**Il y sera très difficile de remettre en cause le monopole de la voiture, mais néanmoins nous essayons à travers ce rapport, de proposer des réponses.**

**Le développement de services de mobilité à un prix raisonnable, peu sensibles aux crises et accessibles au plus grand nombre constitue pour nous tous un défi majeur.**

**Différents leviers et opportunités d'action permettent aujourd'hui de limiter la dépendance à la voiture individuelle dans les territoires à faible densité : les systèmes d'information, la coordination des modes et services de transport, l'utilisation partagée des véhicules, l'organisation des activités de proximité et des services à la personne...**

**Les initiatives locales dans ces domaines sont foisonnantes, mais leur portée reste marginale. Comment, dès lors, passer de ces initiatives isolées à un changement significatif d'échelle ?**

Le présent rapport propose des pistes et modalités d'actions allant dans ce sens. **Nous avons ciblé cinq recommandations principales.**

1. Aider les communautés de communes et les agglomérations, ainsi que les pôles d'activité qui le souhaiteraient (universités, centres commerciaux), à définir des stratégies de mobilité adaptées à leur territoire, en partant de la compréhension locale des flux de déplacements et en s'intégrant dans le cadre du schéma départemental de transport et de ses liaisons avec les pôles urbains voisins.

Avec **près des deux tiers des kilomètres parcourus en voiture pour des déplacements quotidiens**, les territoires à faible densité, dans lesquels les transports collectifs sont minoritaires, sont aujourd'hui dépendants de l'automobile.

**Il faut repenser la mobilité quotidienne des habitants, non pas à partir d'une organisation des transports collectifs vers les villes importantes les plus proches, mais en analysant, de manière beaucoup plus pragmatique, les besoins de déplacements à l'échelle de communautés locales d'intérêt : entreprises, associations, territoires de vie...**

**À l'exemple des plans de déplacements mis en place par certaines entreprises, les collectivités territoriales, qui le souhaiteraient, pourraient, à partir de la compréhension des besoins de déplacements de leur territoire, définir des stratégies de mobilité et chercher à les mettre en œuvre en s'appuyant sur les initiatives locales. Celles-ci devraient naturellement s'intégrer dans l'organisation départementale des transports collectifs.**

**Dans ce domaine, la ville de Lund, en Suède**, poursuit depuis quarante ans le même objectif : aménager la voirie, les transports et le foncier de façon à rendre accessibles toutes les activités et tous les emplois à pied, en vélo ou en transports publics performants et attractifs. Afin d'encourager un changement de comportement, **des actions de marketing individualisé** ont été déployées, parallèlement à une politique promotionnelle. Les résultats parlent d'eux-mêmes puisqu'aujourd'hui, 30 % des habitants sont des cyclistes quotidiens, deux voyageurs sur dix vont prendre le train à vélo, les emplois sont accessibles sans voiture, les piétons, même à mobilité réduite, se déplacent en sécurité et les villes voisines sont reliées par train ou autocar tout au long de la journée.

2. Apporter à l'usager une information en temps réel, afin qu'il puisse organiser ses déplacements en combinant les transports collectifs et individuels (marche à pied, deux roues, voiture personnelle ou partagée).

Dans un horizon de 20 ans où le parc de véhicules évoluera lentement et où l'urbanisme est également peu susceptible de réduire les besoins de déplacement, « l'intelligence de la mobilité » devient un levier d'action et constitue un préalable aux développements des systèmes de transport et des services de mobilité.

Dans le développement de la « société numérique », **la mise en place d'un système d'information connectant tous les services de mobilité disponibles, publics et privés devient la clé d'accès à une mobilité durable** : l'instrument de gestion collective qui permet à la fois de substituer des services « à distance » à la mobilité physique et de faciliter le déplacement physique, en restant connecté en permanence.

Cette information multimodale fait partie intégrante de l'efficacité de l'offre de transport de proximité à toutes les étapes de la chaîne de déplacement : **choix de solutions de mobilité porte à porte, repérage des stations et des lieux d'échanges, horaires et retards possibles, guidage dynamique, conditions de circulation, solutions de dépannage en cas de perturbation...**

**Des centrales d'information pourraient être constituées par les départements**, puis agrégées avec les services urbains, les services régionaux et les services nationaux à l'échelle des territoires régionaux. **De tels systèmes d'informations existent déjà en partie dans un certain nombre de départements** (Oise, Côtes-d'Armor...) ou de régions (Alsace). Ils permettent :

- **de diffuser à l'intention des usagers une information dynamique simple sur l'offre de transport public et les conditions de circulation** ;
- **de donner à l'utilisateur sur un même site**, non seulement des **informations sur les systèmes de transports collectifs** (routier ou ferroviaire), **sur les dispositifs de covoiturage et d'autopartage, mais aussi sur les possibilités de passer de l'un à l'autre.**

Ainsi, **un usager pourra à partir de son smartphone, consulter l'ensemble des possibilités de déplacement disponibles à l'instant T** (train, autocar, autobus, tramway, autopartage, covoiturage, vélo en libre service...), **avec les horaires adaptés en temps réel et les correspondances.** Le système lui proposera le temps de trajet et le prix de chacun des choix ainsi que les perturbations éventuelles. La billettique étant intermodale, il disposera sur son smartphone de l'application lui permettant d'acheter directement le ou les billet(s) choisi(s).

### **3. Coordonner les services de transport collectifs entre eux, avec des rabattements performants vers des stations de transports collectifs (itinéraires cyclables, parking de covoiturage), pour une chaîne de transport porte à porte efficace ; affecter à ces rabattements environ 10 % des dépenses annuelles de voirie.**

Les territoires périurbains et ruraux sont caractérisés par une dispersion et, bien souvent, un éloignement des pôles d'activité et des services de la vie quotidienne.

**La principale faiblesse des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, est qu'ils n'assurent pas de services porte à porte : d'où la nécessité de complémentarité des modes de transport et de connexion des réseaux.**

**De nouveaux modèles d'organisation sont à inventer**, dans lesquels il faudra structurer et hiérarchiser les offres de mobilité autour des pôles d'activités et de services, c'est-à-dire :

- 1) **constituer une armature de lignes massifiées à haute qualité de service** (fréquences, correspondances), qui desservent exclusivement des pôles territoriaux d'une certaine importance et les relient aux pôles urbains de niveau supérieur ;

2) **compléter ce réseau par des systèmes de rabattement organisés autour des gares et des pôles d'activités** : en vélo (itinéraires cyclables sécurisés et stationnement organisé) ; **en voiture personnelle** (parcs de stationnement à proximité des gares ferroviaires ou routières) ; **ou de préférence en véhicule partagé (taxi collectif, transport à la demande, covoiturage) avec des stationnements aménagés** ;

3) **aménager des points de connexion pour assurer la continuité entre les services de mobilité, qui permettent le déplacement « porte à porte ».**

Trois exemples peuvent illustrer mes propos :

1) **Le covoiturage organisé par SNCF Transilien en Île-de-France propose une intermodalité entre le train et la voiture.** Des facilités de stationnement dans plusieurs gares de banlieue sont offertes par la SNCF : places balisées dans les parkings gratuits, abonnements à prix réduit ;

2) **Le Conseil général des Côtes-d'Armor a intégré l'offre de covoiturage dans sa centrale de mobilité** et a aménagé des aires de stationnement permettant aux « covoitureurs » de garer leur véhicule, puis d'embarquer en toute sécurité dans le véhicule du conducteur ;

3) Et enfin, à Jacou, zone périurbaine de Montpellier, le collège Mendès-France est accessible facilement à vélo grâce à un réseau de douze kilomètres de pistes cyclables éclairées et à un parking offrant 225 places, dont 105 couvertes, pour bicyclettes. **Ce dispositif permet à 50 % des élèves de venir au collège sans se faire déposer en voiture par leurs familles.**

**Le rôle des collectivités publiques est non seulement d'organiser les transports collectifs, mais également de faciliter les rabattements aux gares et aux stations, par toutes les solutions publiques ou privées.**

4. **S'appuyer sur l'information numérique pour développer le partage de la voiture et notamment des solutions de covoiturage sécurisées reposant sur un tiers de confiance et un suivi géolocalisé du déplacement.**

**Pour rendre possible le changement d'échelle dans le développement de la voiture partagée et combler une part significative des besoins de mobilité dans les zones périurbaines et rurales, il faut à la fois :**

- **inciter les acteurs locaux à développer des services de covoiturage, voire d'autopartage ;**
- **encourager l'affichage des services de voiture partagée dans les systèmes d'information publique et organiser le relais vers les transports collectifs ;**
- **garantir la fiabilité du service, en s'appuyant sur des systèmes informatiques faciles d'accès et interconnectés, sur des solutions de dépannage en cas de défaillance et sur l'établissement de relations de confiance entre les acteurs de l'automobile partagée (assurées par un tiers de confiance) ;**

- **rechercher avec les compagnies d'assurances, les formules les mieux adaptées à l'automobile partagée.**

**Ainsi, c'est en croisant l'intervention d'une multitude d'acteurs que des solutions deviendront opérationnelles** : CityzenCar et Buzzcar proposent déjà des formes d'autopartage entre des particuliers qui mettent leur voiture à disposition. L'offre intègre une assurance automobile tous risques ainsi qu'un système de paiement sécurisé et automatique des locations, Ce service semble particulièrement intéressant dans les territoires périurbains.

**Enfin, un point particulièrement important : les collectivités territoriales pourraient ainsi jouer le rôle de « tiers de confiance », en confirmant la fiabilité des covoitureurs : il suffirait ainsi à l'utilisateur de vérifier sur le site de la collectivité que la voiture dans laquelle il s'apprête à monter présente (ainsi que son conducteur !) toutes les garanties de confiance nécessaires pour rassurer les candidats au covoiturage.**

**5.  Limiter les distances parcourues par les professionnels des services à la personne (commerces, santé, loisirs, etc.) en les incitant à coordonner leurs déplacements, leurs livraisons ou le transport des personnes qui les sollicitent.**

L'organisation des services à la personne, publics et privés, fait partie intégrante des politiques locales d'aménagement et de mobilité dans les bassins de vie. **Des solutions innovantes en matière de services aux personnes pourraient être expérimentées et développées à plus grande échelle, en mutualisant les moyens existants (en personnels et en véhicules) et en levant certains cloisonnements entre services sociaux et services commerciaux.** Afin de pérenniser les expériences et rendre possible le changement d'échelle, il faudrait :

- **expérimenter et mettre à disposition des acteurs locaux des outils pédagogiques d'analyse et de diagnostic ;**
- organiser avec les représentants de chaque domaine d'activités quotidiennes de proximité (commerces, santé, loisirs, aide sociale, administrations publiques) un travail de sensibilisation sur les enjeux et les solutions envisageables.

Les services d'accompagnement des personnes à mobilité réduite, et notamment les aides aux personnes âgées maintenues à domicile, devraient occuper une place centrale dans ce contexte évolutif.

**La réduction des fréquences et des distances à parcourir pour bénéficier des services de la vie quotidienne : travail, achats, santé, loisirs... constituerait une source supplémentaire d'économie. D'où l'intérêt de revoir, avec les entreprises et les professions concernées, les conditions d'organisation des services offerts pour faciliter la vie des gens.**

**À titre d'exemple, en Suisse il est possible de passer commande des médicaments prescrits par son médecin sans se rendre dans une officine.** Le patient envoie son ordonnance à une pharmacie par la poste ou, scannée, par e-mail, et la pharmacie adresse les médicaments au patient par la poste en recommandé avec accusé de réception. La réglementation française ne permet pas l'envoi de médicaments par la poste. Cela peut être une piste à étudier en zones peu denses, comme la poste dessert tout le territoire.

On peut également citer le « pôle médical » au centre du bourg de Monein (Pyrénées-Atlantiques), qui regroupe en un point unique les professionnels de la santé. Ainsi les patients, au lieu de se déplacer entre les différents services de Monein, voire jusqu'aux villages limitrophes, disposent de l'ensemble des prestations sur le même lieu, d'où un gain en déplacements considérable.

**En conclusion**, les pistes et modalités d'actions proposées ouvrent un vaste champ de nouveaux services de mobilité complémentaires aux transports collectifs et alternatifs à l'automobile personnelle. Ces services peuvent apporter, moyennant une dépense publique modeste et un effort important d'information et de concertation avec les habitants, au moins trois avantages :

- **des opportunités de mobilité pour les personnes qui n'ont pas l'accès à l'automobile** (jeunes, personnes âgées ou handicapées, personnes aux revenus modestes) ;
- **des réductions substantielles de l'ordre de 30 % des consommations d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub>** des automobiles sur les trajets périurbains de proximité ;
- **une meilleure résistance des territoires aux risques de crises et hausses brutales de l'énergie** qui pourraient surgir à moyen terme.

Je tiens à remercier tout particulièrement Olivier Paul-Dubois-Taine, Ingénieur général honoraire des ponts et chaussées, qui a présidé et mené à bien cette mission « Pour une nouvelle approche des mobilités dans les territoires périurbains et ruraux », les rapporteurs, Christine Raynard ici présente et François Vielliard, le Chef du département développement durable du CAS, Dominique Auverlot, l'ensemble des membres du groupe de travail, le réseau international des missions économiques de la Direction générale du Trésor ainsi que tous ceux qui ont contribué à ces travaux.

• **Contact Presse**

**Centre d'analyse stratégique**

Jean-Michel Roullé

Responsable de la communication

Tél. : +33 (0) 1 42 75 61 37

jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr