



Paris, le 7 février 2012

## Présentation du Rapport

« Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux »

par **Olivier Paul-Dubois-Taine**,  
Président du Groupe de travail  
Ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées

### *Seul le prononcé fait foi*

Monsieur le Directeur général,  
Mesdames, Messieurs

Proposer des solutions aux problèmes de mobilité rencontrés dans les territoires périurbains et ruraux, explorer les voies en moyens concrets de sortir les habitants concernés, - près de la moitié de la population française -, de la « spirale de dépendance automobile », comme vous l'avez souligné dans votre propos, n'était pas évident *a priori*. Cependant, la mission que vous m'aviez confiée s'imposait comme le prolongement nécessaire du rapport sur « Les nouvelles mobilités - Adapter l'automobile aux modes de vie de demain » que vous aviez présenté dans cette même enceinte il y a 14 mois environ ; et le défi méritait d'être relevé.

Je voudrais d'abord signaler que les propositions de ce rapport ont déjà fait l'objet d'initiatives complémentaires auxquelles ont contribué plusieurs des membres de notre mission :

**Emmanuel Raoul et Michel Casteigts**, respectivement Inspecteur général de l'INSEE (CGEDD) et Inspecteur général de l'Administration (Ministère de l'Intérieur), dont la mission sur la mobilité et les transports dans les territoires ruraux s'est déroulée en étroite collaboration avec nos travaux. Partant du même diagnostic général, leur propre mission s'est

particulièrement centrée sur les questions de coordination de l'action des autorités organisatrices de transports (AOT) et sur le rôle de l'État.

**Patricia Varnaison-Revolle et Edmée Richard**, du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques – le CERTU –. Afin d'apporter aux collectivités territoriales des outils pratiques de diagnostic sur les mobilités, le CERTU se propose d'organiser une veille sur les populations vulnérables et leur marge d'adaptation selon les configurations territoriales, notamment en cas de fortes augmentations du prix des carburants (une sorte de « stress test »).

**Gabriel Plassat**, Ingénieur à l'ADEME qui a été l'un des inspirateurs de l'appel à manifestation d'intérêt sur les déplacements quotidiens de personnes lancé par l'ADEME en janvier 2011 dans le cadre des programmes d'investissements d'avenir du Gouvernement (Grand emprunt). Cet appel, qui se réfère explicitement aux travaux du CAS sur les nouvelles mobilités, a pour objectif « *de promouvoir la réalisation de démonstrateurs et d'expérimentations de nouvelles solutions de mobilité pour les personnes et les marchandises adaptées à différents types de territoires : urbain, périurbain ou rural* ». Il constitue l'un des prolongements opérationnel des propositions de notre mission.

**Jean-Luc Hannequin**, Directeur Stratégie & Innovation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes Bretagne, qui engage actuellement des partenariats avec des acteurs publics et privés de la Région Bretagne (entreprises, associations, collectives) pour expérimenter de nouvelles démarches et solutions de mobilité.

Je souhaiterais ensuite, sans revenir sur le diagnostic et les recommandations de notre rapport que vous a présentés le Directeur général du CAS, en souligner quelques clés de lecture, sous la forme de **cinq convictions** qui se sont imposées au fil de nos travaux collectifs.

**Première conviction : *La dépendance automobile est particulièrement aigüe dans les territoires périurbains et ruraux dont l'économie et la vie sociale seraient déstabilisées en cas de forte hausse du prix des carburants.***

Les territoires périurbains et ruraux – 40 % de la population métropolitaine – sont fragiles et délaissés.

Malgré les transferts importants de revenus dont ils bénéficient, – les retraités, l'administration, le tourisme, – l'essentiel de l'innovation, des transformations économiques et sociales, des investissements... se passe ailleurs, c'est-à-dire dans les grandes agglomérations : les nouvelles infrastructures (tramways), les nouveaux services (Autolib', par exemple) se développent d'abord dans les centres urbains denses, là où se trouve la clientèle et l'argent...

Mais c'est dans ces territoires – captifs de l'automobile – que l'on observe la majeure partie de la circulation automobile en kilomètres parcourus : près de la moitié de la circulation automobile totale sur le territoire français, deux fois le volume des grandes migrations touristiques ! C'est là que l'on devrait d'abord rechercher des économies (de carburants, de gaz à effet de serre...). C'est donc là qu'il faudrait d'abord investir... mais ce n'est pas encore le cas aujourd'hui.

Nous sommes donc face à une menace : la dépendance automobile de la population dont le revenu disponible sera fortement amputé par la hausse prévisible des carburants automobiles. En même temps, cette menace est une opportunité : valoriser les territoires

français peu denses avec de nouvelles solutions de mobilité permettrait de répondre à un problème social et environnemental d'une grande ampleur.

**Deuxième conviction : *L'initiative de ces innovations (voiture partagée, conditions d'accès aux services quotidiens...) repose sur les acteurs locaux - entreprises, associations, collectivités – directement à l'origine des besoins de mobilité.***

Des solutions innovantes de mobilité existent, comme alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle dans les zones à faible densité. De nombreuses initiatives locales ont ouvert la voie, mais elles restent toutes de portée limitée. Comment les généraliser à grande échelle ?

Plus précisément, quels seront les porteurs de solutions innovantes de mobilité et à quelles conditions ces initiatives pourront-elles trouver à grande échelle un modèle économique viable et une bonne adhésion sociale ?

C'est la question principale que notre mission s'est posée tout au long de ses travaux. La réponse préconisée dans notre rapport - le fil rouge proposé – devra être consolidée par l'expérience. Elle repose sur trois idées :

*Première idée* – Les promoteurs de ces nouveaux services seront des acteurs locaux, - entreprises, associations, professions et autres acteurs collectifs - qui inventeront de nouvelles solutions et les construiront ensemble en local. C'est leur intérêt économique, et c'est l'intérêt de la collectivité.

*Deuxième idée* – Les nouveaux acteurs locaux de la mobilité n'ont pas spontanément conscience de leurs responsabilités dans ce domaine, ni de leur intérêt à agir. Leur démarche pourrait être incitée en amont par un travail d'information et d'animation : la mise en place par les autorités publiques de « stratégies de la mobilité » à l'échelle des bassins de vie. Ce qui revient à généraliser localement l'action incitative engagée au niveau national en matière de plans de déplacements d'entreprise (PDE).

*Troisième idée* – Ces initiatives locales auront besoin d'une ingénierie spécialisée : pour analyser les besoins de mobilité liés à leur activité ; pour choisir les solutions adaptées et durables ; pour sélectionner opérateurs de services capables de les mettre en œuvre ; pour une aide personnalisée aux changements d'habitudes induits par les nouvelles solutions... Cette ingénierie devra être organisée au niveau des bassins régionaux (pour trouver localement les bonnes synergies) et au niveau national (pour la recherche et la mise au point de produits et services innovants). L'émergence de ces réseaux d'ingénierie est l'une des retombées attendues de l'appel à manifestation d'intérêt « Mobilité » lancé par l'ADEME en 2011.

**Troisième conviction : *Le moteur de la mobilité de demain, c'est l'information, accessible au bon endroit et au bon moment, immédiatement utilisable pour des décisions personnalisées... Il s'agit donc de construire une nouvelle infrastructure de mobilité : des systèmes interconnectés d'information multi réseaux et multiservices.***

L'information « basique » pour se déplacer, c'est de savoir à tout moment si l'autocar qui me conduit à la gare ferroviaire voisine va passer et dans combien de minutes.

Ce type de service se généralise progressivement sur les lignes de transport les plus circulées, mais il n'est pas systématiquement rediffusé sur nos Smartphones, et surtout, il n'est, pas connecté aux autres services : comment je peux accéder à la station d'autocar ? À quel

parking, pourrais-je garer ma voiture à proximité ? La correspondance avec le train sera-t-elle assurée, et à quelle heure ?

On comprend bien sur cet exemple « basique », que les nouveaux services de transport (le covoiturage, par exemple) ne pourront être attractifs que s'il existe une véritable infrastructure de communication qui mette en relation tous les services de mobilité : le train, l'autocar, le taxi individuel ou collectif, la voiture individuelle ou partagée, le vélo, la marche à pied...

Les autorités publiques ont donc une responsabilité et – heureusement – pas trop coûteuse : rendre possible cette information multimodale et multiservices en mettant à la disposition de tous les données en temps réel sur les services publics (l'horaire de passage de l'autocar, le stationnement disponible, la correspondance avec le train...). En utilisant ces données publiques en libre accès (ce que l'on appelle *l'open data*), le marché des opérateurs privés de services numériques fera le reste pour apporter au voyageur une information personnalisée sur son déplacement « porte à porte ».

**Quatrième conviction : *Le marché de la voiture partagée peut se développer à grande échelle si l'on satisfait trois conditions : la facilité d'accès, l'information multi réseaux et la confiance.***

*La facilité d'accès*, cela consiste à organiser des rendez-vous entre covoitureurs et covoiturés. Les opérateurs de services de covoiturage offrent aujourd'hui des services sur Smartphones simples et ergonomiques. Par exemple : un abonnement, pour vous identifier et provisionner votre compte ; une demande de prestation (de covoitureur ou de covoituré) indiquant votre trajet et votre horaire ; des lieux et heures de rendez-vous (fixés sur des parkings publics aménagés) ; des modalités d'identification du véhicules et de la personne à rencontrer ; un système automatisé de paiement (par points de bonification comptabilisés par l'opérateur, par exemple), afin d'éviter les transactions financières sur de petites sommes...

*L'information multiréseaux* (on en a parlé tout à l'heure) est essentielle pour garantir la fiabilité du service, et trouver une solution de secours en cas de défaillance du covoitureur (cette information est également utile lorsque l'autocar est annoncé avec du retard, ce qui peut arriver quelquefois...)

*La confiance* : vous ne voulez-pas partager votre trajet en voiture avec n'importe qui, et c'est bien compréhensible ! Le tiers de confiance (l'opérateur de service ou la collectivité organisatrice dans certain cas), sélectionne en conséquence les participants du réseau de covoiturage, et vous invite à donner une appréciation sur votre voyage (ce qui permet de réguler les comportements et les rapports entre les membres du réseau social de covoiturable)

**Cinquième conviction : *Il y a du grain à moudre et des bénéfices potentiels pour tous : une mobilité moins coûteuse pour les ménages, moins subventionnée par la collectivité, et moins agressive pour l'environnement et les territoires.***

Le développement de nouveaux services de mobilité dans les territoires à faible densité se présente *a priori* sous des augures économiques favorables : il s'agit de faire faire des économies à vingt millions de voitures qui circulent chaque jour dans les territoires périurbains et ruraux et qui consomment 20 milliards d'euros de carburants chaque année. Par comparaison avec la mobilité urbaine des grandes agglomérations, il n'y a pas besoin

d'investissements lourds en voirie ou en tramways ; il y aurait même des économies de fonctionnement des transports collectifs (autocars), en optimisant les lignes et en organisant les rabattements.

Et tout le monde peut y gagner si cela marche : les personnes qui n'ont pas facilement accès à l'automobile (jeunes, personnes âgées ou handicapées, personnes aux revenus modestes) ; l'environnement avec 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 ; les territoires qui pourront mieux encaisser les hausses prévisibles du prix des carburants, et qui allègeront leurs budgets publics liés aux transports collectifs.

On devrait y arriver, en mobilisant l'intelligence collective et la volonté de coopération entre les acteurs. C'est ce que prône l'appel à manifestation d'intérêt lancé par l'ADEME dans le cadre des programmes d'investissements d'avenir. C'est ce quoi je me permets d'inviter à faire chacun d'entre nous, dans son domaine de responsabilité.

• **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