

## Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux

Par  
**Vincent Chriqui,**  
Directeur général du Centre d'analyse stratégique

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

**Mardi 7 février 2012**

**PLUS  
D'INFOS**

sur [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr)

- **Contact Presse :**  
Jean-Michel Roullé, Responsable de la Communication  
[jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr](mailto:jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr)  
Tél. : +33 (0) 1 42 75 61 37 - Port. : 06 46 55 38 38

## Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux

Les territoires périurbains et ruraux accueillent 40 % de la population métropolitaine (et même 60 % en y ajoutant les villes petites ou moyennes faiblement couvertes en transports publics). Ces territoires peu denses cumulent les difficultés pour accéder aux services de la vie quotidienne : éloignement des pôles commerciaux, faible disponibilité de services de proximité, limites d'efficacité des transports collectifs... Posséder un véhicule est donc une nécessité.

Suite aux travaux menés par le Centre d'analyse stratégique pendant plus d'un an, sous la présidence d'Olivier Paul-Dubois-Taine, ce rapport propose des pistes et modalités d'actions conciliant l'environnement et la mobilité pour tous et tenant compte du prix de l'énergie. Les recommandations présentées sont réalisables moyennant une dépense publique modeste et un effort important d'information et de concertation avec les habitants.

Rapport et note de synthèse disponibles sur

[www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr), rubrique publications

Plusieurs leviers 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 demeure marginale. Comment passer de ces initiatives isolées à un changement significatif d'échelle ?

Nous reprenons ici les cinq recommandations principales du rapport.

#### ■ RECOMMANDATION N° 1

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

#### ■ RECOMMANDATION N° 2

Apporter à l'utilisateur 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).

#### ■ RECOMMANDATION N° 3

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.

#### ■ RECOMMANDATION N° 4

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

#### ■ RECOMMANDATION N° 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.



**Vincent Chriqui**  
Directeur général  
du Centre d'analyse  
stratégique

Nous sommes aujourd'hui confrontés dans nos déplacements à de multiples enjeux : la congestion dans les grandes villes, le changement climatique, le renchérissement des prix de l'énergie qui pèse sur le budget de ceux qui sont obligés de se déplacer en voiture et les considérations liées à l'équité sociale. Ce constat confirme l'urgence de repenser la place de l'automobile dans notre société.

Si notre système automobile ne peut plus être considéré comme durable sous sa forme actuelle, c'est d'abord parce que le mode d'usage de l'automobile est incompatible avec les exigences énergétiques et environnementales. Les émissions de gaz à effet de serre du transport ont augmenté de près de 20 % depuis 1990 ; notre parc automobile a doublé en une trentaine d'années, de même que nos déplacements en voiture ; notre mode de consommation et d'utilisation de l'automobile n'est pas exportable dans les pays émergents.

En outre, le modèle automobile accentue dans certains cas la fragilisation des populations défavorisées, notamment si l'on prend en compte la perspective d'une croissance des coûts de l'énergie. Nous sommes confrontés à une spirale de la dépendance automobile. Cette spirale tend à exclure certaines catégories de personnes : les handicapés, les personnes âgées, les enfants, les adolescents et, naturellement, les ménages les plus défavorisés. Il faut donc offrir des alternatives aux territoires à faible densité, comme les territoires périurbains et ruraux. 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.

L'organisation de nos territoires et de nos modes de vie ne doit donc plus être déterminée par l'usage exclusif de l'automobile. Il s'agit de *penser la mobilité autrement* pour faciliter l'organisation de territoires et de modes de vie soutenables, pour trouver de nouvelles marges d'adaptation, pour offrir des solutions de mobilité à tous.

Le système automobile sera confronté dans le futur à plusieurs ruptures, déjà en œuvre pour certaines :

- ▶ la voiture ne fait plus autant rêver, notamment les jeunes générations. Aujourd'hui, beaucoup de Français semblent prêts à la louer ou à la partager plutôt qu'à l'acheter. Dès lors, la notion de service et d'usage prendra une place de plus en plus

importante et entraînera sans doute un nouveau partage de la chaîne de la valeur dans l'automobile ;

- ▶ les applications de la révolution numérique, qui conduit à être connecté à la toile à tout moment, en tout lieu et avec n'importe quel appareil, n'en sont qu'à leurs débuts dans le domaine des transports ;
- ▶ une génération de véhicules entièrement électriques ou hybrides se développe et offre de nouvelles possibilités qui doivent être exploitées en fonction de leurs performances réelles et de leur autonomie, qui devrait progresser dans les prochaines années ;
- ▶ enfin, le rôle de l'initiative locale, en particulier issue des collectivités territoriales, sera de plus en plus important à l'avenir.

Notre mobilité future ne proviendra pas d'une seule innovation, mais de la diffusion conjuguée et socialement acceptée de plusieurs d'entre elles. Si le rapport du Centre d'analyse stratégique sur les nouvelles mobilités<sup>(1)</sup> avait pu envisager un certain nombre de solutions pour la mobilité en ville ou dans l'urbain proche, les solutions sont nettement plus complexes à définir pour les territoires ruraux et périurbains : leur étendue géographique et le manque d'efficacité des transports collectifs qui en résulte conduisent à y privilégier de manière quasi-exclusive le mode automobile.

Envisager le devenir de la mobilité sur ces territoires à faible densité de population méritait donc une attention particulière. C'est pourquoi j'ai souhaité que soit conduite une réflexion prospective spécifique.

À l'issue de travaux menés par le Département Développement durable du Centre d'analyse stratégique pendant plus d'un an, le présent rapport propose des pistes et modalités d'actions conciliant l'environnement et la mobilité pour tous et tenant compte du prix de l'énergie. Les six recommandations présentées sont réalisables moyennant une dépense publique modeste et un effort important d'information et de concertation avec les habitants.

Je tiens à remercier l'ensemble des membres du groupe de travail, et tout particulièrement son président, Olivier Paul-Dubois-Taine, pour s'être fortement impliqué dans cette étude et avoir partagé ses connaissances dans le domaine des nouvelles mobilités. Mes remerciements vont également aux rapporteurs et à l'équipe du Département Développement durable du Centre d'analyse stratégique.

[1] Centre d'analyse stratégique, "Les nouvelles mobilités : adapter l'automobile aux modes de vie de demain", La Documentation française, *Rapports et documents* n° 32 - 2010.

## Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux

Dans sa lettre de mission du 30 août 2010, le directeur général du Centre d'analyse stratégique a précisé les contours d'une réflexion prospective sur le devenir des mobilités dans les territoires périurbains et ruraux, qui pourraient se trouver fragilisés par la hausse probable du prix de l'énergie et par les objectifs de la lutte contre le changement climatique<sup>(1)</sup>.

La première tâche de la mission a consisté à identifier les territoires concernés : il est apparu difficile d'en donner une définition simple et unique. Nous avons en effet hérité de deux modèles de villes, qui déterminent nos mobilités et nos modes de vie et qui représentent en gros chacune la moitié de la population : la ville historique dense, où prévaut la marche à pied et où des réseaux de transports collectifs ont été développés avec succès ; et la ville étalée, née du développement depuis cinquante ans de la motorisation et du réseau routier, qui ont permis de repeupler les campagnes.

Cette description est évidemment simplificatrice car, selon les territoires, les deux modèles se déclinent en un vaste éventail de configurations. Elle est toutefois commode pour s'extraire des problématiques de déplacements urbains dans les villes denses, qui ne semblent pas adaptées à de nombreux territoires à faible densité. Les réponses apportées à ces situations territoriales pourront alors se combiner avec celles qui se développent dans les grandes agglomérations.

La mission mise en place par le Centre d'analyse stratégique s'est donc intéressée aux mobilités autres que celles des zones denses car elles sont plus vulnérables, moins diversifiées et davantage fondées sur l'automobile. Le cas des territoires ruraux concentre les faiblesses. Entre ces deux extrêmes, pour mettre en œuvre des mesures concrètes adaptées aux besoins, la mission s'est efforcée de comprendre les déterminants des mobilités les plus vulnérables – du point de vue des ménages, des entreprises et des territoires – ainsi que les réponses spécifiques à développer.

Ce rapport a bénéficié du concours d'un certain nombre d'acteurs locaux qui ont apporté leur expérience, des travaux du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), ainsi que d'un panorama de la mobilité dans plusieurs pays étrangers, dressé par les missions économiques de différents pays. Les réflexions ont été menées en étroite liaison avec la mission commanditée en 2011 par les ministères en charge des transports et de l'aménagement du territoire, et portant sur les "conséquences de l'organisation des transports collectifs sur la desserte des territoires ruraux, les formes de coopération déjà existantes entre les autorités organisatrices et les évolutions susceptibles d'améliorer les offres de mobilité pour les populations concernées"<sup>(2)</sup>.

[ 1 ] Voir la lettre de mission en Annexe 1 du rapport.

[ 2 ] CGEDD et IGA (2011), La mobilité et les transports dans les territoires ruraux, rapport n° 007489-01, juillet, [www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/la-mobilite-et-les-transports-dans-a-1218.html](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/la-mobilite-et-les-transports-dans-a-1218.html).

Le premier chapitre présente un diagnostic de la situation et des perspectives de la mobilité dans les territoires périurbains et ruraux, qui conduit à identifier trois enjeux :

- ▶ un enjeu social de limitation de la dépendance automobile face aux risques de renchérissement du coût d'usage et aux difficultés d'accès aux services quotidiens ;
- ▶ un enjeu de limitation de la consommation d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub>, compte tenu notamment de l'inefficacité des transports collectifs dans les territoires à faible densité ;
- ▶ un enjeu d'attractivité et d'équité territoriale, afin que les territoires périurbains et ruraux qui accueillent une population croissante demeurent des lieux de qualité de vie.

Pour répondre à ces enjeux, les progrès technologiques des véhicules resteront insuffisants s'ils ne s'accompagnent pas d'une réelle adaptation des modes de vie et de déplacement. Heureusement, les leviers et les opportunités d'action sont multiples. La mission s'est efforcée d'identifier les expérimentations locales les plus innovantes en matière de services de mobilité dans les zones à faible densité, peu desservies par les transports collectifs, dans toutes les situations où l'usage exclusif de la voiture pose problème à ceux qui n'en possèdent pas, ou qui ne peuvent pas ou ne souhaitent pas l'utiliser, pour des raisons tant financières que citoyennes.

Le rapport analyse les opportunités d'actions et propose des pistes de solutions dans les territoires périurbains et ruraux, qui devraient s'appuyer sur :

- ▶ le développement de systèmes d'information multimodale en temps réel adaptés (chapitre 2) ;
- ▶ une meilleure coordination de l'ensemble des transports collectifs et services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle associée à un développement de la voiture partagée selon différentes modalités (chapitres 3 et 4) ;
- ▶ une amélioration de l'organisation des services quotidiens de proximité (chapitre 5).

Afin de développer à grande échelle ces nouvelles opportunités, le rapport propose (chapitre 6) une démarche rénovée qui associe des initiatives portées par les acteurs locaux, un "management de la mobilité" porté par les autorités publiques territoriales et un accompagnement personnalisé des choix des usagers.

Ce rapport est centré sur la mobilité liée aux besoins quotidiens d'accès au travail et aux services de proximité. Il n'aborde pas le problème complexe de l'aménagement des territoires périurbains et ruraux qui conditionnera à long terme l'organisation de la mobilité, ni les questions spécifiques de la distribution des marchandises et des trajets occasionnels à longue distance.

Il constitue une étape supplémentaire dans l'approche complexe des usages de l'automobile et des modes de vie qui y sont liés, et propose un cadre de référence aux acteurs territoriaux dans ce domaine.

➤ Principales recommandations

➤ Introduction

➤ Chapitre 1

**Diagnostic et enjeux de la mobilité dans les territoires à faible densité**

- 1 ■ Des territoires périurbains et ruraux d'une grande diversité, qui présentent des caractéristiques communes
- 2 ■ L'organisation des transports : des autorités multiples, une coordination à améliorer
- 3 ■ Des territoires entièrement dépendants de l'automobile
- 4 ■ Le risque de l'inaction : un scénario noir possible dès 2015
- 5 ■ Trois enjeux pour une mobilité durable dans les territoires à faible densité

➤ Chapitre 2

**Les systèmes d'information multimodale, une des clés d'organisation de la mobilité**

- 1 ■ L'économie du numérique : une richesse à exploiter
- 2 ■ Des infrastructures et un encadrement encore à développer
- 3 ■ Développer l'information numérique dans les réseaux de transport
- 4 ■ De la centrale d'information à la plate-forme de mobilité

➤ Chapitre 3

**Coordonner l'ensemble des modes et services de transport**

- 1 ■ Repenser l'offre de transports collectifs
- 2 ■ Structurer les territoires des pôles de proximité
- 3 ■ Renforcer la coopération entre les autorités territoriales

➤ Chapitre 4

**Des voitures à partager : conditions économiques, sociales et juridiques**

- 1 ■ Les budgets automobiles des ménages
- 2 ■ Les progrès technologiques des véhicules et leurs limites
- 3 ■ Les ressources du parc automobile disponible ou en circulation



- 4 ■ La mutualisation de flottes automobiles - les formes d'autopartage
- 5 ■ Les différentes formes de covoiturage
- 6 ■ Le transport privé à but social : un gisement totalement ignoré
- 7 ■ Le transport à la demande (TAD)
- 8 ■ Les conditions de développement à grande échelle

## ▶ Chapitre 5 Organiser les activités et services quotidiens de proximité

- 1 ■ Une vision de la mobilité élargie aux services quotidiens à la personne
- 2 ■ Des solutions innovantes dans tous les domaines des services quotidiens
- 3 ■ Les services d'accompagnement des personnes : des besoins croissants
- 4 ■ Pour une vision "mutualisée" des services à la personne

## ▶ Chapitre 6 Des dynamiques locales d'innovation initiées par les acteurs territoriaux

- 1 ■ L'objectif général : faciliter la vie de nos concitoyens
- 2 ■ Des initiatives portées par les acteurs territoriaux
- 3 ■ Une démarche pour "construire des parcours d'adaptation"
- 4 ■ Des collectivités locales qui "managent" la mobilité
- 5 ■ Un accompagnement personnalisé des choix des usagers

## ▶ Conclusion et suites attendues

## ▶ ANNEXES

- Annexe 1 ■ Lettre de saisine
- Annexe 2 ■ Composition du groupe de travail
- Annexe 3 ■ Liste des intervenants
- Bibliographie

“Les nouvelles mobilités  
dans les territoires périurbains et ruraux”  
Rapport et note de synthèse disponibles sur

[www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr), rubrique publications

AUTRES  
PUBLICATIONS  
À CONSULTER

sur [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr), rubrique publications

#### Rapport :

- Les nouvelles mobilités. Adapter l'automobile aux modes de vie de demain (novembre 2010)

#### Note de synthèse :

- N° 202 ■ Les nouvelles mobilités. Comment adapter l'automobile aux territoires et aux modes de vie de demain ? (novembre 2010)

Retrouvez les dernières actualités du Centre d'analyse stratégique sur :

-  Internet : [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr)
-  Facebook : [centredanalysestrategique](https://www.facebook.com/centredanalysestrategique)
-  Twitter : [Strategie\\_Gouv](https://twitter.com/Strategie_Gouv)



Directeur de la publication :  
Vincent Chriqui, Directeur général  
Directeur de la rédaction :  
Pierre-François Mourier,  
Directeur général adjoint

Contact presse :  
Jean-Michel Roullé, responsable  
de la Communication  
01 42 75 61 37 / 06 46 55 38 38  
[jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr](mailto:jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr)  
Jonathan Lorrillard, chargé de mission  
Communication  
01 42 75 60 39 / 06 89 86 89 53  
[jonathan.lorrillard@strategie.gouv.fr](mailto:jonathan.lorrillard@strategie.gouv.fr)



Le Centre d'analyse stratégique est une institution d'expertise et d'aide à la décision placée auprès du Premier ministre. Il a pour mission d'éclairer le gouvernement dans la définition et la mise en œuvre de ses orientations stratégiques en matière économique, sociale, environnementale et technologique. Il préfigure, à la demande du Premier ministre, les principales réformes gouvernementales. Il mène par ailleurs, de sa propre initiative, des études et analyses dans le cadre d'un programme de travail annuel. Il s'appuie sur un comité d'orientation qui comprend onze membres, dont deux députés et deux sénateurs et un membre du Conseil économique, social et environnemental. Il travaille en réseau avec les principaux conseils d'expertise et de concertation placés auprès du Premier ministre : le Conseil d'analyse économique, le Conseil d'analyse de la société, le Conseil d'orientation pour l'emploi, le Conseil d'orientation des retraites, le Haut Conseil à l'intégration.

[www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr)