

## Pour une nouvelle approche des mobilités dans les territoires périurbains et ruraux

Dans la vie quotidienne, les populations des territoires périurbains et ruraux restent dépendantes de la voiture individuelle, dont le coût d'utilisation pèse sur leur budget. Revoir l'implantation des habitations ainsi que la distribution des emplois et des services à l'origine des déplacements en voiture permettrait de limiter cette dépendance, mais ne peut se concevoir que sur le long terme. Transposer dans ces espaces les solutions de remplacement à la voiture développées dans les villes denses n'apparaît ni probant ni pertinent.

Repenser les mobilités et les modalités d'usage de l'automobile sur ces territoires nécessite de bien appréhender les besoins de déplacement à l'échelle

locale. Les solutions consistent à tirer parti de toutes les possibilités des technologies de l'information, à développer à l'échelle du bassin d'emploi des modes inédits d'utilisation et de partage de la voiture et à organiser à l'échelle du bassin de vie les mobilités de proximité.

Pour qu'émergent de nouvelles pratiques, la dynamique du changement devra impliquer les usagers dans la construction de solutions alternatives à la voiture individuelle, s'appuyer sur les communautés d'initiatives locales (entreprises, associations, territoires de vie, etc.) et mobiliser des professionnels à même de mettre sur le marché des offres durables susceptibles de répondre à des besoins de masse. ■

### PROPOSITIONS

- 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 déplacement et en s'intégrant dans le cadre du schéma départemental de transport et de ses liaisons avec les pôles urbains voisins.
- 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).
- 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.
- 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.
- 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.

**LES ENJEUX** Les territoires périurbains et ruraux accueillent 40 % de la population métropolitaine (et même 60 % avec les villes petites ou moyennes, faiblement couvertes en transport public). Ces territoires peu denses cumulent les difficultés en termes d'accès aux services de la vie quotidienne : éloignement des pôles commerciaux, faible disponibilité des services de proximité, limites d'efficacité des transports collectifs ; par conséquent, posséder un véhicule est une nécessité.

À l'horizon de vingt ans, les politiques d'aménagement urbain ne modifieront que partiellement l'organisation de ces territoires. La voiture, sous ses différentes formes d'usage et de partage, restera le moyen le mieux adapté à la vie quotidienne.

Cependant, il est aujourd'hui possible de limiter cette dépendance à la voiture individuelle grâce aux systèmes d'information, à la coordination des modes et services de transport, à l'utilisation partagée des véhicules, à l'organisation des activités de proximité et des services à la personne, etc. Les initiatives locales sont foisonnantes, mais leur portée reste marginale. Comment passer de ces initiatives isolées à un changement significatif d'échelle ?

C'est pour apporter des éléments de réponse à cette question qu'un groupe de travail constitué au Centre d'analyse stratégique, et placé sous la présidence d'Olivier Paul-Dubois-Taine, a produit un rapport<sup>(1)</sup>. Après avoir décrit des solutions de remplacement à la voiture personnelle, toutes déjà expérimentées ou envisagées dans des territoires à faible densité, cette note aborde les conditions de développement à grande échelle de nouveaux services de proximité, susceptibles de faciliter les déplacements et de réduire la circulation automobile.

## DES TERRITOIRES CONFRONTÉS AU PRIX CROISSANT DE L'ÉNERGIE

La majorité des kilomètres annuellement parcourus en voiture en France pour des déplacements quotidiens s'effectuent dans les territoires périurbains et ruraux, dont la population est la plus motorisée. Vingt millions de voitures circulent chaque jour dans ces territoires et émettent environ 40 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> (soit 8 % des émissions totales de gaz à effet de serre de la France, tous secteurs confondus).

Dans ces territoires, le modèle de mobilité repose principalement sur le "tout automobile" et conduit à une mise en difficulté des populations aux revenus modestes, qui ne pourra que s'accroître avec la croissance attendue du prix des carburants. Ces populations étant majoritairement équipées de véhicules d'occasion, leur budget automobile (en moyenne 12,3 % de leur budget annuel) est principalement constitué par l'achat de carburants. Une hausse du prix de ces derniers viendrait fragiliser leur situation financière. Il devient donc indispensable d'adopter de nouveaux modes de vie et de développer des services de mobilité alternatifs à la voiture personnelle pour :

- ▶ limiter la dépendance à l'automobile personnelle, notamment pour les populations fragiles ou à risque ;
- ▶ diminuer les consommations d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la circulation automobile, selon les objectifs du Grenelle de l'environnement.

## DE NOMBREUSES PISTES DE SOLUTION, DES INITIATIVES ENCORE DISPERSÉES

Un grand nombre de solutions alternatives à l'automobile personnelle existent déjà. Les initiatives dans ce domaine sont foisonnantes, mais n'ont pas véritablement dépassé le stade local, et parfois expérimental, si bien que leurs impacts économiques et sociaux sont limités.

Elles témoignent de la variété des réponses envisagées et de leur potentiel de développement dans les territoires à faible densité. Elles constituent des pistes de solution pour l'avenir. La présente note en présente neuf.



[1] Centre d'analyse stratégique [2012], "Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux", février ; [www.strategie.gouv.fr/content/rapport-les-nouvelles-mobilites-dans-les-territoires-periurbains-et-ruraux](http://www.strategie.gouv.fr/content/rapport-les-nouvelles-mobilites-dans-les-territoires-periurbains-et-ruraux)

### **Donner à l'utilisateur une information en temps réel**

Même si les transports publics en milieu rural (hors transports scolaires) ne répondent qu'à une part minoritaire de la demande de déplacement (moins de 6 %), il est néanmoins souhaitable de permettre à chacun de les utiliser au mieux et de connaître en temps réel leurs horaires de passage.

L'objectif principal consiste à fournir à l'utilisateur des éléments dynamiques sur l'offre de transport, avec la mise en place de centrales d'information multimodales qui rassemblent toutes les données sur l'offre de service des infrastructures et réseaux de transport public. Ces centrales seraient mises en place par les départements (sur les territoires en dehors du périmètre des transports urbains), puis agrégées avec les services urbains, les services régionaux et les services nationaux à l'échelle des territoires régionaux.

De tels systèmes d'information existent 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 (ce qui suppose au préalable d'avoir équipé l'ensemble des véhicules de transport public de systèmes de localisation géographique de type GPS) ;
- ▶ de donner à l'utilisateur, sur un même site, non seulement des informations sur les systèmes de transport collectif (routier ou ferroviaire) et sur les dispositifs de covoiturage et d'autopartage, mais aussi sur les possibilités de passer de l'un à l'autre.

Le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) constitue un exemple intéressant. Il coordonne les services de transport organisés par les treize autorités organisatrices de transport collectif de l'Oise, membres du syndicat, dans un but d'intermodalité (amélioration des correspondances et des horaires entre trains, autocars, autobus et minibus). Le SMTCO a mis en place une centrale d'informations voyageurs multi réseaux, une centrale de covoiturage et propose un calcul d'itinéraire multimodal. En 2011, s'est ajoutée l'information embarquée dans les cars, bus et aux points d'arrêts prin-

cipaux, ainsi qu'une billettique intermodale par carte à puce. Le SMTCO gère également un observatoire de la mobilité regroupant les statistiques de fréquentation et les préconisations d'amélioration des lignes.

### **Organiser un meilleur accès en vélo aux pôles de proximité**

L'organisation urbaine autour de pôles de proximité bien desservis par des transports collectifs rapides et fréquents peut être renforcée par des itinéraires cyclables : le vélo constitue dès lors une alternative à l'accompagnement en voiture.

Afin de pouvoir se passer de la voiture pour se rendre au collège, des initiatives sont prises en faveur de la marche à pied et de l'usage de la bicyclette. Ainsi, à Jacou, zone périurbaine de Montpellier, le collège Mendès-France est facilement accessible 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.

### **Développer le covoiturage**

Le covoiturage, c'est-à-dire le regroupement de plusieurs passagers dans un véhicule particulier partagé sur un trajet commun, se développe en France, tant par l'initiative publique que privée. On peut citer le Conseil général des Côtes-d'Armor qui encourage le développement du covoiturage à travers la mise en place d'un système d'information efficace. Pour ce faire, il a intégré ce service dans sa centrale de mobilité et a aménagé des aires de covoiturage permettant aux "covoitureurs" de garer leur véhicule (voitures et deux roues motorisés ou non), puis d'embarquer en toute sécurité dans le véhicule du conducteur. Deux mille personnes sont inscrites sur le site, qui permet la mise en relation des conducteurs et des passagers se déplaçant dans une même direction et désireux de partager un véhicule. Il peut s'appliquer sur des trajets réguliers ou uniques. Les 350 parcours proposés couvrent l'ensemble du département des Côtes-d'Armor.

Le covoiturage peut aussi constituer une offre complémentaire dans la chaîne d'utilisation du transport collectif. C'est le cas du covoiturage organisé par SNCF Transilien

en Île-de-France qui propose une intermodalité entre le train et la voiture. L'objectif est d'enrichir les possibilités de rabattement et de diffusion vers les gares du réseau Transilien et à partir d'elles, en prolongement du transport public ferroviaire. Généralisé aux 347 gares franciliennes hors Paris (sur 381 gares, soit la quasi totalité) depuis mai 2010, ce service vise les utilisateurs du Transilien.

Des facilités de stationnement dans plusieurs gares de banlieue sont offertes par la SNCF : places balisées dans les parkings gratuits, abonnements à prix réduit. Le covoiturage ne se substitue pas au transport collectif, mais le complète en contribuant à la baisse du trafic routier et en libérant des places dans les parkings proches des gares.

Autre exemple, la Mutualité sociale agricole de Maine-et-Loire encourage le covoiturage et les navettes collectives pour répondre aux besoins en déplacement des publics les plus fragiles (personnes âgées, jeunes, personnes en parcours d'insertion).

### **Promouvoir l'autopartage**

L'autopartage se développe dans les zones urbaines denses sous différentes formes : des constructeurs qui créent des services de véhicules à partager, des opérateurs de mobilité qui organisent un réseau en libre service, des prestataires remportant une délégation de service public pour la mise en place de systèmes de location de voitures en libre service (qui se développent notamment à Paris avec Autolib').

Il peut aussi être adapté aux territoires peu denses en valorisant les flottes de véhicules d'entreprise et de collectivité locale et en développant des formes d'autopartage entre des particuliers qui mettent leur voiture à disposition. Ainsi CityzenCar<sup>(2)</sup> permet aux propriétaires de voitures de mettre en ligne des annonces de proposition de partage de leur véhicule. Les locataires potentiels peuvent contacter en toute sécurité les propriétaires et réservent leur voiture à l'heure ou à la journée directement, *via* le site CityzenCar. L'offre intègre une assurance automobile tous risques ainsi qu'un système de paiement sécurisé et automatique des locations, grâce à la CityzenBox, un dispositif technologique placé à bord de la voiture par des installateurs certifiés.

On peut citer un autre système comparable, Buzzcar<sup>(3)</sup>. Le prix de la location est laissé à la discrétion du propriétaire, mais Buzzcar fournit des barèmes indicatifs et prélève 16 % sur le montant de la location (1 % "pour la planète", 10 % pour Buzzcar et 5 % pour le marketing géré également par Buzzcar). L'assurance est prise en charge par Buzzcar pendant la durée de la location.

Les différences entre Buzzcar et CityzenCar portent sur des points commerciaux, comme l'inscription gratuite chez ce dernier, contre une cotisation annuelle de vingt euros chez Buzzcar. De même, le premier affiche clairement un taux de commission, tandis que le second déclare ne pas en prendre.

### **Regrouper les services à la personne afin de limiter les distances ou la fréquence des déplacements**

L'accessibilité pour les habitants des zones périurbaines ou rurales peut être améliorée par l'organisation de services à la personne, regroupés dans des pôles d'activités proches du domicile (ou du lieu de travail pour les personnes actives). En effet, en milieu rural, les services se trouvent souvent dispersés, donc générateurs de déplacements multiples. La parade consiste en un regroupement en un point unique, associé éventuellement à un service de covoiturage ou de navette. Le "pôle médical" au centre du bourg de Monein (Pyrénées-Atlantiques) en est une illustration. La communauté de communes de Monein (9 communes et 7 650 habitants) et les professionnels de la santé présents sur ce territoire ont exprimé le besoin de se regrouper afin de mutualiser les services et les équipements (secrétariat, informatique) et diversifier l'offre en matière de soin. Ce pôle médical rassemble vingt-sept professionnels de la santé dont six médecins généralistes, quatre infirmières libérales, un service de soin à domicile, un cabinet dentaire et quelques médecins spécialistes présents à temps partiel. 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 un même lieu, d'où un gain en déplacement considérable.

[2] Site : [fr.cityzen-car.com](http://fr.cityzen-car.com).  
[3] Site : [www.buzzcar.com](http://www.buzzcar.com).

### （ Aller vers des services de transport polyvalents

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. Cette pratique se répand : toutes les questions relatives à l'envoi sont traitées, comme le conditionnement de médicaments fragiles ou les délais de livraison.

La réglementation française ne permet pas l'envoi de médicaments par la poste. Comme la poste dessert tout le territoire, cela peut être une piste à étudier dans les zones peu denses.

### （ Déployer des services sociaux d'accès à la mobilité pour les personnes sans voiture

L'accès social à la mobilité peut être facilité par l'intervention des organismes mutualistes et des associations qui proposent des solutions diverses, soit en assurant le déplacement des personnes, soit en permettant à celles qui en ont les capacités de conduire elles-mêmes une voiture.

L'association Aide à la mobilité vers l'emploi de Château-Arnoux (Alpes-de-Haute-Provence) facilite l'accès au véhicule individuel ou partagé nécessaire à l'insertion sociale et professionnelle avec son projet SAIME (Solidarité accueil initiatives mobilité emploi). Les services proposés sont l'auto-école sociale (apprentissage, formation et préparation au permis de conduire), la mise à disposition de véhicules deux et quatre roues, la mise en œuvre de covoiturage et de transport microcollectif, la prévention et la sensibilisation à une conduite éco-responsable.

### （ Encourager le développement de véhicules mieux adaptés aux revenus et conditions de vie des ménages

Le perfectionnement technique des véhicules, la réduction de la consommation en carburant des véhicules thermiques et l'électrification progressive des modèles mis sur le marché constituent une voie prometteuse pour diminuer le coût énergétique et financier de la mobilité<sup>(4)</sup>.

Le développement de véhicules innovants, intermédiaires entre le vélo et la voiture thermique classique – le vélo à assistance électrique, le scooter électrique, la voiturette – contribueront à atténuer la dépendance automobile.

À titre d'exemple, on peut citer la voiturette de la société AIXAM qui répond dans ses usages aux besoins de mobilité dans les zones rurales, comme alternative aux deux roues et, dans une certaine mesure, à la voiture : confort, sécurité, encombrement réduit. Conçue pour un usage de proximité, elle apporte les services d'une voiture à des personnes sans permis de conduire : seniors, jeunes en recherche d'emploi, etc. Elle a donc une valeur sociale<sup>(5)</sup>. Il s'agit d'une petite voiture (350 kg) à faible encombrement (3 mètres de long), immatriculée, pouvant être conduite sans permis. Sa consommation est inférieure à 3 litres aux 100 km (soit une émission de CO<sub>2</sub> de moins de 80 g par km). Sa vitesse plafonnée à 45 km/heure ne l'autorise pas à emprunter les autoroutes et voies à grande circulation.

### （ Encourager les personnes dans leurs nouvelles pratiques de mobilité

La ville de Lund en Suède (90 000 habitants) 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 transport public performant et attractif.

Afin d'encourager un changement de comportement, des actions de marketing individualisé ont été déployées, parallèlement à une politique promotionnelle, offrant aux automobilistes des facilités d'accès aux autres modes de transport (abonnements à prix réduit) ; une fois l'habitude prise, peu sont revenus à la voiture.

Bilan : 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.

En France, le programme Go Too, proposé par la société TransWay (Loire-Atlantique), encourage l'utilisation des modes de déplacements autres que la voiture particulière, par un dispositif de fidélisation sous la forme



[4] Centre d'analyse stratégique [2011], *La voiture de demain : carburants et électricité*, rapport de la mission présidée par Jean Syrota, Rapports et documents, n° 37, Paris, La Documentation française.

[5] Cependant, le prix d'achat de ce quadricycle léger se situe entre 8 000 et 13 000 euros, ce qui n'est pas négligeable.

d'une accumulation de points. Un outil web et mobile met en relation les individus se déplaçant sur un même trajet ou sur un même axe dans l'optique de fédérer des communautés autour de mobilités alternatives à la voiture en solo (covoiturage, transports en commun, vélo, marche à pied, voiture partagée, etc.). L'utilisateur est récompensé par des points "Soleillos" en fonction du mode de transport privilégié et peut informer directement sa communauté sur les meilleurs itinéraires, horaires ou sur les problèmes rencontrés. Ce service est décliné pour les particuliers, les entreprises et les collectivités.

C'est une forme de reconnaissance valorisée par une monnaie libre spécifique au transport (comme les Miles ou les Smiles).

## ➤ DE NOUVELLES DÉMARCHES POUR RENDRE POSSIBLE UN CHANGEMENT D'ÉCHELLE

Qu'il s'agisse de voitures partagées ou d'organisation des activités et services, les difficultés pour généraliser les expériences réussies ne sont pas d'ordre économique et financier (les voitures et les services existent : il convient seulement de mieux les utiliser), mais d'ordre culturel et social. Nos modes de pensée et de représentation, le cloisonnement des champs de responsabilité entre les entreprises, les particuliers et les collectivités publiques, l'accumulation de règles inadaptées, l'aversion de chacun à l'incertitude liée au changement sont autant de freins qui limitent la pertinence ou la portée des initiatives possibles.

Pour pérenniser de nouvelles mobilités et en assurer le développement à grande échelle, il faudra multiplier les expériences (car leur résultat ne sera pas toujours probant ou généralisable) et trouver d'autres processus d'élaboration, associant les autorités publiques, les usagers et les opérateurs de services, autour de la communauté d'initiative qui porte le projet et en redistribue les bénéfices. Les nouvelles mobilités doivent être comprises comme des innovations sociales : ce qui compte est moins la solution technique retenue (autopartage, covoiturage, téléactivités, services à domicile, etc.), que le processus de compréhension, de concertation et d'accompagnement qui rend ce changement d'organisation

appropriable par les usagers, transférable à d'autres cas similaires et le pérennise (modèle économique).

Dans un rapport de 2009 sur *Le développement du télétravail dans la société numérique de demain*<sup>(6)</sup>, le Centre d'analyse stratégique a souligné que le "travail mobile" (ou télétravail), encore peu répandu en France, préfigure sous bien des aspects les nouvelles formes de travail, à l'ère du numérique et de la société de la connaissance. Son développement implique notamment la mise à disposition d'infrastructures numériques de qualité à l'échelle de l'ensemble du territoire, mixant haut débit, 3G et télécentres. De plus, l'essor du travail collaboratif en réseau pourrait conduire au développement de petites unités autonomes distantes des centres de décision de l'entreprise.

### Partir des usagers et de leurs besoins pour permettre l'appropriation de solutions nouvelles

La multiplication des initiatives locales, portées par les acteurs des territoires (entreprises, associations, collectivités, etc.) et mobilisant la collectivité publique, les opérateurs de services et les usagers, sera le ferment de l'innovation et permettra de passer d'expérimentations isolées à un changement d'échelle significatif.

C'est à partir de la compréhension des activités à l'origine du besoin de mobilité (production, commerces, services publics, santé, loisirs, etc.) et de leurs conditions de réalisation que l'on peut envisager des solutions et apprécier leurs impacts dans le système de mobilité.

Il n'y a pas de solution unique à un problème de mobilité. Chaque organisation ou territoire engendre des activités qui lui sont propres. Toute nouvelle solution de mobilité devrait être conçue de façon concertée entre les différents acteurs locaux (usagers, organisateurs de transport, services et commerces), afin que les usagers concernés soient impliqués et s'approprient les dispositifs retenus.

### Développer les systèmes de voitures partagées

Chaque jour, comme nous l'avons vu, vingt millions de voitures circulent dans les territoires périurbains et ruraux pour assurer les déplacements de proximité liés aux activités quotidiennes (domicile-travail, trajets professionnels et personnels). Ces véhicules, personnels ou professionnels,



[6] Centre d'analyse stratégique et cabinet Roland Berger (2009), *Le développement du télétravail dans la société numérique de demain*, novembre ; plus récemment, Wisnia-Weill V. (2011), "De nouvelles organisations du travail conciliant égalité femme/homme et performance des entreprises", *La note d'analyse*, n° 247, novembre.

sont le plus souvent affectés à un utilisateur unique. Cette commodité entraîne de faibles taux d'occupation des voitures, dont l'usage mobilise environ vingt milliards d'euros de dépenses annuelles de carburant.

Une innovation dans les services de mobilité consistera à partager ou à mutualiser cette ressource disponible qui comprend, en premier inventaire :

- ▶ les flottes de véhicules d'entreprise ou d'administration, ciblées sur l'usage professionnel et parfois personnel des employés et globalement sous-utilisées ;
- ▶ les particuliers circulant seuls dans leurs voitures et qui pourraient prendre en charge un autre déplacement moyennant un détour acceptable ;
- ▶ les professionnels des services effectuant des tournées (santé, livraisons, services à domicile ou à l'entreprise), susceptibles de compléter le service initial (soins à domicile, etc.) par un service de mobilité (accompagnement de la personne en voiture) ;
- ▶ les professionnels du transport (taxis, ambulances, etc.) qui pourraient diversifier leur clientèle et leurs modes opératoires.

Ainsi, des systèmes de mutualisation des véhicules et des trajets correspondants (sous des formes de covoiturage ou d'autopartage à adapter localement) seraient générateurs d'économies substantielles, pour les ménages (coût du déplacement personnel), pour les entreprises (utilisation du parc, accessibilité des employés ou des clients) et pour la collectivité (encombrement, pollution, émissions de CO<sub>2</sub>).

### **Encourager de nouveaux modes de collaboration entre les acteurs pour créer de nouvelles chaînes de valeur**

Les expérimentations à petite échelle peuvent créer des effets d'entraînement, au sein d'une organisation (entreprise, service) ou sur un territoire, et offrir de nouvelles solutions aux usagers. La collaboration et le partenariat entre les différents acteurs publics et privés permettent d'établir une nouvelle chaîne de valeur de la mobilité.

La constitution de réseaux collaboratifs permet un partage des risques entre les différents acteurs. Favoriser la synergie des nouveaux services de mobilité avec d'autres opérateurs ou sites multiservices permet à terme de créer

un service global de mobilité et une compétence collective partagée par les différents acteurs de la chaîne de mobilité. Deux exemples peuvent être cités :

- ▶ le regroupement avec une centrale de mobilité, tel que le système intégré des services à la mobilité dans l'Oise (SISMO - Oise mobilité) ;
- ▶ l'association d'un opérateur privé (Greenwheels aux Pays-Bas) à un service public national (les chemins de fer néerlandais) offrant un service global de mobilité train + auto.

### **Des collectivités locales qui "managent la mobilité"**

L'intervention des collectivités locales dans la diffusion de nouveaux services de mobilité sera déterminante. Ces collectivités ne sont pas *a priori* chargées d'organiser des services qui (hormis les services publics de transport à la demande<sup>(?)</sup>) relèvent de l'initiative privée, plus ou moins encadrée par des règles d'accès. Elles peuvent néanmoins en faciliter le développement (fonction d'amplificateur) par des mesures d'incitation telles que :

- ▶ la réservation d'espaces de stationnement dans les zones les plus sollicitées ;
- ▶ le relais d'information *via* les plates-formes de mobilité qui connectent tous les services offerts, publics et privés ;
- ▶ la création d'une marque de confiance.

Le "management de la mobilité" par les communes et leurs groupements consistera :

- ▶ à comprendre les besoins et les pratiques des territoires à partir des activités de la vie quotidienne ;
- ▶ à susciter l'initiative des acteurs locaux (entreprises, associations, territoires de vie) pour rechercher des réponses ;
- ▶ à mobiliser des opérateurs pour faire fonctionner les nouveaux services et en assurer la connexion avec les autres activités et services (interopérabilité des mobilités) ;
- ▶ à proposer des incitations pour accompagner le changement, notamment par l'allocation des bénéfices attendus (économies pour l'entreprise, pour l'utilisateur et pour la collectivité).

(?) L'article 26 du décret n°85-891 du 16 août 1985 définit les principales caractéristiques des "services publics à la demande de transport routier de personnes", plus communément appelés transports à la demande [TAD]. Ils sont ouverts à tous et leur organisation relève de la compétence des autorités organisatrices de transport [AOT]. L'autorité organisatrice compétente peut réaliser le service en régie ou par un transporteur, selon une convention à durée déterminée. Le service est "déterminé en partie en fonction de la demande des usagers", c'est-à-dire actionné seulement en cas de réservation préalable de l'utilisateur.

## ➤ DÉFINIR DES STRATÉGIES LOCALES

### PROPOSITION 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 déplacement et en s'intégrant dans le cadre du schéma départemental de transport et de ses liaisons avec les pôles urbains voisins.**

#### ( Un diagnostic pour chaque territoire

Face aux menaces que constituent l'augmentation du coût de l'énergie et la lutte contre le changement climatique pour les territoires à faible densité, le système actuel de compréhension des déplacements et de la mobilité dans les villes denses se révèle inadapté pour élaborer des solutions pertinentes de remplacement à la voiture individuelle dans les territoires à faible densité.

Repenser la mobilité quotidienne des habitants de ces territoires suppose une analyse pragmatique des besoins de déplacement à l'échelle de communautés locales d'intérêt : entreprises, associations, territoires de vie, etc. C'est en partant de la connaissance et de la compréhension des activités qui engendrent des besoins de déplacement que l'on pourra identifier les leviers d'action pour de nouvelles formes de mobilité.

Le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques)<sup>(8)</sup> pourrait piloter la mise en place, à destination des acteurs locaux, d'outils pratiques d'analyse et de diagnostic facilitant la prise de conscience collective des réalités quotidiennes de la mobilité et permettant la construction en commun de réponses possibles, telles que :

- ▶ une cartographie des territoires de la vie quotidienne mettant en évidence les paramètres clés de l'organisation des mobilités, comme les distances à parcourir par les habitants pour accéder aux emplois et aux services quotidiens et les coûts correspondants ;

- ▶ des critères permettant de cartographier les situations de dépendance automobile comme indicateurs d'alerte des territoires, des ménages et des entreprises les plus fragiles, notamment dans le monde rural ;
- ▶ des outils simples de simulation d'une augmentation des prix du pétrole sur les coûts de déplacement d'une population.

#### ( Un changement de démarche

Partant de ces diagnostics, la mise en œuvre de politiques locales de mobilité adaptées aux besoins de la population dans les territoires à faible densité implique un changement de démarche et de jeu d'acteurs, dans lequel :

- ▶ les collectivités territoriales (les plus proches des usagers) définissent des stratégies de "management de la mobilité" dans les bassins de vie pour faciliter l'acceptation de solutions alternatives aux pratiques actuelles de mobilité et susciter l'intérêt des opérateurs ;
- ▶ les entreprises et les acteurs économiques et sociaux implantés sur le territoire prennent l'initiative de promouvoir de nouveaux services de mobilité, selon un processus d'action qui intègre la compréhension des activités, l'élaboration collective entre les acteurs concernés et l'accompagnement du changement.

En pratique, la concertation tripartite entre la collectivité territoriale, le promoteur de nouveaux services et les usagers concernés permet à la fois de faciliter les expérimentations menées sur leur territoire (un label créateur de confiance) et de mettre en place une démarche d'approche personnalisée des habitants. Celle-ci est destinée à leur montrer les possibilités associées aux nouveaux services de mobilité mis en œuvre, voire à les accompagner dans leur utilisation : c'est l'exemple cité plus haut du marketing individualisé de la ville de Lund. Seule une démarche individuelle peut conduire à un changement de comportements.

Au niveau national, il sera nécessaire :

- ▶ de multiplier les expérimentations sur des territoires et dans des situations diversifiées, selon la démarche proposée ci-dessus, en finançant les moyens d'ingénierie nécessaires pour pérenniser les solutions pertinentes ;
- ▶ de mettre en place un pôle d'expertise et de valorisation des expériences associant des compétences publiques et privées susceptibles de favoriser le transfert d'expérience ;



[8] Le CERTU, service du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, conduit des études dans le domaine des réseaux urbains, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques. Il participe également au développement des échanges d'expérience et à la promotion des techniques françaises à l'étranger.



- ▶ d'identifier et de clarifier les missions essentielles des collectivités territoriales dans l'émergence, l'évaluation et la diffusion de ces expérimentations.

## ➤ INFORMER L'USAGER EN TEMPS RÉEL

### PROPOSITION 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).**

L'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, etc.

Comme nous l'avons vu précédemment, le premier objectif est la mise en place de centrales d'information multimodales regroupant tous les éléments sur l'offre de service des infrastructures et des réseaux de transport public. De tels systèmes d'information existent en partie dans un certain nombre de départements (Oise, Côtes-d'Armor) ou de régions (Alsace).

Dans un deuxième temps, les données de base nécessaires à l'élaboration de cette information seraient mises à disposition de tous les acteurs publics et privés susceptibles de développer des services d'information et de mobilité, moyennant le respect de précautions relatives à leur usage. Seraient ainsi constituées progressivement des plates-formes de mobilité permettant d'accéder à tous les services offerts sur un territoire régional. Elles accueilleraient des systèmes d'information plus complexes, intégreraient des données publiques et des services commerciaux et associeraient tous les services urbains ou de proximité (publics et privés).

Dans ce schéma, l'Agence française pour l'information multimodale et la billettique (AFIMB)<sup>(9)</sup> pourrait avoir pour rôle :

- ▶ de définir les principes de publication et de mise à disposition de ces données, en intégrant les vérifications d'usage quant à la précision des données et à leur utilisation ;
- ▶ d'établir des règles permettant d'assurer l'interopérabilité des centrales d'information, la normalisation des données, voire la mise en place d'une billettique intégrée.

L'intervention de cette instance devrait être encouragée et soutenue en conséquence.

## ➤ DÉVELOPPER LA VOITURE PARTAGÉE

### PROPOSITION 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.**

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 faudrait à la fois :

- ▶ valoriser les ressources existantes, en utilisant les parcs de véhicules possédés localement par les ménages, les entreprises ou les collectivités territoriales, selon des solutions d'autopartage ou de covoiturage à adapter au cas par cas ;
- ▶ mobiliser d'autres acteurs locaux, susceptibles de devenir des opérateurs locaux de proximité des territoires à faible densité : professionnels de l'automobile, garagistes ruraux qui pourraient proposer quelques voitures en autopartage, commerces, petites et moyennes entreprises, services sociaux, etc. ;
- ▶ encourager de nouveaux modes de collaboration entre les acteurs : affichage des services de voiture partagée dans les systèmes d'information publique, association avec des services de transport opérant à grande échelle (SNCF, plates-formes multimodales, sociétés d'autoroutes, etc.) ;



[9] L'AFIMB, service du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, est chargée de favoriser le développement et l'application des normes nécessaires à l'interopérabilité, de mettre les systèmes d'information développés au plan local ou régional en rapport les uns avec les autres, par la création d'une plate-forme électronique permettant la recherche d'itinéraires entre deux territoires sur de longues distances.

- ▶ 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.

Il conviendra d'observer les freins éventuels – qu'ils soient socioculturels ou juridiques – au développement des services de voiture partagée, en favorisant la rapidité et la sécurité des transactions, dans le respect des libertés individuelles et de la vie privée.

## COORDONNER LES MODES DE TRANSPORT

### PROPOSITION 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.**

L'effort de coordination des autorités publiques pour assurer un continuum des services de transport collectif (trains, autocars, bus), mais aussi des voitures personnelles ou partagées, est essentiel. Il sera d'autant plus efficace qu'il parviendra à associer dans un véritable esprit coopératif l'ensemble des acteurs du transport sur un territoire.

Par ailleurs, la localisation des stations de transport collectif doit faire l'objet de choix sélectifs : un nombre important de stations contribue à un excellent maillage des territoires, mais diminue l'efficacité des liaisons. En revanche, des lignes massifiées, avec des systèmes performants de rabattement, offrent un haut niveau de service, un taux de remplissage supérieur et donc une amélioration de la rentabilité.

Dans un souci de bonne allocation des ressources publiques, les collectivités territoriales recherchent en permanence les moyens de faire progresser les réseaux

de transport, pour leur permettre d'offrir un meilleur service porte à porte aux usagers et faire des économies budgétaires. Dans ce sens, les dispositions suivantes peuvent être recommandées :

- ▶ un indicateur donnant le taux de remplissage des véhicules de transport collectif devrait conduire à renforcer un schéma de lignes massifiées à haute qualité de service (fréquences, correspondances). Ces lignes desserviront des pôles territoriaux d'une certaine importance (centres de services de proximité) et les relieront aux pôles urbains de niveau supérieur (villes importantes offrant une gamme complète de services) ;
- ▶ des rabattements systématiques vers les stations ferroviaires ou routières : à vélo (itinéraires cyclables et stationnements organisés) ; en voiture personnelle (parcs de stationnement à proximité des gares ferroviaires ou routières) ou, de préférence, en véhicule partagé (stationnements aménagés) ;
- ▶ des programmes de reconquête de l'usage des modes doux au voisinage des bourgs et des centres de services de proximité : cheminements piétons, itinéraires vélo sécurisés, gestion du stationnement, réduction de la vitesse automobile, etc. ;
- ▶ l'amélioration des correspondances entre les lignes de transport collectif et les parcours initiaux/terminaux pour l'accès aux gares et stations de transport.

## STRUCTURER LES DÉPLACEMENTS

### PROPOSITION 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. Or il peut, par exemple, se révéler difficile d'avoir une offre médicale de qualité dans les communes de petite taille. C'est pourquoi il pourrait être envisagé des regroupements de services dans des communes de taille intermédiaire,

avec un système de rabattement performant, permettant ainsi de créer des 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 commerciaux. Afin de pérenniser les expériences et de rendre possible le changement d'échelle, il est proposé :

- ▶ d'expérimenter et de mettre à disposition des acteurs locaux des outils pédagogiques d'analyse et de diagnostic (cf. proposition n° 1), destinés à "remettre à plat" l'organisation des activités et services quotidiens de proximité qui engendrent des besoins de déplacement et d'identifier les leviers d'innovation susceptibles d'améliorer leur accessibilité ;
- ▶ d'organiser avec les représentants de chaque domaine d'activités quotidiennes de proximité (commerces, santé, loisirs, aide sociale, administrations publiques, etc.) un travail de sensibilisation sur les enjeux et les solutions envisageables, inspirés de la démarche proposée aux employeurs dans le cadre des plans de déplacements entreprise (PDE).

Les opérateurs privés appelés à concevoir et mettre en œuvre ces différents services pourront être en mesure de transposer à d'autres territoires les expériences réalisées, après évaluation de leurs effets sur la qualité des prestations offertes, sur la circulation automobile et sur la variation des dépenses publiques.

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.

CONCLUSION

Les pistes et modalités d'action proposées ouvrent un large champ de nouveaux services de mobilité, complémentaires des transports collectifs et alternatifs à l'automobile personnelle. Ils peuvent apporter, moyennant une dépense publique modeste et un effort important d'information et de concertation avec les habitants :

- ▶ des opportunités de mobilité pour les personnes qui n'ont pas 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 de hausses brutales du prix de l'énergie qui pourraient surgir à moyen terme.



Christine Raynard, avec l'aide de François Viellard, département Développement durable

Olivier Paul-Dubois-Taine, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées et président de la mission

“Les nouvelles mobilités  
dans les territoires périurbains et ruraux”  
Rapport disponible 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)



La Note de synthèse n° 262 -  
février 2012 est une publication  
du Centre d'analyse stratégique

Directeur de la publication :  
Vincent Chriqui, directeur général

Directeur de la rédaction :  
Pierre-François Mourier,  
directeur général adjoint

Secrétaire de rédaction :  
Delphine Gorges

Impression :  
Centre d'analyse stratégique

Dépôt légal : février 2012

N° ISSN : 1760-5733

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)



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)