

Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux

Emmanuel GAMBET

CETE de l'Ouest DVT/INT

27/11/2012



Introduction

- Le cas particulier d'une présentation de deux rapports, sans les auteurs ou leurs représentants
- Pour mettre en évidence la nécessaire concomitance de lectures différenciées de nos territoires
- Pour accepter la diversité des leviers d'action pour traiter au mieux la demande de mobilité exprimée par ces territoires périurbains et ruraux, aujourd'hui et dans un futur proche.



Présentation (1/2)

Deux rapports en 2011/2012 pour traiter des thématiques proches...

- Le CAS : Les nouvelles mobilités dans les **territoires périurbains et ruraux**, achevé en juin 2011, publié avril 2012.
- CGEDD/IGA : La mobilité et les transports dans les **territoires ruraux**, juillet 2011
-

...selon des sensibilités et postulats sensiblement différents.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Présentation (2/2)

L'avant propos du rapport du CAS :

« **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. »

Dans la commande au CGEDD/IGA :

« **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 »

1 - Le cadre de l'exercice comparatif ¹

Observer et comprendre la mobilité aujourd'hui

- Caractériser, différencier les demandes et les offres de mobilité(s) associées aux territoires urbains, périurbains, ruraux.
 - Les territoires « résidentiels » :
 - Densités emploi et population,
 - Organisation des transports, infrastructures structurantes
 - Organisation institutionnelle
 - L'observation des mobilités et des trafics
 - origines / destinations
 - motifs, fréquences
 - distances
 - modes de déplacement
 - comptages, enquêtes,...

→ Construire les grandes catégories de mobilité : liées à une activité professionnelle ou scolaire, longue distance,...



1 - Le cadre de l'exercice comparatif ²

Caractériser, différencier les demandes et les offres de mobilité(s) associées aux territoires urbains, périurbains, ruraux. *(suite)*

- Les territoires construits (ou vécus) : par association entre les territoires « résidentiels » aux mobilités et trafics, selon deux logiques complémentaires :
 - « Transport » :
 - polarisations et mobilités inter-territoriales (transit, échange)
 - mobilités intra-territoriales (interne)

==> Au final, les différentes mobilités se définissent comme des interactions sociales à la source de la mobilité (réf : Marc Wiel) :

- d'ampleur métropolitaine (et au-delà)
- De proximité
- Liées à l'appartenance à une société locale : habitat travail, habitat enseignement principalement.

1 - Le cadre de l'exercice comparatif ³

Envisager les conditions de la mobilité de demain

- Mobilités et code des transports :

« Article L1111-2 - Créé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V)

- **La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.**

Article L1111-3 Créé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V)

- **Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de la compétitivité des territoires (...) Cette programmation permet, à partir des grands réseaux de transport, la desserte des territoires à faible densité démographique par au moins un service de transport remplissant une mission de service public.**

1 - Le cadre de l'exercice comparatif ⁴

Envisager les conditions de la mobilité de demain

De nouveaux rapports à l'automobile : un processus déjà en cours, qui peut faire l'objet d'accompagnement par des politiques publiques visant :

- la conception des véhicules,
- Les conditions d'accès partagé à l'automobile
- L'intermodalité et le rapport transport public / modes individuels de déplacement



Le CAS : nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux 1

- Les points marquants du diagnostic :
 - Des territoires périurbains et ruraux d'une grande diversité
 - Une coordination à améliorer dans les transports
 - Des territoires entièrement dépendants de l'automobile
 - **...la possibilité d'un scénario noir dès 2015**
 - **Croissance brutale des dépenses obligatoires d'habitat et de transport liés aux coûts de l'énergie**
 - **... Dans une perspective à 20 ans, les politiques d'aménagement n'induiront que partiellement l'organisation des territoires à faible densité.**

Le CAS : nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux 2

- Des prises de position affirmées quant à la nécessité d'une action immédiate :
 - « La vraie question n'est pas celle de l'étalement urbain mais des dynamiques économiques de croissance différenciées selon les régions (*au sens de territoires*) »
 - « Il devient de moins en moins pertinent de savoir quelle est la ville idéale à terme, et de plus en plus pertinent de rendre vivable celle qui existe, compte tenu (...) des préférences manifestées dans le passé par les ménages en matière de localisation. »



Le CAS : nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux ³

- Trois enjeux pour une mobilité durable dans les territoires à faible densité :
 - Limiter la dépendance automobile,
 - Diminuer les consommations d'énergie et les émissions de CO2
 - Valoriser, dans la durée, les potentialités économiques de ces territoires

Le CAS : nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux 4

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
- S'appuyer sur l'économie numérique :
 - Couverture territoriale, mais aussi...Usage (aptitudes)
 - Etre attentif au rapport qui s'établira entre services d'information privés / publics

Le CAS : nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux 5

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



Le CAS : nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux ⁶

Des voitures à partager : conditions économiques, sociales et juridiques

- Une grande diversité de solutions techniques (autopartage, mutualisation de flottes automobiles, covoiturage, ...)
- **Mais il faut créer les conditions de développement à grande échelle**

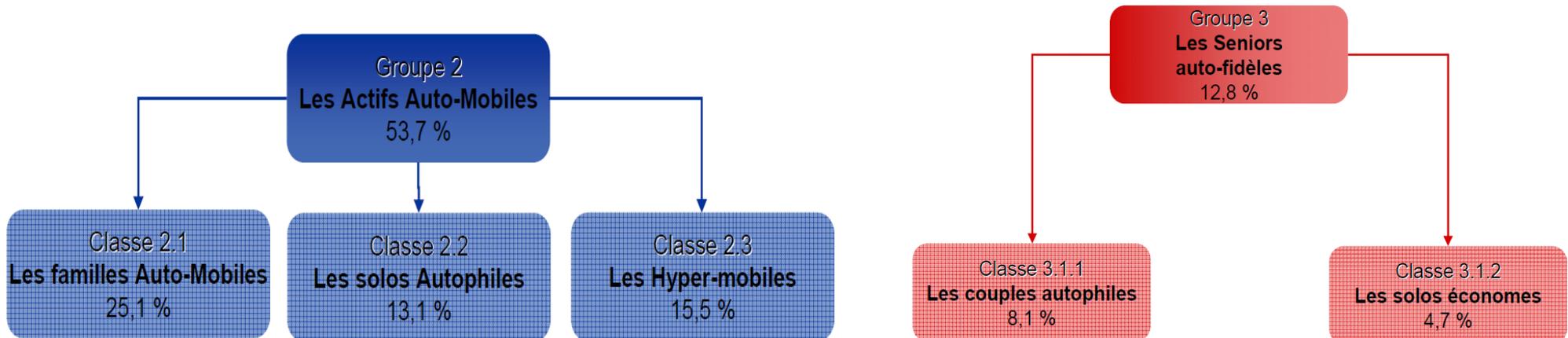
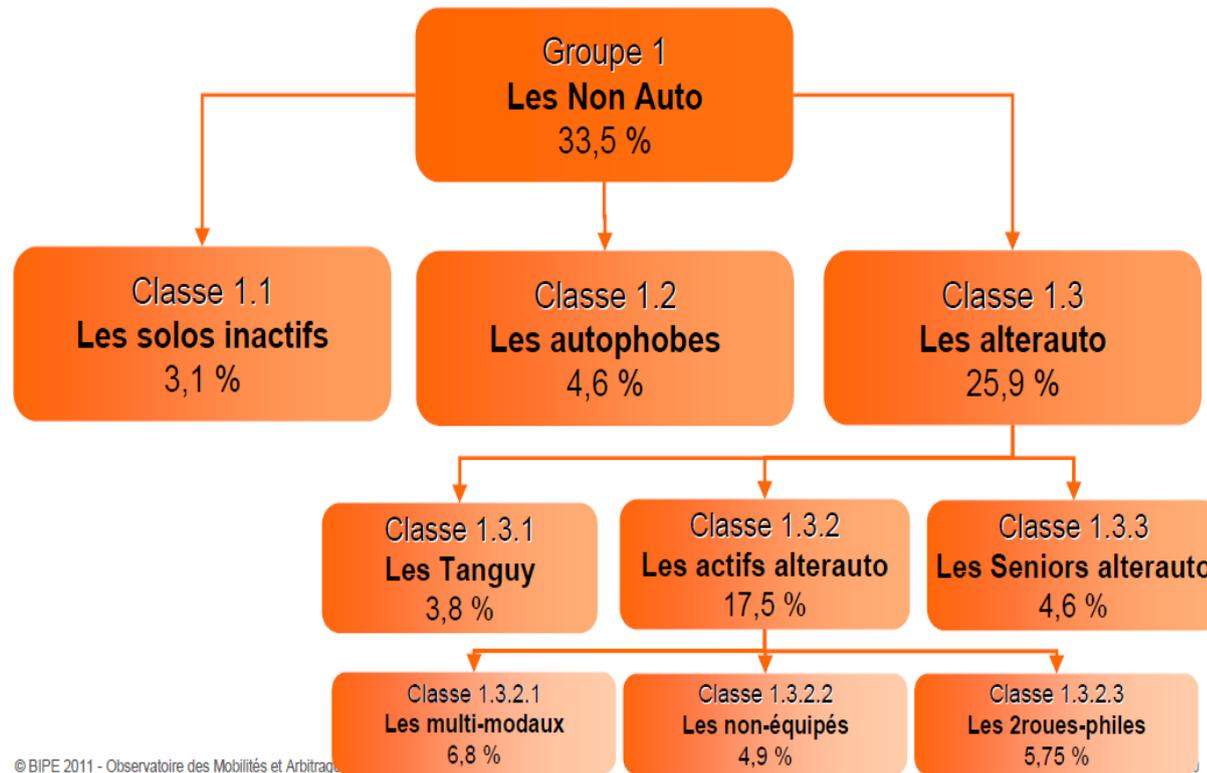
Le CAS : nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux 7

Des dynamiques locales d'innovation initiées

par les acteurs territoriaux : quelles conditions du développement à grande échelle ?

- 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
- = domaine de l'expérimentation / évaluation par excellence pour faciliter les processus adaptatifs : attitudes, comportements,**

Les catégories de mobilité (BIPE) : une explosion des typologies de comportements



Quelques exemples extraits de Novincie (CCI Rennes) ¹

Pourquoi partir de la compréhension des pratiques individuelles pour construire des parcours d'adaptation ?

① Qualifier les leviers de l'adaptation

② Expérimenter à petite échelle les solutions

③ Organiser le déploiement par appropriation

In fine réussir à enchaîner les phases de conception, d'introduction sur le marché, puis de diffusion plus large de nouvelles solutions de mobilité

CAS - Jean-Luc Hannequin – 28 juin 2011

①

Quelques exemples extraits de Novincie (CCI Rennes) ²

Inventer des espaces collaboratifs au plus près des usagers

A partir d'un système relativement cloisonné, il s'agit de :

- Faciliter les jeux d'échange, de concertation et de coopération entre offreurs, utilisateurs et organisateurs de la chaîne de mobilité
- Entraîner chacun des acteurs dans une compréhension partagée et anticipée des dynamiques d'évolution de la mobilité
- Faire émerger par l'action une compétence collective à l'origine de solutions nouvelles
- Disposer d'un cadre neutre pour tester les solutions et pratiques nouvelles

CAS - Jean-Luc Hannequin – 28 juin 2011

3

Quelques exemples extraits de Novincie (CCI Rennes) ³

Changer ou pas nos habitudes !

Même si nous sommes **conscients** des nouvelles données environnementales....

- Nous restons séduits par la **flexibilité** et le **confort** de la voiture qui reste un symbole de liberté et de progrès....
- La voiture permet de **faire face à nos besoins** de déplacement...
- **Étalement** des agglomérations et **dispersion** de l'habitat poussent à un usage massif de la voiture
- La **distribution** des activités sur le territoire génère de nombreux déplacements...
- Etc.

CAS - Jean-Luc Hannequin – 28 juin 2011

④



Quelques exemples extraits de Novincie (CCI Rennes) ⁴

Envisager de nouveaux repères pour engager les changements

- ① Considérer la mobilité comme structurant l'activité des individus et des organisations au sein d'un territoire de vie ou d'usage
- ② Constaté qu'une solution nouvelle jugée utile qui ne prendrait pas suffisamment en compte les spécificités de l'activité de l'utilisateur risque de ne pas rencontrer le succès
- ③ Constaté que ce risque est renforcé si la solution n'est pas évaluée en termes d'acceptabilité individuelle et sociale
- ④ Faire mieux que l'existant en dépensant différemment les ressources consacrées aux mobilités des individus, des entreprises, des collectivités dans l'espace d'un territoire

En résumé : le rapport du CAS = Expérimenter, évaluer, primat à l'initiative locale.

- Le rapport met l'accent sur la nécessité d'engager immédiatement des actions,
- Ce qui ne nuit en rien à une attitude prudentielle, envisageant aussi des dispositifs de programmation à plus longue échéance (infrastructures et savoirs faire numériques...)
- Un maître mot est celui de l'expérimentation, la valorisation d'expériences locales, partenariales, évaluées préalablement à une généralisation.
- On s'assure ainsi d'atteindre rapidement des premiers résultats, en se fondant sur de l'adaptation de comportement des acteurs (individuels, collectifs – privés ou publics), sans attendre les transformations structurelles (infrastructures et « superstructures » organisationnelles du transport).



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

La mobilité et les transports dans les territoires ruraux

Emmanuel Raoul (CGEDD) et Michel CASTEIGTS (Inspecteur général de l'administration), juillet 2011

- la commande : « 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 ».



La mobilité et les transports dans les territoires ruraux

- Les temps forts du diagnostic :

→ à l'échelle nationale :

la spécialisation modale et territoriale des différentes AOT, introduite par la LOTI sans obligation de coordination, est à l'origine d'une bonne partie des difficultés rencontrées.

. les lois du Grenelle elles-mêmes qui traitent des problématiques périurbaines et la cohérence des offres TC dans les aires métropolitaines.

→ à l'échelle européenne :

. le livre blanc de la CE « Vers un système de transport compétitif » du 28 mars 2011 ne traite que de l'urbain et interurbain



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

La mobilité et les transports dans les territoires ruraux

Les temps forts des propositions :

- « seule une politique globale permettra de capitaliser le foisonnement des initiatives engagées en matière de mobilité et de transports dans les territoires ruraux, en levant les obstacles qui contrarient leur efficacité. »
- l'Etat doit assumer le droit au transport,
- « nécessaire qu'un niveau minimum de service soit défini pour que des critères objectifs permettent de caractériser une éventuelle défaillance dans l'organisation du service public et d'établir clairement les responsabilités en la matière. Cela implique une révision du dispositif juridique issu de la LOTI pour corriger progressivement la faiblesse des mécanismes de coordination (...) dans un contexte où la réponse aux besoins de mobilité doit être globale et systémique. »

La mobilité et les transports dans les territoires ruraux

Les recommandations par catégories

Recommandations	Catégories	« Tendanciennes »	de rupture
N° 1	Information et interopérabilité	Développer et systématiser les centrales de mobilité tous modes,	en assurant leur interopérabilité nationale
N° 2		Garantir la transparence de la tarification pour l'usager et l'interopérabilité des dispositifs entre les opérateurs	
N° 3	Organisation et efficience des service de transport collectif		Renforcer la dé-spécialisation des services de transports collectifs en levant les obstacles réglementaires
N° 4		Améliorer l'efficacité des transports à la demande en renforçant leur complémentarité avec les lignes régulières	
N° 6	Coordination et financement plus équilibré des territoires	Améliorer la coordination avec les opérateurs	Renforcer la coopération entre AOT, par conventions ou par création de syndicats mixtes, pour aller progressivement vers des AOT mutualisées à l'échelle régionale
N° 7			Financer le développement des transports collectifs dans les territoires ruraux en instaurant une péréquation entre zones urbaines et non urbaines
N° 5	Faciliter la perméabilité TC/modes individuels	Promouvoir les nouveaux usages des véhicules individuels (covoiturage, autopartage)	

De l'initiative locale à la politique publique : que nous disent les deux rapports ?

- Chacun des deux rapports attend au fond des collectivités et de l'Etat une meilleure explicitation des conditions d'exercice du droit au transport :
 - Le CAS : En privilégiant l'initiative locale, très tournée vers un usage beaucoup plus partagé de l'automobile
 - Le CGEDD/IGA : en misant sur un gain en efficience collective et organisationnelle du TC en zones peu denses, sans exclure les initiatives locales et l'usage partagé de l'automobile, qui doivent être coordonnés.
- De l'urgence d'agir à l'action structurante, organisationnelle
 - Le CAS a une position explicite : il faut agir dès maintenant, sans attendre que les politiques publiques visant l'organisation des transports, l'économie numérique,...soient abouties.
 - Le CGEDD/IGA : priorité à l'action coordinatrice, à la définition de niveaux de service minimum en zone peu dense, à l'établissement d'un processus régulateur incluant l'information et la tarification.

FIN

