

Le plan de mobilité rurale

Élaboration, mise en œuvre et évaluation



Le plan de mobilité rurale

Élaboration, mise en œuvre et évaluation

Novembre 2016

Collection Références

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoirs-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Remerciements

Cet ouvrage est une œuvre collective du Cerema produite avec le soutien du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer.

La coordination et la rédaction de ce document ont été réalisées par Cécile Clément-Werny (Cerema territoires et ville), Nicolas Merle (Cerema territoires et ville) et Julien Philipot (Cerema Sud-Ouest).

Le recueil de pratiques a été réalisé par :

- Jérôme Cassagnes (Cerema Méditerranée) ;
- Carine Flahaut (Cerema Sud-Ouest) ;
- Florence Girault (Cerema Méditerranée) ;
- Marie Huyghe (laboratoire CNRS-CITERES) ;
- Maxime Jean (Cerema Centre-Est) ;
- Samuel Lab (Cerema Est) ;
- André Nourisson (Cerema Sud-Ouest) ;
- Jacques Peigne (Cerema Sud-Ouest) ;
- Julien Philipot (Cerema Sud-Ouest) ;
- Nathalie Pitaval (Cerema Nord-Picardie) ;
- Rodolphe Pitre (Cerema Sud-Ouest) ;
- Nicolas Speisser (Cerema Est).

Les auteurs remercient également les relecteurs attentifs de ce document :

- Deniz Boy (CGET) ;
- Philippe Caradec (CGET) ;
- Olivier Crépin (AdcF) ;
- David Dubois (Cerema Centre-Est) ;
- Thomas Durlin (Cerema territoires et ville) ;
- Julie Gozlan (DGITM-FCD) ;
- Patricia Lejoux (LAET-ENTPE) ;
- Manuel Martinez (DGITM-FCD) ;
- Martine Meunier Chabert (Cerema territoires et ville) ;
- Marie Molino (Gart) ;
- Roman Prax (fédération des SCoT) ;
- Nathalie Racineux (Cerema Ouest).

SOMMAIRE

CONTEXTE ET AVERTISSEMENT.....	5
1 POURQUOI ÉLABORER UN PLAN DE MOBILITÉ RURALE ?.....	7
1.1 Un outil d'accompagnement de la transition énergétique.....	7
1.2. Un outil spécifique aux territoires ruraux.....	8
1.3. Éléments clés de la mobilité en milieu rural.....	10
1.4. Enjeux d'une mobilité durable dans les territoires ruraux.....	11
1.5. Qui porte le plan de mobilité rurale ?.....	15
2 ÉLÉMENTS DE CADRAGE MÉTHODOLOGIQUE ET ORGANISATIONNEL.....	15
2.1 Les grandes étapes du plan de mobilité rurale.....	15
2.2 Une organisation partenariale à construire.....	18
2.3 Disposer d'éléments de contexte.....	24
3 QUEL DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE ?.....	26
3.1 Analyser les besoins de mobilité.....	26
3.2 Évaluer l'accessibilité multimodale du territoire.....	37
3.3 Réaliser un diagnostic partagé.....	50
4 DES OBJECTIFS AUX ACTIONS.....	53
4.1 Principes des actions à mettre en œuvre.....	53
4.2. Exemples d'actions et de recommandations.....	56
5 METTRE EN ŒUVRE ET ÉVALUER.....	75
5.1 Suivre et évaluer régulièrement.....	75
5.2 Communiquer, communiquer et encore communiquer.....	77
5.3 Accompagner les individus dans leurs changements de comportement.....	79
ANNEXE 1 : PROPOSITION DE TRAME D'UN CAHIER DES CHARGES DE CONSULTATION.....	83
Contenu de la mission.....	83
Modalités de réalisation de l'étude.....	85

ANNEXE 2 : RESSOURCES DOCUMENTAIRES.....	87
Éléments généraux.....	87
Transport collectif.....	88
Management de la mobilité.....	90
Marche.....	90
Vélo.....	91
Stationnement.....	91
Usage partagé de la voiture.....	92
Sites Internet.....	92
ANNEXE 3 : SIGLES ET ACRONYMES.....	93
ANNEXE 4 : GLOSSAIRE.....	94

Contexte et avertissement

Dans les espaces ruraux ou faiblement urbanisés, les déplacements pour accéder à un service¹ ou exercer une activité peuvent être plus longs que dans les zones urbaines, et sont réalisés majoritairement en voiture². La faible densité démographique, l'offre réduite en transports en commun et l'éloignement des pôles administratifs, culturels, économiques et commerciaux, ont rendu les populations de ces territoires dépendantes de la voiture.

Dans ces zones à faible densité, répondre aux besoins de mobilité des diverses populations et améliorer leurs conditions de déplacement apparaît de plus en plus comme un enjeu essentiel. Le domaine des transports contribue considérablement aux émissions de gaz à effet de serre (pour près d'un tiers) et génère des pollutions et des nuisances. Avec l'augmentation relative de la part des dépenses « contraintes » du ménage (le logement en particulier) et le prix de l'énergie (coût et taxation du pétrole), le budget transport des ménages est de plus en plus tendu et nécessite des arbitrages difficiles. Dans le prolongement des tendances actuelles, un tel scénario pourrait conduire à appauvrir les habitants et à en marginaliser certains. Par ailleurs, concilier et faciliter les différents usages de déplacement participe à un meilleur cadre de vie, à l'amélioration de la santé publique, et favorise l'attractivité de territoire.

Pour réduire la dépendance à la voiture, les collectivités ne disposent pas dans ces territoires, en termes de politiques et de services de transports et de déplacements, d'une panoplie aussi riche que les grandes et moyennes agglomérations. Mais cela n'empêche pas certaines d'entre elles d'imaginer et de mettre en œuvre des outils adaptés à cette demande faible et diffuse. La palette des réponses apportées prouve s'il en est besoin que la question des déplacements en zone peu dense ne présente pas de solution unique, mais de multiples possibilités à combiner et à adapter à chaque territoire.

Souvent, la première étape de la réflexion est centrée sur une volonté de développer une ou plusieurs lignes de transport en commun, ce qui peut effectivement correspondre aux besoins. La réussite de certains réseaux de transport collectif de petite taille (une ou deux lignes) l'atteste. Mais investir dans les transports collectifs se révèle insuffisant, et apparaît même hors de portée au regard des moyens budgétaires nécessaires ou des frontières institutionnelles. D'autres leviers d'action, moins coûteux financièrement, peuvent être mobilisés. La voiture particulière, qui reste et restera au cœur des mobilités pour de nombreuses années encore, peut être partagée (covoiturage, système d'auto-stop renouvelé, etc.). Cet usage partagé, s'il est organisé, fournit une réponse adéquate. Les modes actifs (vélo et marche), en perte de vitesse depuis plusieurs années sur ces territoires, restent des modes de déplacement pertinents pour les courts trajets qui sont encore nombreux.

On peut également mentionner les outils que propose le management de la mobilité, comme les centrales de mobilité ou les plans de mobilité d'établissement (anciennement plans de déplacements d'établissement). Ils agissent sur la demande de transport en favorisant l'information et la communication sur les offres alternatives à la voiture individuelle et en accompagnant les individus dans leurs changements de comportement. Changer les comportements de mobilité est une nécessité, car si les avancées technologiques pourraient permettre de moins polluer à l'avenir, elles ne seront pas suffisantes pour assurer la transition énergétique souhaitée aujourd'hui. Enfin, les politiques de développement urbain et de planification peuvent être mobilisées pour travailler sur les moyen et long termes.

On le voit, les leviers d'action sont multiples, et les marges de manœuvre des politiques publiques existent. Même si la collectivité publique ne dispose ni des compétences ni des capacités financières pour développer elle-même à grande échelle des solutions de mobilité de type

1 Le temps d'accès médian aux services est de moins de 3 min 30 s dans les communes denses et de plus de 9 min dans les communes très peu denses (source : *L'accès aux services, une question de densité des territoires*, in *INSEE Première*, n° 1579, janvier 2016).

2 75 % selon l'enquête nationale transports déplacements 2008.

autopartage ou covoiturage, elle peut faciliter le développement de ces services (lorsqu'ils répondent à un intérêt général), notamment en les faisant connaître ou en assurant la continuité des chaînes de déplacement.

La mobilisation et la combinaison de ces différents leviers n'en restent pas moins complexes. En effet, il ne s'agit pas seulement de proposer une offre alternative, mais une offre « de qualité », compétitive, pour qu'elle parvienne à séduire et à impacter durablement les habitudes de déplacement des habitants.

Afin d'apporter une réponse à ces multiples enjeux, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte a été adoptée le 18 août 2015. Elle prévoit, dans son article 14, un plan de déplacements spécifique aux territoires ruraux : le plan de mobilité rurale. Outil supplémentaire des politiques de déplacements, il vise à proposer sur ces territoires une approche globale des déplacements en agissant sur la longueur des déplacements et sur le mode de déplacement utilisé. En cherchant à équilibrer et à concilier les différents modes de déplacement, il participe à un meilleur cadre de vie et favorise ainsi l'attractivité de ces territoires.

Un guide d'accompagnement

L'objet de ce guide est d'aider les acteurs locaux des territoires ruraux ou faiblement urbanisés dans l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de ces plans de mobilité rurale. Il souhaite appuyer les politiques publiques pour mettre en œuvre des mesures plus durables en termes de mobilité et de transport.

Ce document se veut un outil pragmatique. Il fait référence à des expériences locales qui méritent d'être valorisées et dont certaines bénéficient de plusieurs années de fonctionnement. Complété par des références bibliographiques et des propositions d'approches méthodologiques, il ne prétend nullement à l'exhaustivité, mais constitue plutôt un support à la réflexion et tente de fournir des indications qui se veulent utiles.

1 Pourquoi élaborer un plan de mobilité rurale ?

1.1 Un outil d'accompagnement de la transition énergétique

1.1.1 Un outil consacré par la loi de transition énergétique pour la croissance verte

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la « transition énergétique pour la croissance verte » (appelée par la suite loi TECV) est une loi « d'action et de mobilisation » qui engage le pays tout entier : citoyens, entreprises, territoires, pouvoirs publics. Elle doit permettre à la France de renforcer son indépendance énergétique, de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et de donner à tous des outils concrets pour mettre en œuvre la croissance verte. Dans le domaine des déplacements-transports, un nouvel outil est créé : le plan de mobilité rurale.

Le plan de mobilité rurale dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (publiée au Journal officiel le 18 août 2015)

Article 55

La section 2 du chapitre III du titre Ier du livre II de la première partie du même code [Code des transports] est complétée par un article L. 1213-3-4³ ainsi rédigé :

« Art. L. 1213-3-4.-Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, au sens du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier de la présente partie, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés. »

1.1.2 Un plan qui fait l'objet d'un suivi régulier par plusieurs instances nationales

Tout d'abord, la conférence environnementale annuelle de novembre 2014 aborde les thèmes du transport et de la mobilité durables, et des liens entre santé et environnement. Le plan de mobilité rurale répond à l'objectif n° 1 (« Maîtriser la demande de mobilité et encourager les déplacements écologiques ») de la feuille de route 2015 de la conférence environnementale. Cette conférence a reposé, en outre, sur une méthode renouvelée, associant encore plus étroitement les parties prenantes du dialogue environnemental réunies régulièrement au sein du **Conseil national de la transition écologique (CNTE)**.

Ensuite, le **Comité interministériel aux ruralités** fait la synthèse des travaux et des mesures issus des assises des ruralités organisées à l'automne 2014. Il permet de donner de la cohérence et du sens à l'ensemble des actions conduites par le gouvernement depuis 2012 en direction de ces territoires et de leurs habitants. De nombreuses mesures ont été prises concernant l'accès aux services publics (notamment de santé, d'éducation, de développement économique), le soutien au commerce et à l'artisanat, la transition écologique, l'évolution de l'agriculture, etc. En matière de mobilité, on peut notamment évoquer les mesures suivantes :

3 L'article sus-cité est, depuis le 27 juillet 2016, codifié L1213-3-2 dans le Code des transports.

Mesure n° 24 a et b de la feuille de route 2015 de la conférence environnementale

A l'appui de la gestion durable de la mobilité par les collectivités locales :

a) Pour faciliter l'élaboration du plan de mobilité rurale inscrit dans le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte, un guide méthodologique et une revue des pratiques françaises et internationales de services de mobilité adaptés aux faibles densités de demande seront publiés en 2015.

b) Il sera créé un plan de déplacements urbain allégé (plan global de déplacement) adapté aux agglomérations de moins de 100 000 habitants. L'État accompagnera sur le plan méthodologique son élaboration par les collectivités.

Mesure n° 13 du Comité interministériel aux ruralités (mars 2015)

Élaborer des plans de mobilité rurale, dans le cadre des schémas régionaux de l'intermodalité : ces plans viseront à prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports. Garantir à tous l'égalité d'accès aux services collectifs, les usages partagés des véhicules motorisés et les modes de déplacement non motorisés.

Mesure n° 8 du Comité interministériel aux ruralités (septembre 2015)

Créer 100 plates-formes de mobilité dans les bourgs-centres. Pour assurer une mobilité pour tous dans les territoires ruraux, l'action de l'État permettra de cofinancer, avec les collectivités qui le souhaitent, 100 plates-formes de mobilité. Ces lieux ressources permettront de trouver des réponses aux besoins spécifiques du territoire en mutualisant des offres de déplacement terrestre diverses : voitures, deux-roues ou trois-roues motorisés ou non et accès aux transports collectifs. En lien avec les collectivités et les opérateurs publics ou privés de transport, ces plates-formes permettront d'offrir une offre centralisée et adaptée aux besoins de chacun. Elles seront associées aux dispositifs locaux de transport spécifiques (transport à la demande, covoiturage) d'ores et déjà mis en place sur les territoires.

1.2. Un outil spécifique aux territoires ruraux

1.2.1 Planifier pour développer une approche globale des déplacements dans les territoires ruraux

La planification des déplacements prenait, jusqu'à la création des plans de mobilité rurale, les formes suivantes :

- le plan de déplacements urbains (PDU), obligatoire dans les ressorts territoriaux inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du Code de l'environnement ou recoupant celles-ci (article L. 1214-3 du Code des transports). Le PDU est compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteur et des directives territoriales d'aménagement prévus aux titres Ier et II du livre Ier du Code de l'urbanisme, avec le plan régional pour la qualité de l'air prévu par l'article L. 222-1 du Code de l'environnement et, à compter de son adoption, avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L. 222-1 du Code de l'environnement (article L. 1214-7 du Code des transports) ;

- le plan global de déplacements ou la politique globale des déplacements (PGD), concept introduit par la circulaire du 10 juillet 2001⁴ relative aux aides de l'État à la mise en œuvre des PDU et aux transports collectifs de province. Le PGD conditionne l'aide de l'État aux agglomérations non soumises à PDU obligatoire. Ce concept est toujours actif après l'arrêt des aides de l'État en 2003. Les PGD concernent les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

La loi TECV crée spécifiquement les plans de mobilité rurale.

L'ensemble du territoire est ainsi potentiellement couvert par des documents locaux de planification des déplacements. Ces documents, comme le PDU, doivent être compatibles avec les documents de planification nationaux et régionaux, SRADDET et plans nationaux.

1.2.2 Mais pour quels territoires ruraux ?

La définition généralement admise du terme « rural » renvoie à la campagne, aux paysans, à l'agriculture. Cette définition ne correspond plus *stricto sensu* au monde rural actuel, car le milieu rural n'est pas un espace homogène. De nombreuses définitions sont proposées, notamment par le CGET ou l'INSEE.

Jusqu'en 2010, l'INSEE rassemble sous le terme de territoire rural :

- l'espace rural, qui regroupe l'ensemble des petites unités urbaines et communes rurales n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine (pôles urbains, couronnes périurbaines et communes multipolarisées). Cet espace est très vaste, il représente 70 % de la superficie totale et les deux tiers des communes de la France métropolitaine.
- les communes dites « multipolarisées » qui sont situées à l'extérieur de la couronne périurbaine et dont au moins 40 % des actifs travaillent dans plusieurs aires urbaines.

Après 2010, ces notions disparaissent au bénéfice de la notion d'aire urbaine.

- Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.
- Une « moyenne aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 5 000 à 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.
- Une « petite aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 1 500 à 5 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Les territoires ruraux pourraient être définis comme à la fois ceux n'appartenant à aucune de ces catégories, et les petites aires urbaines.

En matière de mobilité, on qualifie souvent ces territoires de « territoires interurbains », situés en dehors d'un ressort territorial qui est le périmètre de compétence d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM, anciennement AOTU).

4 Circulaire 2001-51 du 10 juillet 2001 relative aux aides de l'État à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains et aux transports collectifs de province.

Au regard de ces définitions et afin de ne pas se positionner dans une logique d'opposition avec les territoires urbains, nous proposons d'identifier le périmètre du plan de mobilité rurale de manière vaste sur la base d'espaces faiblement urbanisés, peu denses, comprenant :

- les espaces ruraux et faiblement urbanisés sous influence d'une agglomération urbaine (enjeux de rabattement vers un réseau de transports en commun, d'une gare ou d'un pôle d'échange multimodal, etc.) ;
- et les espaces ruraux et faiblement urbanisés hors influence d'une agglomération urbaine.

1.3. Éléments clés de la mobilité en milieu rural

La mobilité dans les territoires ruraux reste peu connue et difficile à appréhender. Les difficultés sont nombreuses pour mettre en place des enquêtes déplacements (coût important, méthodologie à adapter, système de gouvernance de la mobilité rurale fragile, etc.). Ce manque de connaissances sur les déplacements ruraux entrave le développement de politiques de transports capables de proposer des alternatives crédibles à la voiture autosoliste.

Néanmoins, les résultats de l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD)⁵ de 2008 et de l'enquête déplacements territoire rural expérimentée sur le territoire du Pays de Puisaye-Forterre et de l'Aillantais (dans l'Yonne) en 2011 permettent d'identifier les grandes caractéristiques suivantes :

- **Des déplacements quotidiens plus longs en distance mais pas en temps.** Dans les territoires ruraux, la durée quotidienne moyenne de transport est estimée à près de 50 minutes, comme pour l'ensemble des autres territoires hors Île-de-France. Mais la distance moyenne parcourue s'élève à près de 30 km, ce qui est équivalent aux communes des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et aux communes multipolarisées, alors que dans les aires urbaines de moins de 100 000 habitants, on observe des distances de déplacement de moins de 25 km.
- **Une part de l'usage de la voiture importante, estimée supérieure à 75 %.** La part du transport collectif est faible, estimée à 3 % environ. Corrélativement, le taux de motorisation est donc élevé et en augmentation : 68 % des personnes appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 54 % en 1994. Dans les grandes agglomérations, le mouvement est de moindre ampleur : respectivement 48 % et 43 %.
- **Une part importante de déplacements courts.** Même dans ces territoires, la part des déplacements courts, de moins de 5 km, est loin d'être négligeable : on l'estime à près d'un déplacement sur deux. Ces trajets de quelques kilomètres constituent un potentiel de report modal important, vers la marche, le vélo mais aussi vers les transports collectifs. L'usage des automobiles pour ces déplacements pose des questions de stationnement et d'occupation de l'espace public dans les centres ainsi que des problèmes de sécurité, notamment autour des écoles.
- **Une immobilité plus forte qu'ailleurs notamment pour les personnes de plus de 65 ans.** Si neuf personnes sur dix se déplacent quotidiennement à Paris et dans sa banlieue, c'est le cas de huit personnes sur dix dans l'espace à dominante rurale. Les zones rurales sont les territoires où la population se déplace le moins.
- **Un faible usage des déplacements intermodaux.** En effet, les ruptures de charge (changement de mode de transport au cours d'un déplacement) sont pénalisantes en temps, notamment en milieu rural où les fréquences de passage des transports collectifs sont faibles. En outre, les pôles intermodaux apparaissent souvent comme des lieux anonymes et peu attractifs. On y observe des phénomènes de stationnement illégaux, des absences de points d'information, de panneaux distinctifs et de marquage au sol.

⁵ Tous les dix à quinze ans environ, le ministère chargé des Transports et l'INSEE conduisent une enquête nationale sur les transports. L'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008 est dans la lignée des enquêtes précédentes. Elle succède à l'enquête transport et communication (ETC) de 1994, les précédentes ayant eu lieu en 1967, 1974 et 1982.

L'intermodalité, la multimodalité, quelle différence ?

L'intermodalité est la pratique successive de différents modes de transport au cours d'un même déplacement. Un déplacement intermodal est ainsi un déplacement composé d'au moins deux trajets effectués à l'aide de plusieurs modes mécanisés.

Elle est souvent confondue avec la multimodalité qui est la pratique alternative de différents modes de transport pour effectuer un ou plusieurs déplacements.

1.4. Enjeux d'une mobilité durable dans les territoires ruraux

La mobilité durable dans ces territoires présente de multiples enjeux : des enjeux climatiques, de qualité de l'air, de santé, des enjeux énergétiques ou encore d'attractivité du territoire. Mais ce sont les enjeux sociaux qui sont les plus prégnants au regard de la dynamique économique et démographique des espaces ruraux. En effet, en termes d'accès à l'emploi et aux services, les distances et les temps de parcours, le recours quasi exclusif à la voiture, augmentent la précarisation des populations rurales.

1.4.1 Enjeux sociaux

Les services de transport contribuent à l'activité socioéconomique, aux relations et à la cohésion sociale : mobilité des jeunes, insertion des personnes handicapées, âgées, ou isolées dans des quartiers décentrés ou des zones rurales éloignées. La diversité des ruraux, associée à une faible densité, rend plus complexe l'action publique sur la gestion des déplacements.

Or le bon fonctionnement des systèmes de transport, leur fiabilité et leur résilience face aux risques constituent un facteur essentiel pour la solidarité entre les personnes et entre les territoires, en métropole et dans les territoires d'outre-mer. La qualité et l'offre des transports contribuent à la qualité de vie et à la santé des usagers, des populations et des travailleurs des transports.

Ce principe de droit au transport est d'ailleurs rappelé dans les premiers articles du Code des transports.

Code des transports

article L. 1111-1

Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Article L. 1111-2

La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'utilisateur 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.

Ce rôle des transports est particulièrement important en milieu rural, dont les caractéristiques sociodémographiques sont particulières. 11 millions d'habitants vivent dans ces territoires qui se situent au-dessous des moyennes nationales en termes de revenus, de qualification et d'emploi de leurs populations, et de participation à l'économie nationale.

« Les personnes âgées en milieu rural sont proportionnellement plus nombreuses : 27 % de plus de 60 ans, contre 21 % en milieu urbain. Mais surtout les catégories les moins qualifiées sont surreprésentées parmi les actifs en emploi : 32 % d'ouvriers et 27 % d'employés, contre 7 % de cadres et professions intellectuelles (7 % d'agriculteurs). Dans les dernières années, le milieu rural a subi de plein fouet les réductions d'emploi qui ont touché les secteurs de l'industrie et de l'agriculture.

La régression démographique, qui s'est longtemps accompagnée d'un vieillissement de la population, ne se poursuit que sur certains territoires ; dans la dernière décennie, un dynamisme démographique rural significatif est apparu, essentiellement causé par des migrations de l'urbain vers le rural. Malheureusement, ces migrations principalement composées de ménages d'employés, ouvriers et professions intermédiaires, renforcent le déséquilibre socioprofessionnel rural antérieur.

La pauvreté rurale, fréquente, a de multiples visages. Le taux de pauvreté monétaire moyen dans l'espace rural en 2006 est de 13,7 %, contre 11,3 % dans l'espace urbain. Les ruraux sont donc en moyenne "plus souvent pauvres". En outre, dans plus d'un tiers des départements de France métropolitaine, le taux de pauvreté dans la population rurale dépasse 19 %, dont quatre pour le Nord de la France ainsi que tous les départements des Régions PACA, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Auvergne et Limousin, débordant largement sur Poitou-Charentes, un peu sur l'Aquitaine et le sud de Rhône-Alpes.

Les situations ne sont pas identiques selon le degré d'enclavement des territoires ruraux, la densité et la nature de leur tissu économique, le dynamisme de leur démographie⁶. »

Pour ces publics plus fragiles, personnes âgées, sans emploi ou avec peu de ressources, répondre aux enjeux d'accessibilité aux territoires et aux services est essentiel.

« Les publics les plus fragiles sont ceux qui rencontrent le plus de difficultés dans l'usage de la voiture individuelle : jeunes demandeurs d'emploi ou étudiants, personnes âgées, personnes porteuses de handicap. Pour chacune de ces catégories, la nature des difficultés d'accès à la mobilité, comme les enjeux économiques et sociaux qui en découlent, sont spécifiques. Cela implique que les solutions mises en place s'adaptent à leurs besoins particuliers. Pour les jeunes en recherche d'emploi, la difficulté d'accès au transport individuel est essentiellement économique. Le coût du permis de conduire et, *a fortiori*, celui du véhicule sont hors de portée en l'absence de revenu professionnel. L'usage des véhicules à deux roues se heurte parfois à la même difficulté, bien qu'il soit plus accessible. Mais il est souvent inadapté pour les longs trajets et surtout dangereux. Les difficultés de déplacement sont donc un obstacle majeur à l'insertion professionnelle des jeunes en milieu rural.

De façon plus générale, les problèmes de mobilité aggravent, en milieu rural, les situations d'exclusion. Les personnes en difficulté sociale y sont plus isolées. A cela s'ajoute un manque de moyens financiers qui limite sensiblement leur accès aux moyens individualisés de déplacement. Pour elles, l'existence de dispositifs efficaces de transports collectifs est un enjeu de maintien (ou de reconstitution) de la socialisation autant que d'insertion sur le marché du travail, car les difficultés de mobilité sont un facteur d'éviction sociale et l'éviction aggrave les difficultés de mobilité.

6 Inspection générale des affaires sociales, Conseil général de l'agriculture, de l'alimentation et des espaces ruraux, *Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural*, septembre 2009.

Les déplacements des personnes âgées répondent à des nécessités très différentes. Ils ne sont généralement pas récurrents sur un rythme journalier et ne correspondent pas aux horaires de travail. [...] L'accès aux services administratifs ou de santé est un des motifs principaux de déplacement mais les services de mobilité doivent aussi répondre à des besoins plus larges de socialisation : dans l'idéal, ils doivent donc diffuser de façon souple dans le milieu environnant. Les difficultés d'usage des véhicules individuels sont plus généralement liées à des problèmes médicaux qu'à des problèmes économiques, mais il s'agit d'un type de clientèle dont la solvabilité est très inégale.

Les besoins des personnes en situation de handicap sont multiformes selon la nature du handicap. Ils sont donc plus difficiles à couvrir. Les services existants sont très majoritairement destinés à l'insertion sociale et professionnelle et à l'accès aux soins. Les besoins liés à la vie sociale en général et à l'accès aux loisirs en particulier sont très mal couverts. Cela n'affecte pas seulement les personnes concernées, mais tout leur entourage familial⁷. »

1.4.2 Enjeux environnementaux

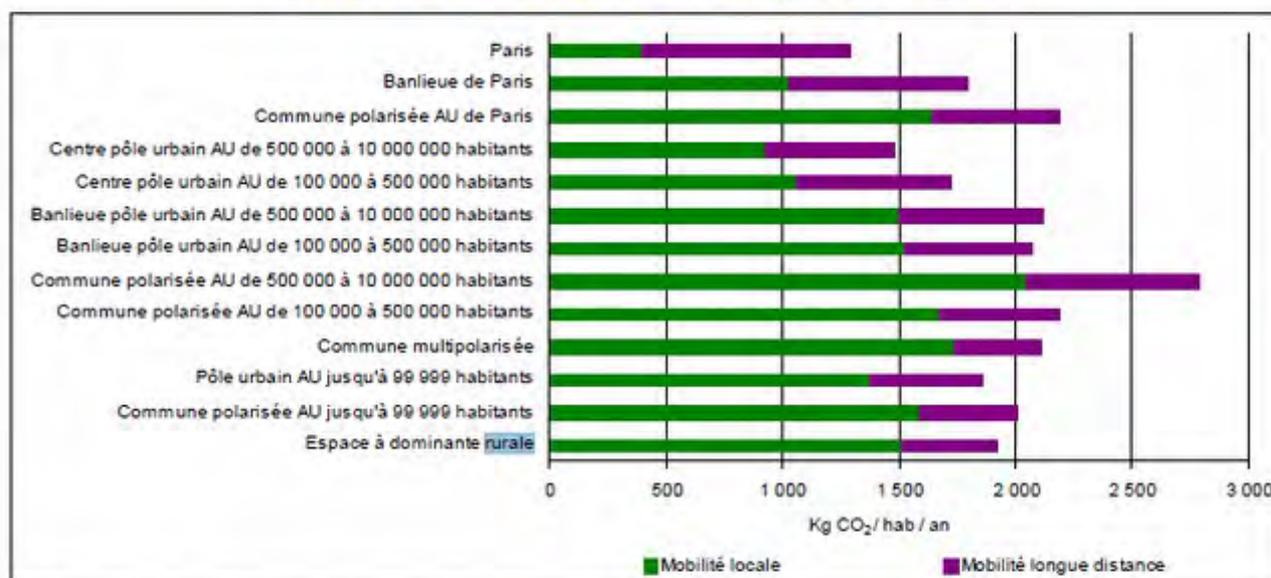
Les transports engendrent des pollutions et des nuisances comme le bruit, la pollution de l'air, l'émission de gaz à effet de serre, la consommation des espaces et des ressources non renouvelables. Ils représentent 27 % des émissions de gaz à effet de serre, 32 % de la consommation d'énergie en France, 60 % des émissions d'oxydes d'azote (dont 56 % par le transport routier), 17 % des émissions de particules (PM10) (dont 85 % par le transport routier), cette part pouvant être, dans certains cas, nettement plus importante à l'échelle d'une agglomération. Au sein des transports routiers, les voitures particulières représentent, en 2012, 56 % des émissions de CO₂, 44 % des émissions de NO_x et 59 % des émissions de particules (PM10)⁸.

Ces impacts environnementaux concernent tous les types de territoire, dont les territoires ruraux. Car contrairement à certaines idées reçues, les émissions de CO₂ par habitant en zone rurale ne sont pas plus faibles que dans les espaces urbains.

7 Ministère de l'Écologie, du Développement durable, du Transport et du Logement, ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités locales et de l'Immigration, *Rapport sur la mobilité et les transports dans les territoires ruraux*, juillet 2011.

8 Source : ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

Graphique 14 : Émissions annuelles de CO₂ liées aux déplacements selon le lieu de résidence des ménages, par habitant



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
 Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

1.4.3 Enjeux économiques

Le secteur des transports représente un poids considérable dans l'économie, soit 18 % du PIB pour la dépense totale de transport et plus de 1,3 millions d'emplois. De plus, la mobilité permet notamment l'accès à l'emploi et à la consommation. Aujourd'hui, trois actifs sur quatre travaillent hors de leur commune de résidence, parcourant en moyenne 26 kilomètres⁹.

Les services de transports participent à la création de valeur et d'emploi et à la compétitivité des territoires. La France possède un atout économique grâce à un réseau de transports dense et efficace (routier, autoroutier, ferroviaire, aérien et maritime). Cet avantage compétitif doit être préservé en modernisant ce réseau.

« Dans le domaine économique, une étude conjointe de l'INSEE et de l'Inra montre la part croissante de l'économie présentielle dans le développement de l'espace rural, tout en notant le rôle important de petits foyers industriels largement tributaires de la qualité des mobilités au sein des bassins d'emploi concernés¹⁰. L'avenir de cette articulation originale des dimensions résidentielles et productives dans le développement économique rural est clairement fonction de la performance des systèmes de déplacement mis en place localement.

En matière d'accès à l'emploi et d'insertion sociale, une étude de la Commission européenne (DG Emploi, affaires sociales et égalité des chances) de septembre 2008 sur "Pauvreté et exclusion sociale dans les zones rurales" note que, sur l'ensemble de l'Europe, "l'accès aux transports et la possibilité de se déplacer sont des ressources particulièrement importantes pour trouver un emploi et pour développer des liens sociaux dans les zones rurales isolées". Ce constat est corroboré par

9 Baccaini Brigitte, Sémécurbe François, Thomas Gwenaëlle, pôle Analyse territoriale, INSEE, *Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation*, in *INSEE Première*, n° 1129, mars 2007. (Données de 2004).

10 Sur le sujet, on pourra consulter :

Lejoux P., *Les entreprises face à la mutation énergétique : l'enjeu de la mobilité dans les territoires périurbains de la métropole lyonnaise*, in *Revue Géographique de l'Est*, [En ligne], vol. 54 / 1-2, mis en ligne le 15 octobre 2014. URL : <http://rge.revues.org/5135>

Lejoux P., *Les petites villes face à la montée des contraintes énergétiques : l'augmentation du coût de la mobilité, un facteur de vulnérabilité économique ?*, in *Territoire en mouvement*, [En ligne], vol. 35, à paraître.

de nombreuses études de l'INSEE sur des zones d'emploi rurales, qui montrent que l'accès à l'emploi implique souvent des navettes quotidiennes vers des bourgs-centres ou des villes moyennes : dans ces conditions, les difficultés d'accès à l'emploi sont directement liées aux difficultés d'accès aux services de mobilité⁵. »

1.5. Qui porte le plan de mobilité rurale ?

Le pilotage du plan de mobilité rurale est défini dans la loi relative à la transition énergétique.

Le plan de mobilité rurale dans la loi relative à la « transition énergétique pour la croissance verte » (publiée au Journal officiel le 18 août 2015)

Article 55

La section 2 du chapitre III du titre Ier du livre II de la première partie du même code [Code des transports] est complétée par un article L. 1213-3-4¹¹ ainsi rédigé :

[...] Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public mentionné aux a à c de l'article L. 122-4¹² du Code de l'urbanisme ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore. [...]

Les établissements publics concernés sont ceux en charge de l'élaboration des SCoT : un établissement public de coopération intercommunale compétent (a), un syndicat mixte constitué exclusivement des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents compris dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (b) et un syndicat mixte si les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents compris dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale ont tous adhéré à ce syndicat mixte et lui ont transféré la compétence en matière de schéma de cohérence territoriale (c).

Les éléments de cadrage sont explicités dans le chapitre suivant.

2 Éléments de cadrage méthodologique et organisationnel

2.1 Les grandes étapes du plan de mobilité rurale

La démarche technique à adopter pour l'élaboration d'un plan de mobilité rurale ne présente pas de spécificité par rapport aux autres démarches de planification des déplacements tels que les PDU ou les PGD. Sur ce fondement, cette partie propose un canevas général théorique. Il est globalement recommandé d'en respecter les grands principes et les principales étapes, tant pour clarifier le processus engagé que pour lui donner les meilleures chances d'aboutir.

¹¹ L'article sus-cité est, depuis le 27 juillet 2016, codifié L1213-3-2 dans le Code des transports.

¹² Depuis le 23 septembre 2015, suivant à la modification de la codification du Code de l'urbanisme, les établissements publics pouvant élaborer un plan de mobilité rurale sont ceux mentionnés aux 1 à 3 de l'article 143-16 du Code de l'urbanisme .

Étape	Action	Durée approximative ¹³
1	<p align="center">Cadrage de la démarche et de l'organisation</p> <p><i>Acculturation au domaine de la mobilité (enjeux, organisation institutionnelle de la compétence transports, etc.), recueil des documents stratégiques et projets structurants du territoire (ayant un impact mobilité) et des études disponibles, composition de l'équipe projet, pré-diagnostic. Mise en place des instances (comité technique et comité de pilotage). Définition des modalités de concertation et de consultation.</i></p>	1 à 3 mois
2	<p align="center">Conduite du diagnostic du territoire et des mobilités</p> <p><i>Analyse des mobilités existantes et prévisionnelles, recueil de données (démographiques, d'offres et de fréquentation de transports, etc.), examen de l'accessibilité multimodale du territoire, thématiques transversales comme le stationnement ou l'urbanisme, mise en évidence des dysfonctionnements et des pistes d'amélioration. Consultation des PLU, SCoT...</i></p>	2 à 6 mois
3	<p align="center">Identification des enjeux et objectifs</p> <p><i>Déterminer les enjeux et les objectifs fixés au plan de mobilité rurale en fonction des constats établis dans le diagnostic, les prioriser et les traduire en objectifs opérationnels.</i></p>	1 à 3 mois
4	<p align="center">Définition du programme d'actions</p> <p><i>Étude des différentes variantes possibles pour résoudre les dysfonctionnements (infrastructures, réglementation, organisation territoriale...), définition du phasage et des financements. Identification des indicateurs de suivi.</i></p>	2 à 6 mois
5	<p align="center">Approbation du plan</p> <p><i>Arrêt du projet. Consultation publique. Prise en compte des modifications – arrêt du plan.</i></p>	3 à 4 mois
6	<p align="center">Mise en œuvre, suivi et évaluation</p> <p><i>Suivi régulier. Évaluation du plan à mi-parcours et réorientation si besoin. Révision du plan de mobilité rurale.</i></p>	5 ans 10 ans

¹³ Les éléments de durée sont donnés à titre indicatif et dépendent de nombreux facteurs : moyens financiers et humains disponibles, degré de maturité de la réflexion, niveau de connaissances, etc.

2.1.1 Le cadrage de la démarche et de l'organisation

Dans un premier temps, il est recommandé de disposer d'un minimum d'éléments relatifs aux enjeux environnementaux, sociaux, économiques propres au domaine de la mobilité et à leur prise en compte (politiques publiques, leviers d'action, outils disponibles, etc.). C'est également l'occasion :

- d'aborder les évolutions réglementaires récentes, nombreuses dans ce domaine, et d'évoquer des expériences concrètes ;
- d'identifier les acteurs et parties prenantes de la démarche ;
- de mettre en place une organisation pérenne d'élaboration et de suivi du plan de mobilité rurale.

2.1.2 La conduite de diagnostic des mobilités

Le diagnostic des mobilités – existantes et prévisionnelles – permet d'établir un état des lieux de l'organisation des mobilités sur le territoire et de déterminer la facilité avec laquelle on accède au territoire concerné, avec laquelle on en sort, et avec laquelle on y circule par l'ensemble des modes de déplacement : vélo, marche, transports en commun, véhicules motorisés, etc.

Il permet d'éclairer les choix d'actions et de partager les connaissances. Il s'appuie sur des données (démographiques, de circulation, d'offres et de fréquentation de transports, etc.) et s'accompagne d'une approche prospective, afin d'éviter de mettre en place des actions rapidement obsolètes. Il intègre également des thématiques transversales qui ont un impact sur la mobilité : l'organisation globale du territoire notamment, au regard non seulement des documents d'urbanisme mais aussi de la localisation des principales activités, des projets locaux d'envergure (ZAC, lotissement...). Ce diagnostic devrait également porter sur les conditions de circulation, le stationnement, le partage de la voirie, le management de la mobilité, l'urbanisme, et les actions visant au non-déplacement comme le télétravail et les télé-démarches. A l'issue de la phase de diagnostic sont proposées une synthèse de l'analyse initiale et une mise en évidence des dysfonctionnements et des pistes d'amélioration. Il permet de disposer d'informations suffisantes pour déterminer les enjeux et les objectifs fixés au plan de mobilité rurale.

Cette démarche passe par l'identification des données et documents existants et éventuellement manquants.

2.1.3 L'identification des enjeux et des objectifs

A partir des constats du diagnostic des mobilités, qui permettent de dégager des atouts et des faiblesses, des enjeux locaux peuvent être identifiés. Les enjeux correspondent aux gains ou pertes lors d'une activité, d'une prise de décision, d'une situation... : ils représentent des opportunités ou des menaces. Une fois identifiés, il convient de les prioriser et de les traduire en objectifs opérationnels.

2.1.4 La définition du programme d'actions

Une gamme de solutions techniques est proposée en lien avec les enjeux et objectifs identifiés à l'étape précédente et avec les conclusions du diagnostic. L'ensemble des leviers d'action propres à la mobilité peut être investi : les modes actifs (marche, vélo), le partage de la voiture, les transports collectifs, la cohérence urbanisme-déplacements, le management de la mobilité, la diminution du nombre de déplacements, etc. Les expériences déjà menées et les ouvrages de référence dans ce domaine concluent généralement que les « recettes miracles » n'existent pas : les démarches réussies s'appuient sur un savant dosage de ces leviers d'action nombreux, à activer au cas par cas, en fonction de l'organisation du territoire, de sa topographie, des souhaits des habitants, et des moyens et compétences des porteurs institutionnels de la démarche. Cette étape permet de déterminer ce dosage.

2.1.5 La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation

La pérennité d'une telle démarche n'est possible que par la mise en place au minimum d'un bilan à moyen terme des actions projetées. Il est également opportun de définir des outils de suivi des actions afin d'en connaître l'efficacité et d'adapter les mesures dans le temps. L'évaluation peut se faire grâce à différents outils (indicateurs, enquêtes, comptages, etc.) et vise le suivi des actions validées et mises en œuvre, la mesure de leurs effets et de l'atteinte des objectifs, certaines évaluations portant aussi sur l'appropriation de la mise en œuvre du plan de mobilité rurale par les collectivités locales, ou la perception qu'ont les habitants de la politique des déplacements. Ce suivi doit être défini en fonction des moyens humains et matériels dont dispose le maître d'ouvrage. Dans un souci de pragmatisme et d'efficacité, il n'est généralement pas nécessaire de disposer de plus de dix indicateurs.

2.2 Une organisation partenariale à construire

Avant tout, il est recommandé de prendre du temps pour s'organiser et appréhender le sujet des déplacements et des transports, car ce domaine est un champ transversal où se côtoient de nombreux acteurs (institutionnels et représentants de la société civile) et de multiples problématiques (urbanisme, gestion de l'espace public, aménagement, emploi, habitat, etc.).

2.2.1 Une démarche partenariale

Un plan de mobilité rurale touche des domaines variés (urbanisme, tourisme, développement économique, voirie, transports publics, politique sociale, insertion...). Les techniciens et professionnels concernés n'ont pas forcément l'habitude de travailler ensemble. Ce travail en commun est l'occasion pour les décideurs comme pour les techniciens d'acquérir une culture commune, de mieux connaître les enjeux et les responsabilités de chacun, de coordonner leurs actions.

Une des clés de la réussite du projet est la capacité du maître d'ouvrage à fédérer autour de lui, ce qui implique d'associer les acteurs institutionnels et les opérateurs, et à impliquer les citoyens (associations, réunions publiques). La conduite du plan de mobilité rurale doit donc s'inscrire dans une démarche partenariale. Le premier travail est la constitution d'une équipe projet, autour du maître d'ouvrage, réunissant les nombreux et différents acteurs du territoire dans ce domaine à des degrés divers.

Les acteurs du plan de mobilité rurale	
Les institutions	
Le syndicat mixte de SCoT / le pôle d'équilibre territorial et rural (PETR)	Ces structures ont la possibilité d'élaborer un plan de mobilité rurale tel que défini par l'article 55 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. L'établissement public du SCoT est en charge de cette élaboration, à défaut c'est le PETR qui s'en charge, par exemple en cas d'absence ou de renoncement de l'établissement public du SCoT.
Les autorités organisatrices de mobilité (AOM) situées à proximité	Responsables de l'organisation de la mobilité au sein du ressort territorial préalablement défini, les AOM élaborent les plans de déplacements urbains (PDU), sont compétents pour les services de transport collectif, d'autopartage, de covoiturage, des modes actifs et de la logistique urbaine. À noter que les métropoles, les communautés urbaines et les communautés d'agglomérations ont une compétence « mobilité » de droit, alors que pour les communautés de communes, il s'agit d'une compétence facultative. Les pays et les parcs nationaux régionaux (PNR) ne disposent pas de cette compétence.
Les communes et groupements de communes (hors AOM)	Elles peuvent organiser un réseau de transport collectif dans le cadre d'une délégation de compétences ; elles interviennent dans les domaines de la prise en compte de la mobilité dans les documents de planification, de l'accessibilité de la voirie communale et intercommunale, du stationnement, etc. Les questions de déplacements se posent généralement sur un périmètre large nécessitant une approche intercommunale.
Le conseil régional	Autorité organisatrice du transport régional de voyageurs, le conseil régional a la charge de l'élaboration du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), qui a vocation à intégrer les schémas sectoriels existants, en particulier le schéma régional de l'intermodalité (SRI). Il est donc particulièrement concerné par les questions de l'articulation entre les divers modes de déplacement et de l'information des voyageurs ; il organise à partir du 1 ^{er} janvier 2017 les services non urbains, réguliers ou à la demande (à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires) ; il organise mais peut déléguer tout ou partie de l'organisation des transports scolaires (notamment au département) à partir du 1 ^{er} septembre 2017 ; il est compétent en matière de construction, d'aménagement et d'exploitation des gares publiques routières de voyageurs relevant du département (à l'exclusion de la Région Rhône-Alpes sur le territoire de la Métropole de Lyon, et de l'Île-de-France). Il peut aider à l'identification de sources de financement.
Le conseil départemental	Il organise les services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires ; il a la charge des transports interurbains au sein d'un département (hors ressort territorial) jusqu'au 31 décembre 2016 et du transport scolaire jusqu'au 31 août 2017 ; il est gestionnaire du réseau routier départemental.
Les services déconcentrés de l'État	Porteur de politiques nationales, l'État peut être, dans le domaine des déplacements, financeur de réseaux de transports collectifs ou d'autres actions de mobilité, d'études et de mesures de mise en œuvre par le biais des subventions. Il est aussi gestionnaire du réseau routier d'intérêt national.
Également : les acteurs du tourisme, les gestionnaires de parcs naturels, les chambres consulaires (CCI, chambre des métiers)	
La société civile	
Les représentants du monde économique	Il s'agit des représentants d'une zone d'emplois, de commerçants, des principales entreprises génératrices de déplacements (hôpitaux, établissements scolaires, sites touristiques majeurs), des clubs d'entreprises... Leurs décisions (choix d'un site d'implantation, extensions, délocalisations, problèmes d'accès, de stationnement, aménagements internes, modifications d'activité...) ont des conséquences sur leur environnement.
Les représentants de la société civile concernés par les thèmes des déplacements et de l'urbanisme	Associations spécifiques (usagers des transports en commun, cyclistes, personnes à mobilité réduite, etc.) ou généralistes (environnement, défense du cadre de vie...) : ces acteurs particuliers présentent l'intérêt de pouvoir se faire l'écho des préoccupations de groupes particuliers de la population, mais aussi de servir de relais pour la diffusion de l'information.

Tous ces acteurs ont des compétences et des positionnements très variés : ils peuvent, selon les choix du maître d'ouvrage et en fonction du contexte local, être plus ou moins étroitement associés à l'élaboration du projet, ou simplement consultés pour apporter une expertise technique ou un regard citoyen. Toutefois, le maître d'ouvrage doit clairement définir leur rôle (association tout au long de la démarche, consultation à un moment précis ou sur un thème particulier).

Les leviers de réussite sont alors ceux de toute démarche projet : une volonté politique forte, de la coordination, de la diplomatie et un suivi rigoureux. La mobilisation d'un maximum d'acteurs, internes et externes, de partenaires, dès le démarrage, est recommandée.

Faut-il avoir les mêmes partenaires tout au long de la démarche ?

Il est préférable d'assurer la continuité du partenariat tout au long de l'élaboration du plan de mobilité rurale. Il est possible de consulter un autre acteur pour avis, voire de l'intégrer dans le comité technique ou de pilotage si le besoin s'en fait sentir.

Si la mobilisation d'un maximum de partenaires, internes et externes, dès le démarrage, est recommandée, il faut veiller à trouver le bon équilibre, car comme dans toute démarche de projet, un nombre trop important de membres peut nuire à l'avancement du projet.

2.2.2 Quel périmètre prendre en compte ?

Le syndicat mixte de SCoT ou le pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) ont la possibilité d'élaborer un plan de mobilité rurale tel que défini par l'article 55 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. L'établissement public du SCoT est en charge de cette élaboration. À défaut, cette compétence est assurée par le PETR, par exemple en cas d'absence ou de renoncement de l'établissement public du SCoT. Si le plan de mobilité rurale couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore, le périmètre d'étude n'est pas limité à ce périmètre institutionnel et peut être élargi au périmètre cohérent en matière de déplacements. Il est ainsi utile de dissocier le « territoire de décision », sur lequel seront menées les différentes actions, et le « territoire d'étude », plus large, qui permet d'aborder les différents problèmes dans toutes leurs dimensions, les déplacements s'affranchissant, par nature, des périmètres institutionnels.

Le territoire peut aussi être adapté à un problème spécifique : il en est ainsi lors de la construction d'une grande infrastructure de transport qui a des conséquences sur plusieurs communes ; ce peut être aussi le cas pour des communes situées le long d'un axe commun (vallée par exemple) qui induit des contraintes réciproques qu'il est préférable de régler par des décisions conjointes.

Des périmètres de syndicat mixte de SCoT ou de PETR couvrent plusieurs types de territoire (rural / périurbain / urbain). Ainsi, il peut s'avérer pertinent que le plan de mobilité rurale ne couvre qu'une partie du périmètre institutionnel du maître d'ouvrage.

2.2.3 Quelle ingénierie mobiliser ?

La question de l'accompagnement par un bureau d'études peut se poser. Dans ce cas, l'élaboration d'un premier diagnostic (pré-diagnostic) et d'un cahier des charges de consultation est nécessaire. En cas de consultation d'un bureau d'études, la réalisation de ces études préalables en interne ou en partenariat avec la DDT locale est recommandée. Un modèle de cahier des charges de consultation est proposé en annexe 1.

Un pré-diagnostic vise à disposer de données générales qui permettent d'orienter les recherches à mener en indiquant des pistes d'approfondissement à explorer et à privilégier. Il vérifie ce qui pourrait n'être qu'un *a priori*. Cette étape ne décide donc pas du résultat final de l'étude, mais aboutit à des questions, à des besoins d'approfondissements. Dans ce cadre, le contexte général du territoire, la demande et l'offre en mobilité sont analysés brièvement. Le recueil de données y est relativement simple (de 15 jours à 1 mois).

Quelle différence entre pré-diagnostic et diagnostic ?

Le pré-diagnostic permet d'orienter les recherches que l'on va faire en indiquant des pistes à privilégier ou à explorer. Le diagnostic quant à lui est un travail plus approfondi, qui vise à déboucher sur des propositions d'actions.

2.2.4 Comité technique et comité de pilotage

Il est recommandé de dissocier le niveau politique et le niveau technique en créant deux instances : un comité de pilotage et un comité technique.

Le **comité de pilotage** définit les options à prendre, oriente les études et décide des temps forts de la concertation. Il aide le maître d'ouvrage à valider les étapes de la démarche. Il est présent lors des phases clés pour la validation du diagnostic, des objectifs, de la solution retenue, du montage institutionnel et financier, avant que ceux-ci ne soient soumis à la décision du maître d'ouvrage.

L'implication des élus dans la démarche est capitale. La politique de déplacements touche à la vie quotidienne des habitants, aux questions d'environnement, de qualité de vie, d'image du territoire, aux activités économiques et à l'activité touristique. Il est donc de la responsabilité des élus de définir les objectifs à atteindre, de choisir la stratégie pour y parvenir. Pour la viabilité du projet, tout ne doit pas être délégué aux techniciens.

Composition du comité de pilotage pour l'élaboration du plan global de déplacements sur le territoire de la communauté de communes de Guéret Saint-Vaury (2012)

Projet porté par une communauté de communes envisageant de devenir une communauté d'agglomération et donc compétente en matière de transports.

- *l'intercommunalité, un représentant de la commune centre ;*
- *les communes concernées ;*
- *les responsables locaux du SCoT et de l'Agenda 21 ;*
- *le service transports du conseil départemental et du conseil régional ;*
- *la délégation régionale de l'ADEME ;*
- *la direction départementale des territoires (DDT).*

Pour un bon fonctionnement, le représentant du maître d'ouvrage président le comité de pilotage ne doit pas être partie prenante des études techniques. Il désigne pour cela un chef de projet qui a pour mission d'assurer le bon déroulement des études. Le chef de projet informe régulièrement le représentant du maître d'ouvrage, présente les résultats au comité de pilotage, anime et guide la démarche technique.

Pour l'assister, le chef de projet constitue un groupe réunissant des techniciens dont les compétences recouvrent l'ensemble des champs du projet (déplacements, voirie, urbanisme, etc.). Ce **comité technique** peut regrouper les services techniques des communes et groupements de communes concernés (service de l'urbanisme, de la voirie, du transport, du stationnement...), les services voirie et transports collectifs du département, les services transport de la Région, divers acteurs techniques (exploitant des transports urbains, taxis, SNCF, gestionnaire des parcs de stationnement, transporteurs de marchandises...).

Lorsque les études ne sont pas réalisées en régie, le comité technique conseille le maître d'ouvrage pour la préparation du cahier des charges et aide à l'analyse des offres des bureaux d'études (le choix étant effectué par le maître d'ouvrage). Le chef de projet, assisté du groupe technique, encadre, contrôle et alimente le travail du maître d'œuvre. Le groupe technique a pour rôle de préparer les décisions du comité de pilotage.

La démarche technique repose sur une méthode : établir un diagnostic de la situation et formaliser des objectifs avant de proposer des solutions.

Exemple de répartition des activités entre comité de pilotage et comité technique

Les étapes d'un plan de mobilité rurale	Comité de Pilotage	Comité Technique
Étape 1 : cadrage de la démarche et de l'organisation	Cadrage de la démarche et de l'organisation Choix d'une réalisation en régie ou sous-traitance à un bureau d'études	Cadrage de la démarche et de l'organisation Réalisation d'un pré-diagnostic Réalisation d'un appel d'offres (si la consultation d'un bureau d'études est décidée)
	Identification des objectifs globaux de la démarche, composition de l'équipe projet, etc.	
		Sensibilisation au domaine de la mobilité, recueil des études et informations disponibles, etc.
Étape 2 : conduite du diagnostic des mobilités		Conduite du diagnostic des mobilités
		Présentation du diagnostic
	Validation du diagnostic	
Étape 3 : identification des enjeux et des objectifs	Formalisation des enjeux et objectifs	
Étape 4 : définition du programme d'actions		Définition du programme d'actions
		Proposition du programme d'actions
Étape 5 : adoption du plan	Concertation Adoption du plan d'action	
Étape 6 : mise en œuvre, suivi et évaluation		Suivi
		Présentation du plan à mi-parcours
	Réorientation du plan si besoin	
	Révision du Plan de mobilité rurale	

2.3 Disposer d'éléments de contexte

Au démarrage, il est indispensable de disposer d'éléments de cadrage afin d'être en mesure de répondre aux questions suivantes :

- Existe-t-il des projets structurants infra- et supra-territoriaux susceptibles d'impacter ma réflexion ?
- Existe-t-il des études récentes concernant mon territoire abordant de près ou de loin le sujet ?
- Existe-t-il des démarches proches dans des territoires similaires ?

2.3.1 Connaître les orientations et les projets stratégiques impactant la réflexion

Il est essentiel d'étendre la réflexion de manière thématique (habitat, urbanisme, etc.) et géographique (liens avec les territoires à proximité).

Intégrer le plan de mobilité rurale au projet de territoire permet d'assurer sa compatibilité avec les orientations globales d'aménagement décidées et mises en œuvre sur le territoire.

Quid du projet de territoire ?

« Le pôle d'équilibre territorial et rural élabore un projet de territoire pour le compte et en partenariat avec les établissements publics de coopération intercommunale qui le composent. [...] Le projet de territoire définit les conditions du développement économique, écologique, culturel et social dans le périmètre du pôle d'équilibre territorial et rural. Il précise les actions en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace et de promotion de la transition écologique qui sont conduites par les établissements publics de coopération intercommunale ou, en leur nom et pour leur compte, par le pôle d'équilibre territorial et rural. Il doit être compatible avec les schémas de cohérence territoriale applicables dans le périmètre du pôle. Il peut comporter des dispositions relatives à toute autre question d'intérêt territorial » (art. L. 5741-2 du Code général des collectivités territoriales).

Il est également indispensable de connaître les projets structurants (court / moyen / long terme) susceptibles d'impacter la réflexion.

Les documents tels que le schéma régional de l'intermodalité (SRI), ceux liés à l'élaboration du ScoT, ou la charte du PETR, sont bien évidemment les documents à consulter de manière prioritaire.

La consultation d'autres documents peut s'avérer utile : plan air-climat-énergie territorial (PCAET), démarches de prospective territoriale, Agenda 21, plan local de l'habitat (PLH), plan local de l'urbanisme (PLU), voire PLUI, plan local insertion et emploi (PLIE), schéma de développement économique, plan éducatif local, schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), schéma de parc naturel régional... Ces documents tiennent compte des objectifs de diminution des obligations de déplacement et de développement de la mobilité durable. Le SRCAE fixe, en particulier dans le domaine des transports, les orientations permettant d'atténuer les effets du changement climatique et de s'y adapter, et de prévenir ou réduire la pollution atmosphérique. Dans le cadre des PCET, les collectivités et les entreprises de plus de 500 personnes doivent établir un bilan de leurs émissions de gaz à effet de serre, incluant le secteur des transports.

Il apparaît tout aussi important de connaître les projets structurants, actuels ou futurs, susceptibles d'impacter la réflexion et donc d'influer sur le projet. Existe-t-il un projet de réalisation / aménagement d'équipements structurants ? Un projet de zone d'activité économique ? Un projet de pôle intermodal ? Ce type de questionnement est indispensable.

Enfin, la consultation du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) sera indispensable. Prévu par l'article 10 de la loi NOTRe, ce schéma doit fixer les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la Région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets. À cette fin, il a vocation à intégrer les schémas sectoriels existants, et notamment le schéma régional des infrastructures de transport (SRIT), le SRI et le SRCAE.

Le diagnostic réalisé dans le cadre de la construction du projet de territoire (à l'échelle du SCoT ou du PETR) et les réflexions associées constituent une base essentielle de travail sur laquelle s'appuie la démarche du plan de mobilité rurale.

2.3.2 Bénéficiaire d'un retour d'expériences menées sur des territoires similaires

La recherche de cas de référence, d'expériences qui se sont déroulées sur des territoires aux caractéristiques géographiques, démographiques et sociales proches, apporte très souvent des informations riches, permettant une économie de temps considérable.

Exemple : quand les élus et techniciens du Grand Guéret rencontrent ceux de Tulle

La communauté de communes de Guéret Saint-Vaury (28 000 habitants environ dont 15 000 habitants pour la ville-centre) située dans la Creuse s'interroge sur l'organisation des déplacements sur son territoire. Souhaitant approfondir les réflexions engagées dans le cadre du SCoT et de l'Agenda 21 de la ville de Guéret, elle réfléchit à la prise de la compétence dans le domaine des transports.

Afin de l'aider dans ses réflexions, la direction départementale des territoires de la Creuse organise une rencontre avec les élus et techniciens de Tulle (environ 16 000 habitants), commune du département voisin qui dispose d'une expérience dans ce domaine.

De plus, la commune de Tulle est lancée depuis plusieurs mois dans un projet de réorganisation de son offre de transports collectifs, avec notamment un renforcement du niveau de service et la création d'une navette urbaine, en lien avec la transformation de la gare en véritable pôle d'échanges intermodal.

Les élus et techniciens de la communauté de communes Guéret Saint-Vaury ont ainsi pu bénéficier de l'expérience de Tulle et s'approprier la démarche « mobilité et déplacements ».

3 Quel diagnostic du territoire ?

La principale finalité d'un diagnostic des mobilités est de répondre aux questions suivantes :

- L'offre de services correspond-elle aux besoins des différentes populations ? Cette offre suit-elle l'évolution des zones de construction (habitations et emplois) ?
- Quels territoires offrent des alternatives crédibles à la voiture individuelle ? Quels sont ceux qui sont totalement dépendants de la voiture individuelle ?

Pour cela, il est recommandé d'estimer les besoins de mobilité des populations et les déplacements induits par l'organisation du territoire, puis de compléter cette analyse en qualifiant l'accessibilité du territoire selon l'ensemble des modes de déplacement. Quantifier et qualifier les appréciations portées permettra de « dépassionner » les discussions.

Pour éviter de mettre en place des actions rapidement obsolètes, il est recommandé d'adopter une approche prospective (tendances démographiques, d'offres et de fréquentation de transports, etc.).

Le diagnostic réalisé dans le cadre de l'élaboration / révision du projet de territoire (à l'échelle du SCoT ou du PETR) peut être suffisant. Au besoin, il peut s'avérer utile de le compléter.

3.1 Analyser les besoins de mobilité

Une connaissance de la mobilité des personnes et des marchandises est indispensable pour asseoir une politique de déplacements pertinente et mettre en place une offre de mobilité répondant aux besoins de déplacements des habitants et aux enjeux environnementaux. Elle aide à la compréhension des évolutions et fournit des éléments pour aider à la définition des politiques de déplacements actuelles et futures.

Prendre du temps pour permettre une bonne analyse des besoins est garant de la pertinence du plan de mobilité rurale et s'avère bien souvent économique en temps en aval.

Cette analyse des besoins de mobilité ne peut faire l'économie d'une consultation auprès de la population pour recueillir ses besoins ressentis (les besoins réels sont difficiles à appréhender, seuls peuvent être identifiés les besoins diagnostiqués et les besoins ressentis).

Quelles données mobiliser ?

Des données disponibles (INSEE, Filocom, Sitadel, etc.) permettent de quantifier les besoins de mobilité. L'enquête nationale transports et déplacements, régulièrement actualisée, fournit notamment, à l'échelle du territoire métropolitain, des éléments de cadrage sur la mobilité quotidienne des ménages ou des individus (les déplacements habituels tels que le trajet domicile-travail, domicile-étude ou de garde des enfants...) ainsi que sur les véhicules des ménages utilisés pour leurs transports. La réalisation d'enquêtes comme les enquêtes déplacements « grands territoires » permet le recueil de données plus précises. À cela s'ajoutent d'autres enquêtes possibles et des entretiens avec les acteurs locaux. Enfin, des observations « terrain » sont bien évidemment incontournables.

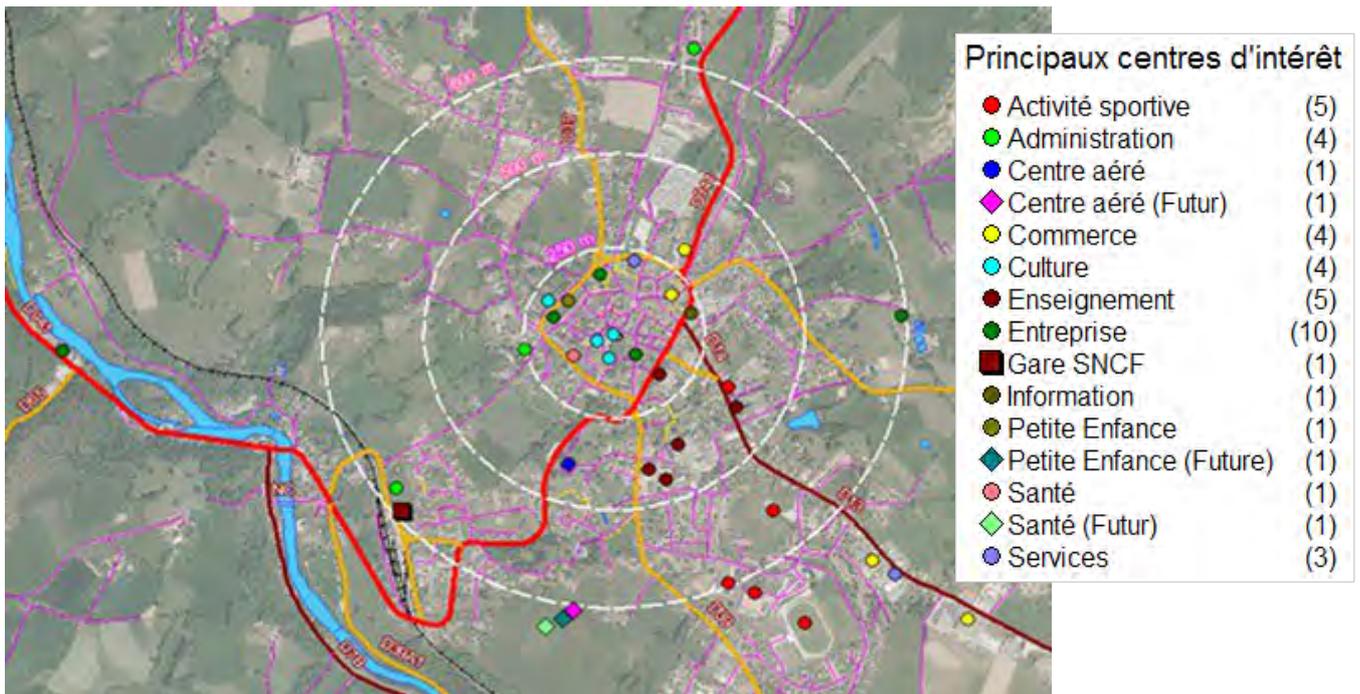
3.1.1 Quel impact de l'organisation du territoire sur les mobilités ?

La dynamique démographique locale influence dans une large mesure le développement des activités économiques et la conjugaison de ces deux facteurs génère, pour les individus, une certaine demande de mobilité pour accéder aux emplois, aux services, aux équipements... Cette mobilité se traduit en déplacements quotidiens réalisés pour différents motifs (travail, études, achats, loisirs...), avec différents modes de transport (voiture, transports collectifs, deux-roues...) et sur certaines liaisons du territoire, en fonction de la répartition de la population, des activités ou des services.

Certains facteurs jouent un rôle important dans le choix du mode de transport, par exemple le niveau de revenu des individus, leur âge, la composition des ménages, la disponibilité au sein du ménage d'une ou plusieurs voitures, la possibilité de stationner ou non dans le lieu de destination, la proximité d'une ligne de transport collectif par rapport au domicile et au lieu de travail...

En l'absence d'enquête de déplacements approfondie, le diagnostic s'appuie essentiellement sur les données disponibles, à savoir les statistiques de l'INSEE sur le recensement de la population, la base permanente des équipements, les données Sit@del et Filocom¹⁴. D'autres données peuvent également être intégrées (populations scolaires, accidentologie...).

Il est recommandé de **localiser les principaux établissements les plus générateurs de déplacements** (entreprises, administrations, lieux d'activités sportives et culturelles, lieux de travail et d'éducation, services de proximité, services de soins de santé, services ou organisations communautaires, etc.)



Exemple de diagnostic territorial : localisation des pôles principaux sur une commune.

Source : Cerema Sud-Ouest

14 Les données de Sit@del2 recensent les autorisations de construire donnant lieu à des créations de logements ou de locaux non résidentiels. Le fichier Filocom recense les logements occupés par des ménages à titre d'habitation, des logements vacants, et aussi, dans une faible proportion, des logements occupés par des personnes morales.

Quelques éléments sur l'organisation du travail impactant la mobilité des salariés d'un employeur important sont indispensables.

Le niveau d'équipement du territoire détermine grandement les caractéristiques de la mobilité des habitants. L'analyse de l'accès aux commerces et aux services peut être réalisée en exploitant la base permanente des équipements (BPE). Dans un contexte de forte croissance de la population âgée ayant des difficultés pour se déplacer, de hausse du coût de l'énergie et de limitation des rejets de gaz à effet de serre, il est conseillé de confronter la répartition actuelle des équipements à une hypothèse de mobilité automobile réduite pour en évaluer l'accessibilité future.

L'offre de services répartie en trois gammes d'équipements

Trois gammes se distinguent en tant qu'ensembles d'équipements souvent disponibles simultanément dans les communes.

La gamme de proximité regroupe des équipements dits de base ou de première nécessité tels que l'école élémentaire, la boulangerie, l'épicerie ou le médecin généraliste (29 équipements au total).

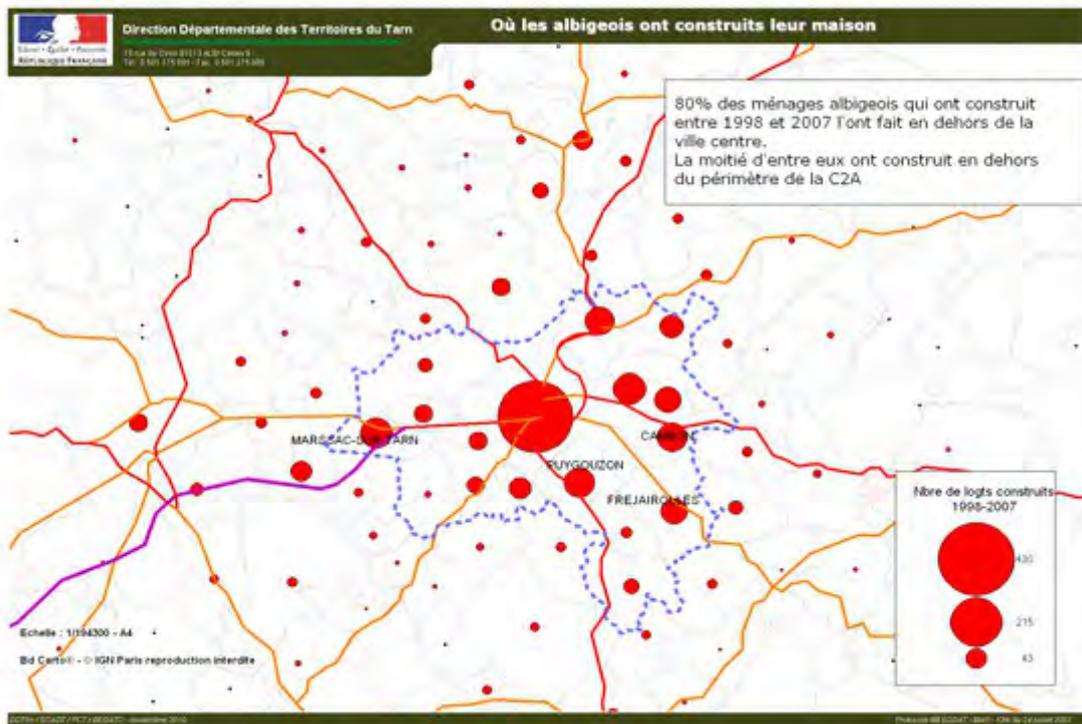
La gamme intermédiaire comprend des équipements un peu moins fréquents, typiques des bourgs-centres : collège, supermarché, magasin de vêtements, gendarmerie ou police, maison de retraite... (30 équipements, dont 12 types de commerces).

La gamme supérieure est plutôt l'apanage des pôles urbains où l'on trouve notamment le lycée, l'hypermarché, les médecins spécialistes, l'hôpital et Pôle Emploi (36 équipements au total, dont 26 dans les domaines de la santé et de l'action sociale).

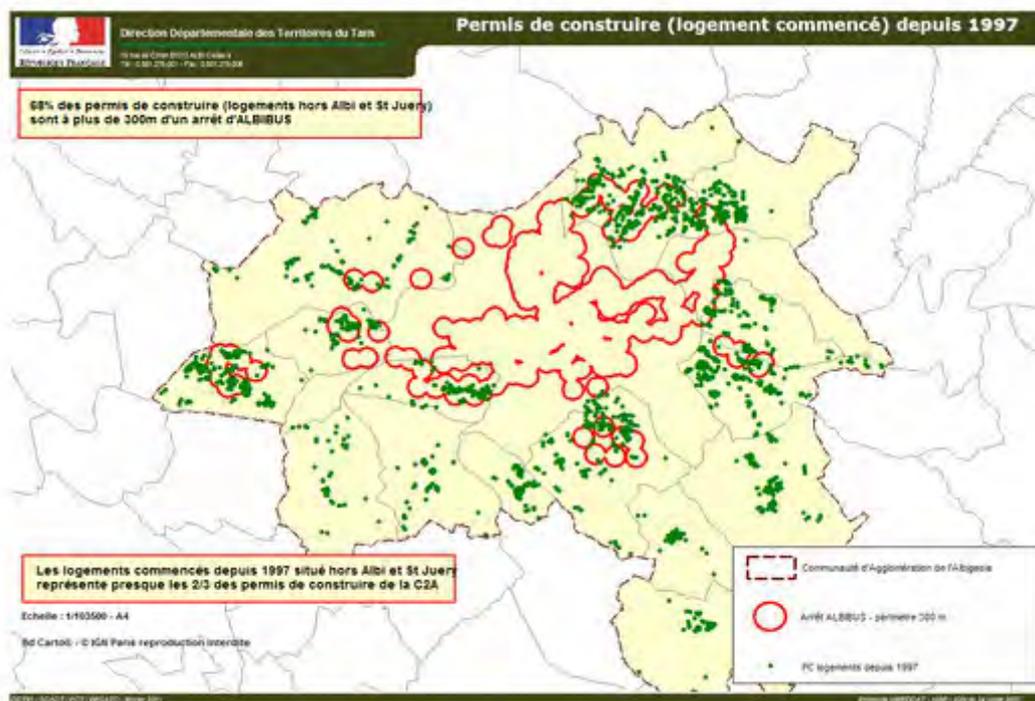
Les trois gammes d'équipements mettent en évidence une organisation hiérarchisée du territoire en termes de services à la population. Pour chacune d'entre elles, on peut identifier des pôles de services : une commune est pôle de services d'une gamme si elle possède au moins la moitié des équipements de cette gamme. Les équipements les plus rares s'implantent généralement dans les communes les plus peuplées, qui disposent également des équipements les plus fréquents. De ce fait, tous les pôles intermédiaires sont aussi pôles de proximité et tous les pôles supérieurs sont également pôles intermédiaires et donc de proximité. (Sources : INSEE).

L'analyse des pôles d'emplois générateurs de déplacements est traitée dans le paragraphe suivant.

De nombreuses dynamiques productives et résidentielles sont à l'œuvre sur les territoires, liées à l'environnement et au cadre de vie, et au développement économique et social. Dans cette phase, il est recommandé de disposer d'éléments qui impactent la mobilité : la qualité des équipements sur le territoire, la localisation des zones d'emplois et des constructions récentes d'habitations et leur corrélation avec la desserte en transports en commun, etc.



Exemple de diagnostic territorial : localisation de l'habitat
 Source : DDT 81 et Sitadel

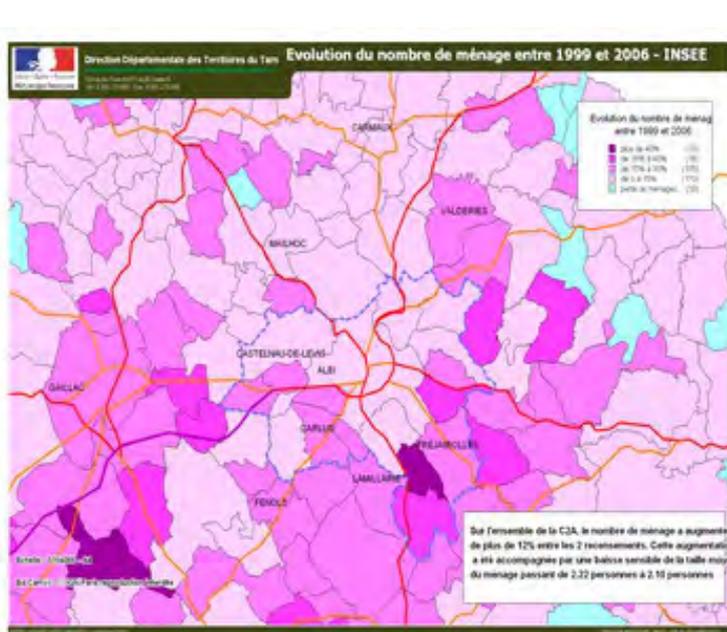


Exemple de diagnostic territorial : localisation des permis de construire.
 Source : DDT 81 et Sitadel

3.1.2 Qui sont les habitants, que doit-on connaître de leur mobilité ?

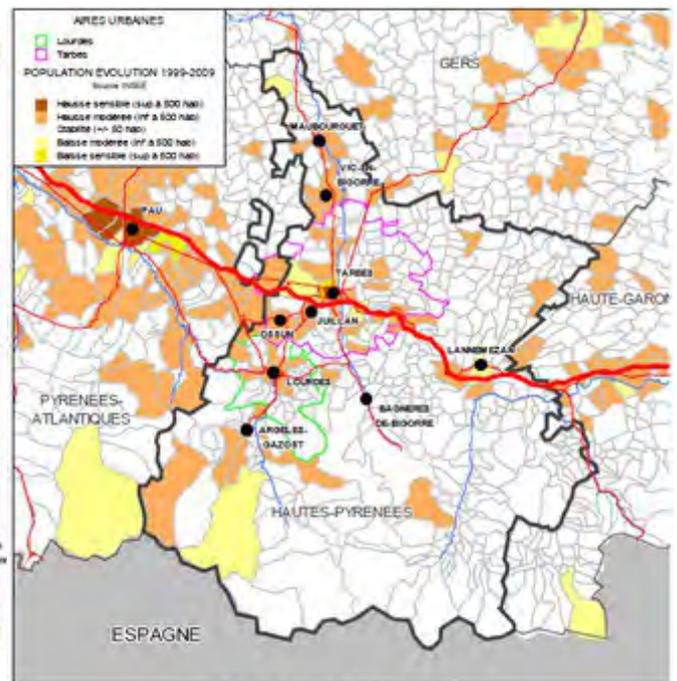
Les territoires ruraux présentent de multiples besoins de déplacements avec peu de flux massifiés. Chaque catégorie d'usagers a ses pratiques de déplacements. Le mode de vie et la position dans le cycle de vie déterminent des mobilités spécifiques. C'est ainsi que les mobilités des scolaires ne sont pas celles des cadres, des seniors ou des actifs. De plus, chaque individu localise sa résidence dans un territoire particulier en fonction de caractéristiques sociodémographiques qui lui sont propres, comme la taille du ménage, les revenus ou l'appartenance à une catégorie socioprofessionnelle. Chacune de ces composantes influence donc les pratiques de mobilité.

Les statistiques démographiques tirées du recensement de la population permettent de situer les territoires concernés en termes d'évolution par rapport aux contextes national, régional et départemental.



Exemple de diagnostic démographique : localisation des ménages en fonction de leur taille.

Source : DDT 81 et INSE

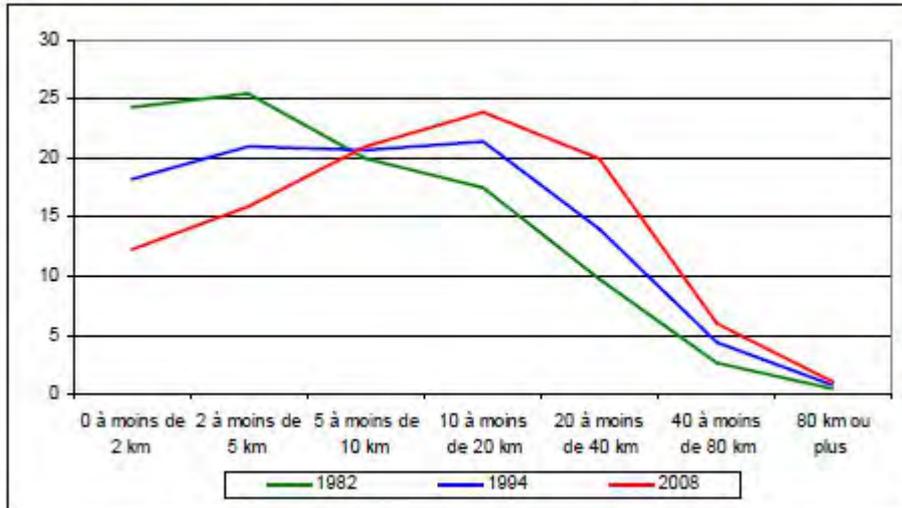


Exemple de diagnostic démographique : localisation de l'évolution de la population / identification des zones attractives.

Source : Cerema Sud-Ouest

L'analyse des déplacements domicile-études et domicile-travail demeure incontournable. Même si l'on considère qu'ils ne constituent que 25 % des motifs de déplacement, ils représentent plus de 50 % des déplacements en distance et plus de 60 % des déplacements en heure de pointe (source : ENT D 2008). En outre, les distances domicile-travail ne cessent d'augmenter.

Graphique 1 : Répartition des actifs selon la distance du trajet pour se rendre au travail (en %)

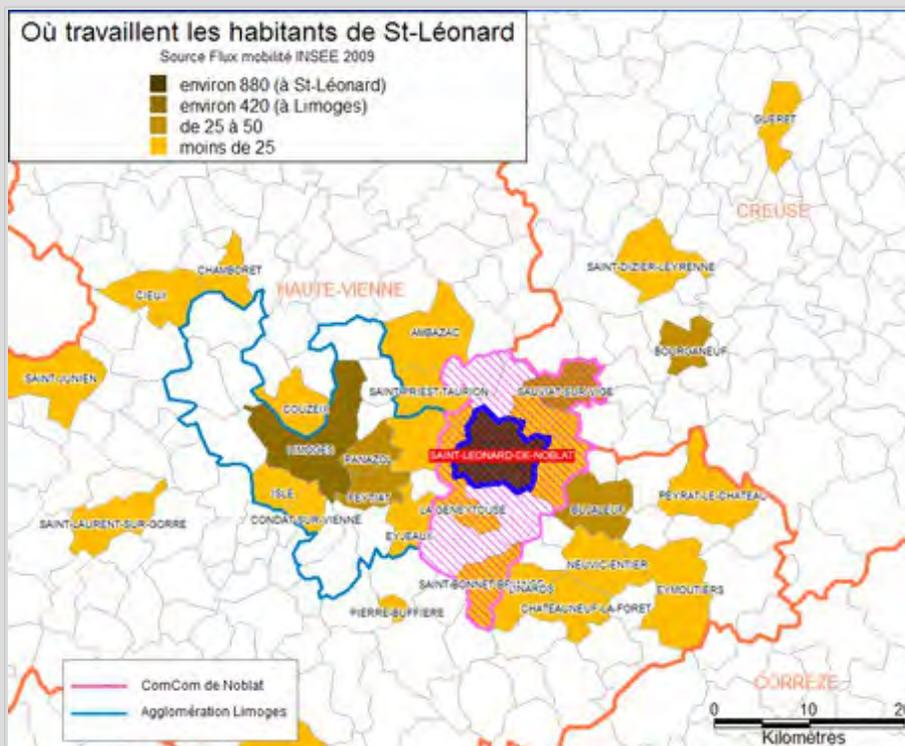


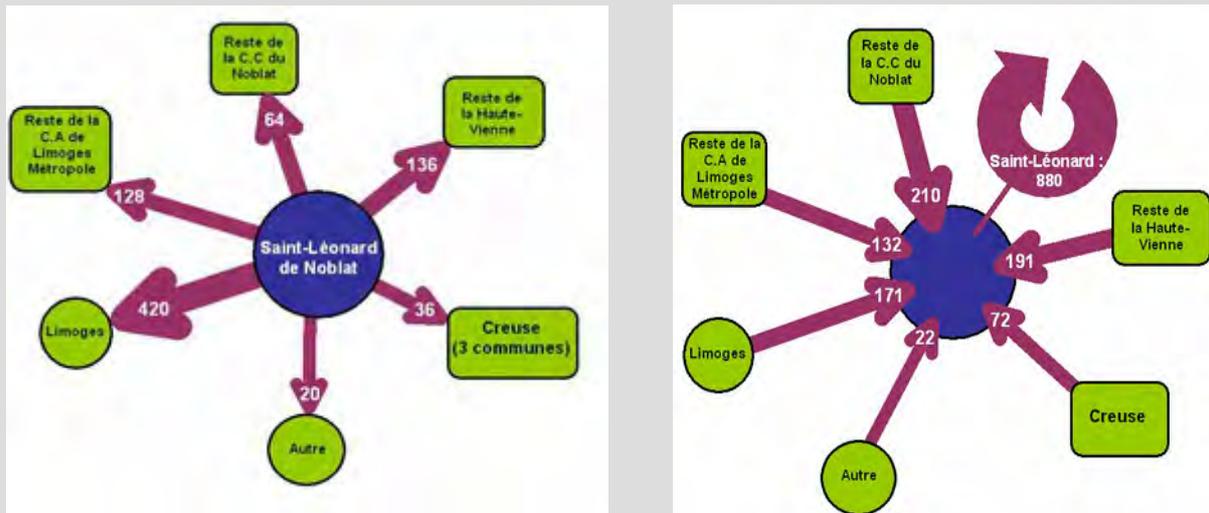
Champ : actifs ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports et déplacements 1982, 1994, 2008

Enfin, ces données sont les plus facilement disponibles : elles sont intégrées aux informations issues du recensement général de la population réalisé par l'INSEE (fichier MOBPRO).

Analyse des flux pendulaires à Saint-Léonard-de-Noblat

Les flux de mobilité évalués par l'INSEE sont révélateurs des déplacements effectués quotidiennement pour aller travailler ou suivre des études. Ils forment une part importante des bassins de mobilité.





Source : Cerema Sud-Ouest

Même si l'analyse des déplacements des actifs est incontournable, une attention particulière doit être portée au risque de segmenter l'offre sur des populations spécifiques. **Il est recommandé de tenter de prendre en compte les problématiques de l'ensemble des publics potentiels** (les actifs, les retraités, les personnes à mobilité réduite, les personnes en situation précaire, les scolaires, etc.) avec des tendances de mobilité.

Il est également important d'avoir conscience des besoins satisfaits (au moins en partie) mais aussi non satisfaits (l'accès au transport des populations en situation de précarité par exemple). Les services sociaux du territoire (CCAS, foyer rural, mission locale, associations d'insertion, etc.) ont connaissance de personnes qui rencontrent des difficultés de mobilité. Les principaux déplacements pour des motifs de « loisir » les mercredis après-midis et les samedis doivent être appréhendés.

Si la mise en place d'une plate-forme de mobilité est décidée dans le cadre du plan d'actions, cela permet de connaître plus finement les besoins de déplacements du territoire, pas uniquement domicile-travail ou domicile-études.

Des besoins spécifiques pour de multiples usages

Usagers	Motifs de déplacement Destinations spécifiques	Particularités
Jeunes	Domicile-études (transports scolaires), établissements d'enseignement Loisirs et activités culturelles et sportives	Mercredi, samedi et dimanche Soir en semaine
Personnes âgées	Commerces, marchés Services de santé, loisirs, cimetière	Recherche de convivialité Besoins d'aide à la personne, besoins d'accompagnement
Personnes en parcours d'insertion professionnelle	Zones d'emploi, Pôle Emploi	Mise en œuvre de tarifications adaptées Facilitation de l'accès aux zones d'emploi et aux lieux de formation
Touristes	Très hétérogènes Sites touristiques	Engorgement de certains lieux touristiques, préservation de l'environnement, stationnement camping-cars
Personnes à mobilité réduite	Tous motifs	Difficultés des déplacements individuels qui rendent délicats, voire interdisent les trajets d'approche pour rejoindre un arrêt de transport collectif classique Besoins d'équipements spécifiques Besoins d'aide à la personne, besoins d'accompagnement
Actifs	Domicile-travail Tous motifs	Variable, pas forcément 8h-17h

Quelques chiffres sur les personnes à mobilité réduite

6 millions de personnes concernées par une limitation physique dont 594 000 utilisateurs de fauteuils roulants ;

5,4 millions de personnes concernées par un handicap auditif ;

3,3 millions de personnes ayant souffert de troubles psychiques au cours des douze derniers mois ;

2,4 millions de personnes handicapées mentales ;

2 millions de personnes avec poussette ;

1,7 millions de personnes concernées par un handicap visuel ;

805 000 femmes enceintes tous les ans ;

35,4 % des personnes déclarant des difficultés pour accomplir certaines activités de la vie quotidienne et se considérant comme entravées dans leur mobilité ;

9,1 % de la population ayant plus de 75 ans.



Source : INSEE

De l'utilité des analyses comparatives

Il est intéressant de :

- comparer ces données avec des études de cas correspondant à des territoires similaires ;
- consulter les sites et/ou services existants pour voir si de telles analyses ne sont pas publiques : DDT, CAUE, INSEE ; également les documents existants dans le domaine des déplacements transports (plan de transport du conseil départemental, plans stratégiques de déplacements, enquêtes de fréquentation, chiffres de fréquentation, etc.).

3.1.3 Doit-on réaliser des enquêtes ?

Les enquêtes mobilité « classiques » (enquêtes ménages déplacements et enquêtes cordons) ne sont pas adaptées aux territoires ruraux. Il peut donc s'avérer utile de mener des enquêtes spécifiques afin de mieux connaître les déplacements de la population locale, et particulièrement :

- le niveau de dépendance à l'égard des transports collectifs ;
- les destinations, les origines et les motifs de déplacement ;
- la répartition modale ;
- le nombre quotidien de déplacements ;
- le niveau d'information des usagers sur l'offre TC ;
- le niveau de satisfaction sur l'offre de mobilité.

Ce travail d'enquête peut être réalisé directement auprès de la population ou des usagers, *via* des enquêtes téléphoniques, des questionnaires, ou indirectement en travaillant avec des représentants (élus, administrés, associations d'usagers des transports...) ou des « spécialistes » tels que les professionnels intervenant dans le champ de la mobilité, les prestataires de services, les socioprofessionnels. Le souci de construire une offre adaptée et viable implique de s'assurer de la légitimité des besoins et de leur caractère impératif. Cependant, les résultats d'enquêtes ne sont exploitables que si ces enquêtes reposent sur une méthodologie solide (échantillon, etc.), parfois incompatible avec les moyens humains et financiers du maître d'ouvrage dans les territoires ruraux. Enfin, les flux de déplacements en milieu rural peuvent être tellement diffus qu'il peut s'avérer très difficile de les observer de manière représentative.

Les différents types d'enquête

Différentes techniques d'enquête peuvent être proposées, et peuvent bien évidemment se combiner.

L'enquête téléphonique permet d'une part de s'assurer du profil des répondants au fur et à mesure de la progression de l'enquête, et d'autre part d'expliquer le cadre de l'enquête et d'accompagner la personne dans la compréhension des questions. Il s'agit d'un support efficace et interactif, mais qui nécessite du temps pour obtenir la représentativité souhaitée.

Le questionnaire papier peut être mis à disposition des personnes dans les locaux de partenaires (comme les mairies ou les associations), envoyé directement par courrier à la personne interrogée, rempli dans le cadre d'un entretien direct avec la personne sollicitée ou diffusé par l'intermédiaire de structures partenaires (structures d'accueil de la petite enfance, d'accueil social, associations, bibliothèque, etc.). Mais le taux de retour est relativement faible et le profil de la personne répondant n'est pas maîtrisé.

Le questionnaire en ligne sur Internet peut faciliter l'analyse des résultats s'il est associé à un logiciel de traitement d'enquêtes. Cependant, il n'offre pas la garantie que la cible prévue sera touchée. C'est un support encore sélectif qui limite la représentativité des personnes ayant répondu.

Les questionnaires papier et l'enquête téléphonique sont les plus fréquemment utilisés, tandis que l'enquête en ligne sur Internet se développe plus ponctuellement.

Attention : un besoin exprimé ne signifie pas systématiquement un besoin réel. Il importe de porter un avis critique sur les attentes exprimées.

Un modèle de déplacements est-il utile ?

Les modèles de déplacements sont des outils d'aide à la décision qui permettent d'évaluer les impacts de la mise en place d'une nouvelle infrastructure ou politique de transport. En effet, les réflexions en matière de planification des infrastructures de transport, ou d'optimisation de celles-ci par des mesures de gestion des trafics, nécessitent un cadre d'analyse qui permette d'évaluer les conséquences des différentes politiques envisagées. Les modèles de déplacements et d'écoulement du trafic peuvent participer à un tel cadre d'analyse, car ils permettent d'évaluer a priori les conséquences de certains choix d'investissement ou de gestion de trafic sur les déplacements et leurs conditions, sur les routes et/ou sur les autres modes de transport selon les modèles.

Les objectifs d'une modélisation des transports / déplacements sont l'estimation de la demande de transports à un horizon d'étude retenu, la confrontation de cette demande avec l'offre de transports disponible et projetée, et la description de la répartition prévisible des flux.



Les modélisations ne sont pas sans limites : étant une représentation simplifiée d'un système complexe, un modèle ne représente pas la réalité. Il présente notamment le risque de se polariser sur l'usage lié aux véhicules particuliers en occultant d'autres réflexions peut-être plus fondamentales dans l'élaboration d'un plan de déplacements territorial.

Mais surtout, se doter d'un modèle représente un coût qui n'est pas forcément bien estimé en amont. Outre le coût d'investissement, il faut intégrer les coûts de maintenance (formation, mise à jour annuelle...) et les coûts liés au recueil, à l'analyse et à l'intégration des données qui alimentent le modèle.

Ainsi, il est impératif d'analyser si la collectivité dispose des moyens suffisants en interne pour être en mesure de suivre un tel modèle ou d'avoir recours à une prestation privée pour son exploitation.

3.1.4 Doit-on mener des entretiens individuels et/ou collectifs ?

Si l'enquête est un outil qui peut paraître facultatif dans l'élaboration d'un plan de mobilité rurale, la réalisation d'entretiens est recommandée pour identifier certains problèmes de mobilité ne pouvant être traduits par une approche statistique.

Sans être trop nombreux, des entretiens individuels et/ou collectifs peuvent être menés pour recueillir des avis principalement sur l'offre actuelle, les besoins et les attentes en termes de mobilité, ainsi que les motivations en termes de mobilité durable. Lors de ces entretiens, il s'agit alors de recueillir des éléments qualitatifs sur les besoins et les attentes en termes de mobilité en distinguant les facteurs internes (dépendant de la collectivité) des facteurs externes (indépendants de la collectivité). Bien souvent, ces entretiens permettent de mettre en lumière certains problèmes de mobilité qui ne peuvent être traduits par une approche statistique. Ces entretiens peuvent viser également à recenser les bilans tirés des expériences passées de conception de services de mobilité sur le territoire.

À côté des entretiens téléphoniques ou en face-à-face, des tables rondes peuvent être organisées. Elles présentent l'avantage de réunir l'ensemble des partenaires autour d'une table et de permettre des confrontations de points de vue.

Exemple de composition d'une table ronde

- habitants ou représentants d'habitants ;
- représentants des acteurs économiques (chambre de commerce, association des commerçants) ;
- représentants des associations de personnes âgées ;
- représentants des associations de parents d'élèves ;
- services municipaux en charge de la jeunesse, de l'action sociale, qui connaissent bien a priori les besoins en déplacements des captifs (jeunes, chômeurs, personnes en difficulté...).

Des entretiens peuvent également être réalisés auprès de la population (par secteur géographique, par thématique, etc.).

Les 37 entretiens semi-directifs du projet MOUR dans le parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine (2012)

Les ménages ruraux sont aujourd'hui majoritairement dépendants de la voiture, qu'ils utilisent pour l'ensemble de leurs déplacements quotidiens liés au travail, aux achats, à l'accompagnement des enfants, aux loisirs, etc. Un premier objectif sera donc de comprendre pourquoi la voiture est autant utilisée : est-ce une utilisation nécessaire et obligée, ou une utilisation réflexe, non réfléchie ? Pourquoi ces ménages n'utilisent-ils pas les services de transport existants, dont certains peuvent constituer une alternative compétitive (voire plus intéressante) que la voiture ? S'agit-il uniquement de freins « structurels » liés à une inadéquation entre l'offre et leurs besoins ? Ou bien à des freins « qualitatifs, subjectifs », à des ressentis négatifs des individus à l'égard de ces alter-mobilités, à un manque de besoin, à un manque d'envie ?

37 entretiens semi-directifs avec des ménages mobiles habitant en milieu rural ont été conduits pour connaître au mieux les pratiques des individus, pour analyser les freins au changement et pour leur proposer des leviers qui permettraient de dépasser ces freins.

À l'issue de ces entretiens, une expérimentation « d'accompagnement personnalisé » a été conduite pendant plusieurs mois auprès d'une vingtaine de ménages de milieu rural, pour voir si des changements de comportement sont possibles.

Pour en savoir plus se référer au document adjoint « Recueil de pratiques ».

3.2 Évaluer l'accessibilité multimodale du territoire

Cette analyse consiste à examiner la facilité avec laquelle on accède au territoire concerné, on en sort, et on s'y déplace. Pour ce faire, on étudie l'ensemble des modes de déplacements (vélo, marche, transports en commun, véhicules motorisés) et leurs capacités à répondre aux demandes de déplacements identifiées.

Elle intègre également des thématiques transversales qui ont un impact sur la mobilité : l'organisation globale de la circulation, du stationnement, le partage de la voirie et le management de la mobilité (par exemple les plans de déplacements d'établissement, inter-établissements, scolaires), ainsi que l'apport des technologies qui peuvent réduire ou supprimer un certain nombre de déplacements.

À l'issue de cette phase, le diagnostic peut distinguer deux catégories de territoires : ceux qui offrent des alternatives à la voiture individuelle (arrêts de réseaux TC, gares TER, parc-relais, etc.) et ceux qui ne présentent pas d'alternative. En plus de faire apparaître les territoires les plus fragiles, le diagnostic peut également identifier les ménages les plus dépendants de l'automobile pour lesquels une intervention préventive serait opportune, en croisant les paramètres de lieux d'habitation, de lieux de travail, de solutions de mobilité alternatives à l'automobile et de budgets disponibles.

Une analyse comparative des temps de parcours est très intéressante. Un mode de déplacement alternatif au véhicule individuel peut devenir compétitif si le temps de parcours réalisé en utilisant ce mode est inférieur à environ 1,5 fois le temps de parcours en voiture. Pour des données plus précises, il est conseillé d'analyser les distances en temps réel plutôt qu'à « vol d'oiseau ».

3.2.1 Les déplacements des véhicules motorisés

Une bonne accessibilité en voiture se caractérise par la présence d'un parking à proximité du lieu de l'entreprise, de capacité suffisante, par des voies de géométrie correctement dimensionnée et aménagées, et par des itinéraires directs.

Pour qualifier cette accessibilité, les analyses pouvant être réalisées sont les suivantes :

- hiérarchie du réseau viaire et niveau de service (état du réseau de voirie notamment) ;
- identification des axes structurants et des flux routiers (trafic journalier VL/PL) ;
- existence et usage des aires de covoiturage (nombre de places libres / occupées), des arrêts d'auto-stop ;
- offres et fréquentation des sites de covoiturage institutionnels (même si ces chiffres ne représentent pas l'ensemble des offres de covoiturage qui, pour une bonne part, sont informelles) ;
- analyse des phénomènes de congestion (localisation, jours et heures, durée) s'ils existent.

3.2.2. Les aménagements pour les déplacements non motorisés

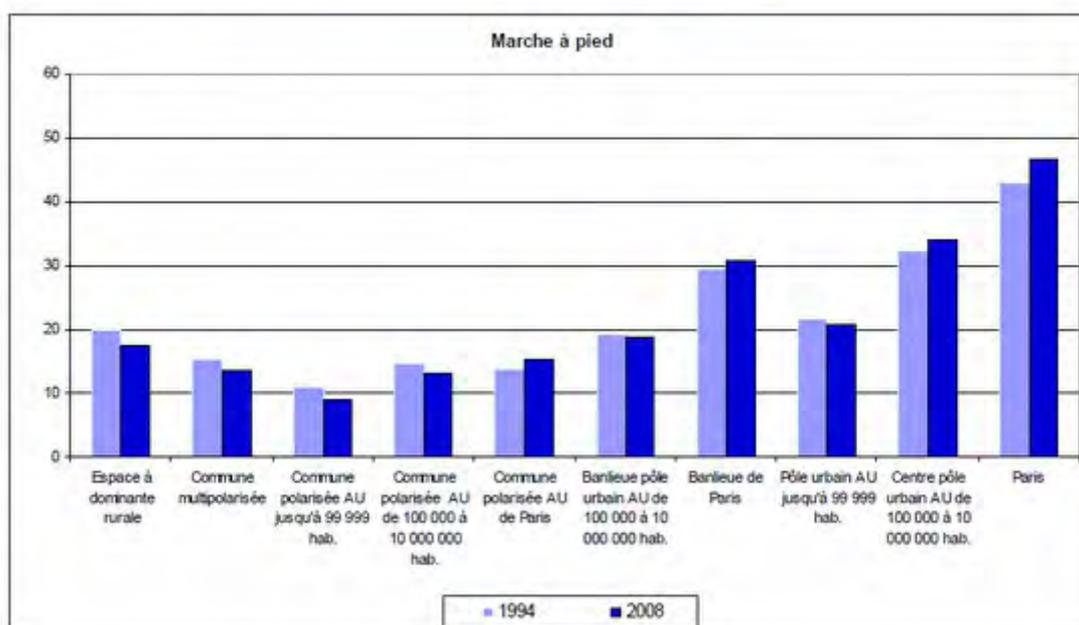
Les enjeux liés au **développement de la marche** sont multiples, tant à titre individuel que collectif, car :

- La marche est un maillon essentiel de la mobilité quotidienne.
- Elle est le mode le plus pertinent pour un déplacement de moins de 1 km, ne rejetant ni gaz à effet de serre (GES) ni polluants. Nombre des déplacements sont courts : des reports sont donc bel et bien envisageables à condition de trouver les bons leviers. Au-delà du kilomètre, la part de la marche chute rapidement. Cependant, de nombreux déplacements de moyenne et longue distance peuvent s'effectuer en intermodalité avec la marche.
- Elle est bonne pour la santé : faire au moins 30 minutes d'activité physique par jour permet de prévenir un certain nombre de pathologies chroniques (obésité, maladies cardiovasculaires, respiratoires, cancers, diabète, dépression, etc.). Marcher régulièrement est donc un facteur indiscutable d'amélioration de la qualité de vie et d'augmentation de l'espérance de vie.
- Elle est favorable au commerce, contrairement aux idées reçues. Plusieurs études¹⁵ démontrent que piétons (et cyclistes) sont de meilleurs clients que les automobilistes, dynamisant l'apparition de magasins de petites et moyennes surfaces, réinvestissant le centre des villes, redonnant vie à certains pôles de commerces de proximité. La vie de quartier peut ainsi se réorganiser et redonner le goût de marcher.



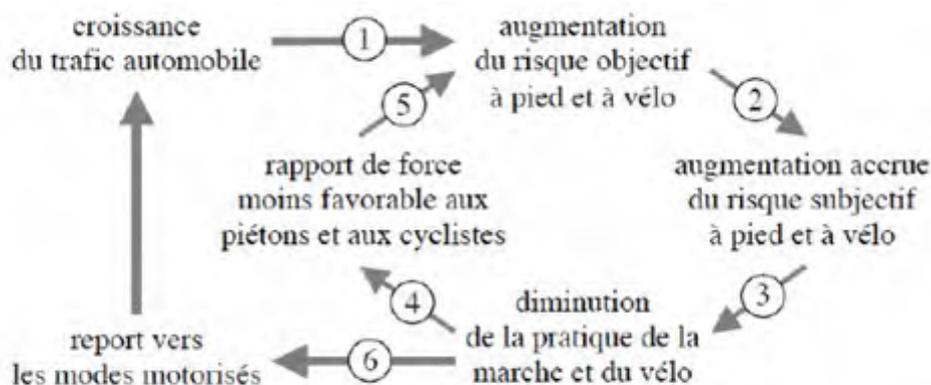
15 Comme l'étude *Commerces et zones à priorité piétonne, anticiper les effets possibles*, réalisée par le bureau Archi'urba missionné par le Certu (2012).

Graphique 5b : Part de la marche à pied dans les déplacements locaux de semaine, selon le type de commune de résidence (en %)



Source : SoeS, INSEE, IFFSTAR, ENTD 2008

L'ensemble des populations sont concernées, avec peut-être une préférence pour les personnes âgées et les populations jeunes.



Source : Héran, 2003.

La double spirale de l'insécurité routière à pied ou à vélo.

Source : Frederic Héran, 2003

L'accessibilité piétonne est fonction d'un certain nombre de paramètres non exhaustifs énumérés ci-après :

- des itinéraires directs, sécurisés et sans trop de traversées de voies ;
- des largeurs minimales de cheminement ;
- des itinéraires dont la surface est non meuble et régulière ;
- des pentes modérées.

Les largeurs des cheminements sont fixées par les textes réglementaires (loi 2005-102 et textes d'application) inhérents à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR). En effet, tout piéton peut à tout moment se trouver classé dans cette catégorie du fait d'un souci de santé passager ou tout simplement de la position de voyageur dans le cadre d'une mission professionnelle (chargé d'une valise, de dossiers gênant son déplacement). À ce titre, l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, demande que la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, soit organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.



Des trottoirs inaccessibles aux piétons

Source : Cerema Sud-Ouest



Des trottoirs de faible largeur, souvent dégradés

Il convient **d'examiner la qualité des cheminements piétons** car il n'est pas rare de constater que, dans les centres de nombreux villages, ils sont quasiment inexistantes. Très peu de voies proposent des cheminements piétons séparés. Bien souvent, les configurations actuelles de la voirie (voie de circulation et dépendances) rendent la marche inconfortable et non sécurisée. Les obstacles principaux à une marche sécurisée sont bien souvent des trottoirs de faible largeur (inférieure à 1,40 m), des voitures en stationnement et un revêtement dégradé.

Ces obstacles représentent des freins considérables à la pratique de ce mode de déplacement, qui pourtant constitue un potentiel élevé au regard des distances courtes au centre. Du fait de cette voirie au seul profit des véhicules motorisés, les cheminements piétons s'avèrent dangereux, les piétons étant contraints de circuler sur la chaussée.

Cette analyse peut être déjà abordée dans le cadre du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE). Le PAVE est le document par lequel la collectivité identifie et programme les travaux nécessaires à la mise en conformité des voiries et des espaces publics, au regard des règles et prescriptions techniques en matière d'accessibilité.

Il convient également **d'examiner les modalités de partage de la voirie**. La voirie se caractérise par la multiplicité de ses fonctions. On y circule, on y stationne, on s'y promène, on y accède aux commerces, activités et habitations. Or la voiture n'a cessé de prendre de plus en plus de place au détriment des autres usages. Aujourd'hui, l'action publique, en réponse à une demande sociale et aux enjeux environnementaux, cherche à favoriser d'autres modes de déplacement comme le vélo, la marche ou les transports en commun en maîtrisant mieux l'utilisation de l'automobile. Il est intéressant de recueillir le nombre de rues qui proposent un partage apaisé entre les piétons, les PMR, les cyclistes et les véhicules, et également le nombre de zones de rencontre, de zones 30, de rues piétonnes, etc.

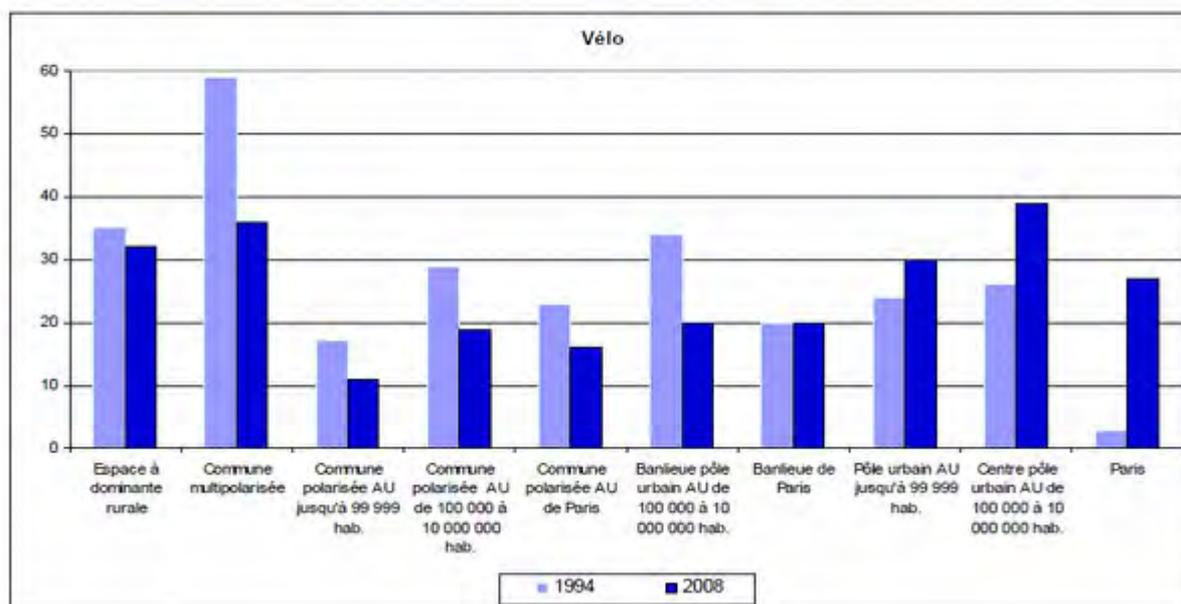


En outre, si la pratique du vélo a progressé dans les grandes villes, elle a reculé en milieu rural. Or le vélo constitue aujourd'hui un moyen de transport à même d'apporter une réponse aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques du XXI^e siècle, qu'il s'agisse des questions de pollution, de bruit, de bien-être ou de pouvoir d'achat. Après avoir connu un déclin dans les années 1970, la pratique du vélo, comme mode de déplacement, connaît un nouvel essor depuis les années 2000.

L'usage du vélo est un enjeu essentiel de mobilité durable car :

- Le vélo est le mode le plus pertinent pour un déplacement de 1 à 3 km ; or en France, un quart des déplacements quotidiens en voiture se font sur moins de 3 km¹⁶.
- 5 vélos sont vendus annuellement pour 100 habitants en France. La France est depuis quelques années en troisième position en Europe derrière les Pays-Bas et l'Allemagne¹³.
- En 2007, les Français parcouraient en moyenne 87 km/an/hab, contre 300 km dans la plupart des pays du Nord et entre 800 et 1 000 km au Danemark et aux Pays-Bas¹⁷.
- 40 % des personnes de 6 ans ou plus ont déclaré en 2008 se déplacer à vélo occasionnellement ou régulièrement¹³.

Graphique 5a : Part du vélo dans les déplacements locaux de semaine, selon le type de commune de résidence (en %)



Source : SoeS, INSEE, IFFSTAR, ENT D 2008

Dans ce domaine, les politiques locales combinent la réalisation d'infrastructures, le rééquilibrage de la voirie en faveur du vélo, la mise en œuvre de services vélo (stationnement, location, libre-service), et la promotion du vélo dans les écoles et auprès des habitants.

16 ENT D, 2008.

17 Source : Atout France, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, *L'économie du vélo*, 2009.

Une bonne accessibilité en vélo se caractérise par :

- des parkings vélo permettant l'accrochage ;
- des itinéraires cyclables pertinents, continus et directs, pourvus d'une qualité minimale de revêtement ;
- des itinéraires offrant une sécurité optimale pour les cyclistes ;
- des itinéraires où la commodité de passage est garantie (absence d'obstacles, de véhicules stationnés...)
- des pentes modérées.



Accessibilité en vélo depuis le centre-ville d'Albi

Source : DDT 81

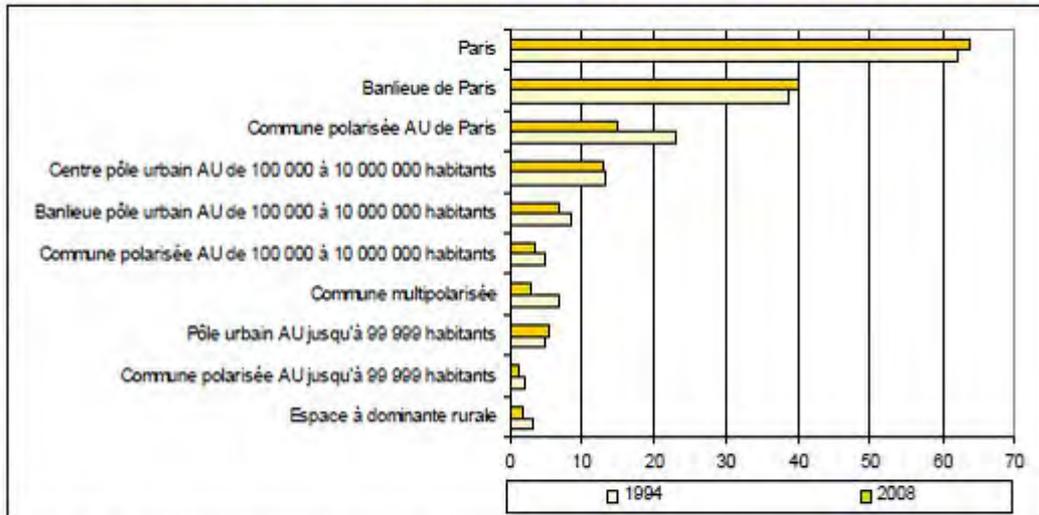
3.2.3 Les transports collectifs

La palette des transports collectifs est large : les lignes classiques (structurantes et secondaires), les navettes de centre-ville, le transport à la demande ou encore les services spéciaux pour les scolaires. Le financement de ces systèmes pose actuellement question. Sur les territoires non compris dans une AOM, il relève de la Région, ou d'un EPCI par délégation de la Région, mais sur des fréquentations faibles, les services les moins rentables sont fragilisés.

L'offre de transports collectifs en milieu rural est bien évidemment moindre que dans les zones périurbaines et urbaines. Quelques communes peuvent bénéficier d'une gare proposant des trains TER, et l'offre interurbaine historiquement proposée par le conseil départemental est composée d'un ou deux arrêts sur une commune, dont un arrêt situé au cœur des centres-bourgs.

Ainsi, de nombreux espaces ne se retrouvent pas dans l'influence d'un arrêt de transport en commun. Les ménages disposant d'une voiture et habitant ces territoires sont donc contraints de prendre leur voiture pour rejoindre ce réseau. Devant la faible fréquence des lignes de transports en commun, et l'absence généralement de contraintes aussi bien en matière de circulation que de stationnement pour les véhicules individuels, ils utilisent très majoritairement leur voiture sur l'ensemble d'un trajet. Ces principales raisons expliquent la faible part des déplacements réalisés en transports collectifs.

Graphique 6 : Part des déplacements en transports en commun selon le type d'habitat (en %)



Champ : actifs ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile.

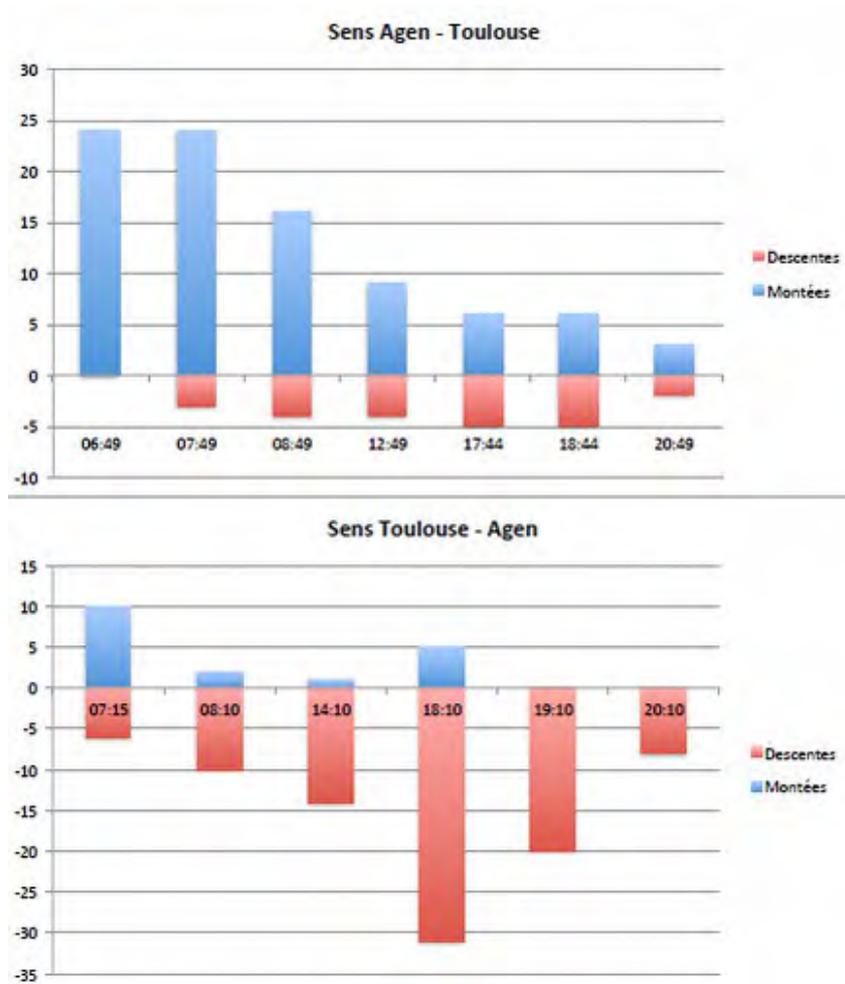
Sources : S.O.e.S., Insee, Inrets, enquêtes nationales transports et déplacements 1994, 2008

Dans le diagnostic, il est donc nécessaire d'**analyser la qualité des offres de transports en commun**.

La qualité d'un service de transports publics se caractérise par un certain nombre de paramètres tels que la fréquence, l'amplitude horaire, les temps de parcours, la régularité pour fiabiliser le service rendu, le confort (durant le trajet, mais aussi lors des phases d'attente des transports en commun (abribus ou simple poteau, information voyageurs, etc.)), et l'accessibilité à tous les usagers y compris les plus vulnérables (accessibilité PMR, tarification sociale ou solidaire, etc.).

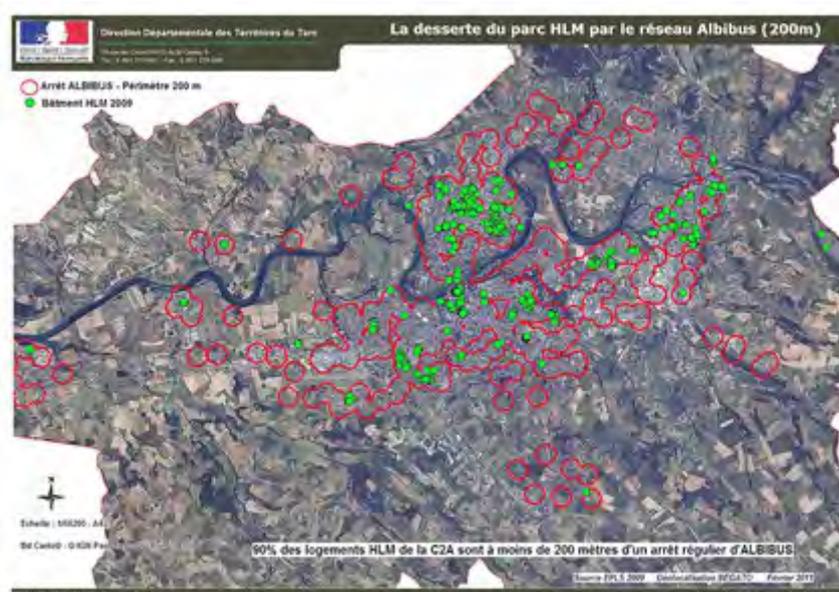
Pour constituer une alternative crédible à la voiture, un réseau de transports en commun doit fournir une qualité de services correspondant en moyenne :

- à une amplitude horaire relativement large, au minimum les heures de pointe du matin et du soir pour des horaires « classiques » : entre 7h et 9h et entre 17h et 19h ;
- à une fréquence de dessertes inférieure à une heure, avec plusieurs dessertes le matin et le soir (au minimum pendant les heures de pointes) ;
- à une durée du trajet ne dépassant pas 1,5 fois la durée du trajet réalisé en voiture ; à noter que les temps de parcours sont impactés par les distances entre les arrêts de bus et les éventuelles ruptures de charge.



Exemple d'analyse de la fréquentation d'une ligne de transport collectif : analyse des montées et descentes sur un arrêt en fonction de l'heure de passage. Source : Région Midi-Pyrénées (mars 2013)

La qualité de la desserte doit être également prise en compte. On peut estimer l'accessibilité physique du territoire en fonction des modes de transport, et mener également d'autres analyses comme celle de la desserte des pôles structurants (équipements sportifs et culturels, parc HLM, etc.).



Exemple d'analyse de l'offre en fonction de l'urbanisme : cartographie de la desserte du parc HLM par le réseau de bus. Source : DDT81 et RPLS 2009

3.2.4 L'intermodalité

Les nœuds d'échanges du système de transports doivent être organisés pour créer des « passerelles » entre les modes de transport et intégrer des services permettant le passage généralement de la voiture aux transports en commun (stationnement, aire de covoiturage) ou des transports en commun au vélo (pour l'irrigation fine des zones d'activités) et à la marche (aménagement des cheminements piétons). Outre l'analyse des complémentarités entre ces modes de déplacement, l'analyse devra également prendre en compte une analyse qualitative des lieux intermodaux et de leur desserte.

La complémentarité entre vélo et transport public s'organise autour du partage de la voirie et par l'intermodalité. L'enjeu de l'intermodalité est de faciliter le passage d'un mode de déplacement à un autre. L'aménagement du stationnement sûr et abrité des vélos, le développement des systèmes de vélos en location et le soin apporté à l'accessibilité en vélo aux aires d'arrêt et dans les gares permettent de réduire au minimum l'effet de rupture de charge. L'information est aussi une condition essentielle de l'utilisation plus large et conjointe du vélo et des transports publics.¹⁸

Le potentiel de développement de la part modale de la marche et du vélo est important. On considère que l'automobiliste peut être tenté de prendre un train ou un bus si la gare se trouve à moins de 10 minutes pour un trajet équivalent à 7 km environ¹⁹. Si les distances à parcourir ou le relief peuvent être des obstacles à la pratique quotidienne, l'intermodalité pour assurer la continuité et la complémentarité entre modes actifs et transports en commun est la solution pour les longs trajets ou les activités de loisir. Cela nécessite de mettre à disposition des cyclistes des espaces de stationnement sécurisés où déposer leur bicyclette (personnelle ou de location) dans les gares ou aux arrêts de tramway et de bus, ou de leur permettre de l'emporter avec eux. Ces possibilités présentent en outre l'avantage d'augmenter l'aire de chalandise des transports publics. Pour les piétons comme pour les cyclistes, il est d'autre part nécessaire d'accompagner la dynamique de la mobilité active grâce à l'apport des nouvelles technologies comme l'infomobilité, en s'appuyant notamment sur les modèles collaboratifs pour garantir une mise à jour permanente des données.

Étudier la complémentarité entre transports collectifs et modes actifs, c'est également examiner le dernier maillon de la chaîne de déplacement, entre l'arrêt de transports collectifs et le point final, qu'on qualifie de « dernier(s) kilomètre(s) ».

La complémentarité entre transports en commun et voiture s'est fortement développée ces dernières années, apparaissant comme une nécessité aussi bien technique que financière. Les questions suivantes doivent être abordées : le territoire propose-t-il des parc-relais ? En quelle quantité ? Combien proposent-ils de places de stationnement ? Quels sont leurs taux d'occupation ? Sont-ils sécurisés, éclairés ? Existe-il des parc-relais « sauvages » ? Des projets sont-ils en cours ? Etc.

18 Source : *Vélo et transports publics : l'intermodalité*, Vélo Mobilité, fiche n° 08, Certu, 2011.

19 Étude menée à l'échelle des gares du département d'Indre-et-Loire (PREDIT, 1999).

Combinaison voiture / transports collectifs dans le Tarn

La ligne routière T'Ex 709 emprunte l'autoroute A68 entre Saint-Sulpice et Albi sur environ 40 km, soit 87 % de la section. Avec un trafic de l'ordre de 20 500 véh/jour (moyenne journalière annuelle 2010 – source SETRA), enregistré sur la section, l'autoroute A68 est encore loin de la saturation, d'où l'absence d'aménagements particuliers.



Source : Cerema Sud-Ouest

La ligne T'Ex dessert deux aires de covoiturage aménagées aux échangeurs de Gaillac / Brens et Saint-Sulpice Gabor, en bordure de l'autoroute A68. Depuis leur inauguration en 2007, leur capacité a été doublée (de l'ordre de 120 places chacune actuellement, elles sont proches de la saturation). Ces aires accueillent quelques deux-roues motorisés sur des emplacements spécifiques. La desserte physique s'effectue au niveau des carrefours giratoires existants. Les points d'arrêt « homologués TarnBus » sont équipés de fiches horaires.

Les aires de covoiturage sont signalées sur l'autoroute A68 depuis 2011 par des panneaux P+R, dans les deux sens de circulation.



Source : Cerema Sud-Ouest

Il convient d'**analyser l'accessibilité des points intermodaux et leur qualité**. On considère que l'accès à pied d'une gare est possible pour un individu qui habite à moins de 800 m. La qualité des cheminements se base sur deux questions simples : est-il aisé de rejoindre la gare à pied et avec une valise ? Est-il aisé d'y accéder en vélo et d'y stationner son vélo ?

3.2.5 Les analyses transversales

Pour être complet, le diagnostic doit dépasser les analyses des besoins et de l'offre routière et alternative, et doit intégrer les leviers complémentaires suivants :

- le stationnement ;
- le management de la mobilité et la communication ;
- l'articulation de la mobilité avec l'aménagement de l'espace ;
- le non-déplacement.

Le **stationnement** est un levier majeur des politiques de transports : il oriente les comportements des habitants, influe sur les usages de l'espace public et peut, s'il est mal géré, devenir une source d'incivilité et d'insécurité. Le système de stationnement influe sur le choix du mode de transport, maintient une fonction d'habitat en centre-ville, soutient l'activité commerciale en centre-ville et la suppression ou le déplacement de places de stationnement est un des moyens de requalification des espaces publics pour d'autres usages.

Une analyse des différentes offres et des différents besoins de stationnement doit être menée, et ne doit pas être limitée aux véhicules motorisés (les possibilités de stationner son vélo dans des lieux sécurisés et abrités influent également grandement sur l'usage du vélo). La réflexion s'appuie particulièrement sur :

- l'état de l'offre en stationnement de surface, gratuit et payant en centre-ville, en places réservées aux handicapés, en places publiques hors voirie ;
- l'analyse des besoins et des difficultés éventuelles rencontrées par les résidents ;
- l'analyse des besoins et des difficultés éventuelles rencontrées par les chalandes (associations de commerçants et chambres consulaires) ;
- l'analyse des besoins en stationnement pendulaire (localisation et quantité) en fonction de la localisation des pôles d'emploi.

Les enquêtes stationnement

Une enquête stationnement s'avère souvent indispensable pour appréhender l'usage précis de l'espace par les automobilistes. Elle se compose généralement :

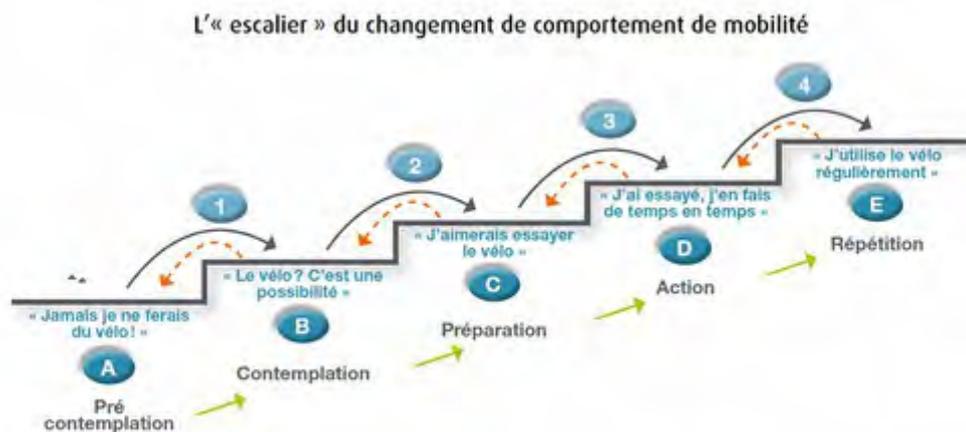
- *d'une enquête rotation dans le cœur historique pour identifier l'usage des places de stationnement aux différentes heures de la journée et ainsi évaluer l'attraction du cœur commerçant ;*
- *d'une enquête occupation, adaptée à un périmètre plus large, pour bénéficier d'une vision de l'usage des poches de stationnement sur différentes périodes de la journée.*



Source : erea conseil

Le management de la mobilité est une démarche récente et novatrice dans son approche. Il promeut des comportements de mobilité plus durables et mieux adaptés à chaque déplacement que le recours systématique à la voiture personnelle utilisée de manière individuelle (« autosolisme »). Fondé sur des mesures dites « douces » telles que l'information et la communication, l'organisation des services et la coordination des actions des différents partenaires, il vise le plus souvent à améliorer la performance des mesures dites « dures » en matière de transports urbains, telles que la mise en service de nouvelles lignes de transports collectifs, de voies ou de pistes cyclables, etc.

En visant le changement des comportements, le management de la mobilité propose une vision renouvelée de la gestion des déplacements des personnes et des biens, centrée sur la demande plutôt que sur l'offre. Il permet de démontrer aux citoyens l'existence d'alternatives compétitives à l'usage de la voiture autosoliste, et d'accompagner les individus qui souhaitent adopter un comportement de mobilité plus vertueux. Car changer les comportements de mobilité n'est pas un processus soudain et radical, mais demande au contraire de passer par des étapes successives avant d'aboutir à un changement véritable et pérenne. La prise de conscience individuelle est un phénomène qui prend du temps. La mise en œuvre d'une telle démarche se traduit dans l'élaboration de plans de déplacements d'établissement (plans de mobilité d'établissement). Si des plans de mobilité d'établissement ont été conduits sur le territoire, il est recommandé de les recenser et de connaître leur état d'avancement et leurs résultats.



Source : RR&A Roland Ribl & Associés pour la communauté urbaine de Strasbourg

Il s'agit également de **comprendre l'articulation de la mobilité avec l'aménagement de l'espace**. La mobilité interagit avec l'aménagement du territoire et l'occupation des sols. Les politiques d'urbanisme ont un rôle majeur à jouer pour tendre vers un modèle de développement plus durable. L'accueil de la population, l'accès au logement, à l'emploi, aux services de proximité, aux espaces de rencontre, aux lieux de loisirs, le cadre de vie, etc., constituent des maillons essentiels d'une qualité de vie durable. A travers les PLU(i), les SCoT et les PLH, on peut agir sur les moyen et long termes pour diminuer les distances de déplacement : liens entre zones d'habitat, d'équipements et de services, et mise en place de facilités aux transports durables dans les zones d'habitat, d'équipements et de services, augmentation efficace et acceptable des densités, etc.

Il est donc recommandé de savoir si des documents d'urbanisme du territoire ont abordé le volet mobilité. Si oui, s'agit-il de bons exemples ? Et peuvent-ils être dupliqués ?

Article L. 121-1 du Code de l'urbanisme en vigueur au 31 juillet 2015

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1° L'équilibre entre :

- a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;*
- b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;*
- c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;*
- d) Les besoins en matière de mobilité.*

1° bis La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

La dématérialisation des processus organisationnels, administratifs, et commerciaux, permet de supprimer une partie des déplacements au moyen du télétravail, de l'usage de la visioconférence, du développement de l'administration électronique, etc.

Le développement des nouvelles technologies améliore la multimodalité et l'intermodalité des transports collectifs (informations en temps réel aux usagers, sécurité, signalisation dynamique, mais aussi transport à la demande, covoiturage, logistique, etc.). La plupart des réseaux de transports publics tendent à ce jour à recourir à des équipements TIC²⁰ (dont Internet et le mobile des usagers) pour améliorer leur usage. En revanche, l'un des principaux obstacles à une fluidité améliorée des transports en commun demeure bien souvent la non-interopérabilité des systèmes d'information, et des systèmes de billettique. Il s'avère pertinent de recenser les actions relatives à l'emploi des nouvelles technologies en lien avec les déplacements (par exemple : applications d'aide au déplacement, intégration tarifaire avec support innovant...) si elles existent sur le territoire concerné.

20 Technologies de l'information et de la communication.

3.3 Réaliser un diagnostic partagé

Le diagnostic présente les points forts et les pistes à améliorer. Les principaux dysfonctionnements entre la demande potentielle et l'offre de services pour les déplacements de proximité (offre en modes doux) et les échanges entre les communes du territoire doivent être intégrés.

3.3.1 Réaliser et présenter largement le diagnostic

Une synthèse du diagnostic devrait être clairement formalisée, indiquant les principaux échanges entre les communes du territoire, les principaux dysfonctionnements entre la demande potentielle et l'offre de services pour les déplacements de proximité, ainsi que les analyses transversales. Présenter ces données dans un cadre de consultation et de discussion s'avère très riche, *a fortiori* lorsque l'équipe projet s'est assurée de recueillir les observations de chacun sur ce diagnostic. Grâce aux échanges, les éléments de diagnostic peuvent être modifiés, complétés. Ainsi, cette présentation peut être l'occasion de recueillir les avis des institutions (services de l'État, conseil régional, conseil départemental, autorité(s) organisatrice(s) de la mobilité situées dans un périmètre relativement proche), les représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations. Une présentation publique du diagnostic offre l'opportunité aux habitants associés de prendre conscience des problématiques en jeu autour de la mobilité et de les comprendre, de participer en qualité d'usagers, de s'interroger et même d'agir sur leurs propres comportements. En contrepartie, il est donc essentiel que la collectivité les mobilise, les informe et les sensibilise au moyen d'outils de communication.

Les associations régulièrement consultées dans le cadre de plans de déplacements sont les associations spécialisées (usagers des transports en commun, cyclistes, personnes à mobilité réduite, etc.) ou généralistes (environnement, défense du cadre de vie, etc.). En milieu rural, il s'avère plus difficile de mobiliser les représentants de la société civile et les habitants. La presse locale et régionale, Internet, les affiches et dépliants en mairie, les interventions sur des marchés ou encore l'organisation de réunions publiques : tous les moyens sont bons afin de prévenir la population.

Prendre en considération ces différents avis permet de décider des priorités en ayant pensé à tous, y compris aux populations non représentées.

3.3.2 Partager et valider le diagnostic

Ce diagnostic constitue le socle sur lequel le maître d'ouvrage construit son plan de déplacements. Il doit donc être partagé par l'ensemble des acteurs concernés et faire l'objet d'une validation par le comité de pilotage.

3.3.3 Du diagnostic au plan d'actions

Des constats aux enjeux

Grâce au diagnostic, le maître d'ouvrage est en capacité de formaliser ses objectifs de mobilité. Cette formalisation est indispensable. A partir de ces objectifs, partagés par les membres de la maîtrise d'ouvrage, des solutions techniques pourront être étudiées. Celles-ci ne sont en effet que des moyens permettant d'atteindre les objectifs retenus. Cette phase essentielle permet en outre de hiérarchiser les priorités et d'effectuer des arbitrages entre d'éventuelles aspirations contradictoires.

Le diagnostic permet d'identifier un certain nombre d'enjeux territoriaux liés à la mobilité, en termes de report modal, d'amélioration de l'accessibilité territoriale, d'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'air.

À la suite du diagnostic, la formalisation d'enjeux est essentielle.

Exemples d'enjeux issus de constats identifiés dans le cadre du diagnostic

CONSTATS QUALIFIÉS EN ATOUTS OU FAIBLESSES	ENJEUX LOCAUX QUALIFIÉS EN OPPORTUNITÉS OU MENACES
Faiblesse du maillage pour les circulations actives	Un usage croissant de la voiture pour les trajets courts
Freins à l'insertion professionnelle liés à des difficultés d'accès à la mobilité	Structures d'insertion locale déjà impliquées dans un projet de plate-forme / agence de mobilités Exclusion de certaines catégories dans l'accès à la mobilité
Manque de lisibilité de l'offre de transports collectifs existante	Usage faible des transports en commun Suppression d'arrêts
Usage important de la voiture pour les trajets domicile-travail	Appui possible sur des entreprises pionnières ayant mis en place un plan de mobilité d'établissement
La collectivité renouvelle déjà son parc en véhicules à faibles émissions au-delà des obligations légales	Des agents déjà habitués à l'usage de véhicules moins émetteurs
Des zones de circulation apaisée peu nombreuses Des nuisances et de l'insécurité ressenties par les habitants, liées au trafic motorisé	Perte de qualité de vie Perte de convivialité, de lien social, de sécurité Perte d'attractivité du territoire
Attente des citoyens d'être plus informés et associés au projet « mobilité »	Appuyer la nouvelle politique de déplacements sur l'expertise d'usage des habitants

Source : *guide Pour des territoires sobres en énergie, Agenda 21 local et mobilité, Pro.motion - Arène IDF, ARPE et conseil régional Midi-Pyrénées (2011)*

Il convient ensuite de hiérarchiser ces enjeux. Un niveau de priorité peut être défini pour chaque enjeu selon les critères suivants :

- la nature de l'enjeu : publics ou flux visés, potentiel d'efficacité énergétique et autres impacts, caractère structurant, ampleur... ;
- les marges de manœuvre pour agir : la collectivité s'interroge sur les marges de manœuvre dont elle dispose pour répondre efficacement aux enjeux de la mobilité en termes de légitimité, de compétences et de moyens ;
- le terme des enjeux (court, moyen ou long) : ce critère renvoie à l'opportunité d'agir ou à l'imminence d'une menace.

Des enjeux aux objectifs

L'étape suivante consiste en la traduction des enjeux en objectifs. Un objectif stratégique est une direction d'ordre politique donnée en cohérence avec une finalité de développement durable et en réponse à un enjeu local (ou plusieurs). On le retrouve aussi sous le nom d'axe stratégique. Il se décline en objectifs opérationnels tournés vers l'action. Un objectif opérationnel décrit les résultats attendus en précisant un niveau à atteindre, un calendrier de réalisations et des indicateurs. Il précise les modalités de l'action. Un objectif doit être réaliste et mesurable²¹.

21 Définitions et exemples d'objectifs fournis par le guide *Manuel du transport rural* (décembre 2013) réalisé par la Commission européenne dans le cadre du projet européen ARTS (Actions pour l'intégration de services de transport rural).

Par exemple

Objectif stratégique : réduire la consommation d'énergie fossile (tous secteurs) de 20 % sur le territoire à l'horizon de 2020 par l'implication de tous les acteurs.

Objectif opérationnel 1 : diversifier les ressources énergétiques pour atteindre une baisse de 40 % du recours aux énergies fossiles pour la flotte municipale à l'horizon de 2020.

Objectif opérationnel 2 : encourager les agents de la mairie à réduire de 20 % la consommation de pétrole liée à leurs déplacements (domicile-travail et professionnels) à l'horizon de 2020.

Exemples d'objectifs

Garantir à tous l'accès aux services.

Structurer le territoire : penser en termes de flux et de maillage.

Améliorer la disponibilité des services de transport en zone rurale.

Améliorer l'accès physique aux services de transport :

utiliser plus efficacement les services de transport existants grâce à l'intégration dans d'autres services ;

fournir un meilleur service aux utilisateurs, sur la base d'informations de qualité ;

fournir des services intégrés à un prix raisonnable pour les utilisateurs ;

arriver à une certaine rentabilité par l'intégration dans des services de transports en commun.

4 Des objectifs aux actions

Les actions correspondent aux réponses opérationnelles apportées aux objectifs. Il n'y a pas de solution unique, mais de multiples possibilités qui sont à adapter à chaque cas.

La première action peut se traduire par une volonté de développer une ou plusieurs lignes de transport en commun, ce qui peut effectivement correspondre au besoin du territoire. La multiplication des réseaux TC de petite taille ces dernières années montre cet intérêt et la réussite de quelques-uns démontre son utilité. Mais une telle mise en œuvre peut s'avérer non pertinente ou insuffisante, ou tout simplement impossible pour des raisons budgétaires, sur certains territoires.

D'autres leviers d'action peuvent être mobilisés :

- les mesures visant à développer l'usage des modes actifs (vélo et marche), pour lesquels assurer la sécurité des déplacements doit être une priorité pour des trajets de courte distance (moins de 5 km), ces déplacements pouvant être facilités par les aménagements ;
- les actions destinées à favoriser l'usage de la voiture partagée comme le covoiturage ou les systèmes d'auto-stop participatif ;
- les actions visant à une amélioration de l'information et de sa qualité, la communication relative aux offres alternatives à la voiture autosoliste apparaissant comme une clé de réussite ;
- les outils inhérents au management de la mobilité, comme les centrales de mobilité ou les plans de déplacements d'établissement (plans de mobilité d'établissement) ;
- la redéfinition des politiques de stationnement et d'urbanisme.

4.1 Principes des actions à mettre en œuvre

4.1.1 Agir sur l'offre et la demande

Obtenir un report modal nécessite d'agir sur l'offre de transports. Offrir le choix d'un mode de transport, c'est au moins permettre de ne pas utiliser systématiquement l'automobile. Pour cela, il est essentiel de mettre en place :

- un système de transport en commun adapté aux besoins (tracés des lignes, fréquences, correspondances) ; cela ne veut pas obligatoirement dire un réseau d'autobus avec de fortes fréquences sur tout le territoire ;
- des cheminements piétons et cyclables agréables, efficaces (directs, desservant les services, commerces, équipements, zones d'habitat...) et sécurisés.

Mais une unique politique d'offre alternative n'est généralement pas suffisante pour rétablir un équilibre des usages. En effet, l'automobile bénéficie d'avantages considérables par rapport aux modes alternatifs : elle permet de se libérer des contraintes de distance pesant sur les modes non motorisés (marche et vélo), ainsi que des itinéraires et des horaires généralement attachés aux transports collectifs.

Maîtriser l'étalement de l'habitat, privilégier la mixité des activités, densifier les secteurs desservis en transports collectifs pour augmenter la population et les activités desservies par ce mode, supprimer les coupures défavorables aux modes doux, améliorer la perméabilité des îlots, sont autant d'actions qui viennent conforter une politique des déplacements. La cohérence avec les mesures d'urbanisme prévues dans les SCoT et les PLU est donc essentielle.

En outre, agir sur la demande passe également par des mesures qualitatives, telles que le management de la mobilité, des actions de communication, de sensibilisation *via* des événements. Ces mesures peuvent être mises en place de façon générale, pour sensibiliser à des modes de déplacement plus durables, mais également de façon ciblée, par exemple sur le vélo, la marche, les déplacements scolaires...

4.1.2 Se concentrer sur la recherche de cohérence

Les acteurs du plan de mobilité rurale doivent se concentrer sur la recherche d'une cohérence entre toutes les actions qui peuvent avoir une influence en matière de déplacements.

Le plan de mobilité rurale doit permettre la formalisation des objectifs recherchés et des moyens à mettre en œuvre à court terme pour mieux organiser les déplacements sur le territoire ; la vertu de la formalisation est d'obliger à fixer les objectifs, ce qui permet d'éviter les dispersions induites par les contraintes du quotidien et les actions des groupes de pression. Ainsi, la collectivité peut justifier, pour le court et le moyen termes, les éventuels investissements (réseau de transport collectif, réorganisation des espaces publics centraux, réhabilitation de quartier, organisation du stationnement...). Elle peut également programmer toutes les mesures d'accompagnement (en particulier la réglementation, la réorganisation des services...) qui permettent de valoriser et de rentabiliser les investissements en matière de déplacements.

Le système des déplacements n'est pas une fin en soi ; c'est un moyen mis à la disposition des habitants pour participer à la vie de la cité comme citoyen et comme acteur économique, dans le respect des équilibres environnementaux.

Ainsi, toute disposition ou décision en matière de déplacements peut être considérée à plusieurs niveaux :

- Au niveau « sectoriel ». Il s'agit de prendre des mesures spécifiques à un mode de transport, à un quartier, à un domaine, afin d'optimiser le service rendu au groupe d'usagers préalablement défini : les piétons, les enfants, les livreurs de marchandises, les usagers des transports en commun, les habitants de tel quartier, les commerçants...
- Au niveau « intermodal ». Il s'agit de faire en sorte que les avantages attendus des mesures sectorielles n'aient pas des effets induits négatifs sur les autres usagers de l'espace public ; tous les modes de transport, tous les usagers de l'espace public doivent être pris en considération avant d'arrêter la mesure sectorielle.
- Au niveau « global ». Les mesures envisagées doivent être analysées non seulement par rapport à leurs impacts sur l'ensemble des déplacements, mais aussi par rapport à leur insertion dans le développement : impacts sociaux (sécurité, convivialité, solidarité, exclusion, voisinage...), impacts économiques (valorisation et dévalorisation des espaces et des activités, consommation d'énergie...) et impacts environnementaux (bruit, pollution, paysage...).

Logiquement, la mise en place d'offres alternatives au véhicule individuel, particulièrement une offre de transport en commun, s'accompagne d'une redéfinition de la politique de stationnement. Celle-ci est incontournable pour favoriser l'accessibilité des centres-villes et des commerces ou services. L'équilibre n'est pas forcément simple à trouver entre volontés de limiter l'usage de la voiture et d'améliorer l'accessibilité des centres-villes, d'autant plus que le stationnement reste un sujet politiquement sensible.

4.1.3 Définir un projet de programme d'actions hiérarchisé et évaluable

La hiérarchisation des actions est réalisée en fonction des moyens financiers et humains dont dispose la collectivité et des objectifs qu'elle s'est fixée. Cette hiérarchisation fait l'objet d'une validation du comité de pilotage.

4.1.4 Concerter, valider et communiquer

Tout comme au moment du diagnostic, il est recommandé de soumettre le projet de programme d'actions priorisé à la concertation la plus large possible.

En complément des efforts menés pour répondre aux enjeux de mobilité *via* l'élaboration du programme d'actions, des stratégies de communication et de promotion de ces actions sont indispensables pour encourager les changements d'habitudes de déplacements. Les publics visés par cette communication sont aussi bien les usagers potentiels que les décideurs et les organisations en mesure de promouvoir le nouveau service auprès d'un groupe de personnes important.

Généralement, on peut dissocier deux parties dans ce plan de communication :

- l'une informe sur la réflexion actuelle et la mise en place de l'ensemble des actions ;
- l'autre vise à promouvoir les offres locales de mobilité.

Le plan de communication vise à sensibiliser aux modes alternatifs à la voiture autosoliste, à susciter la mobilisation citoyenne autour du projet, à encourager l'adhésion des usagers potentiels. Il doit veiller à éveiller l'intérêt de la population²².

Le plan de mobilité rurale dans la loi relative à la « transition énergétique pour la croissance verte » (votée le 18 août 2015)

Article 55

La section 2 du chapitre III du titre Ier du livre II de la première partie du même code est complétée par un article L. 1213-3-4²³ ainsi rédigé :

[...] Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public est soumis pour avis au conseil régional, aux conseils départementaux et aux autorités organisatrices de la mobilité concernés.

Les représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés, à leur demande.

[...] Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de la consultation du public et des avis des personnes mentionnées aux quatrième et cinquième alinéas du présent article, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public.

Le projet de plan, assorti des avis recueillis, est mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 120-1 du code de l'environnement.

La concertation avec le public est donc encadrée par le Code de l'environnement. De fait, les habitants doivent être officiellement consultés et leurs avis faire l'objet d'une synthèse permettant de les prendre au mieux en compte. Les délais globaux de cette concertation peuvent atteindre trois mois.

Il est à noter que le plan de mobilité rurale constitue une véritable opportunité pour construire une nouvelle gouvernance autour de la mobilité durable pour tous (inter-territoires, inter-acteurs publics-privés) pour une approche plus intégrée de la mobilité. Il permet ainsi d'expérimenter en coresponsabilité.

22 Voir *La concertation citoyenne dans les PDU*, Cerema, juin 2015.

23 L'article sus-cité est, depuis le 27 juillet 2016, codifié L1213-3-2 dans le Code des transports.

4.2. Exemples d'actions et de recommandations

4.2.1 Les usages partagés des véhicules motorisés

**** Favoriser le développement du covoiturage**

Le développement du covoiturage présente plusieurs avantages majeurs. Les coûts pour les collectivités sont relativement faibles au regard de l'organisation d'un service de transport en commun. Il peut se substituer à un réseau TC régulier ou de transport à la demande à faible fréquentation, générant d'importantes économies.

Les politiques publiques se concentrent généralement sur l'organisation du covoiturage autour de stations et d'axes identifiés, sur la constitution d'un réseau de stations bien localisées, maillées et bien identifiées visuellement (totem, site Internet), ainsi que sur les actions visant à disposer d'un site institutionnel unique afin de faciliter l'atteinte d'une taille critique.

L'identification visuelle des stations passe par le mobilier urbain : totem, marquage au sol, panneau d'affichage, etc. Le site Internet doit offrir une vue d'ensemble du réseau sans concurrencer les sites de mise en relation. Un changement massif nécessite de mutualiser les efforts autour d'une vision partagée entre les opérateurs du covoiturage.

L'efficacité accrue de ce levier d'action repose sur la mise en œuvre d'actions complémentaires, comme des événements réguliers sur la sécurité routière ou le développement durable (penser à la semaine du développement durable ou à la semaine de la mobilité), une information permanente sur l'offre multimodale de déplacements, sur son inscription dans le réseau complet : carte des stations, liste des partenaires, lien vers des sites Internet...

L'atteinte d'une taille critique d'utilisateurs dépend notamment :

- de l'importance d'une politique d'animation active et pérenne (promotion, communication) pour rendre le covoiturage visible (campagnes de publicité, plan de mobilité (inter) établissement(s)) ;
- d'une approche multimodale (centres de mobilité) ;
- de la réduction de l'émiettement de l'offre (base de données commune, interopérabilité) pour tendre vers une mutualisation des services de covoiturage (par exemple au niveau régional).

Des aires de covoiturage labellisées dans le Puy-de-Dôme

Avec la volonté de favoriser l'écomobilité, le conseil départemental du Puy-de-Dôme a retenu en 2007 le développement du covoiturage comme action forte de son Agenda 21. Après un état des lieux réalisé en 2009, neuf aires de covoiturage dans le nord-est du département ont été labellisées. Fort des retours positifs de cette expérimentation, le conseil départemental a décidé de généraliser la démarche à l'ensemble du département.

Un important travail de collaboration, d'échanges et de conventionnement avec les communes et les communautés de communes a permis de labelliser près de 100 aires de covoiturage en 2012 dont la plupart sont opérationnelles cette année.

La volonté du conseil départemental est de faciliter le covoiturage et de proposer aux usagers des sites pertinents, bien équipés et sécurisés. La labellisation est fonction de la localisation (souvent à proximité d'autres sites « sauvages »), du revêtement (prise en compte des parkings existants), de l'accessibilité, de l'éclairage, de la capacité, de la sécurisation des entrées et sorties et de la présence à proximité des autres modes de transport.

Des conducteurs bénévoles à la campagne dans trois villages d'Alsace (Alsace, 2015)

Une trentaine de volontaires transportent gratuitement des habitants privés de véhicule à l'hôpital ou à la banque, au marché ou au cinéma. À Emlingen, Obermorschwiller et Wittersdorf, dans le sud de l'Alsace, rares sont les bus rejoignant Mulhouse ou Altkirch, les villes les plus proches. Il y a deux ans, l'association Culture et Solidarité, qui organise habituellement des expositions et des actions humanitaires, a eu cette idée : mettre en place un réseau de conducteurs bénévoles afin de répondre aux besoins de mobilité ponctuels.

Une trentaine d'habitants, majoritairement des jeunes retraités, se sont portés volontaires. Jean-Paul Céceille, coprésident de l'association, les inscrit sur un planning de permanences (en moyenne, un jour par mois). Il reçoit sur son téléphone portable les appels des demandeurs (en moyenne six à sept par semaine), au minimum quarante-huit heures avant la date souhaitée. Une trentaine d'habitants en a déjà bénéficié, essentiellement des personnes âgées (mais aussi quelques actifs ayant perdu leur permis ou en situation de handicap par exemple).

Conducteurs et passagers doivent simplement adhérer à l'association (5 €). Mais le service est gratuit, et les chauffeurs, qui utilisent leur voiture personnelle, ne se font pas rembourser les frais kilométriques, même si la « course » peut atteindre 30 km.

« Nous voulons que cela reste un engagement désintéressé, car notre objectif premier est de créer du lien social. Cela marche, car les gens discutent beaucoup. Moi qui habite depuis trente ans dans mon village, je rencontre des personnes que je ne connaissais pas encore », se réjouit Jean-Paul Céceille.

Rendez-vous chez le médecin, à l'hôpital ou à la banque, courses au marché, à la pharmacie, ou loisirs culturels : autant de bonnes raisons de sortir de chez soi, et de s'octroyer un moment d'amitié, en prime. Bien souvent, les passagers offrent à leur chauffeur ici une douzaine d'œufs, là un gâteau !

Un quatrième village, Heiwiller, est sur le point de les rejoindre, et le syndicat mixte pour le Sundgau, déjà investi dans le covoiturage, promeut l'initiative. Seul inconvénient : le service est suspendu pendant les vacances d'été et les fêtes de fin d'année.

Source : Élise Descamps (La Croix, juin 2015)

**** Autres pratiques : autopartage ou auto-stop participatif**

Une voie d'avenir pour développer la mobilité durable est le partage de la voiture en mutualisant et conférant ainsi un caractère public au bien automobile. On peut imaginer des dispositifs publics ou de partenariats publics-privés. Les exemples sont cependant encore rares.

REZO POUCE, la réussite d'un réseau d'auto-stop organisé et sécurisé

Quatre ans après le lancement de la démarche, l'association REZO POUCE créée par une dizaine de collectivités locales du Tarn-et-Garonne est en train de gagner son pari qui vise à proposer un système d'auto-stop organisé et sécurisé. Son action s'étend à présent sur un territoire qui va au-delà de ce seul département puisque l'association dénombre actuellement 82 communes desservies par 250 arrêts, soit une population de plus de 200 000 habitants. Le nombre d'inscrits est actuellement d'environ 1000 utilisateurs.

En plus de créer du lien social, ce dispositif simple et solidaire permet d'optimiser le taux d'occupation des véhicules, principalement sur des distances inférieures à 20 km. Il propose aux passagers sans voiture de se rendre à un « arrêt sur le pouce » sans prise de rendez-vous préalable et munis d'une fiche destination estampillée REZO POUCE ; aux conducteurs de s'arrêter et de partager leur véhicule identifié par un macaron. Ce dispositif est sécurisé par l'attribution d'une carte d'identifiant et par la possibilité offerte au passager d'envoyer par sms le numéro d'immatriculation du véhicule avant toute prise en charge.

C'est un système de transport peu coûteux à mettre en place, ne nécessitant pas d'investissements importants. REZO POUCE propose d'ailleurs un kit de duplication pour les collectivités hors de Midi-Pyrénées, donnant des conseils judicieux pour des créations locales (gestion de la base de données, actions d'animation, localisation des arrêts sur le pouce, etc.). D'ores et déjà soixante collectivités en France réfléchissent à sa mise en œuvre (Pays Haut-Languedoc et Vignobles, Vallée de Chamonix, conseil départemental de l'Allier, Pays de Romans...).

Source : Transflash – Cerema (2014)

L'information numérique va vraisemblablement faciliter le développement de ces usages en facilitant la mise en relation et un suivi géolocalisé du déplacement.

Enfin, un rapport du centre d'analyse stratégique de février 2012 relatif aux nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux évoque l'usage des voiturettes. « La voiturette répond dans ses usages aux besoins de mobilité dans les zones rurales, comme alternative non à la voiture mais au deux-roues : confort, sécurité, praticité, encombrement. Elle apporte les services d'une voiture pour des usages de proximité à des personnes sans permis de conduire : seniors, jeunes en recherche d'emploi, etc. Elle a une valeur sociale. C'est un quadricycle léger dont la vitesse est plafonnée à 45 km/heure, qui n'est pas autorisé à emprunter les autoroutes ni les voies à grande circulation. Cette petite voiture (350 kg) de faible encombrement (3 mètres de long), immatriculée, peut être conduite sans permis (ce qui définit principalement son marché). Sa consommation est inférieure à 3 litres aux 100 km (soit une émission de CO₂ de moins de 80 g/km). Son adaptation à la motorisation électrique est inéluctable, pour respecter les normes futures de dépollution. Toutefois, son prix d'achat n'est pas négligeable : 8 000 à 13 000 € neuve. Les ventes annuelles s'élèvent à 25 000 véhicules en Europe dont 13 500 en France²⁴. »

4.2.2 Les actions pour encourager la marche

Développement de l'espace piétonnier, maillage fin de cheminements confortables et de qualité, modération des vitesses et aménagements de sécurité, signalisation de repérage et de guidage, rabattement vers les transports collectifs, etc. : les actions en faveur d'une politique d'aménagement et de gestion favorable aux piétons sont nombreuses et la boîte à outils techniques et réglementaires est bien garnie.

24 Centre d'analyse stratégique (rapport de la mission présidée par Olivier Paul-Dubois-Taine), *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, février 2012.

L'accessibilité des seniors et des personnes à mobilité réduite est toujours un objectif central qui influe sur la conception des aménagements et qui favorise la fréquentation de l'ensemble des piétons et des cyclistes qui sont la principale clientèle des commerces.

**** Élaborer des cheminements de qualité**

Les principales normes de circulation à respecter, issues de la loi du 11 février 2005, sont :

- Une largeur de cheminement de 1,40 m libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel ; cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.
- Des cheminements praticables, les trous ou fentes dans le sol résultant de la présence de grilles ou autres équipements ayant un diamètre ou une largeur inférieurs à 2 cm. Tout mobilier urbain sur poteaux ou sur pieds doit comporter un élément bas situé à l'aplomb des parties surélevées lorsque celles-ci ne ménagent pas un passage libre d'au moins 2,20 m de hauteur ; si elles sont en saillie latérale de plus de 15 cm et laissent un passage libre inférieur à 2,20 m de hauteur, elles sont rappelées par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm de hauteur.

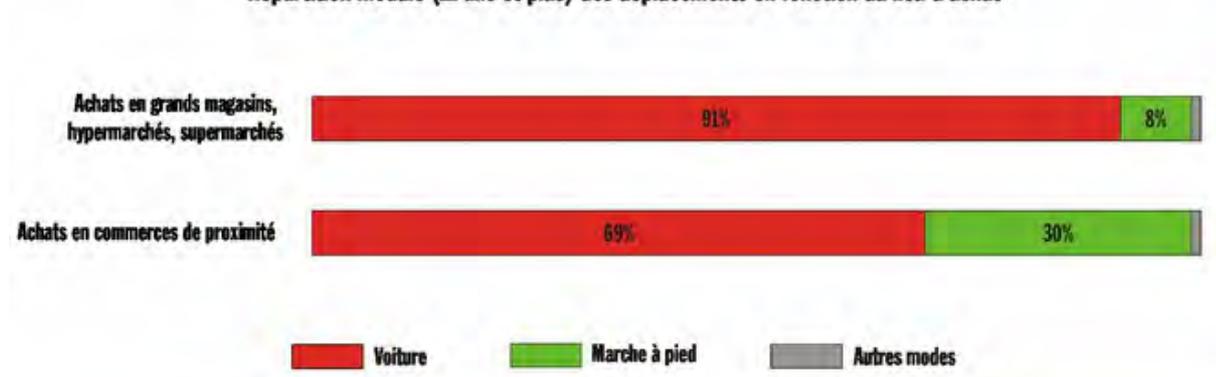
Ces normes prennent en compte à la fois les obstacles fixes (mobilier urbain, panneaux, boîtes aux lettres, arbres, etc.) et les obstacles mobiles (véhicules garés sur le trottoir, bacs à ordures ménagères, tables et chaises, etc.). L'article R. 417-10 du Code de la route prévoit de surcroît qu'est notamment considéré comme très gênant l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule sur les trottoirs, les passages ou accotements réservés à la circulation des piétons (contravention de 4^e classe).

Il est à noter qu'un récent décret²⁵ vise explicitement à sécuriser et à développer la pratique de la marche et du vélo. Il améliore le respect des cheminements piétons et des espaces dédiés aux cyclistes, en aggravant les sanctions en cas d'occupation par des véhicules motorisés. Il interdit l'arrêt ou le stationnement à cinq mètres en amont du passage piéton (en dehors des places aménagées) pour accroître la visibilité entre les conducteurs de véhicules et les piétons souhaitant traverser la chaussée. Il généralise également les doubles sens cyclables aux aires piétonnes et à l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h (sauf décision contraire de l'autorité de police). Sur les voies où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins, il permet aux cyclistes de s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée. Dans le même temps, il autorise le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité est suffisante.

Les propositions d'actions veilleront à intégrer l'ensemble des fonctions assurées par l'espace routier (déplacement des VL, mais aussi des marchandises et circulation des véhicules agricoles). Le gabarit de ces véhicules est à prendre en compte dans la conception d'aménagements.

**** Instaurer des zones apaisées dans les centres-bourgs**

Répartition modale (11 ans et plus) des déplacements en fonction du lieu d'achat

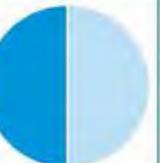


Source : Cerema

25 Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement.

Si globalement la voiture est le mode le plus utilisé pour effectuer des achats (plus de neuf déplacements sur dix pour effectuer des achats en grands magasins ou centres commerciaux), la marche est un mode pertinent pour effectuer des achats de proximité (petits, moyens commerces et marchés).

Ainsi, effectuer des achats ne signifie pas forcément devoir utiliser la voiture. Dès lors que l'on est situé dans un secteur doté d'un tissu commercial de proximité, un nombre important de déplacements pour des achats peut être effectué à pied, ce qui justifie la mise en place de mesures limitant la vitesse et l'usage de la voiture.

Statut de la zone ou de la voie	 <i>Aire piétonne</i>	 <i>Zone de rencontre</i>	 <i>Zone 30</i>	 <i>Application</i>	 <i>Section 70</i>
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					

● Circulation
■ Vie locale

Source : Cerema

Plusieurs types d'aménagement sont possibles afin d'apaiser la circulation des voitures :

La zone 30 est définie à l'article R. 110-2 du Code de la route : Il s'agit d'une « section ou [d'un] ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes ». Elle doit être aménagée de façon cohérente. Depuis le 23 septembre 2015, l'instruction sur la signalisation permet de signaler les entrées et sorties par un marquage au sol complémentaire de la signalisation verticale et, au sein de la zone, par des marquages de rappel. La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et le fonctionnement circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules. Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons ainsi que l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée. La circulation est ici apaisée entre cyclistes, automobilistes et piétons. Depuis le 30 juillet 2008, toutes les voies y sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.

La zone de rencontre est définie à l'article R. 110-2 du Code de la route. Il s'agit d'une « section ou [d'un] ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à marcher sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes ». Elle doit être aménagée de façon cohérente avec ces conditions de circulation. Depuis le 23 septembre 2015, l'instruction sur la signalisation permet de signaler les entrées et sorties par un marquage au sol complémentaire de la signalisation verticale et, au sein de la zone, par des marquages dits « d'animation ».

L'aire piétonne est définie à l'article R. 110-21 qui indique qu'il s'agit d'une section ou d'un ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder à l'exception des modes guidés de façon permanente de transports publics. Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie mais d'une affectation justifiée par les

besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés. Une telle zone vise à faciliter avant tout les déplacements à pied, puis l'usage du vélo à faible vitesse ; la présence des véhicules motorisés devant rester exceptionnelle. Bien évidemment toute la réglementation s'applique, que ce soit par exemple la législation pour les personnes à mobilité réduite, la signalisation, etc. Depuis le 2 juillet 2015, les voies y sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police, et, depuis le 23 septembre 2015, l'instruction sur la signalisation permet de signaler les entrées et sorties par un marquage au sol complémentaire de la signalisation verticale et, au sein de la zone, par des marquages dits « d'animation ».

4.2.3 Les actions en faveur du vélo

L'aménagement de liaisons cyclables confortables et sécurisées (y compris en matière de stationnement) est incontournable. Il est souvent accompagné d'un ensemble de mesures complémentaires qui limitent la priorité donnée à l'automobile et facilitent l'usage du vélo (meilleure prise en compte dans les documents d'urbanisme, prêt de vélos, etc.).

**** Développer des circulations actives**

Les circulations actives connaissent un développement important depuis quelques années en France, car elles répondent à une attente sociale forte. Des réseaux de grands itinéraires cyclables (comme le réseau « EuroVelo ») irriguent les territoires européen et national. En France, les nombreux projets d'itinéraires cyclables ambitionnent de développer les mobilités actives, qui peuvent être aussi vecteurs d'une découverte nouvelle et originale du territoire par le grand public. Beaucoup d'entre eux s'inscrivent dans le schéma national des véloroutes et des voies vertes, lui-même décliné en schémas régionaux et départementaux.

**** Améliorer la « cyclabilité » de la voirie**

Sur les routes ou rues à trafic modéré, peut être développé le concept de chaussée à voie centrale banalisée. Ce principe consiste à redistribuer l'espace de la voirie en modifiant le marquage au sol latéral pour créer des accotements praticables à pied ou à vélo tout en réduisant la voie centrale de façon à ne pas permettre le croisement de deux voitures. Ainsi, l'emprise de la chaussée reste inchangée. Les voitures sont censées réduire leur vitesse pour se croiser notamment en présence de piétons ou de cyclistes. Par conséquent, cette mesure peut, dans certains cas, permettre de combler des lacunes dans le réseau des aménagements cyclables, sans travaux difficiles à financer sur la chaussée. Depuis le 2 juillet 2015, ce type d'aménagement est utilisable en agglomération comme hors agglomération. Des expérimentations sont en cours de façon à mieux déterminer les limites d'utilisation de ce type d'aménagement, qui n'est qu'un compromis par rapport à des bandes ou pistes cyclables conformes aux règles de l'art.



Construire un aménagement ne peut suffire, encore doit-il respecter certaines caractéristiques indispensables : « L'itinéraire cyclable doit être sécurisé, cohérent, sans détour, attractif et confortable²⁶. » Cependant, il est possible de développer l'usage du vélo sans pour autant réaliser des aménagements cyclables lourds.

Source : Cerema Centre-Est

26 Voir *Recommandations pour les itinéraires cyclables*, Certu, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2005.

**** Favoriser la porosité et les circulations actives**

L'intégration dans les documents de planification du développement des déplacements alternatifs à la voiture individuelle demeure une solution pour engager cette préoccupation dans la durée. Inscrire dans des documents opposables, planifier, financer : comme pour toute action publique, une démarche de développement de la marche ou du vélo ne produira ses effets qu'à condition de s'inscrire dans la durée, avec une garantie de soutien et d'investissement pérenne. Il s'agit d'un choix sans rapport avec la taille de la collectivité : le plan piéton de La Chapelle-Glain (moins de 1 000 habitants) est inscrit dans son PLU ainsi qu'au PADD, ce qui lui donne un caractère prescriptif.

Les emplacements réservés sont établis pour les projets d'équipements, les espaces verts ou les programmes de logement social. Ces emplacements traduisent un engagement des collectivités publiques de mettre en place des équipements publics sur leur territoire. Un emplacement réservé permet d'attribuer des terrains à la réalisation de voies et ouvrages publics, d'installations d'intérêt général, d'espaces verts, de programmes de logements dans un but de mixité sociale (dans les zones urbaines ou à urbaniser). Son application permet de geler tout projet. On peut ainsi :

- rendre les lotissements traversables à pied ou à vélo en utilisant notamment les impasses « sauf piéton et vélo », dont le panneau a été introduit en 2012 dans la signalisation routière ;
- revaloriser la notion de « sentes » ou de « ravines » ;
- ré-ouvrir des chemins ruraux dédiés à l'agriculture en les viabilisant et en les interdisant aux véhicules motorisés ;
- reconquérir les accotements en les stabilisant et en les revêtant ;
- hiérarchiser le réseau viaire en coupant certaines voies à la circulation motorisée pour les réserver à la marche et au vélo.

**** Instaurer un système de location / prêt de vélos**

En raison des distances et parfois de la configuration du territoire, il peut être recommandé de s'orienter vers des systèmes de location de longue durée, limitée à un an. Les réparations sont à la charge de l'emprunteur afin que le cycliste fasse attention à son vélo. La mise en place d'un système de vélos en libre-service, largement développée ces dernières années dans les centres urbains, n'est pas adaptée aux territoires ruraux, notamment en raison des coûts estimés (coût moyen élevé, de l'ordre de 2 000 € à 3 000 € par vélo et par an²⁷).

La collectivité peut acquérir une flotte de vélos classiques et de vélos à assistance électrique, organiser les emplacements de stationnement, prévoir la maintenance, mettre à disposition les équipements de sécurité, organiser un système de réservation simple et adapté, communiquer sur les modalités de mise à disposition des vélos.

Elle peut envisager le recours au vélo électrique pour les déplacements professionnels de courte distance qui seraient autrement effectués en véhicule de service ou en véhicule personnel. Outre son exemplarité, cette action de la collectivité, visible par les habitants, permet d'évaluer le recours au vélo à assistance électrique.

Une aide de 250 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique

La communauté de communes du Bassin de Decazeville Aubin (5 communes, 17 000 habitants environ) propose depuis 2011 une aide de 250 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique neuf, permettant ainsi de conjuguer les enjeux de mobilité avec les impératifs de santé publique et de développement durable.

27 *Le point sur les coûts et les avantages des vélos en libre-service*, Commissariat général au Développement durable, MEDDE, mai 2010.

4.2.4 Les transports collectifs

Les actions générales sont la création ou l'optimisation d'un réseau de transport et la valorisation de la desserte TER quand elle existe. D'autres actions peuvent être réfléchies et élaborées.

Toute création d'un réseau de transport sur le territoire d'une commune ou d'une communauté de communes nécessite une relation étroite avec les autorités de transport compétentes, tant pour bénéficier de leurs avis et conseils que pour discuter des modalités de délégation de compétence.

Même si la mise en œuvre d'un réseau de transport collectif bénéficie à l'ensemble de la population, les cibles habituellement concernées par ce type d'action sont les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation de fragilité sociale.

**** Créer ou optimiser un réseau de transport**

Créer un micro-réseau de lignes régulières

Pour les communes les plus importantes de ces espaces ruraux ou faiblement urbanisés, la mise en place de lignes régulières peut s'avérer pertinente. Le réseau TC existant est exploité par le conseil départemental. La vocation scolaire des lignes est clairement affichée, la majorité des lignes n'assurent qu'une desserte le matin et le soir aux heures d'entrée et de sortie des établissements scolaires. Cette organisation ne répond pas nécessairement à la demande d'autres usagers présents sur le territoire et notamment des personnes âgées ou des jeunes. Pour ce public, les attentes portent plus sur des trajets à la demi-journée (matin ou après-midi) à des horaires plus proches de 9h que de 8h.

Il faut s'appuyer sur les infrastructures routières structurantes du territoire.

Les questions à se poser pour définir un service de transport collectif sont les suivantes : combien de lignes ? Quels horaires ? Quelles fréquences ? Pour quelle tarification ? Quelles dessertes ciblées ?

Il est essentiel de définir les principales caractéristiques du service au regard des objectifs identifiés. Au moment de mettre en place une offre de transport collectif, le plus sûr moyen de déterminer l'offre adaptée consiste à conduire une étude des besoins et à définir la desserte en fonction des moyens financiers. Cette étape nécessite :

- une définition précise des parcours et une identification claire des points d'arrêt ;
- une communication importante et une lisibilité des grilles horaires ;
- une tarification cohérente et attractive : la tarification doit être harmonisée avec le réseau du territoire et avec le stationnement. Il n'est ainsi pas pertinent d'avoir une politique de stationnement gratuite avec une navette payante.

Le transport collectif ne répond pas à tous les problèmes et doit s'accompagner d'une politique de gestion de l'espace public : stationnement, priorité bus, plan de circulation, etc.

Dans la plupart des cas, la création d'un réseau de lignes régulières de transport collectif ne constitue pas une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements courants, car les distances sont trop courtes. Une grande partie des déplacements s'effectue en liaison avec l'extérieur, et l'offre de stationnement, en temps normal, répond à tous les besoins. Il est courant de traverser le centre en quinze minutes à pied : les déplacements à l'intérieur du centre-ville ne sont pas à l'échelle du transport collectif. Ainsi, les caractéristiques de la plupart des communes du milieu rural ne se prêtent pas à un transport « grand public » : un réseau conventionnel structuré doté d'une offre cadencée et permanente aurait peu de chances de conquérir un public large et d'engendrer des reports modaux. Un système de navette et/ou de transport à la demande est plus adapté.

Agglo'Bus, le micro-réseau du Grand Guéret (Creuse, 2013)

Exemple de création d'un réseau urbain sur le périmètre d'une ville de près de 15 000 habitants (lignes régulières et lignes à la demande) en cohérence avec l'offre interurbaine (lignes et gare routière), complété par des projets de valorisation des gares routières et TER du territoire. Le réseau est organisé autour de trois grands services : quatre lignes régulières urbaines dans Guéret, quatre secteurs desservis par des navettes sur le Grand Guéret en transport à la demande ouvert à tous, des services scolaires. Le réseau de transports publics de la communauté d'agglomération du Grand Guéret dessert les 22 communes du territoire et permet ainsi aujourd'hui : de rejoindre directement Guéret depuis les communes rurales, de rejoindre les EHPAD et établissements de santé du Grand Guéret depuis les communes rurales ou depuis Guéret, de rejoindre les pôles de services depuis les communes rurales, de faciliter l'accès au centre-ville de Guéret en proposant un mode alternatif à la voiture et d'en rendre plus accessibles les services (équipements, services publics, services de soins, commerces, établissements scolaires...).

Mettre en place une navette

L'utilisation d'une navette présente de nombreux avantages. Elle permet la valorisation plus forte des territoires desservis et participe aux politiques d'incitation à un moindre usage des voitures particulières dans le tissu dense, où sont localisés les quartiers historiques et les principaux pôles administratifs, culturels et commerciaux. Le minibus constitue une opportunité pour un nouveau partage de l'espace public au profit des modes actifs (marche, vélo) et collectifs, car l'instauration d'une ligne de navette urbaine induit une faible consommation d'espace, notamment au sol (pas de marquage des arrêts).

Quelques grands principes pour un fonctionnement optimal d'un tel service peuvent être cependant identifiés :

- recherche de la complémentarité du service avec le réseau de transport existant ;
- des caractéristiques techniques à respecter : une boucle dans le centre-ville et une radiale pour rejoindre un ou plusieurs parkings bien situés (environ 1 à 3 km du centre), une vitesse élevée en limitant le nombre d'arrêts dans le centre, des arrêts bien identifiés, une fréquence élevée en heure de pointe (10 minutes), un accès au service généralement gratuit, une bonne lisibilité (jalonnement, information, horaire, trajets, etc.) ;
- des aménagements de qualité (cheminements piétons, places de stationnement, arrêts...) ;
- une bonne publicité avant et pendant la mise en service et une information régulière ;
- une mesure intégrée dans une politique globale de stationnement (meilleure gestion de la place en centre-ville, réglementation...) et de déplacement.

Les montées / descentes à la demande mises en place sur certaines navettes parc-centre sont à proscrire. En effet, elles peuvent conduire à une utilisation abusive de la navette à la place de la marche (d'autant plus que le service est souvent gratuit), à une forte baisse des vitesses commerciales et de la régularité à cause des nombreux arrêts imprévisibles, et à l'apparition de problèmes de sécurité avec des usagers / piétons qui peuvent surprendre les automobilistes ou les conducteurs de bus.

Différents types de service peuvent être mis en place. Le choix d'une forme « en lasso » est généralement retenu pour différentes raisons :

- besoin d'une liaison rapide et directe entre le parking et le centre,
- compromis entre finesse de la desserte et performance dans le centre,
- contraintes de circulation, en particulier les sens uniques dans les rues étroites.

Des conditions de réussite de la navette de centre-ville ont été décrites dans deux fiches publiées par le Cerema²⁸. Les dispositions de service qui ont fait leurs preuves sont une fréquence inférieure à 15 mn et une amplitude horaire étendue permettant d'inscrire la navette dans le paysage et les pratiques des résidents.

**** Le transport à la demande (TAD)**

Né au milieu des années 1970, le transport à la demande (TAD) visait initialement à assurer des dessertes au niveau des zones rurales peu denses et à offrir une alternative de déplacement aux personnes à mobilité réduite.

Il présente de nombreux avantages, particulièrement celui de répondre à des besoins auxquels les services de transport public réguliers répondaient mal : dans des zones peu denses, aux heures creuses, pour des demandes diffuses... Il affiche ainsi son caractère de service public ayant pour mission soit de désenclaver des territoires, soit de permettre la mobilité des personnes n'ayant pas de voiture ou ne pouvant pas conduire. En outre, l'adaptabilité de ce système lui permet d'être efficace dans de nombreuses situations.

Un service de TAD pour la communauté de communes du Chardon Lorrain (Meurthe-et-Moselle)

La communauté de communes du Chardon Lorrain (CCCL), située en Meurthe-et-Moselle à proximité de Pont-à-Mousson, Metz et Nancy, représente 39 communes et environ 10 000 habitants. Les élus communautaires affichaient, depuis plusieurs années, la volonté de mettre en place un service de transport collectif adapté au milieu rural. Les cars du conseil départemental ne desservaient que quelques communes, avec des horaires inadaptés, et certains services ont été récemment supprimés. Une enquête de recensement des besoins avait été lancée par la CCCL sur le territoire. Il s'agissait avant tout de pallier les problèmes de mobilité des habitants dans une logique de solidarité. Une étude de faisabilité d'un service de transport à la demande (TAD) a été menée par la direction territoriale Est du Cerema.

Afin de desservir prioritairement les captifs (personnes âgées, ménages sans voiture, etc.) tout en veillant à maîtriser le budget de ce dispositif, le TAD est de type « porte à point », avec une prise en charge au domicile et une dépose à un unique arrêt de bus en centre-ville. Il est accessible aux personnes à mobilité réduite et complémentaire aux offres existantes. Respectant les bassins de vie, il permet à chaque habitant de rejoindre deux fois par semaine le pôle de services le plus proche de sa commune. Les horaires sont fixés à l'arrivée, par exemple la desserte du jeudi vers Pont-à-Mousson arrive en centre-ville à 9 h pour le marché, et en repart à 11 h 30. Le tarif est fixé à 2 € l'aller et 3 € l'aller-retour, et une réservation doit être effectuée au plus tard la veille à 16 h.

Le coût pour la collectivité est faible, en raison de l'optimisation du service et des financements obtenus, notamment auprès du conseil départemental 54 qui prend en charge 50 % du déficit annuel. Le TAD, inscrit dans l'Agenda 21 local, permet de renforcer le bourg-centre et de développer le commerce de proximité. Les premiers clients ont pu découvrir le TAD lors de la mise en service le 1^{er} mars 2014, pour une expérimentation d'une durée de deux à trois ans.

Une course en TAD s'effectue entre un « arrêt origine » et un « arrêt destination ». Ces arrêts peuvent être le domicile ou un arrêt identifié. Il existe ainsi plusieurs modalités de prise en charge : le « porte à porte », le « porte à point » et le « point à point », la « porte » signifiant le domicile, le « point » un arrêt déterminé.

28 Fiches Navettes parc-centre : nouvel outil au service de la mobilité durable dans les villes moyennes (novembre 2009) et Le minibus : un mode collectif très particulier (septembre 2011), Cerema.

Le cas le plus fréquemment rencontré est le TAD zonal avec des lignes virtuelles, avec itinéraires et horaires fixes. Les arrêts prédéfinis ne sont desservis que s'il existe une réservation. Les usagers ne sont pas pris en charge à leur domicile, la ligne n'est activée qu'en fonction de la demande. Dans certains cas, les horaires peuvent varier en fonction de la demande.

Si le territoire présente une trop forte dispersion, le risque de devoir implanter de très nombreux arrêts qui ne seront jamais utilisés existe. Un service « porte à point » peut s'avérer pertinent pour le secteur rural, avec quelques arrêts dans les secteurs un peu plus denses. Ultérieurement, les arrêts pourront être déployés progressivement en fonction des demandes afin de limiter les temps de parcours.

Les clés de réussite du TAD sont les suivantes :

- rabattre au plus vite vers les axes « lourds » (lignes structurantes) ;
- éviter la concurrence avec les lignes régulières ;
- répondre à la problématique des heures creuses et fin de semaine ;
- orienter vers de véritables pôles de correspondances ;
- proposer des services cohérents et facilement compréhensibles.

Concernant l'**exploitation** de ce transport à la demande, un système de marché par allotissement pourrait être recommandé. Les exploitants seraient appelés à formuler des propositions sur chaque lot de service à la demande. Cette solution permet d'une part de laisser un minimum de souplesse dans l'évolution des services de chaque zone (il est plus facile de prévoir la mise en œuvre d'un renforcement des services sur telle ou telle ligne qu'une modification générale).

Ce système permet d'autre part aux sociétés de taxis présentes sur les différentes communes de se regrouper en groupement d'intérêt économique (GIE) et de postuler à l'exploitation de ces services de transport à la demande.

Ainsi, on peut conseiller aux taxis indépendants de se regrouper en groupement pour pouvoir répondre au besoin en TAD. D'ailleurs, en complémentarité des transports en commun classiques, la desserte par taxis peut être utilisée dans plusieurs cas : avant de mettre en place une ligne définitive, pour évaluer le potentiel d'une ligne, en complément d'une ligne existante pour certains jours ou pour compléter l'amplitude horaire, ou encore pour activer une ligne virtuelle pour un TAD.

Les services de transport à la demande offrent une solution « mobilité » pour les territoires peu denses. Ils offrent des possibilités de rabattement soit vers les lignes ferroviaires les plus proches, soit vers les lignes régulières départementales, voire sur les lignes de bus des agglomérations.

Néanmoins, il ne faudrait pas les considérer comme une réponse universelle aux problématiques de transport, pour plusieurs raisons :

- Dans la pratique, ce sont souvent les personnes âgées qui recourent à ces services bien que tous les publics l'utilisent.
- Le coût est encore jugé trop important par de nombreuses autorités organisatrices, qui sont financièrement contraintes.
- Le transport à la demande n'est pas encore suffisamment flexible pour susciter du report modal chez les détenteurs de véhicules particuliers, dans des zones à très fort taux de motorisation. La bonne perception des transports à la demande par leurs usagers pousse les organisateurs à poursuivre le développement de leurs offres (ouverture de nouveaux services, extensions horaires ou territoriales). Néanmoins, la clef pour offrir un service de mobilité complet sur les territoires peu denses, dans lesquels les taux de motorisation sont élevés, réside dans une diversification de l'offre, à travers d'autres procédés innovants (prêts de vélos ou de mobylettes, centrales de mobilité, covoiturage, autopartage...)²⁹.

29 Fiche *Du rural au périurbain, le TAD, une pratique en extension*, Certu, 2009.

Structurer et hiérarchiser les réseaux existants

Il est recommandé autant que possible de s'intégrer aux services de transport existants. Un taxi, un bus scolaire ou une ambulance peuvent également être utilisés comme transports publics. Cette stratégie évite des investissements dans des véhicules et du matériel supplémentaires et rend la solution de transport rural abordable à long terme. Dans un premier temps, il est préférable d'offrir un service à petite échelle afin d'éviter les dépenses imprévues. Il est toujours possible d'agrandir une fois que le service fonctionne correctement. Il faut s'assurer que le système de transport offre des correspondances avec les services ferroviaires ou routiers existants.

La structuration et la hiérarchisation du réseau interurbain du Tarn (Tarn, 2010)

Le département du Tarn (386 000 habitants, densité moyenne de 65 hab/km²) présente un territoire hétérogène combinant des territoires urbains et des secteurs ruraux et montagneux. La répartition très sectorisée de la population engendre des besoins différents en matière de déplacements :

- une population jeune sur la partie ouest du territoire et une population vieillissante dans les secteurs ruraux ;*
- une forte attraction de l'agglomération toulousaine en termes d'emploi et d'études ;*
- des flux importants entre les deux principales villes, Albi et Castres ;*
- une multitude de déplacements locaux à destination de pôles urbains secondaires qui regroupent la majorité des emplois, services, administrations...*

Afin de mieux répondre à la diversité des besoins de mobilité de ses habitants, le conseil départemental du Tarn met en œuvre depuis 2006 sur son réseau TarnBus une politique de déplacements ambitieuse et dynamique pour changer l'image du réseau et attirer une clientèle qui ne se limite pas à la population captive des transports scolaires.

Elle a permis une extension considérable de l'offre kilométrique entre 2006 et 2012 (plus de cinq millions de kilomètres par an aujourd'hui) corrélée à un boom de la fréquentation (1 857 000 voyages en 2015, ce qui représente une augmentation de 58 % par rapport à 2006).

Pour en savoir plus se référer au document adjoint « Recueil de pratiques ».

**** Favoriser l'usage des lignes TER**

Des communes bénéficient de la présence sur leur territoire d'une gare opérationnelle. Un enjeu essentiel consiste à préserver ces gares : il s'agit alors d'assurer un nombre d'utilisateurs des TER satisfaisant en mettant la gare au cœur de la stratégie territoriale. Car lorsque le territoire est doté d'un bon niveau de desserte, le TER offre une alternative sérieuse à l'usage de l'automobile pour les trajets quotidiens, pour peu que la localisation des emplois et de l'habitat s'appuie sur le réseau ferroviaire régional. Les enjeux sociaux et environnementaux sont conséquents. Le train est un mode de transport bien moins émetteur de gaz à effet de serre en comparaison de l'automobile. De surcroît, il est aussi plus économique, et on peut raisonnablement penser que l'écart se creusera encore à l'avenir compte tenu de la hausse inéluctable du prix du carburant, ce qui n'est pas sans conséquences pour de nombreux ménages dont l'habitation est éloignée de leur lieu de travail.

Sans aller jusqu'à concevoir des quartiers sans voiture, il est important qu'autour des gares, la voiture ne crée pas l'urbanisme. Dans la période récente, plusieurs territoires ont connu une augmentation conséquente du trafic TER sans que l'urbanisation se soit nécessairement concentrée dans les secteurs desservis par le train, tout au contraire. Agir sur le seul levier du transport public apparaît donc insuffisant si l'on souhaite mieux canaliser le processus d'étalement urbain et diminuer l'obligation du recours à l'automobile dans les territoires périurbains.

Plusieurs leviers d'action sont disponibles :

- Une densité renforcée à proximité de la gare. Par exemple, la commune de Montmélian (Var) (3 933 habitants en 2009, 3 160 emplois et 1 760 actifs) a fixé dans les orientations d'aménagement de son PLU 60 logements à l'hectare proche de la gare, et 40 en s'en éloignant. Afin de densifier et de faire évoluer les espaces routiers en rues urbaines, les reculs (article 6) ont été limités : alors que le POS prévoyait des reculs de 10 à 35 m, le PLU prévoit soit l'alignement, soit un recul de 3 ou 5 m.
- Des stationnements automobiles maîtrisés. Prévoir des places de stationnement en sous-sol des immeubles d'habitations, pour éviter que des usagers de la gare ne remplissent les stationnements résidentiels ; ou concevoir ces quartiers comme des quartiers économes en stationnement automobile (en fixant un taux réduit de stationnements par nombre de logements) afin que les personnes qui habitent ou travaillent dans les quartiers de gare deviennent à terme, pour une grande partie d'entre eux, des utilisateurs du train ;
- Des cheminements pour modes doux facilités. Au moyen d'un graphique, le PLU peut réserver des emplacements pour compléter la trame des modes doux, notamment pour l'accès au pôle multimodal, et également des tracés de principe au titre de l'article L. 123.1.5.6°, qui correspondent aux cheminements que la commune souhaite aménager sur l'espace public ou les propriétés privées de la commune. De plus, l'OAP qualité environnementale peut préciser que les nouvelles opérations devront intégrer des stationnements pour vélos fonctionnels et sécurisés. L'OAP de tel secteur proche de la gare peut définir une liaison modes doux traversant l'îlot, l'accès voiture se réalisant autour de l'îlot, pour se connecter avec un jardin et pour relier la gare plus directement. Le règlement de toutes les zones peut préciser dans son article 3 : « Pour toute opération d'habitat à partir de 5 logements ou 5 lots, des dessertes à usage exclusif des piétons et des cycles pourront être imposées. Elle devront alors présenter une largeur minimum de 1,5 m ». Ces dessertes pourront être négociées avec l'opérateur HLM qui réalisera les constructions ; et dans l'article 12 du règlement : « Pour toute opération d'habitat collectif à partir de 3 logements, un ou plusieurs locaux ou emplacements couverts et sécurisés avec un accès à niveau ou un plan incliné, pour le stationnement des cycles, avec une surface de 1 m² minimum par tranche de 65 m² de surface de plancher (équivalent à 70 m² de SHON) » pourront être imposés.

L'ensemble de ces dispositions sont tirées de la fiche Cerema *Mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales* (mars 2012).

Un écoquartier près de la gare TER : le cas de Genlis (Côte-d'Or, 2015)

Commune d'un peu de plus de 5 000 habitants située à 20 km au sud de Dijon, Genlis constitue un des pôles relais du SCoT du Dijonnais. Le projet d'écoquartier conduit sur le territoire de la commune se situe à moins de 500 mètres à pied de la gare, qui est reliée en moins de 20 minutes à la gare de Dijon par le TER. Cette ZAC de 300 logements sur 6 hectares entend promouvoir les mobilités actives à l'intérieur du quartier mais aussi pour se rendre à la gare. L'automobile est ainsi canalisée au sein de l'écoquartier, avec l'aménagement d'îlots sans voiture et un réseau dense de cheminements confortables pour les piétons et les cyclistes. Si le projet respecte le PLU en prévoyant 1,4 place de stationnement automobile par logement pour le collectif et le semi-collectif, ces places seront dissociées des bâtiments d'habitation et regroupées dans un parc de stationnement de 375 places situé aux franges du quartier. Ces places seront aménagées le long de la voie de chemin de fer sur une zone non constructible optimisée pour l'occasion.

Le projet anticipe enfin une possible évolution des besoins en matière de déplacements, puisque ce dispositif de stationnement sera réalisé à partir de structures démontables. Il est donc conçu pour être réversible. Des bornes électriques y seront également implantées pour permettre et favoriser l'usage de véhicules décarbonnés.

Source : Agir sur le stationnement autour des gares TER : un enjeu pour les politiques de mobilité et d'aménagement, fiche Cerema, décembre 2013

4.2.5 Intermodalité et complémentarité entre les offres

Plutôt que d'investir fortement dans des réseaux de transport en commun, une des réponses publiques consiste à rechercher une meilleure articulation des actions existantes, en combinant des modes de déplacement.

Développer une politique de mobilité combinée ne consiste pas seulement à mettre côte à côte les différents modes, mais à détecter et développer toutes les synergies possibles entre eux. Pour instaurer une bonne collaboration entre les modes de déplacement, les actions suivantes peuvent être préconisées.

Il s'agit ainsi d'identifier des zones stratégiques en matière d'intermodalité, de réaliser des aménagements d'intermodalité (stationnement hiérarchisé des transports collectifs de proximité, stationnement des deux-roues et des services de voitures partagées, services d'information) en veillant à fournir un service d'information voyageurs et des cheminements piétons de qualité, le lien entre les modes de déplacement étant le plus souvent réalisé en marchant.

La mise en œuvre de ces actions doit s'inscrire dans les orientations stratégiques quand elles existent, dans le SRADDET notamment.

**** Fournir une information multimodale**

Un système d'offres multiples suppose que le voyageur soit bien informé, qu'il vienne de l'extérieur ou du territoire. Cette information doit être disponible :

- sur le web (plan du réseau, horaires, gammes tarifaires, organisation des pôles d'échanges, intégration dans l'outil régional de calcul d'itinéraires et d'horaires...);
- par téléphone (serveurs vocaux, centrales d'appels, alertes SMS...);
- au niveau des arrêts TC (gares, points d'arrêt bus,...);
- mais aussi au niveau des services publics (enseignement, mairies, services publics);
- et des entreprises du secteur qui peuvent démultiplier l'information.

La centrale de mobilité Sismo dans l'Oise

La centrale de mobilité Sismo (système intégré des services à la mobilité dans l'Oise) permet à l'utilisateur, via Internet, de connaître les horaires des différents modes de transport dans son département (train, bus, car, covoiturage...), les tarifs, les points d'arrêt, ou les correspondances. Depuis septembre 2011, une carte à puce complète le dispositif en permettant d'utiliser tous ces modes de transport avec un seul ticket intermodal.

**** Transformer la gare en pôle d'échanges multimodaux informatif et convivial**

Le pôle d'échanges est l'aménagement principal qui vise à faciliter l'intermodalité. L'accueil de l'utilisateur est un élément qui doit être développé pour attirer une nouvelle clientèle qui a besoin d'être informée sur les horaires, sur l'organisation et sur les arrêts du réseau. Il est essentiel de faire de ces lieux des lieux de vie : les localiser dans des endroits relativement passants, avec des commerces, des services ou des équipements à proximité, les rendre éclairés, confortables et sécurisés.

**** Proposer des parc-relais maillés**

Pour l'utilisateur, un parc-relais est un lieu où il peut changer de mode de transport, pour passer rapidement d'un mode individuel à un mode collectif. Pour la collectivité, il s'agit d'un lieu rassemblant à la fois du stationnement de rabattement et une connexion avec une offre de transports collectifs. Les parcs-relais s'intègrent dans une politique plus générale dont l'objectif principal n'est pas toujours le même. Parmi les objectifs les plus fréquents, on trouve la volonté de

développer l'utilisation des transports collectifs, de modérer l'usage de l'automobile en centre-ville, ou encore de permettre une redistribution de l'espace dans les secteurs centraux où il est particulièrement rare et recherché. Il n'en reste pas moins qu'un critère clé de leur utilité pour la collectivité tient au type d'usagers que ces parkings attirent et à leur capacité à capter des automobilistes qui, sans ces équipements, auraient fait tout le parcours en voiture jusqu'à destination³⁰. Les parc-relais en milieu rural sont de taille moyenne, leur capacité ainsi que le choix de leur implantation étant souvent guidés par les aires de covoiturage « sauvages ».

Le plan d'aménagement des aires de covoiturage du conseil départemental de l'Aveyron

Le conseil départemental de l'Aveyron a mis en place depuis 2014 un plan d'aménagement des aires de covoiturage sur l'ensemble du département. Quinze aires ont été aménagées sur plusieurs communes dont Onet-le-Château à proximité de Rodez, mais également sur des communes plus isolées telles que Vaureilles, Rebourguil et Vezins-de-Lévezou. Le département a assuré la totalité du financement de ces aires de covoiturage pour un montant de 350 000 €. Quant au budget 2015 dédié à ce plan d'aménagement, il vient d'être voté à hauteur de 360 000 €. Vingt aires supplémentaires devraient être réalisées cette année. D'ici trois ans, le dispositif comprendra 80 aires sur l'ensemble du réseau structurant.

La majorité d'entre elles sont associées à un arrêt d'autocar pour privilégier l'intermodalité. L'ensemble du département est desservi par le réseau de transports interurbains MOBI 12. Afin de favoriser l'utilisation des transports en commun, l'usager bénéficie d'un tarif unique à 3 €, quelle que soit sa destination. L'initiative fonctionne : durant la première année d'application, le nombre de voyages en autocar a progressé de 57 %, passant de 36 700 à 57 800. L'avancée du plan d'équipement en aires de covoiturage devrait encore bénéficier à MOBI 12. En termes de communication et d'organisation des déplacements, le département a souhaité mettre en place un tout nouveau site Internet, qui proposera les horaires des autocars sur les lignes régulières en y associant les propositions de covoiturage.

Source : Transflash – Cerema (2015)

**** Penser à la marche**

Le rôle de la marche est primordial au regard de l'importance du nombre de déplacements de moins de 1 km. Il l'est également car la marche reste le mode utilisé entre deux trajets d'un même déplacement intermodal³¹. Le temps de marche (hors temps d'attente) entre deux modes mécanisés doit s'insérer dans les fourchettes de temps suivantes :

- 4 min 30 pour l'intermodalité à partir des cars interurbains,
- 3 min pour l'intermodalité à partir du train,
- 1 min 40 à partir de la voiture-conducteur,
- Entre 1 min et 1 min 30 à partir du bus, du métro et du tramway,
- 1 min et moins à partir du vélo et de la voiture.

La continuité, le confort et la sécurisation des cheminements entre deux arrêts TC, entre un parc de stationnement et un centre-bourg ou un pôle générateur de déplacement, sont primordiaux.

30 Pour en savoir plus : *Les parc-relais urbains*, Certu / CETE de Lyon, 2010.

31 Richer, Quetelard, Meissonnier, Rabaud, *L'intermodalité dans les mobilités quotidiennes. Ce que nous disent les Enquêtes-Ménages Déplacements dans les agglomérations françaises*, 2012.

4.2.5 Politique de stationnement

Les besoins en stationnement dans les petites villes où une partie de la clientèle n'a pas d'autre moyen que d'utiliser sa voiture pour accéder au pôle de commerces sont plus importants que dans les grandes villes, qui comportent des quartiers denses et un réseau performant de transport collectif. Souvent oubliée dans les réflexions sur la mobilité, la politique de stationnement mérite d'être mieux prise en compte, car l'offre de stationnement détermine considérablement le comportement des usagers de l'automobile ou des deux-roues, et cela même dans les villes petites et moyennes. L'absence de gestion du stationnement crée des conflits d'usages : les habitants, commerçants, clients, professionnels, tous estiment « avoir le droit de se garer gratuitement et au plus près ». Mais, même dans ces territoires, l'espace public n'est pas extensible et la demande de stationnement est forte : les autorités locales doivent arbitrer pour éviter le blocage.

Les actions concernant le stationnement peuvent être les suivantes :

- clarifier les zones de stationnement voiture tout en préservant les cheminements piétons (réaménagement des trottoirs avec délimitation de stationnement longitudinal en encoche possible au vu de la largeur disponible, plot béton ou autre aménagement urbain qui empêche le véhicule de dépasser les limites de la place de stationnement, etc.) ; il s'agit d'aménager le stationnement pour permettre les circulations piétonnes et cyclistes sécurisées ;
- optimiser le taux d'occupation des parcs de stationnement (marquage au sol, revêtement) ;
- aménager une aire de stationnement pour les camping-cars ;
- délimiter des places de stationnement pour les poids lourds de passage ;
- préserver le centre des communes en y gérant le stationnement (zone payante ou bleue), l'agrémenter d'un mobilier urbain gratifiant, permettant de libérer les circulations piétonnes, et interdire le stationnement abusif ;
- veiller à disposer d'une surveillance efficace pour limiter les comportements abusifs susceptibles de gêner les manœuvres des autres usagers (véhicules « ventouses » en stationnement abusif) : réglementer l'usage de la voirie sans le surveiller ne permet pas d'atteindre l'objectif d'améliorer le fonctionnement du stationnement, et l'insatisfaction des décideurs et de la population sera nécessairement au rendez-vous à plus ou moins long terme ;
- proposer des places de stationnement pour vélo confortables et sécurisés (dans le centre-ville, près des équipements sportifs, etc.) ;
- et plus globalement, formaliser les règles de stationnement dans le cadre d'un plan local de stationnement.

4.2.6 Urbanisme, déplacements et actions structurelles sur l'organisation des activités

Services à la personne itinérants, regroupements de services publics, espaces mutualisés de services au public, apport des technologies (mise en œuvre de télétravail par exemple), etc. : les outils sont divers pour structurer et réduire les déplacements.

**** Les regroupements de services**

Il s'agit ici de limiter les distances parcourues en incitant les professionnels des services à la personne (commerces, santé, loisirs, etc.) à coordonner leurs déplacements, leurs livraisons ou le transport des personnes leur rendant visite. C'est le cas des maisons de services publics ou de village médicaux.

Le « village médical » de Monein (Pyrénées-Atlantiques, 2006)

En Pyrénées-Atlantiques, des professionnels de la santé se sont regroupés au sein d'un pôle médical situé dans le bourg de Monein après une initiative de la communauté de communes, à laquelle les médecins et infirmiers ont été associés en amont, pour investir dans le local dont ils étaient destinataires. Pour cela, les professionnels se sont constitués en société civile immobilière et ont investi 1,3 millions d'€, la Région et le conseil départemental ayant versé des subventions de 400 000 € à la communauté de communes.

L'optimisation de l'organisation scolaire visant à réduire les déplacements relatifs à l'acheminement des enfants est un autre exemple.

**** Le télétravail**

Comme le soulignait récemment le comité interministériel aux ruralités, le télétravail se développe en France en raison des gains qu'il représente tant pour les actifs que pour les employeurs.

Les effets positifs du télétravail les plus attendus dans les territoires sont divers : amélioration de la fluidité du trafic routier des agglomérations, réduction de la pollution de l'air et de l'empreinte carbone, tandis que les espaces périurbains et ruraux peuvent bénéficier de l'accroissement du nombre d'actifs et de la participation de ces derniers au développement économique local, par une redistribution territoriale des emplois.

La France est en capacité de rattraper son retard sur la plupart des autres pays européens. Il faut pour cela que le cadre partenarial et juridique soit précisé, qu'il permette de sécuriser les engagements des acteurs et que des référentiels de bonnes pratiques favorisent leur développement pour aller au-delà des expériences positives mais limitées et du développement officieux du télétravail.

Les télécentres Soho-Solo dans le Gers

Objectifs : disposer d'un espace de travail avec accès ADSL garanti, rompre l'isolement lié au travail à domicile, pouvoir recevoir des clients ou organiser une réunion et s'insérer dans la vie locale.

Le CEEI (Centre européen d'entreprise et d'innovation) Gers-Gascogne s'est engagé à financer et mettre à disposition l'équipement informatique ainsi qu'une partie du mobilier à hauteur de 2800 € HT (montant maximal) par télécentre. Il assure également la promotion du télécentre auprès du réseau des Solos gersois et à accompagner la collectivité partenaire dans la mise en place et la gestion de son télécentre.

Les communes partenaires se sont engagées à mettre à disposition au minimum trois demi-journées par semaine un local correspondant aux critères requis (bureau privatif de 9 m² minimum, accès ADSL...), à assurer le service de réservation et l'accueil des Solos souhaitant utiliser le télécentre, et à promouvoir sur son territoire le télécentre Soho-Solo.

Des prestations annexes sont proposées : téléphone, salle de réunion, vidéoprojecteur, secrétariat.

Afin de combiner pratiques de télétravail et gains environnementaux, il est nécessaire d'inscrire les réflexions sur le télétravail, en particulier en matière d'offre d'espaces de travail, dans une politique plus globale de planification du territoire et des déplacements³², en agissant sur plusieurs leviers, notamment :

- en définissant une stratégie d'implantation des tiers-lieux en fonction de leur accessibilité à pied, à vélo ou à TC ;
- en s'appuyant à la fois sur les outils de planification territoriale (SCoT, PLU), les outils de planification des déplacements (plan de déplacements urbains, plan global de déplacements, plan de mobilité rurale) et les outils de management de la mobilité au sein des entreprises (plans de mobilité) pour nourrir une réflexion cohérente visant à réduire l'impact des déplacements quotidiens et à valoriser les sites d'implantation des tiers-lieux.

**** Favoriser les liens entre transports et urbanisme**

Coordonner urbanisme et déplacements, telle est la volonté affichée dans les dernières lois de planification. Étalement urbain, utilisation de la voiture, effet de serre, territoires enclavés ou ségrégués, les dernières décennies ont en effet trop montré les effets pervers de politiques cloisonnées : comment articuler et intégrer ces politiques dans les documents d'urbanisme ? La politique de déplacements doit désormais constituer un levier important des stratégies d'aménagement du territoire, à toutes les échelles : agglomération, commune, quartier, espace public.

Les SCoT ont pour rôle d'anticiper la demande sociale d'une nouvelle appréhension de la mobilité pour mieux organiser et aménager les territoires afin d'offrir de multiples moyens de déplacement accessibles au plus grand nombre. Les interactions entre planification de l'urbanisme et planification des transports sont au cœur des projets d'aménagement des SCoT, pour une mise en cohérence des politiques sectorielles au service de la qualité du cadre de vie de nos concitoyens. L'ensemble des leviers d'action de la mobilité durable peuvent être investis dans le cadre d'un SCoT. Les actions privilégiées sont les articulations entre les politiques de transport et les politiques d'urbanisme en conditionnant l'ouverture à l'urbanisation à une accessibilité multimodale et en densifiant l'habitat le long des axes de transports structurants et des gares ou pôles d'échanges. Il est ainsi possible de mettre en place des contrats d'axe le long d'axes ferroviaires ou routiers importants. Dans ce cadre, l'autorité organisatrice de transport peut s'engager, sur cet axe donné, à définir le développement de l'offre sur la desserte, mettre en place le matériel roulant adapté, définir la vocation de chaque arrêt ainsi qu'investir dans la modernisation, l'accessibilité et l'aménagement des pôles intermodaux. De leur côté les communes, intercommunalités et départements, s'engagent quant à eux, à la fois en matière de transport et en matière d'urbanisme. Ils auront par exemple, en matière d'urbanisme, la responsabilité de définir des projets urbains, des opérations d'habitation ou d'activités dans les quartiers des arrêts. Sur le volet transport, ce sera à eux d'aménager la voirie.

Le SCoT doit-il contribuer à la promotion des déplacements doux ?

L'élaboration d'un SCoT est une opportunité pour étudier un « schéma directeur cyclable » à l'échelle la plus pertinente. Il peut définir les principes d'un réseau cyclable structurant, sans pour autant en définir le tracé, y compris en modes partagés. Il pourra fixer comme objectif l'amélioration ou le renforcement de l'accès des cyclistes aux grands équipements scolaires, commerciaux, sportifs, de loisirs... Les itinéraires de rabattement en vélo vers les pôles d'échanges avec les TC pourront être particulièrement prescrits avec des objectifs qualitatifs ambitieux, afin d'encourager l'usage du vélo dans un environnement paysager et sécurisant. Des espaces naturels (berges de cours d'eau, de canal, forêts, coulées vertes...) pourront être repérés comme supports de continuités cyclables et piétonnières entre communes ou quartiers.

32 Management de la mobilité et travail à distance, Cerema, 2014.

**** Lutter contre l'exclusion sociale**

La mise en place d'une tarification sociale ou solidaire est une pratique courante des conseils départementaux³³. D'autres réponses publiques ont été fournies par les politiques publiques d'insertion et d'accès à l'emploi, qui offrent des aides nombreuses mais complexes, rarement évaluées, et fortement orientées vers l'automobilité³⁴.

Le système de transport MobiPlus du conseil départemental du Puy-de-Dôme

Depuis 2005, le conseil départemental a mis en place un système de transport MobiPlus qui vise à faciliter les déplacements des personnes âgées ou des demandeurs d'emploi et ce, à moindre coût.

Le système est simple : la personne dispose d'un chéquier comprenant 25 chèques d'une valeur de 3 €. Lors de son déplacement, elle règle ses frais aux partenaires du dispositif MobiPlus (chauffeurs de taxi, transporteurs du réseau Transdôme) en donnant l'un de ces chèques.

Ce dispositif rencontre un véritable succès, avec plus de 7 000 chèquiers demandés chaque année (deux/an/personne). Ces chèquiers sont utilisés pour se rendre au marché, aller chez le médecin, effectuer des démarches administratives, etc.

Des structures comme les auto-écoles sociales, les vélo-écoles ou les plates-formes sociales de mobilité, se sont spécialisées dans la prise en charge des besoins de mobilité des publics précaires.

Les plates-formes sociales de mobilité, qu'elles soient d'initiative publique ou privée, développent un éventail très complet de solutions, permettant d'identifier la solution la plus adaptée à la situation de toute personne accueillie, en s'appuyant sur un diagnostic initial des besoins et des capacités de mobilité de la personne.

33 *La tarification sociale et solidaire dans les transports publics départementaux*, Cerema, 2006.

34 *Rapport Mobilité, insertion et accès à l'emploi : constats et perspectives*, Audixia, 2013.

5 Mettre en œuvre et évaluer

L'approbation du plan de mobilité rurale est certes l'aboutissement d'une démarche de réflexion qui aura pu mobiliser les énergies locales pendant une assez longue période. Il ne faut cependant pas perdre de vue qu'il s'agit en fait d'un point de départ. Car c'est à partir de là que va s'enclencher le dispositif opérationnel qui vise à concrétiser les objectifs généraux et à mettre en œuvre les différentes actions décidées.

5.1 Suivre et évaluer régulièrement

Afin de déterminer si une décision est utile, et dans quelle mesure, il est essentiel de réaliser un suivi et une évaluation des actions mises en œuvre. Le suivi va consister à collecter, de manière simple, et analyser systématiquement des informations au fur et à mesure de la réalisation. L'évaluation, quant à elle, va comparer l'effet réel du projet et les objectifs stratégiques décidés.

Cette étape joue un rôle moteur, non seulement pour communiquer, mais aussi pour placer et maintenir les questions de mobilité au cœur de l'agenda politique. Elle est à la fois un outil d'ajustement continu de la politique publique de déplacements et un support de réalisation du diagnostic pour la révision du plan de mobilité rurale quelques années plus tard. En outre, le contexte actuel de plus en plus contraint pour les finances publiques appelle à ajuster les mesures prises au plus près de l'évolution des besoins estimés.

5.1.1 Mettre en place un suivi simple des actions mises en œuvre

Il s'agit d'identifier les effets de la politique définie et réalisée au moyen d'indicateurs essentiels, définis *a priori*, reconnus, facilement mesurables, facilement interprétables et en nombre réduit. Ils permettront d'évaluer l'adéquation du service aux objectifs, et éventuellement d'optimiser et réajuster le contenu du service. Ce suivi peut se traduire au minimum par un bilan des actions projetées, en essayant de comprendre les freins à leur mise en œuvre ou les facteurs de réussite.

Un indicateur doit être une information observable et mesurable qui qualifie et/ou quantifie l'évolution et la performance d'une action. Il existe différents types d'indicateurs³⁵ :

- ressources : moyens matériels / humains et/ou financiers mis en œuvre,
- réalisations : état des actions effectivement réalisées,
- résultats : effets de l'action pour les bénéficiaires directs,
- impacts : effets plus larges au-delà des bénéficiaires directs,
- efficacité : comparaison des réalisations, résultats ou impacts réels, escomptés ou estimés,
- efficience : résultats ou impacts rapportés aux ressources mobilisées.

Combien d'indicateurs choisir ?

Il est recommandé de ne pas avoir trop d'indicateurs. Une dizaine d'indicateurs suffira amplement. Il est préférable de disposer d'une série d'indicateurs de bonne qualité. De plus, la définition du nombre d'indicateurs doit impérativement se faire en fonction de la facilité de collecte de ces indicateurs, des moyens financiers, humains et matériels de la structure chargée du suivi.

35 Source : Commission européenne, projet européen ARTS (Actions pour l'intégration de services de transport rural), *Manuel du transport rural*, décembre 2013.

Exemple d'indicateurs pour le suivi et l'évaluation des actions des plans de mobilité rurale

Thématique	Indicateurs d'offre	Indicateurs d'usage
Transports collectifs (TC)	<i>Offre TC : nombre d'arrêts, emplacements, nombre de lignes, fréquence et horaires de passage, amplitude horaire... Superficie du territoire couverte (lignes régulières, lignes à la demande).</i>	<i>Usage TC : nombre de voyages annuels, nombre de montées / descentes aux principaux arrêts.</i>
Vélo	<i>Aménagement d'itinéraires : longueur des itinéraires aménagés pour le vélo (en distinguant bandes et pistes cyclables). Aménagements de stationnement : nombre de supports de stationnement vélo sur l'espace public, dont sécurisés.</i>	<i>Comptages de flux vélos sur certains axes. Comptages de vélos stationnés sur certains supports.</i>
Marche	<i>Aménagements d'itinéraires : surfaces d'aires piétonnes, longueurs de trottoirs de largeur <1,40 m. Aménagements ponctuels : nombre de traversées dangereuses réaménagées.</i>	<i>Comptages piétons sur certains axes.</i>
Deux-roues motorisés	<i>Nombre d'emplacements de stationnement.</i>	<i>Comptages de flux sur certains axes.</i>
Circulation automobile	<i>Schéma de hiérarchisation de la voirie. Schéma de modération des vitesses.</i>	<i>Comptages de flux sur certains axes.</i>
Stationnement automobile	<i>Offre de stationnement sur voirie par type (gratuit, gratuit à durée limitée, payant) et en parc.</i>	<i>Tarifification éventuelle. Taux d'occupation et de rotation du stationnement voirie sur certaines zones. Fréquentation des parcs. Nombre de procès-verbaux. Observation du stationnement illicite.</i>
Partage de la voirie	<i>Longueur des voies aménagées en zone de circulation apaisée.</i>	
Management de la mobilité et services	<i>Offre de covoiturage. Offre d'autopartage. Nombre de plans de mobilité d'établissement.</i>	<i>Nombre d'abonnés autopartage, nombre d'utilisations par jour et par voiture. Nombre d'inscrits sur les portails de covoiturage. Nombre de salariés couverts par un plan de mobilité d'établissement.</i>
Thèmes transversaux	<i>Sécurité des déplacements. Accessibilité des territoires.</i>	<i>Nombre d'accidents, niveau de gravité. Mesure des temps de parcours avec différents modes.</i>

Le système de gouvernance peut être également utilement évalué, notamment dans sa pérennité.

5.1.2 Définir des modalités de suivi et d'évaluation

La question du portage est récurrente en matière d'évaluation et peut se résumer aux trois enjeux suivants :

- l'identification des services, partenaires et éventuels prestataires à mobiliser ;
- l'estimation des moyens à consacrer ;
- l'implication du politique.

S'agissant des moyens consacrés à l'évaluation, ils dépendent bien évidemment de la taille des collectivités. Néanmoins, plusieurs enseignements importants peuvent être tirés des évaluations

menées dans le cadre des plans de déplacements urbains. L'association d'acteurs extérieurs comme les agences techniques départementales ou le réseau scientifique et technique du ministère du Développement durable (Cerema, ADEME) peut s'avérer bénéfique, en particulier pour le recueil et l'analyse croisée des données nécessaires à l'évaluation.

5.1.3 Une phase d'expérimentation recommandée

Il est important de se montrer patient, et de ne pas s'attendre à obtenir des résultats positifs dès les premières semaines ou les premiers mois de la mise en œuvre. Dans ce domaine, la mise en œuvre des actions nécessite du temps, particulièrement pour changer les habitudes de mobilité des usagers.

L'expérimentation d'un système de TAD dans le Couserans (Ariège)

par le Syndicat Couserans Services Publics

L'expérimentation d'un système de transport à la demande a été lancée pour six mois par le Pays Terres Romanes en Pays Catalan sur 52 communes, dont deux communautés de communes, en partenariat avec le conseil départemental des Pyrénées-Orientales. La gestion de la centrale de réservation, recevant les appels des usagers et permettant d'organiser le plan de transport quotidien et de déclencher les lignes virtuelles, est assurée par le pays. Le conseil départemental est responsable de l'extension du service et de la relation avec les exploitants. Cette expérimentation fait partie du marché public global transport passé par le département, dans le cadre du budget transport, l'expérimentation étant entièrement financée par le conseil départemental.

À l'issue de cette expérimentation, le conseil départemental des Pyrénées-Orientales a choisi d'étendre d'ici à la fin de l'année 2007 ce système de transport à la demande sur l'ensemble des bas cantons. Ainsi, un tiers des zones rurales du département seront prochainement desservies, l'objectif étant à terme de couvrir l'ensemble des cantons ruraux du département. Pour une plus grande cohérence du système et afin de faire face aux moyens humains et financiers nécessaires pour la mise en œuvre d'un transport à la demande avec centrale de réservation, le conseil départemental assure l'intégralité de la maîtrise d'œuvre tout en reconnaissant au Pays Terres Romanes en Pays Catalan un rôle de partenaire privilégié dans la concertation.

Source : Entreprises territoires et développement (ETD), centre de ressources du développement territorial, Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain : quelles méthodes d'analyse des besoins ?, juillet 2007

Au gré des observations quantitatives et qualitatives, on peut redéfinir éventuellement le projet. Comme il est impossible d'anticiper pleinement les évolutions comportementales, il faut être prêt à rencontrer des problèmes et à devoir adapter le système, même pendant les premiers jours de l'exploitation.

5.2 Communiquer, communiquer et encore communiquer

La communication est primordiale dans ce genre de démarche, même pour les territoires ruraux. Il est recommandé de communiquer auprès des habitants, des associations, etc., avant, pendant et après la validation du plan de mobilité rurale.

5.2.1 Pour informer et faire connaître les diverses offres de mobilité

De nombreux témoignages d'habitants traduisent une méconnaissance considérable des offres et des services de transport collectif. Ce déficit d'information touche les « hypermobiles », des ménages plurimotorisés, mais plus encore les « sous-mobiles » ne disposant pas d'une voiture et/ou n'étant pas en mesure d'en utiliser une. Il renvoie ainsi pour partie aux attitudes négatives à l'égard de la mobilité³⁶.

Il est important d'affirmer et d'afficher la place des transports en commun et plus généralement des offres alternatives à la mobilité individuelle. Cela passe notamment par :

- des points d'achat de titres de transports ;
- des points de renseignement (et d'achat de titres) « en évidence » dans le territoire ;
- une diffusion de l'information sur l'offre et ses évolutions par la distribution de guides horaires, par des articles de presse ;
- des actions commerciales en direction de publics ciblés, une participation aux manifestations (spectacles, événements sportifs ou culturels) ;
- des opérations de partenariat avec les commerçants.

La mise en place d'une « centrale de mobilité » susceptible de diffuser l'information sur l'ensemble des modes de transports publics à destination du grand public ou des entreprises, d'effectuer les opérations liées au transport à la demande par exemple, de recueillir les remarques et souhaits des usagers... peut être un outil de promotion intéressant.

Comme pour les transports en commun, les actions en faveur des modes doux doivent faire l'objet d'une stratégie de promotion : diffusion des plans des itinéraires, mobilisation des relais associatifs, manifestations, actions avec les scolaires...

5.2.2 Pour faire percevoir la dimension globale des questions de déplacement

Les déplacements sont un domaine méconnu du grand public, qui ne l'aborde le plus souvent qu'au travers d'intérêts ciblés et de problèmes localisés : difficultés de stationnement, engorgement aux heures de pointe, sécurité devant les écoles, envahissement des trottoirs dans un quartier... Cette approche partielle débouche sur une demande de solutions immédiates à des problèmes ponctuels. En l'absence d'une prise de conscience de l'imbrication de l'ensemble de ces problèmes, une politique globale dans ce domaine et ceux qui lui sont liés peut se heurter à une certaine incompréhension du public. C'est pourquoi il est important de communiquer « au long cours », et pas seulement lors de l'élaboration du plan. Plus la problématique sera connue et comprise des habitants, plus la logique de l'action publique sera comprise, plus l'utilisateur trouvera sa place dans la logique de co-construction.

5.2.3 Pour dépassionner le thème du stationnement

L'un des domaines sur lesquels la communication est essentielle est aujourd'hui celui du stationnement. En effet, les usagers ne savent pas à quoi sert le stationnement payant et ne considèrent pas les infractions de stationnement comme étant réellement gênantes ou dangereuses pour les autres usagers. Frauder est généralement perçu comme « de bonne guerre » face à ce qui est considéré comme un impôt déguisé et injuste. Expliquer les différents rôles du stationnement, l'importance du respect de la règle, est un préalable à toute action sur ce thème sensible.

Une plaquette de sensibilisation aux questions de stationnement et de déplacements peut dans ce cadre être élaborée et communiquée. Celle-ci explique les problèmes posés par le non-respect des règles de stationnement ainsi que les solutions prévues pour remédier à ces problèmes : une nouvelle tarification et un contrôle accru du stationnement payant et du respect des emplacements,

36 Couturier Pierre, *Mobilité et territorialité dans les espaces ruraux faiblement peuplés : l'injonction à la mobilité face aux modes d'habiter*, in *Recherche, Transports, Sécurité*, vol. 2014, issue 2-3, juin 2014, p. 209-221.

une nouvelle offre alternative aux voitures autosolistes, et à moyen terme le plan de mobilité rurale en cours d'étude. Elle détaille les capacités de stationnement disponible en fonction de l'usage (cours ou visites, migrations pendulaires, stationnement de longue durée) ainsi que les différents tarifs proposés.

5.3 Accompagner les individus dans leurs changements de comportement

Modifier les habitudes de déplacement ne peut se faire par la seule information du public ou par une sensibilisation. Il est nécessaire de mettre les habitants « en situation », de leur faire essayer de nouvelles pratiques pour éventuellement leur faire modifier durablement leurs comportements. C'est le sens du management de la mobilité.

Le management de la mobilité désigne le volet d'une politique de déplacement agissant en priorité sur la demande dans la perspective d'optimiser l'usage de l'offre alternative à la voiture individuelle existante et de le développer. Le management de la mobilité cherche à créer les conditions favorables d'un changement de culture et de pratiques en matière de déplacements. Il vise à :

- optimiser l'usage de l'offre alternative existante (intermodalité, information...),
- faciliter l'accès aux modes alternatifs pour tous,
- développer l'usage des modes alternatifs par la création de nouveaux services et par des actions mercatiques et pédagogiques,
- optimiser l'efficacité économique de l'ensemble du système de transports,
- freiner la croissance du trafic en limitant le nombre, la longueur et la nécessité des voyages en véhicules motorisés.

Les actions s'articulent autour de la compréhension des usages et de la participation des publics, approche ciblée sur des partenariats et une coresponsabilité, sur une recherche d'optimisation de l'existant, un processus d'amélioration continue, et une complémentarité au développement des réseaux TC, cyclables et pédestres.

5.3.1 Faire essayer... pour faire adopter

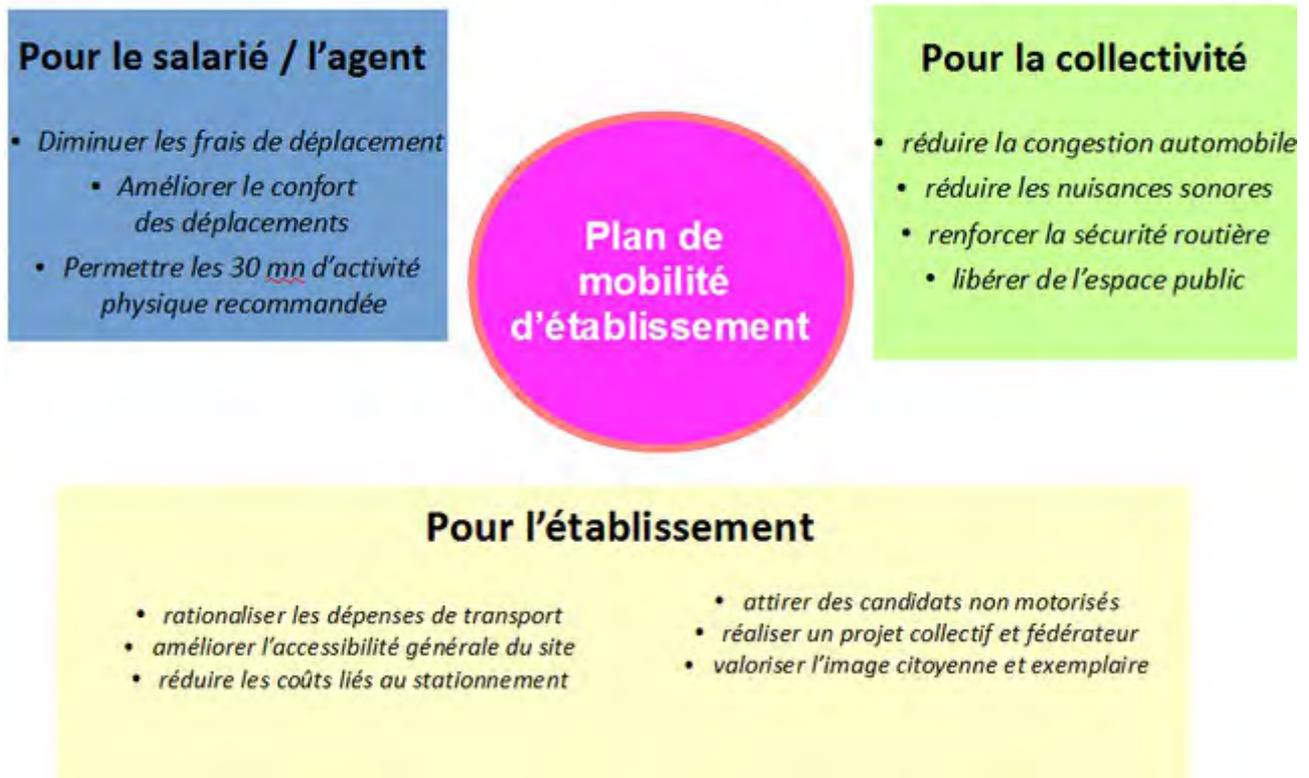
Pour permettre aux habitants de sauter le pas, toutes sortes de méthodes existent. Elles peuvent privilégier l'aspect événementiel et festif. Au cours d'opérations particulières, les conditions habituelles de déplacement sont modifiées de façon sensible, de manière à privilégier largement l'usage d'un mode. **Des opérations « pied à l'étrier »** peuvent ainsi apporter le coup de pouce nécessaire. Plusieurs périodes de l'année sont propices à l'organisation de ces événements : la semaine européenne de la mobilité, celle du développement durable, celle de la marche vers l'école, etc. Dans ce cadre, de nombreux réseaux de transports publics offrent des tarifs réduits, voire des titres de transport gratuits permettant à de nouveaux usagers de découvrir le réseau et l'offre de transport.

Les journées « en ville sans ma voiture » sont l'occasion, dans les villes participantes, d'initier le débat sur les pratiques de déplacements et l'espace public, à partir d'une expérience « en vraie grandeur » qui donne à voir la ville autrement. Les villes participantes profitent souvent de ces journées pour organiser des débats, des rencontres, ou pour initier des actions pédagogiques. Certaines villes ont pérennisé ce type d'opération. En milieu rural, pourquoi ne pas imaginer des actions concernant un centre de commune sans voiture ? Le prêt de vélos contribue ainsi à faciliter l'usage de ce mode et participe à sa promotion.

Si la communication sur l'offre de transports collectifs existante a été jugée prioritaire, **une plateforme de mobilité** pourrait répondre à cet objectif en délivrant une information sur les transports et déplacements (lignes régulières départementales, bus urbains, cars scolaires, lignes de TER, transport à la demande, etc.), les itinéraires et les horaires pour un territoire donné.

Le plan de mobilité d'établissement est une démarche globale susceptible de toucher l'ensemble des déplacements (déplacements domicile-travail et professionnels des agents, déplacements des visiteurs) au sein d'une entreprise, d'une administration ou d'un groupement d'entreprises. Il aboutit à la mise en place d'un plan de mobilité dont la priorité est de privilégier toutes les solutions de transport et de déplacement capables de limiter l'utilisation de la voiture individuelle et de favoriser les transports et déplacements alternatifs (transports collectifs, vélo, marche), l'usage des véhicules moins polluants, le partage de la voiture individuelle (covoiturage, autopartage), et toute autre action pertinente.

Les bénéfices potentiels d'un plan de mobilité d'établissement



Source : Cerema Sud-Ouest

Les principales clés de réussite d'un plan de mobilité d'établissement :

- ne pas prôner le changement radical (illusoire) ;
- entretenir la dynamique de projet dans la durée ;
- un chef de projet identifié et stable ;
- informer (notamment sur les coûts), sensibiliser, et pas seulement : faire essayer, mettre en situation.

La dynamique de projet dans la durée est fondamentale. Comme pour beaucoup de plans de mobilité d'établissement, la période de diagnostic est généralement mobilisatrice. La mise en œuvre du programme d'actions entretient cette dynamique la première année mais tend à s'essouffler ensuite. L'évaluation du plan représente une opportunité pour relancer la dynamique. De même, l'élaboration d'un bilan carbone constitue un facteur permettant d'insuffler un nouveau souffle à la démarche en lui donnant un objectif renouvelé.

Pour le salarié, une voiture représente un budget de 400 à 600 € par mois³⁷ et un budget croissant. Pour l'employeur, c'est le coût des places de stationnement. En termes de santé, utiliser le vélo ou la marche pour aller travailler permet de pratiquer les trente minutes d'activité physique quotidienne préconisées, réduisant les risques de maladies cardio-vasculaires, de diabète, de dépression, sans compter le bénéfice indirect comme la réduction de l'absentéisme au travail.

Cinq collèges de l'Isère favorisent la pratique du vélo (2014)

Les plans de mobilité d'établissement peuvent concerner les établissements scolaires. Dans le cadre de son Agenda 21, le conseil départemental de l'Isère avec différents partenaires lance une expérimentation pour inciter les collégiens à se déplacer en vélo. Elle concerne les jeunes habitant dans un rayon de trois kilomètres autour de leur établissement et sera mise en place dans cinq collèges tests (Domène, Saint-Jean-de-Soudain, Villefontaine, Tignieu-Jamezieu et Morestel).*

Cette action, dont l'objectif est à la fois économique et écologique, poursuit également deux autres buts : faire pratiquer aux collégiens une activité physique régulière et faire d'eux des citoyens responsables. Le dispositif comprend cinq phases :

- identification de deux ou trois itinéraires, en collaboration avec les maires, adaptés à la pratique du vélo ;*
- sécurisation des parcours par des panneaux, du marquage au sol, voire de l'aménagement de carrefours ;*
- édition de cartes indiquant les temps de trajet ;*
- aménagement de garages dans les collèges pour stationner les vélos ;*
- ateliers pédagogiques en collaboration avec des associations pour connaître les règles de bonne conduite.*

Le principal frein identifié par le conseil départemental de l'Isère est la sécurité des collégiens. En effet, les parents peuvent hésiter à laisser circuler leurs enfants seuls en raison du trafic automobile et des habitudes prises. Pour surmonter cette difficulté et donner le coup d'envoi de cette expérimentation, des opérations de type « vélobus » seront mis en place après les vacances de printemps pour découvrir les itinéraires avec un encadrement par des adultes et rassurer ainsi les parents. Reste à savoir si cela sera suffisant pour que les 2 500 collégiens ciblés enfourchent régulièrement leurs vélos pour leurs trajets domicile-collège.

Source : Transflash, Cerema (2014)

5.3.2 Rester à l'écoute des habitants

Il est indispensable pour la collectivité de construire une communication sur le thème des déplacements. Cependant, la réussite d'une politique ne saurait se construire uniquement sur une communication « descendante ». Il importe aussi d'entendre et de prendre en compte les besoins, les attentes et les revendications du public. Il est évident que cette écoute sera rendue plus facile si un certain nombre de notions sont partagées, ce qui rend nécessaire la communication pédagogique évoquée plus haut.

Les attentes et revendications sont le plus souvent portées par des associations thématiques (défense des vélos, des piétons, usagers des transports, commerçants...) ou géographiques (associations d'habitants par exemple). Il est important de construire des relations suivies avec ces associations de façon à ce que leur connaissance du terrain puisse alimenter l'action publique.

37 Selon l'Automobile club de France.

Pour cela, il est important qu'elles soient associées aux travaux (par exemple au sein de groupes de travail...). Car, force est de le constater, il faut être pratiquant pour percevoir les inadaptations, les dysfonctionnements de certains aménagements.

L'expérimentation, par son caractère réversible, est une façon de rester à l'écoute des habitants et des usagers. Un aménagement « réversible » et temporaire est une façon de montrer que la rue peut fonctionner autrement, et que la collectivité est sensible à la réalité des pratiques des usagers.

Créer un club de correspondants d'usagers

Des critères objectifs comme la ponctualité, l'information, la propreté ou l'accessibilité, et des impressions plus qualitatives sur le déroulement du trajet et les améliorations à apporter peuvent être définis et recueillis à partir de retours réguliers d'usagers de transports en commun ou d'autres modes de déplacement.

Le recrutement peut se faire par la presse, le site et les réseaux sociaux, avant d'aller chercher, si nécessaire, des usagers sur les lignes avec le moins de correspondants. Les usagers volontaires peuvent répondre chaque mois sur Internet à un questionnaire sur une ligne spécifique de transport en commun ou sur une aire de covoiturage.

Annexe 1 : Proposition de trame d'un cahier des charges de consultation

Le maître d'ouvrage peut décider d'être accompagné par un bureau d'études. Afin de l'aider dans cette démarche, une trame de cahier des charges est proposée ci-dessous. Il concerne une intervention en maîtrise d'œuvre, mais peut concerner également une assistance à maîtrise d'ouvrage à condition de l'alléger au regard des souhaits et des besoins identifiés.

Éléments de contexte

Le contexte

Les objectifs de l'étude

- On peut préciser les objectifs de la démarche, en indiquant que ceux-ci seront affinés (hiérarchisation des priorités) au vu du résultat du diagnostic.

Le périmètre de l'étude / le périmètre d'action

Les études existantes et les documents mis à disposition du bureau d'études

- Il convient de faire un inventaire exhaustif des études et documents existants soit chez le maître d'ouvrage (enquêtes de mobilité) soit chez ses partenaires (comptages ou fichiers accidents), qui seront mis à disposition du bureau d'études.
- Les autres démarches en cours ou en projet devront être portées à la connaissance du bureau d'études.
- La mise en cohérence de l'étude projetée avec d'autres démarches (élaboration d'un PLU, d'un SCoT...) sera bien entendu indispensable.

L'organisation de la maîtrise d'ouvrage

- On peut citer ici le dispositif retenu (maître d'ouvrage, comité de pilotage, comité technique).

Contenu de la mission

Remarque préliminaire : d'une manière générale, il est nécessaire d'être suffisamment précis pour obtenir des offres susceptibles d'être comparées, tout en laissant au bureau d'études la possibilité d'exprimer sa propre vision de la problématique et d'avoir un avis critique sur le cahier des charges présenté.

Phase 1 : le diagnostic

Le recueil des données

- Le diagnostic se fait sur la base du recueil de données existantes (études antérieures, comptages, enquêtes...) et du recueil de données complémentaires par des enquêtes (enquêtes ménages, origine / destination, usage des transports en commun, stationnement, modes doux, personnes à mobilité réduite...), des interviews, des visites des sites.
- En identifiant bien l'existant (cf. ci-dessus « Les études existantes »), laisser le bureau d'études faire des propositions (techniques et financières) quant aux enquêtes qu'il estime souhaitable de réaliser,
- Inciter le bureau d'études à préciser sa méthodologie d'intervention pour les interviews et visites, afin d'éviter un diagnostic « en chambre ». Les comptes rendus des entretiens peuvent être demandés.

Les analyses thématiques

- À l'issue du recueil des données, le bureau d'études doit mettre en évidence, thème par thème, les dysfonctionnements ou problèmes rencontrés, les conséquences sur le fonctionnement urbain, les évolutions en cours, les attentes des habitants...
- On peut citer les thèmes dont on sait d'avance qu'ils posent problème (développement urbain et organisation du système des déplacements, utilisation de l'espace, transports en commun, stationnement, circulation motorisée, modes doux, personnes à mobilité réduite, flux de marchandises, interconnexion des modes, environnement et nuisance, cadre de vie...), sans rendre la liste exhaustive.

La validation du diagnostic et le choix des objectifs du plan de mobilité rurale

- Préciser au bureau d'études la façon dont on entend valider ce diagnostic (comités technique et de pilotage, concertation avec la population), pour ensuite hiérarchiser les priorités à partir de ce constat partagé et arrêter les objectifs du plan. Ces précisions seront importantes, en particulier pour l'évaluation de la durée de cette phase.

Phase 2 : la recherche de solutions techniques et l'élaboration de scénarios

Les solutions techniques et leur comparaison

- Pour chacun des thèmes retenus, le bureau d'études devra proposer plusieurs variantes de solutions ou de combinaisons de solutions techniques ainsi que les éléments d'une analyse multicritères (avantages et inconvénients, coût d'investissement, bilan énergétique et environnemental) permettant de les comparer.

Le choix du scénario ou des solutions retenues

- Comme en phase précédente, préciser au bureau d'études la façon dont le maître d'ouvrage, à partir des éléments de comparaison et en fonction des objectifs qu'il s'est fixés, choisira la solution technique ou le scénario les plus adaptés. Ces précisions seront importantes, en particulier pour l'évaluation de la durée de cette phase.

Phase 3 : élaboration du projet de plan de déplacements

Étude détaillée des solutions ou du scénario retenus

- Demander au bureau d'études d'étudier plus finement le scénario retenu pour permettre la mise en œuvre du projet et sa planification dans le temps : modalités techniques, montage institutionnel, montage financier...

La formalisation du projet de plan de mobilité rurale

- Le document final mettra en particulier en évidence le contenu des actions à mettre en œuvre, la faisabilité (technique, administrative, financière...) des actions retenues, la

planification des actions dans le temps, leur cohérence au vu des critères retenus lors de l'élaboration de la politique de déplacements.

Le suivi et l'évaluation

- Demander au bureau d'études de proposer une méthodologie et des outils de suivi et d'évaluation de la démarche dans le temps (tableau de bord par exemple). On peut lui demander de l'initialiser dans le cadre de l'étude.

Modalités de réalisation de l'étude

La maîtrise d'ouvrage

- Bien préciser qui est le maître d'ouvrage de l'étude, seul interlocuteur officiel du bureau d'études.
- S'assurer que la structure qui va assurer la maîtrise d'ouvrage a bien la légitimité et la capacité pour le faire, dans le cadre de l'intercommunalité en particulier.

Le comité technique

- Il doit travailler avec le bureau d'études pour préparer les décisions des élus.
- Proposer une ébauche de composition, en laissant le bureau d'études donner son avis sur celle-ci. L'expérience montre qu'un groupe de taille importante est moins productif qu'une structure légère.
- La présence d'élus au sein du comité technique peut ne pas être souhaitable, à l'exception peut être d'un élu « porteur » assurant la liaison entre les deux comités.

Le comité de pilotage

- Préciser le rôle et le pouvoir de décision que l'on entend donner au comité de pilotage.
- Réfléchir au positionnement des communes non membres de la collectivité porteuse du projet mais adhérant à la démarche.
- Proposer une ébauche de composition, en laissant le bureau d'études donner son avis sur celle-ci.

La concertation avec la population, les associations, les usagers...

- Préciser à quelles étapes de la démarche le maître d'ouvrage souhaite la réaliser : en fin de diagnostic (pour faire partager et affiner celui-ci), en fin de phase 2 (pour présenter les scénarios et recueillir des avis sur ces derniers), après le choix des élus.
- Préciser la forme envisagée dans chaque cas : débats publiques, expositions...
- Préciser ce que l'on souhaite, mais laisser au bureau d'études et au comité de pilotage la possibilité de donner leur avis et de formuler des contre-propositions.

La communication

- Être précis sur ce que l'on attend du bureau d'études en la matière. Les bureaux d'études ne sont pas des agences de communication : en fonction des attentes, on pourra leur demander de s'adjoindre des compétences complémentaires, ou prévoir des prestations complémentaires par un tiers intervenant.

Les réunions

- L'animation des réunions (comité technique, comité de pilotage, usagers...) par le bureau d'études a un poids important dans le coût de l'étude : il convient donc de les programmer de façon pertinente.
- Demander au bureau d'études de bien préciser le nombre de réunions prévues dans sa proposition, et de chiffrer le coût de réunions complémentaires pouvant s'avérer utiles en cours d'étude.

Calendrier prévisionnel

- On peut indiquer au bureau d'études la date prévisionnelle de démarrage de l'étude. Tenir compte, bien entendu, du délai nécessaire au maître d'ouvrage pour choisir le bureau d'études (cela dépend du type de consultation), et du délai d'instruction du dossier par les cofinanceurs potentiels de l'étude.
- Demander au bureau d'études de fournir un planning prévisionnel par phase. Attention, on sous-évalue toujours la durée nécessaire pour la validation ou les choix par les élus.

Présentation des résultats

- Préciser la forme des documents devant être remis à l'issue de chaque phase et leur nombre, en laissant là encore au bureau d'études la possibilité de faire des propositions.
- Faire préciser au bureau d'études les outils de cartographie informatique, les logiciels, les outils de représentation qu'il compte utiliser et fournir au maître d'ouvrage : le problème de la compatibilité des bases cartographiques rend parfois impossible une utilisation ultérieure.
- Penser que même si la matière première est la même, les présentations au comité de pilotage, au comité technique, aux cofinanceurs, pourront nécessiter des approches et des supports différents.

Présentation de l'offre par le bureau d'études

Le contenu de la prestation

- Inciter le bureau d'études à être le plus précis possible sur le contenu de la prestation qu'il se propose de réaliser, en particulier sur les modalités concrètes de son intervention, afin de pouvoir ensuite comparer au mieux les propositions reçues.
- Laisser au bureau d'études la possibilité de proposer des prestations complémentaires en option (enquêtes ou réunions supplémentaires par exemple).

Références

- Faire préciser au bureau d'études, outre ses références en matière d'études comparables, les références des personnes qui vont réellement intervenir sur le terrain.

Devis estimatif

- Faire préciser la qualification, le coût unitaire et le jour prévisionnel d'intervention par phase pour chaque intervenant du bureau d'études.
- Faire préciser le nombre de réunions prévues dans l'offre.
- Faire chiffrer le coût des prestations proposées en option.

Annexe 2 : Ressources documentaires

Éléments généraux

- Association des maires de France (AMF) & associations départementales de maires, AGIR
Le maire et les transports
Les cahiers du réseau, n° 9, octobre 2009, [consulté le 11 avril 2016]
<http://www.amf.asso.fr/upload/fichiers/documents/AMF_9785_Guide_transport_BD.pdf>
- Baptiste Hervé, Busnot-Richard Florence, Carrière Jean-Paul, Huyghe Marie, Mattei Michel
Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ?
Rapport de recherche, <halshs-00934756>, 2013, [consulté le 11 avril 2016].
<<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00934756/>>
- Berthod-Wurmser Marianne, Ollivier Roland, Raymond Michel - Inspection générale des affaires sociales. Villers Sophie, Fabre Dominique - Conseil général de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Espaces ruraux
Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural
Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche, 2009, [consulté le 11 avril 2016].
<<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/094000616.pdf>>
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)
La concertation citoyenne dans les PDU
Lyon, Cerema, juin 2015. [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/mobilites-et-transports-pratiques-locales-fiche-n-3-la-concertation-citoyenne-dans-l-elaboration-des-pdu.html>>. 978-2-2417-2701
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
La concertation dans les PDU. Pourquoi ? Avec qui ? Comment ?
Lyon, Certu, 2003, [consulté le 11 avril 2016], <<http://www.certu-catalogue.fr/concertation-dans-les-pdu-la.html>>, 0247-1159
- Commissariat général au développement durable (CGDD),
La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008
La revue du CGDD, décembre 2010, [consulté le 11 avril 2016]
<<http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-mobilite-des-Francais-panorama.html>>, 978-2-11-099412-7
- Commission européenne, projet européen ARTS (Actions pour l'intégration de services de transport rural)
Manuel du transport rural
Bruxelles, Commission européenne, décembre 2013, [consulté le 11 avril 2016],
<<http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.xsp?id=Temis-0051838>>.

- Entreprises, territoires et développement (ETD)
Construire une offre locale de transport. Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain ?
ETD, Paris, 2009, [consulté le 11 avril 2016]
<<http://fr.calameo.com/read/0042996997d63308b3c35/>>. 978-2914600279
- Entreprises, territoires et développement (ETD)
Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain : quelles méthodes d'analyse des besoins ?
Paris, ETD, 2007, [consulté le 11 avril 2016]
<<http://www.pcet-ademe.fr/sites/default/files/guide-Etd-Mobilite-1.pdf>>, 978-2-914600-21-7
- Institut national de la recherche agronomique (Inra)
Prospective sur les nouvelles ruralités en France à l'horizon 2030
Inra, 2008, [consulté le 11 avril 2016]
<<http://www.reseaurural.fr/files/rapportnouvellesruralites.pdf>>
- Paul-Dubois-Taine Olivier, Centre d'analyse stratégique
Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux
La documentation française, février 2012, [consulté le 11 avril 2016].
<http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/transport_rapportcas_ademe.pdf>, 978-2-11-009007-2

Transport collectif

- Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ), Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ), Fédération québécoise des municipalités
Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural
mai 2009, [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.rqvvs.qc.ca/fr/outils-et-publications/outil/guide-d-intervention-en-transport-collectif-en-milieu-rural>>
- Castex Elodie
Le transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation – Modélisation des caractéristiques fonctionnelles des TAD pour développer les modes flexibles de demain
Thèse de doctorat ED379, université d'Avignon, novembre 2007, [consulté le 11 avril 2016]
<<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00199865v2/document>>
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Agir sur le stationnement autour des gares TER : un enjeu pour les politiques de mobilité et d'aménagement
Certu, décembre 2013, [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/mettre-les-gares-ter-au-coeur-des-strategies-territoriales-pourquoi-comment.html>>, 0247-1159
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Le TAD, une offre complémentaire pour des usages spécifiques
Certu, Les outils de la mobilité, n° 4, janvier 2011 [consulté le 11 avril 2016]
<<http://www.certu-catalogue.fr/les-outils-de-la-mobilite-fiche-n-4-le-transport-a-la-demande-une-offre-complementaire-pour-des-usages-specifiques.html>>

- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Du rural au périurbain : le transport à la demande, une pratique en extension
Certu, Les outils de la mobilité, fiche n° 1, février 2009 [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/outils-de-la-mobilite-les-serie-de-fiches.html>>
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Le transport à la demande en zone urbaine
Certu, Les outils de la mobilité, fiche n° 2, avril 2009 [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/outils-de-la-mobilite-les-serie-de-fiches.html>>
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Optimiser le transport à la demande
Certu, Les outils de la mobilité, fiche n° 3, avril 2009 [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/outils-de-la-mobilite-les-serie-de-fiches.html>>
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Le transport à la demande en 140 questions
Certu, décembre 2009, [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/transport-a-la-demande-en-140-questions-le.html>>. 978-2-11-098895-9
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Le transport à la demande : état de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action
Certu, 2006, [consulté le 11 avril 2016], <<http://www.certu-catalogue.fr/transport-a-la-demande-le.html>> 2-11-095339-X
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Systèmes de transports à la demande : enquête sur les caractéristiques et les modes d'exploitation
Certu, décembre 2002, [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/systemes-de-transports-a-la-demande.html>>, 1263-2570
- Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, Direction des transports terrestres,
Services à la demande innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences
Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, novembre 2004, [consulté le 11 avril 2016], <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/054000165.pdf>>
- Garaix Thierry, Josselin Didier, Feillet Dominique, Artigues Christian, Castex Elodie
Transport à la demande points à points en zone peu dense. Proposition d'une méthode d'optimisation de tournées
in *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Dossiers, Sélection des meilleurs articles de SAGEO 2005, document 396, mis en ligne le 20 juillet 2007, [consulté le 11 avril 2016] <<http://cybergeo.revues.org/11373>>

Management de la mobilité

- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Altermobilités, mode d'emploi. Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture
Certu, 2010, [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/altermobilites-mode-d-emploi.html>>. 978-2-11-098935-2
- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)
Le plan de déplacements inter-entreprises. Un outil de management de la mobilité sur les zones d'activités
ADEME, 2009, [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.ademe.fr/plan-deplacements-inter-entreprises-outil-management-mobilite-zones-dactivites>> 978-2-35838-079-9

Marche

- Conseil architecture urbanisme environnement (CAUE) de l'Hérault
Traversées urbaines Vic-la-Gardirole
CAUE de l'Hérault, 2012, [consulté le 11 avril 2016] <http://www.caue-lr.fr/sites/default/files/documents/vic_la_gardirole_a3mb.pdf>
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Requalification du centre-bourg de Vic-la-Gardirole
Certu, Une voirie pour tous, fiche n° 5, juillet 2013, [consulté le 11 avril 2016] <http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/UVT05-VicLaGardirole-Ecran_cle216ee8.pdf> 0247-1159
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Vers une marche plaisir en ville
Certu, collection Dossiers, 2012, [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/vers-une-marche-plaisir-en-ville.html>> 978-2-11-099592-6
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Le profil en travers, outil de partage des voiries urbaines
Certu, collection Références, 2009 [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/profil-en-travers-le-outil-du-partage-des-voiries-urbaines.html>> 978-2-11-098200-1
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
La marche au coeur des mobilités. État des connaissances
Certu, collection Débats, 2009, [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/marche-au-coeur-des-mobilites-la.html>> 978-2-11-098225-4
- Institut national de prévention et d'éducation pour la santé (Inpes)
Comment mettre en place une signalétique piétonne pour favoriser la marche ?
Inpes, 2012, [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.inpes.sante.fr/CFESBases/catalogue/pdf/1378.pdf>>

- Bulletin de l'Observatoire des politiques et stratégies de transport en Europe
Les modes de transport doux en Europe
Bulletin de l'Observatoire des politiques et stratégies de transport en Europe, n° 27, avril 2011 [consulté le 11 avril 2016]
<<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/27F.pdf>>
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Recommandations pour les aménagements cyclables
Certu, collection Références, septembre 2008, [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/recommandations-pour-les-amenagements-cyclables.html>> 978-2-11-097167-8
- Commissariat général au développement durable (CGDD)
Mobilité durable : favoriser la pratique du vélo grâce aux démarches territoriales de développement durable
CGDD, Le point sur, n° 178, décembre 2013 [consulté le 11 avril 2016]
<<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/LPS178.pdf>> 2100-1634
- Groupement des autorités responsables des transports (Gart)
Les pratiques d'intermodalité vélo - transports collectifs
Gart, août 2015, [consulté le 11 avril 2016] <<https://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Etude-les-pratiques-d-intermodalite-velo-transports-collectifs>>
- Ministère de l'Écologie, Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo
Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail
Ministère de l'Écologie, 2013 [consulté le 11 avril 2016] <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avantages_sanitaires_du_velo_version_assemblee_du_17_decembre.pdf>

Stationnement

- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
20 ans de politiques de stationnement public dans les villes centres des agglomérations françaises
Certu, Le point sur, n° 11, 2009 [consulté le 11 avril 2016]
<<http://www.certu-catalogue.fr/mobilites-et-transports-le-point-sur.html>>
- Commission européenne
Guide pour les décideurs pour des stratégies de développement durable des transports et de l'aménagement urbain
Commission européenne, 2003, [consulté le 11 avril 2016]
<http://www.innovations-transports.fr/IMG/pdf/Guide_decideurs_UE_2007.pdf>
- Direction régionale de l'Équipement Ile-de-France (DRIEA)
Élaborer une politique de stationnement par un plan local de stationnement
DRIEA, septembre 2001

Usage partagé de la voiture

- Association pour le développement en réseau des territoires et des services (Adrets)
Quels outils pour développer le covoiturage sur votre territoire ?
Adrets, 2009, [consulté le 11 avril 2016]
<<http://www.reseaurural.fr/files/contenus/2837/actes-journee-covoiturageterritoire.pdf>>
- Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
Le covoiturage : des pistes pour favoriser son développement
Certu, collection Dossiers, 2013, [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.certu-catalogue.fr/le-covoiturage-des-pistes-pour-favoriser-son-developpement.html>> 978-2-11-131061-2
- Commissariat général au développement durable (CGDD)
Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ?
CGDD, 2014 [consulté le 11 avril 2016] <<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ED107.pdf>> 2102 - 4723
- Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
Guide pratique de l'autopartage entre particuliers 2013
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, 2013, [consulté le 11 avril 2016] <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/guide-autopartage-entre-particuliers_28_02.pdf>

Sites Internet

- Association des maires ruraux de France, <http://amrf.fr>
- Cerema, www.cerema.fr
- Cotita, www.cotita.fr
- Fédération des SCoT, <http://www.fedeSCoT.org/>
- Gart, <http://garde-port>
- INSEE, www.insee.fr
- « Voirie pour tous », www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr

Annexe 3 : Sigles et acronymes

ADEME	agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AOM	autorité organisatrice de la mobilité
AOT	autorité organisatrice des transports
AOTU	autorité organisatrice des transports urbains
BHNS	bus à haut niveau de service
CAO	commission d'appel d'offres
CAUE	conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement
CCFA	comité des constructeurs français d'automobiles
CCH	code de la construction et de l'habitat
CEREMA	centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CERTU	centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
DDT	direction départementale des Territoires
DDTM	direction départementale des Territoires et de la Mer
DGF	dotation globale de fonctionnement
DGITM	direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
DIR	direction interdépartementale des Routes
DSP	délégation de service public
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
INSEE	institut national de la statistique et des études économiques
MEDDE	ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
OT	office du tourisme
P+R	parking-relais
PC	poste de contrôle
PCET	plan climat énergie territorial
PDU	plan de déplacements urbains
PLD	plan local de déplacements
PLU	plan local d'urbanisme
PMR	personne à mobilité réduite
PTU	périmètre des transports urbains
SAEIV	système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs
SNCF	société nationale des chemins de fer français
TC	transports collectifs
TCSP	transport en commun en site propre
TCU	transport collectif urbain
TECV (loi)	loi sur la transition énergétique pour une croissance verte

Annexe 4 : Glossaire

Accessibilité : possibilité pour une personne qui souhaite atteindre ou quitter un lieu donné, de le faire dans des conditions satisfaisantes du point de vue de l'existence d'un choix modal, du coût occasionné par le déplacement, du temps de parcours pour rejoindre un nœud de correspondance majeur, de la sécurité lors de la réalisation de l'ensemble du déplacement et de la compatibilité avec des contraintes individuelles en termes d'horaires et de capacités physiques.

Agenda 21 : projet global et concret dont l'objectif est de mettre en œuvre de façon progressive et pérenne le développement durable à l'échelle d'un territoire, d'une collectivité, d'une structure, etc. Il se traduit par un programme d'actions à mettre en place de façon à améliorer la qualité de vie, à économiser les ressources et à réduire notre impact sur l'environnement.

Agglomération : l'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée compte plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie. Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, l'ensemble de ces communes forme une agglomération multicommunale ou *agglomération urbaine*. Si l'unité urbaine s'étend sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée.

Aire piétonne : elle est définie à l'article R. 110-21 du Code de la route qui indique que l'aire piétonne est une section de voie ou un ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder à l'exception des modes guidés de façon permanente de transports publics. Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie mais d'une affectation justifiée par les besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés. Une telle zone vise à faciliter avant tout les déplacements à pied, puis l'usage du vélo à faible vitesse ; la présence des véhicules motorisés devant rester exceptionnelle. Bien évidemment toute la réglementation s'applique, que ce soit par exemple la législation pour les personnes à mobilité réduite, la signalisation, etc.

Aire urbaine : une aire urbaine ou *grande aire urbaine* est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Autopartage : l'activité d'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée (article L. 1231-14 du Code des transports).

Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) : ce terme désigne les « autorités compétentes pour organiser la mobilité³⁸ » dans les périmètres de transports urbains (PTU). Il succède au terme d'AOTU (autorité organisatrice de transports urbains) depuis la loi dite MAPAM³⁹, terme qui désignait dans le Code des transports les « autorités compétentes pour organiser les services réguliers de transports publics urbains de personnes ». Le nouveau terme d'AOM prend ainsi en compte le nouveau périmètre de compétences de cette forme d'autorité organisatrice de transports (AOT). Ainsi, depuis début 2014, en plus d'organiser les « services réguliers de transport public

38 Article L. 1231-1 du Code des transports.

39 Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

urbain de personnes [et de façon optionnelle les] services de transport à la demande, [elles] concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur. Afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, elles peuvent, en outre, en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine⁴⁰. » Elles peuvent aussi, de façon optionnelle et « en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, [...] créer un service public d'autopartage⁴¹ », « mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage⁴² » ou encore « organiser un service public de location de bicyclettes⁴³ ».

Bande cyclable : voie de circulation réservée aux cyclistes, incluse sur la chaussée et marquée par des bandes de peinture.

Centrale de mobilité ou maison de la mobilité : il s'agit d'une structure (association, organisme, service public...) qui a pour vocation de faciliter l'accès à la mobilité durable et de développer l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture solo. Par son action sur les changements de pratiques de mobilité, elle contribue aux politiques territoriales de développement durable. Sur le territoire où elle intervient, elle peut, concrètement, contribuer à optimiser l'usage des moyens de déplacement alternatifs existants (information, sensibilisation, conseil en mobilité aux particuliers, aux employeurs, aux communes) et apporter de nouveaux services complémentaires (covoiturage, autopartage, location de vélos...) et des services facilitant l'accès et l'usage de modes alternatifs (vente de titres TC, gardiennage et entretien de vélos...). Elle recense les initiatives en matière de mobilité, les évalue et tente de les « essaimer » sur d'autres parties du territoire.

Communauté d'agglomération : établissement public de coopération intercommunale qui regroupe plusieurs communes autour d'une ville centre de plus de 15 000 habitants ou du chef-lieu du département. La communauté d'agglomération doit représenter un territoire d'un seul tenant et sans enclave et compter au minimum 50 000 habitants.

Communauté de communes : il s'agit d'un EPCI regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave. Elle a pour objet d'associer des communes au sein d'un espace de solidarité en vue de l'élaboration d'un projet commun de développement et d'aménagement de l'espace. Les conditions « d'un seul tenant et sans enclave » ne sont pas exigées pour les communautés de communes existant à la date de la publication de la loi du 12 juillet 1999 ou issues de la transformation d'un district ou d'une communauté de villes en application de cette même loi.

Communauté urbaine : il s'agit d'un EPCI regroupant plusieurs communes qui s'associent au sein d'un espace de solidarité, pour élaborer et conduire ensemble un projet commun de développement urbain et d'aménagement de leur territoire. Les communautés urbaines créées depuis la loi du 12 juillet 1999 doivent constituer un ensemble d'un seul tenant et sans enclave de plus de 500 000 habitants.

Cordons (enquêtes) : ces enquêtes permettent d'identifier le trafic routier entrant et sortant d'une agglomération par ses principales voies d'accès. Elles sont réalisées au bord de la route. Un échantillon de véhicules est intercepté au niveau des postes d'enquête et les conducteurs sont interrogés sur les caractéristiques de leur déplacement.

Covoiturage : pratique de déplacement consistant à se regrouper à plusieurs dans un même véhicule plutôt que d'en prendre un chacun séparément. Le regroupement peut n'être que partiel sur un itinéraire. La loi sur la transition énergétique et la croissance verte du 18 août 2015 le définit de la façon suivante (article L. 3132-1) : « Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1. ».

40 Article L. 1231-1 du Code des transports.

41 Article L. 1231-1-14 du Code des transports.

42 Article L. 1231-15 du Code des transports.

43 Article L. 1231-16 du Code des transports.

Déplacement : action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport.

Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) : ce sont des regroupements de communes ayant pour objet l'élaboration de « projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité ». Ils sont soumis à des règles communes, homogènes et comparables à celles de collectivités locales. Les communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes, syndicats d'agglomération nouvelle, syndicats de communes et les syndicats mixtes sont des EPCI.

Intermodalité : désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Ligne radiale : ligne d'un réseau de transport collectif urbain qui est reliée au centre, point d'extrémité de la ligne.

Mercatique : ensemble des techniques et des actions grâce auxquelles une entreprise développe la vente de ses produits et de ses services en adaptant, le cas échéant, leur production et leur commercialisation aux besoins du consommateur (*Journal officiel*, 2 mars 2010).

Métropole : elle est définie comme un EPCI à fiscalité propre regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave et qui s'associent au sein d'un espace de solidarité pour élaborer et conduire ensemble un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, culturel et social de leur territoire afin d'en améliorer la compétitivité et la cohésion. Un seuil démographique minimal de 500 000 habitants est exigé pour pouvoir constituer une métropole. Il existe 11 métropoles : Nice, Toulouse, Lille, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Rennes, Rouen, Grenoble, Montpellier et Brest. Le 1^{er} janvier 2016, deux métropoles à statut particulier verront le jour à Aix-Marseille et Paris. La métropole de Lyon, créée par la loi MAPTAM, est une collectivité territoriale et non une intercommunalité.

À noter qu'il existe également **des pôles métropolitains**. Ces derniers sont exclusivement composés d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Le pôle métropolitain regroupe des EPCI à fiscalité propre formant un ensemble de plus de 300 000 habitants. L'un d'entre eux doit comporter plus de 150 000 habitants. Les pôles métropolitains sont les suivants : Pôle métropolitain du Pays de Brest, Pôle métropolitain G8 Le Mans – Sarthe, Pôle métropolitain CREA Seine Eure, Pôle métropolitain Côte d'Opale, Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain, Pôle métropolitain Strasbourg Mulhouse, Pôle métropolitain du G4 – Lyon, Saint-Étienne, Vienne, CAPI, Pôle métropolitain Alès Nîmes, Pôle métropolitain Centre Franche-Comté, Pôle métropolitain Loire Bretagne, Pôle métropolitain de l'aire urbaine Belfort – Montbéliard – Héricourt – Delle, Métropole Clermont Vichy Auvergne, Pôle métropolitain du Sillon alpin.

Mobilité quotidienne par personne : nombre moyen de déplacements effectués un jour ouvrable moyen par une personne.

Modes alternatifs : modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation d'un mode de transport motorisé individuel (auto en solo et deux-roues motorisé). Quelques exemples de modes alternatifs : les modes doux individuels comme la marche, les rollers, le vélo, la trottinette, etc., les transports collectifs (train, bus, car, tramway, métro, etc.), les taxis, le covoiturage, la voiture partagée ou autopartage, les vélos en libre-service, les bus pédestres ou cyclistes.

Modes doux ou actifs : ce sont des modes de transport non motorisés comme la marche, mais pouvant être mécanisés comme le vélo, les rollers, la planche à roulettes, les poussettes, etc. Outre leurs bénéfices pour notre santé, ces modes dépourvus de motorisation ne consomment aucune énergie fossile et ne dégagent aucun polluant atmosphérique et aucun gaz à effet de serre.

Multimodalité : désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux. On parle de multimodalité entre deux lieux si on peut les relier par des trajets empruntant des modes de transport différents.

Parc-relais ou P+R : lieu de stationnement aménagé à proximité d'un arrêt de transport public, destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun.

Pendulaire : personne effectuant un déplacement de son domicile à son lieu de travail le matin et inversement le soir.

Personnes à mobilité réduite (PMR) : toutes personnes ayant des difficultés pour se déplacer, telles que, par exemple, les personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les passagers en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et parents avec enfants (y compris enfants en poussette). Cette définition est strictement identique à celle utilisée au niveau international, notamment par la Commission économique pour l'Europe des Nations unies.

Piste cyclable : voie de circulation réservée aux cyclistes et séparée physiquement de la chaussée.

Plan air climat énergie territorial (PCAET) : projet territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique.

Plan de circulation : il s'agit d'un document qui définit les règles de circulation pour les personnes et les véhicules afin de prévenir les risques liés à cette circulation.

Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE) et plan de déplacements d'établissement (plan de mobilité d'établissement) : ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile-travail mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients et des partenaires. Parmi les mesures pouvant entrer dans un plan de mobilité d'établissement figurent par exemple :

- la promotion du vélo (mise en place d'un stationnement sécurisé, diffusion d'un « kit vélo », mise à disposition d'un local à vélos proposant quelques outils et services ainsi que des douches pour les cyclistes) ;
- l'amélioration de l'accès des bâtiments par les piétons (mise en place d'entrées plus directes) ;
- l'encouragement à l'utilisation des transports publics (adaptation en partenariat avec les opérateurs de transport de l'offre existante en termes de dessertes et de fréquences, participation financière aux abonnements, création d'une navette d'entreprise pour quelques destinations très fréquentées) ;
- l'aménagement des horaires de travail (répartition des heures d'arrivée et de départ des salariés en fonction de leurs souhaits et des besoins de l'entreprise) ;
- l'accompagnement et l'encouragement à habiter à proximité du lieu de travail ou sur le réseau de transports en commun ;
- la mise en place d'un service d'autopartage, permettant de mieux gérer les déplacements professionnels et pouvant offrir un service de mobilité ponctuel complémentaire hors horaires de travail ;
- l'incitation au covoiturage (développement d'un service de mise en relation, instauration de places réservées aux « covoitureurs », création d'un service de dépannage en cas d'indisponibilité exceptionnelle d'un conducteur).

Plan de déplacements des établissements scolaires ou inter-établissements scolaires (plan de mobilité d'établissements) : il a pour vocation d'optimiser les déplacements générés par une structure donnée afin de réduire l'impact de ces déplacements sur l'environnement : pollution de l'air, encombrement des trajets quels qu'en soient leurs motifs. Les plans de mobilité d'établissements sont réalisés à l'échelle d'un ou de plusieurs groupes scolaires, voire de tous les groupes scolaires d'une commune. Un groupe scolaire est un ensemble d'écoles fonctionnant en « réseau » ; un « groupe scolaire primaire » est généralement composé par exemple d'une école maternelle et d'une école élémentaire. Si plusieurs écoles (ou groupes scolaires) situées à proximité l'une de l'autre (dans un même quartier) voient leurs flux de déplacements s'additionner, la réalisation d'un PDIES deviendra d'autant plus pertinente, cela légitimant une approche globale.

Les plans de mobilité d'établissements et PDIES portent principalement sur les trajets domicile-école. Les plans de mobilité d'établissements sont obligatoires dans certains départements (dont notamment les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse) pour les groupes scolaires primaires de plus de 250 élèves. Ils peuvent dans l'état actuel être pilotés par le maire de la commune concernée, voire l'intercommunalité notamment quand la gestion de la voirie communale lui a été transférée. Un plan de mobilité d'établissement s'intéresse principalement aux déplacements domicile-école réalisés par les enfants (et leurs accompagnateurs). Les trajets domicile-travail des enseignants ainsi que les trajets professionnels (livraisons, etc.) et ceux réalisés au cours des différentes activités (sorties scolaires) sont examinés aussi au travers de la démarche.

Plan de déplacements urbains (PDU) : le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il s'agit d'une démarche de planification sur dix ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Il est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il doit être compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteur et des directives territoriales d'aménagement.

Plan local d'urbanisme (PLU) : document d'urbanisme qui présente le projet de développement durable d'une commune (occupation de l'espace, gestion des paysages et des espaces naturels, agricoles ou forestiers, habitat et déplacements). La compatibilité avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) doit être assurée. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS). Le PLU est composé du rapport de présentation (diagnostic de la ville), du PADD, et du règlement qui détermine le droit des sols à la construction, notamment la délivrance des permis de construire. D'autres documents comme les annexes, les servitudes et les documents graphiques constituent également le PLU.

Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) : la loi ALUR du 24 mars 2014 systématise le transfert de la compétence PLU aux communautés d'agglomération et de communes dans un délai de trois ans maximum suivant la publication de la loi. Il permet d'élaborer un projet global en portant à une échelle intercommunale les problématiques d'urbanisme, d'habitat et de déplacements. L'objectif est de donner une dimension nouvelle à l'action des élus communaux et communautaires grâce à une réflexion territoriale partagée. La loi ALUR prévoit que le PLUi peut tenir lieu de :

- programme local de l'habitat (PLH) : il définit les besoins en logements et la répartition de l'offre.
- plan de déplacements urbains (PDU) si la communauté est compétente. Il définit l'organisation des transports et de la circulation. Le PLUi inclut alors un programme d'orientations et d'actions (pOa).

Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) : il fixe les orientations de la qualité de l'air. Il doit être élaboré dans le cadre des dispositions de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996. Les effets des polluants atmosphériques sur la santé dépendent de la dose à laquelle chacun est exposé et de sa sensibilité (les enfants, les asthmatiques, les insuffisants respiratoires sont des populations particulièrement sensibles). Les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) surveillent le territoire français et participent à la mise en place des PRQA pour mieux connaître les pollutions (sources, effets sur l'environnement et la santé), les combattre, etc.

Poids lourd : camion d'un poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes.

Pôle multimodal ou pôle d'échanges : espace rassemblant plusieurs moyens de transport (trains, cars, bus, transport à la demande, taxis, locations de vélos) et l'information sur ces modes.

Programme local de l'habitat (PLH) : document qui définit la politique de l'habitat pour une commune ou une communauté de communes, en particulier en ce qui concerne la répartition de l'offre de logement social entre les communes.

Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) : document élaboré, en concertation avec les habitants, pour constituer un projet de schéma de cohérence territoriale (à l'échelle de l'agglomération) ou de plan local d'urbanisme (communal). Pour le SCoT, le PADD expose les objectifs d'évolution du territoire de l'agglomération en présentant les grands choix

stratégiques retenus. Ces choix doivent être effectués dans le respect des principes de développement durable exprimés dans l'article L. 121-1 du Code de l'urbanisme :

- Assurer un équilibre entre les différents modes de développement urbain que sont l'urbanisation de terrains naturels et la reconstruction de la ville sur elle-même.
- Garantir au sein de l'agglomération la diversité des fonctions urbaines (commerces, activités, logement, loisirs...) et la mixité sociale de l'habitat.
- Utiliser de manière économe et équilibrée les différents espaces : naturels, urbains, périurbains, ruraux...

Le PADD, établi sur la base d'un diagnostic, présente donc les objectifs des politiques publiques d'urbanisme à mener sur le territoire du SCoT. Il couvre l'ensemble des problématiques (transports, habitat, environnement, économie), afin d'apporter une réponse équilibrée aux besoins des habitants en recherchant à rendre le territoire plus solidaire, mieux organisé et plus attractif. Il n'a pas de valeur réglementaire.

Répartition modale : désigne la répartition d'un volume de déplacements entre différents modes de transport. On parle de part modale pour désigner la portion représentée par un mode sur la totalité des déplacements (part modale de la marche, du vélo, etc.).

Report modal : désigne le fait de changer son mode de déplacement habituel pour un autre mode sur un trajet donné. En général, on parle du report modal de la voiture vers des modes alternatifs.

Ressort territorial : périmètre sur lequel l'EPCI est compétent en termes de transports. Cette notion remplace celle de périmètre des transports urbains pour les AOM.

Schéma de cohérence territoriale (SCoT) : il constitue le document de planification stratégique qui, au niveau de l'agglomération, permet de mettre en cohérence les politiques sectorielles en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux. Le schéma de cohérence territoriale précise les objectifs d'aménagement et d'urbanisme en prenant en compte les politiques de l'habitat, de loisirs, de services et d'infrastructures. Il définit les orientations principales en matière de déplacements. Il fixe les objectifs de desserte en transports collectifs et comporte un volet sur les commerces et les services. Ce document a vocation à fédérer les documents de planification sectoriels tels que le programme local de l'habitat (PLH), le plan de déplacement urbain (PDU) et le schéma de développement commercial.

Schéma régional de cohérence écologique (SRCAE) : document cadre régional élaboré conjointement par les services d'État et la Région visant à définir des orientations régionales à l'horizon de 2020 et 2050 en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques. Ces orientations serviront de cadre stratégique pour les collectivités territoriales et devront faciliter et renforcer la cohérence régionale des actions engagées par ces collectivités territoriales.

Syndicat mixte : établissement public de coopération entre les collectivités territoriales, créé par accord unanime des futurs membres, en vue d'œuvres ou de services d'intérêt commun. Le syndicat mixte est utilisé le plus souvent pour réaliser des projets d'envergure tels que l'aménagement touristique ou l'aménagement des parcs naturels régionaux, la création et la gestion des grands équipements, la mise en œuvre de politiques foncières.

Tarifification sociale : il s'agit d'un principe de tarification modulé selon la cible : seniors, étudiants, scolaires, etc.

Tarifification solidaire : elle prend en compte le niveau de ressources de chacun, la tarification solidaire repose sur un principe de solidarité à l'égard des personnes les plus modestes.

Télétravail : c'est la possibilité offerte à un salarié de travailler dans d'autres endroits que son bureau : à domicile, dans des bureaux de ville... Le télétravail vise à éviter des déplacements domicile-travail tout en offrant au salarié la possibilité de rester connecté à l'entreprise.

Transport à la demande : sont définis comme des services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée à quatre places, y compris celle du conducteur.

Transport collectif ou transport en commun : désigne un mode permettant de transporter plusieurs personnes (trois passagers minimum) à l'aide d'un véhicule conduit par un chauffeur professionnel. L'accès au service nécessite un titre de transport ou un abonnement (en général payant).

Transport public : sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées. Conformément aux textes européens, la distinction entre transport public ou privé repose sur le fait qu'il est organisé par une personne pour le compte d'autrui (transport public) ou pour son compte propre (transport privé).

Unité urbaine : la notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

Zone 30 : elle est définie à l'article R. 110-2 du Code de la route. Il s'agit d'une « section ou [d'un] ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes ». La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et le fonctionnement circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules. Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons ainsi que l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée. La circulation est ici apaisée entre cyclistes, automobilistes et piétons. C'est un aménagement au sens de la LAURE, car, depuis l'été 2010, toute zone 30 a obligation de mettre en place un double sens cyclable.

Zone bleue : zone où est autorisé en agglomération le stationnement gratuit des véhicules pour une durée limitée.

Zone de circulation apaisée ou zone apaisée : zone où la vitesse de la voiture particulière est modérée, inférieure à 50 km/h.

Zone de rencontre : « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (article R. 110-2 du Code de la route).

TABLE DES MATIERES

CONTEXTE ET AVERTISSEMENT.....	5
1 POURQUOI ÉLABORER UN PLAN DE MOBILITÉ RURALE ?.....	7
1.1 Un outil d'accompagnement de la transition énergétique.....	7
1.1.1 Un outil consacré par la loi de transition énergétique pour la croissance verte.....	7
1.1.2 Un plan qui fait l'objet d'un suivi régulier par plusieurs instances nationales.....	7
1.2. Un outil spécifique aux territoires ruraux.....	8
1.2.1 Planifier pour développer une approche globale des déplacements dans les territoires ruraux.....	8
1.2.2 Mais pour quels territoires ruraux ?.....	9
1.3. Éléments clés de la mobilité en milieu rural.....	10
1.4. Enjeux d'une mobilité durable dans les territoires ruraux.....	11
1.4.1 Enjeux sociaux.....	11
1.4.2 Enjeux environnementaux.....	13
1.4.3 Enjeux économiques.....	14
1.5. Qui porte le plan de mobilité rurale ?.....	15
2 ÉLÉMENTS DE CADRAGE MÉTHODOLOGIQUE ET ORGANISATIONNEL.....	15
2.1 Les grandes étapes du plan de mobilité rurale.....	15
2.1.1 Le cadrage de la démarche et de l'organisation.....	17
2.1.2 La conduite de diagnostic des mobilités.....	17
2.1.3 L'identification des enjeux et des objectifs.....	17
2.1.4 La définition du programme d'actions.....	17
2.1.5 La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation.....	18
2.2 Une organisation partenariale à construire.....	18
2.2.1 Une démarche partenariale.....	18
2.2.2 Quel périmètre prendre en compte ?.....	20
2.2.3 Quelle ingénierie mobiliser ?.....	20
2.2.4 Comité technique et comité de pilotage.....	21
2.3 Disposer d'éléments de contexte.....	24
2.3.1 Connaître les orientations et les projets stratégiques impactant la réflexion.....	24
2.3.2 Bénéficier d'un retour d'expériences menées sur des territoires similaires.....	25
3 QUEL DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE ?.....	26
3.1 Analyser les besoins de mobilité.....	26
3.1.1 Quel impact de l'organisation du territoire sur les mobilités ?.....	27
3.1.2 Qui sont les habitants, que doit-on connaître de leur mobilité ?.....	30
3.1.3 Doit-on réaliser des enquêtes ?.....	34
3.1.4 Doit-on mener des entretiens individuels et/ou collectifs ?.....	36
3.2 Évaluer l'accessibilité multimodale du territoire.....	37
3.2.1 Les déplacements des véhicules motorisés.....	38
3.2.2. Les aménagements pour les déplacements non motorisés.....	38
3.2.3 Les transports collectifs.....	42
3.2.4 L'intermodalité.....	45
3.2.5 Les analyses transversales.....	46
3.3 Réaliser un diagnostic partagé.....	50
3.3.1 Réaliser et présenter largement le diagnostic.....	50
3.3.2 Partager et valider le diagnostic.....	50
3.3.3 Du diagnostic au plan d'actions.....	50

4 DES OBJECTIFS AUX ACTIONS.....	53
4.1 Principes des actions à mettre en œuvre.....	53
4.1.1 Agir sur l'offre et la demande.....	53
4.1.2 Se concentrer sur la recherche de cohérence.....	54
4.1.3 Définir un projet de programme d'actions hiérarchisé et évaluable.....	54
4.1.4 Concorder, valider et communiquer.....	55
4.2. Exemples d'actions et de recommandations.....	56
4.2.1 Les usages partagés des véhicules motorisés.....	56
4.2.2 Les actions pour encourager la marche.....	58
4.2.3 Les actions en faveur du vélo.....	61
4.2.4 Les transports collectifs.....	63
4.2.5 Intermodalité et complémentarité entre les offres.....	69
4.2.5 Politique de stationnement.....	71
4.2.6 Urbanisme, déplacements et actions structurelles sur l'organisation des activités.....	71
5 METTRE EN ŒUVRE ET ÉVALUER.....	75
5.1 Suivre et évaluer régulièrement.....	75
5.1.1 Mettre en place un suivi simple des actions mises en œuvre.....	75
5.1.2 Définir des modalités de suivi et d'évaluation.....	76
5.1.3 Une phase d'expérimentation recommandée.....	77
5.2 Communiquer, communiquer et encore communiquer.....	77
5.2.1 Pour informer et faire connaître les diverses offres de mobilité.....	78
5.2.2 Pour faire percevoir la dimension globale des questions de déplacement.....	78
5.2.3 Pour dépassionner le thème du stationnement.....	78
5.3 Accompagner les individus dans leurs changements de comportement.....	79
5.3.1 Faire essayer... pour faire adopter.....	79
5.3.2 Rester à l'écoute des habitants.....	81
ANNEXE 1 : PROPOSITION DE TRAME D'UN CAHIER DES CHARGES DE CONSULTATION.....	83
Contenu de la mission.....	83
Modalités de réalisation de l'étude.....	85
ANNEXE 2 : RESSOURCES DOCUMENTAIRES.....	87
Éléments généraux.....	87
Transport collectif.....	88
Management de la mobilité.....	90
Marche.....	90
Vélo.....	91
Stationnement.....	91
Usage partagé de la voiture.....	92
Sites Internet.....	92
ANNEXE 3 : SIGLES ET ACRONYMES.....	93
ANNEXE 4 : GLOSSAIRE.....	94

The rural mobility plan

Creation, implementation and evaluation

In sparsely populated areas it is increasingly necessary to meet the mobility needs of diverse populations and improve their means of transport in sustainable conditions for all. Some towns are creating and implementing tools suited to low and diffuse demand. The range of responses shows that the issue of travel in sparsely populated areas has not just one solution, but many possibilities, combined and adapted to each area.

To encourage these efforts, the law on the energy transition to green growth of August 17, 2015 created a specific travel plan for rural areas: the rural mobility plan. In integrating transport policies, it aims to offer these areas a comprehensive approach to mobility management. By seeking to balance and reconcile the different means of transport, it helps to provide a better living environment and thereby makes these areas more attractive places to live in.

This guide is tailored to the needs of public and private local stakeholders in rural areas, or ones with a low level of urbanization. It provides assistance in creating, implementing, monitoring and evaluating these rural mobility plans. It draws on some remarkable local experiments, some of which have been in operation for several years.

El plan de movilidad real

Elaboración, aplicación y evaluación

En las zonas con baja densidad, cada vez resulta más esencial responder a las necesidades de movilidad de las diferentes poblaciones y mejorar sus modos de desplazamiento en condiciones sostenibles para todos. Algunas colectividades imaginan y aplican herramientas adaptadas a una demanda reducida y difusa. El abanico de respuestas aportadas demuestra que la cuestión de los desplazamientos en zona poco densa no presenta solución única, sino múltiples posibilidades combinadas y adaptadas a cada territorio.

Para alentar estos esfuerzos, la ley relativa a la transición energética para el crecimiento verde del 17 de agosto de 2015 crea un plan específico de desplazamientos a los territorios rurales: el plan de movilidad rural. Integrando las políticas de desplazamientos, tiene por finalidad proponer en estos territorios un enfoque global de la gestión de movilidad. Buscando equilibrar y conciliar los diferentes modos de desplazamientos, participa en un mejor marco de vida y de esta forma favorece la atractividad de estos territorios.

Herramienta adaptada a las necesidades de los actores locales de los territorios locales o débilmente urbanizados, públicos y privados, esta aporta una ayuda a la elaboración, la aplicación, el seguimiento y la evaluación de estos planes de movilidad rural. Recurre a notables experiencias locales de las cuales algunas benefician de varios años de funcionamiento.

© 2016 - Cerema

Le Cerema, l'expertise publique pour le développement durable des territoires

Le Cerema est un établissement public, créé en 2014 pour apporter un appui scientifique et technique renforcé dans l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques de l'aménagement et du développement durables. Centre d'études et d'expertise, il a pour vocation de diffuser des connaissances et savoirs scientifiques et techniques ainsi que des solutions innovantes au cœur des projets territoriaux pour améliorer le cadre de vie des citoyens. Alliant à la fois expertise et transversalité, il met à disposition des méthodologies, outils et retours d'expérience auprès de tous les acteurs des territoires : collectivités territoriales, organismes de l'État et partenaires scientifiques, associations et particuliers, bureaux d'études et entreprises.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Cerema est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Coordination – Maquettage : service édition - Cerema Territoires et ville

Illustration couverture : Rue de la Vendée – Sorède (66) © Cerema Territoires et ville

Dépôt légal : juin 2016

ISSN : 2276-0164

ISBN : 978-2-37180-142-4

Éditions du Cerema

Cité des mobilités

25 avenue François Mitterrand

CS 92803

69674 Bron Cedex

Bureau de vente

Cerema Territoires et ville

2 rue Antoine Charial

CS 33927

69426 Lyon Cedex 03 – France

Tél. 04 72 74 59 59 – Fax. 04 72 74 57 80

Site catalogue : catalogue-territoires.ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Le plan de mobilité rurale

Élaboration, mise en œuvre et évaluation

Dans les zones à faible densité, il apparaît de plus en plus essentiel de répondre aux besoins de mobilité des diverses populations et d'améliorer leurs modes de déplacements dans des conditions durables pour tous. Certaines collectivités imaginent et mettent en œuvre des outils adaptés à une demande faible et diffuse. La palette des réponses apportées démontre que la question des déplacements en zone peu dense ne présente pas de solution unique, mais de multiples possibilités à combiner et à adapter à chaque territoire.

Afin d'encourager ces efforts, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015 crée un plan de déplacements spécifique aux territoires ruraux : le plan de mobilité rurale. Ce nouveau dispositif vise à proposer sur ces territoires une approche globale de la gestion de la mobilité. En cherchant à équilibrer et à concilier les différents modes de déplacements, il participe à un meilleur cadre de vie et favorise ainsi l'attractivité de ces territoires.

Outil adapté aux besoins des acteurs locaux des territoires ruraux ou faiblement urbanisés, publics et privés, ce guide apporte une aide à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de ces plans de mobilité rurale. Il fait référence à des expériences locales remarquables dont certaines bénéficient de plusieurs années de fonctionnement.

Sur le même thème

Agir sur le stationnement autour des gares TER

Un enjeu pour les politiques de mobilité et d'aménagement

2013

La marche au cœur des mobilités

État des connaissances

2009

Recommandations pour les aménagements cyclables

2008

Les outils de la mobilité

Fiche n°1 - Du rural au périurbain :

le transport à la demande, une pratique en extension

2009

Fiche n°4 - Le TAD, une offre complémentaire pour des usages spécifiques

2011

Fiches en téléchargement gratuit sur catalogue.territoires-ville.cerema.fr

Aménagement et développement des territoires, égalité des territoires - Villes et stratégies urbaines - Transition énergétique et changement climatique - Gestion des ressources naturelles et respect de l'environnement - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Gestion, optimisation, modernisation et conception des infrastructures - Habitat et bâtiment

ISSN: 2276-0164

ISBN: 978-2-37180-142-4

