

Le plan de mobilité rurale

Élaboration, mise en œuvre et évaluation

Fiche de synthèse

Les plans de mobilité rurale
Recommandations pour leur élaboration et leur mise en œuvre

La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la « transition énergétique pour la croissance verte » 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, de donner à tous des outils concrets pour mettre en œuvre la croissance verte. Dans le domaine des déplacements, son article 55 crée notamment un nouvel outil : le plan de mobilité rurale.

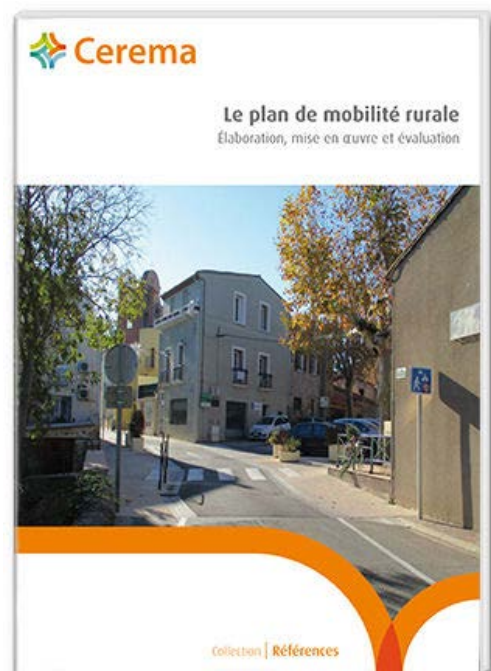
Le Cerema a publié en juillet 2016 un guide pour l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de ces plans à destination des acteurs locaux. Cette note de synthèse présente les éléments fondamentaux pour comprendre ce nouvel outil de planification.

Enjeux et objectifs

Le plan de mobilité rurale a pour objet d'améliorer la mise en œuvre du droit au transport dans les territoires à faible densité démographique. Il doit offrir une alternative à la voiture individuelle et veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes de déplacement non motorisés.

Il permet une approche intégrée de la mobilité adaptée aux zones peu denses sur lesquels les mesures déclinées sur les territoires denses, comme des réseaux de transport collectif cadencés et maillés, ne pourront pas être déployées. Le plan doit donc prendre en compte les enjeux sociaux, économiques et environnementaux spécifiques à ces territoires.

L'élaboration d'un plan de mobilité rurale est une démarche volontaire.



Septembre 2016

Quels territoires concernés ?

Au-delà de la dénomination qui vise explicitement les zones rurales, la loi ne définit pas spécifiquement les territoires sur lesquels peut être établi un plan de mobilité rurale, que ce soit en termes institutionnels (présence ou non d'une autorité organisatrice de la mobilité) ou en termes de caractéristiques spécifiques (densité d'habitat...). Le champ disponible est donc très vaste et aucun territoire n'est exclu de la démarche.

Néanmoins, les territoires potentiellement concernés par un plan de mobilité rurale sont plutôt ceux qui ne sont pas couverts par les plans de déplacements urbains obligatoires, ni par des plans de déplacements urbains volontaires ou des plans globaux de déplacements.

Qui l'élabore ?

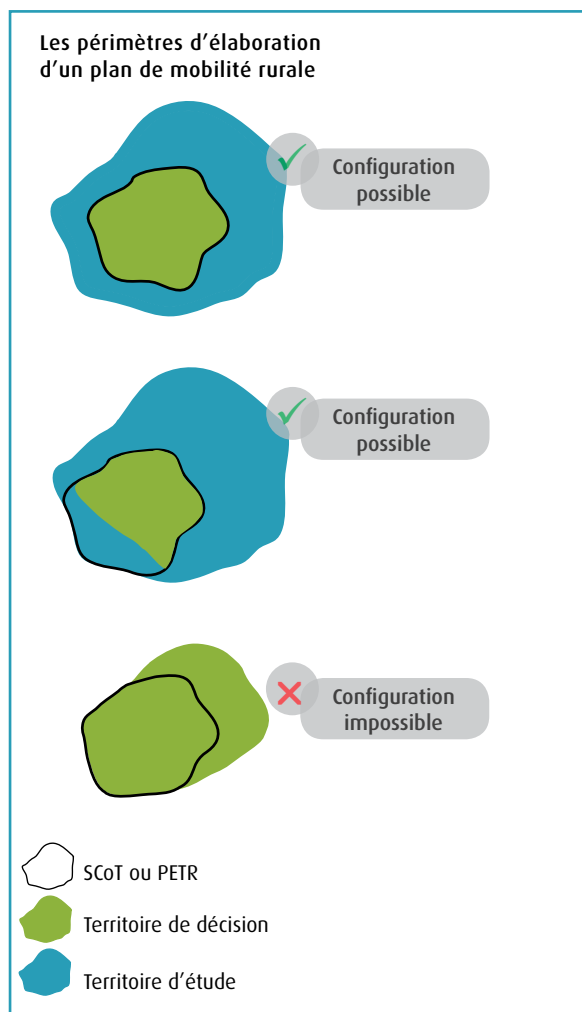
Les modalités de pilotage du plan de mobilité rurale sont définies dans la loi relative à la transition énergétique.

Le plan ne peut être élaboré qu'à l'initiative de certains établissements publics :

- un établissement public compétent pour l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale (SCoT),
- ou, à défaut, par un Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR).

Sur quels périmètres ?

Le plan de mobilité rurale couvre tout ou partie du territoire de compétence de l'établissement public qui l'élabore. Toutefois, le périmètre sur lequel la réflexion est menée n'est pas limité à ce périmètre institutionnel et peut être élargi au périmètre cohérent en matière de déplacements, les déplacements s'affranchissant, par nature, des frontières institutionnelles. 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. Le territoire d'étude 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. Cela peut être aussi le cas pour des communes situées le long d'un axe commun, comme une vallée, qui induit des contraintes mutuelles qu'il est préférable de régler par des décisions conjointes.



Un plan à coordonner avec les autres plans ou schémas

Le plan de mobilité rurale complète la planification régionale de l'intermodalité du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). À ce titre, il doit prendre en compte les objectifs déclinés dans la planification régionale. Réciproquement, le plan de mobilité rurale peut jouer un rôle important pour faire connaître aux régions les enjeux de mobilité spécifiques à ces territoires.

Pouvant être élaboré par l'établissement public en charge de l'élaboration du SCoT, il est logique qu'il soit cohérent avec ce document.

Par ailleurs, le plan de mobilité rurale doit prendre en compte les plans de mobilité des entreprises, des administrations et des établissements scolaires mis en place par d'autres acteurs sur ce même territoire.

Au-delà des obligations juridiques, la démarche d'élaboration requiert de prendre connaissance de l'ensemble des documents de planification existants sur le territoire étudié, et penser l'articulation du plan avec les autres démarches et initiatives locales en matière de mobilité (offres de service, réseaux d'acteurs, ressources).

Une démarche qui se veut partenariale et participative

Du fait de la spécificité des territoires ruraux, un grand nombre d'acteurs peuvent être associés à la démarche d'élaboration du plan de la mobilité rurale, non seulement au titre de la compétence transport ou mobilité, mais aussi au regard d'autres enjeux connexes.

Acteurs pouvant être associés à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale



En effet, les flux de voyageurs étant souvent extrêmement diffus sur ces territoires, il est capital de prendre en compte des besoins spécifiques d'accès aux services de santé, aux services publics, aux commerces, aux pôles d'emplois pour des populations ne pouvant pas utiliser aisément une voiture personnelle.

La prise en compte de démarches de plans de mobilité organisées par des établissements publics et privés renforce également l'association d'acteurs locaux (entreprises, établissements scolaires...).

En outre, c'est l'occasion d'engager des démarches mobilisatrices pour modifier les comportements des différents usagers du territoire, comme les touristes.

Enfin, la population concernée par le plan est conviée lors de la phase de consultation du public.

Les 6 grandes étapes

La loi autorise une souplesse certaine dans les procédures d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du plan de mobilité rurale.

Il est toujours recommandé de suivre les grandes phases suivantes :

1 - Cadrage et organisation de la démarche

2 - Conduite du diagnostic

3 - Formalisation des enjeux et des objectifs

4 - Définition du programme d'actions

5 - Approbation du plan

6 - Mise en œuvre suivi et évaluation du plan

Tout au long de la démarche, il est nécessaire de mener des actions d'information et de participation pour mobiliser en continu les acteurs.

Ces étapes sont données à titre indicatif, avec une durée d'élaboration de 6 mois à 2 ans environ pour une mise en œuvre et un suivi qui peuvent s'étendre sur plusieurs années. Seule l'étape d'approbation du plan est encadrée par le code des transports, qui impose notamment une consultation des collectivités locales concernées et de certains organismes, ainsi qu'une consultation du public suivant les modalités prévues par le code de l'environnement (article 120-1).

De fait, la souplesse laissée par la loi est adaptée aux territoires ruraux, avec un contenu de chaque étape adaptable de façon pragmatique sur chaque territoire.

Des facteurs de réussite importants : l'information et la communication dans la durée

Pour que le plan de mobilité rurale soit suivi d'effets, il est nécessaire de poursuivre les mesures d'information et de communication engagées lors de la phase d'élaboration, à la fois auprès des acteurs impliqués, notamment les élus, et auprès du grand public, des associations, des acteurs économiques...

Il est important de diffuser le plus largement possible des informations sur les actions et leur intérêt en termes d'accessibilité au territoire et aux grands réseaux de transport. Les communications peuvent porter sur les pistes cyclables, les modalités de réservation d'un transport à la demande, la mise en place d'un service de covoiturage ou d'autopartage... mais aussi sur la démarche elle-même.

Dans tous les cas et à toutes les étapes, il est essentiel, pour que le plan soit compris et que les acteurs se sentent impliqués, d'adopter une démarche simple, pragmatique et adaptée au territoire, sans solution clef en main.

L'ouvrage « Le plan de mobilité rurale » comporte de nombreux exemples d'actions pouvant être mis en œuvre sur le terrain. Les actions en matière d'aménagement urbain, de voirie ou de dématérialisation de services, qui permettent la réduction des déplacements motorisés, constituent des leviers spécifiques pertinents sur ces territoires.

Exemples d'actions pouvant être planifiées dans les plans de mobilité rurale :

- ▲ Encourager l'autopartage et l'autostop participatif
- ▲ Mettre en place un transport à la demande



© : REZO POUCE



© : CC du Chardon Lorrain

- ▲ Mettre en place un service de location ou de mise à disposition de vélos
- ▲ Mettre en place une plateforme de mobilité à destination notamment des publics en insertion
- ▲ Optimiser la gestion du stationnement
- ▲ Améliorer les conditions de circulation des modes actifs
- ▲ Mener des actions structurelles sur l'organisation des activités : pôles de services, centre de télétravail...

Pour en savoir plus...

- *Le plan de mobilité rurale, élaboration, mise en œuvre et évaluation*, Cerema, juin 2016
- *Agir sur le stationnement autour des gares TER: un enjeu pour les politiques de mobilité et d'aménagement*, Certu, décembre 2013
- *Le TAD, une offre complémentaire pour des usages spécifiques*, Les outils de la mobilité n° 4, Certu, janvier 2011
- *Du rural au périurbain: le transport à la demande, une pratique en extension*, Les outils de la mobilité, Certu, fiche n° 1, février 2009
- *La marche au cœur des mobilités. État des connaissances*, Certu, 2009
- *Recommandations pour les aménagements cyclables*, Certu, septembre 2008

Fiche rédigée par: Mathieu Bossard (Cerema Ouest), Cécile Clément-Werny (Cerema Territoires et ville) et David Dubois (Cerema Centre-Est).

Nous remercions l'ensemble des relecteurs attentifs: Stéphane Chanut et Nicolas Furmanek (Cerema Territoires et ville), Julie Gozlan (DGITM), Romain Prax (Fédération Nationale des SCOT)

Contact: DD.DTecTV@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, 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.

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