

**EXAMEN PROFESSIONNEL DE PROMOTION INTERNE ET
EXAMEN PROFESSIONNEL D'AVANCEMENT DE GRADE DE
TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 2^e CLASSE**

SESSION 2019

ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES

Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 28 pages.

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué.**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes technicien principal territorial de 2^e classe, en charge des déplacements au sein de la communauté de communes rurale de TECHNICOM, 15 000 habitants dont une ville centre de 5 000 habitants.

La dispersion de l'habitat entraîne une forte utilisation de la voiture personnelle pour ceux qui en ont et un isolement pour les autres.

Dans ce cadre et dans un premier temps, le président de la communauté de communes vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur la mobilité en milieu rural.

10 points

Dans un deuxième temps, il vous demande d'établir un ensemble de propositions opérationnelles visant à définir un plan de mobilité rurale à l'échelle de Technicom.

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

10 points

Liste des documents :

- Document 1 :** « Comment les collectivités peuvent agir sur la mobilité à travers leur politique d'urbanisme » - Laurent Radisson - *actu-environnement.com* - 14 novembre 2016 - 2 pages
- Document 2 :** « Plan de mobilité rurale prévu par la loi TECV » (extrait) - *Cerema ouest* - 4 octobre 2016 - 6 pages
- Document 3 :** « La mobilité en milieu rural et périurbain : quels besoins ? » - *lelienplus.fr* - consulté le 24 octobre 2018 - 2 pages
- Document 4 :** « Le règne de la voiture en milieu rural est-il une fatalité ? » - *decrypterlenergie.org* - 8 janvier 2016 - 5 pages
- Document 5 :** « Le covoiturage domicile-travail plébiscité en milieu rural » - Rachida Boughriet - *actu-environnement.com* - 14 novembre 2016 - 2 pages
- Document 6 :** « Plan de mobilité rurale du Pays Sud Toulousain. Plan d'action 2017-2025 » (extraits) - 27 mars 2017 - 4 pages
- Document 7 :** « Les plans de mobilité rurale » - *Observatoire Régional des Transports Centre-Val de Loire* - consulté en octobre 2018 - 2 pages
- Document 8 :** « Mobilité en milieu rural : les alternatives au « tout auto » ont-elles leur place ? » - *lagazette.fr* - 27 octobre 2016 - 3 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Comment les collectivités peuvent agir sur la mobilité à travers leur politique d'urbanisme

Territoires ruraux : le casse-tête de la mobilité propre

Actu-Environnement.com - Publié le 14/11/2016 **Laurent Radisson**

Résoudre les questions de mobilité nécessite une approche globale, s'accordent les spécialistes. Documents d'urbanisme, gouvernance améliorée et fiscalité peuvent dès lors jouer un rôle clé.

"L'organisation territoriale est (...) un levier permettant de peser sur la réduction des déplacements, et notamment des déplacements contraints", explique l'Ademe dans un dossier dédié à la mobilité, l'urbanisme et l'air, publié en septembre 2015. Dès lors, les collectivités doivent impérativement intégrer la dimension "mobilité" dans leurs documents d'urbanisme si elles souhaitent obtenir des résultats en la matière.

Des documents de planification à améliorer

Des outils pratiques pour mieux articuler mobilité et urbanisme

Certaines collectivités locales ont développé des outils originaux en vue de mieux articuler mobilité et urbanisme. Ainsi, l'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise a mis au point l'outil e-mob qui permet d'informer les ménages des conséquences budgétaires et environnementales de leurs choix de localisation résidentielle, de leur type de logement, de leurs déplacements quotidiens et de leurs modes de transport privilégiés. Cet outil est paramétré pour analyser la situation des résidents de 117 communes autour de Saint-Etienne (Loire).

La Fédération nationale des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (FNCAUE) a publié, avec le soutien de l'Ademe, une plaquette permettant aux ménages de mieux évaluer le coût de leurs déplacements avant de déménager. *"Les déplacements et leur budget sont peu évalués au moment d'acheter ou de louer un logement"*, déplore en effet la FNCAUE.

La loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) et les lois Grenelle contenaient des dispositions visant à favoriser le développement urbain à proximité des infrastructures de *transport collectif* et à limiter l'urbanisation commerciale ou de loisir à l'écart de ces infrastructures. La loi Notre prévoit également que le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet), nouveau cadre de la planification régionale en matière d'aménagement du territoire, intègre le schéma régional de l'intermodalité. *"La planification régionale de l'intermodalité peut être complétée 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"*, prévoit en outre la loi sur la transition énergétique. *"Mais les documents de planification (Scot, PLU et PDU) peinent encore à organiser véritablement l'évolution*

synchrone de ces deux composantes de la vie urbaine", pointe le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) dans une étude "Urbanisme et mobilité" publiée en novembre 2015. Pour ce dernier, les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) constituent un véritable progrès. Celui de la communauté de communes du canton de Fauquembergues (Pas-de-Calais) en constitue un bon exemple. Il a permis la mise en place d'une stratégie favorisant les courtes distances par l'optimisation de la localisation des équipements. Il a aussi proposé de nouveaux services de transports collectifs, ainsi qu'un schéma de développement des aires de covoiturage, rapportent les hauts fonctionnaires du ministère de l'Environnement.

En revanche, estime le CGEDD, les schémas de cohérence territoriaux (Scot) sont "*des documents trop complexes et insuffisamment hiérarchisés*". Pourtant, les territoires dans lesquels l'intégration entre urbanisme et mobilité est la plus poussée démontrent que "*la mobilité est fortement structurante pour l'urbanisation*", relève-t-il. D'où sa recommandation de renforcer le caractère prescriptif de ces schémas.

"*Qualifier le territoire selon son niveau de desserte par les transports collectifs pourrait être éclairant pour l'élaboration des documents d'urbanisme*", explique également le service d'inspection du ministère de l'Environnement. Ce dernier propose de s'inspirer de la méthode suisse qui classe les stations de transports collectifs en fonction du type de transport et de son cadencement, puis attribue un niveau de qualité de la desserte liée à la distance à ces stations pour les piétons. L'exemple du Land de

Rhénanie du Nord-Westphalie (Allemagne) pourrait également inspirer les collectivités et l'Etat français. Il impose en effet de réaliser tout grand projet d'habitat à moins de 500 mètres d'un arrêt de transport en commun en site propre ou d'1 km d'une gare. Il conditionne par ailleurs l'aide au logement à la proximité des transports collectifs.

Mieux intégrer transports et urbanisme via les PDU

Le CGEDD souligne aussi le rôle que peuvent jouer les plans de déplacement urbains (PDU) pour "*une meilleure intégration entre transports et urbanisme*" et recommande de les rendre obligatoires pour les agglomérations de plus de 50.000 habitants, et non plus seulement celles de plus de 100.000 habitants. Ces plans déclinent les grandes orientations stratégiques du Scot. "*Ils peuvent eux-mêmes proposer des actions concrètes opposables au PLU, comme des densités de construction ou des normes de stationnement conditionnées par la desserte en transports collectifs*", indiquent les auteurs de l'étude.

Afin de résoudre les problèmes de gouvernance qui se posent, ceux-ci suggèrent d'améliorer la cohérence entre les périmètres des documents d'urbanisme et des PDU, de relier planification et programmation, et de généraliser les documents intégrateurs. Certaines collectivités se sont déjà engagées dans cette direction. Ainsi, la communauté d'agglomération du Beauvaisis (Oise) dispose d'un périmètre unique, constitué de 31 communes, pour le Scot et le PDU. "*La logique d'évitement de l'éparpillement urbain se fait au profit de secteurs déterminés dans le Scot dont l'urbanisation est conditionnée à la desserte en transports collectifs ou à une mixité fonctionnelle prenant en compte la mobilité*", relève le CGEDD.

Les réformes territoriales engendrées par les lois Maptam et Notre offrent l'opportunité d'améliorer ces problèmes de gouvernance qui rendaient jusque là très difficile une approche intégrée. "*La nouvelle carte intercommunale qui se dessine en 2017 se traduit par l'extension de nombreux périmètres d'autorités organisatrices mais offre également l'opportunité à de nombreuses communautés de communes de prendre la compétence transport-mobilité*, se réjouit l'Association des communautés de France (AdCF). *Avec le transfert de la compétence transport des conseils départementaux aux régions en 2017, va se structurer un nouveau couple institutionnel pour faire progresser nos cohérences intermodales*".

Outre les documents de planification traditionnels, de nouveaux dispositifs d'initiative locale ont vu le jour, constate aussi le CGEDD. Des chartes et des contrats d'axe conclus entre l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et les collectivités locales concernées planifient "*la réalisation d'un axe de transport en commun et l'urbanisation associée en déterminant les engagements de chaque acteur*". Une orientation des subventions d'Etat vers les projets d'infrastructures de transport faisant l'objet d'un tel contrat devrait être privilégiée, estiment les hauts fonctionnaires.

Réformer la fiscalité foncière

Une autre voie d'actions possible pour améliorer l'articulation urbanisme/mobilité passe par la fiscalité foncière. "*Il existe un phénomène de « malthusianisme foncier » qui repousse la construction de logements dans des communes toujours plus lointaines du centre urbain, engendrant ainsi mitage du territoire et étalement urbain*", pointaient le Réseau action climat (RAC) et la Fondation Nicolas Hulot (FNH) dans un rapport consacré aux solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain .

Pour lutter contre cet étalement, le Comité pour l'économie verte suggérait dans un avis publié en octobre 2015 d'imposer aux collectivités *via* le code de l'urbanisme de prendre en compte les objectifs de lutte contre l'utilisation de l'espace dans toutes leurs décisions financières ou fiscales. La réforme reste à faire.

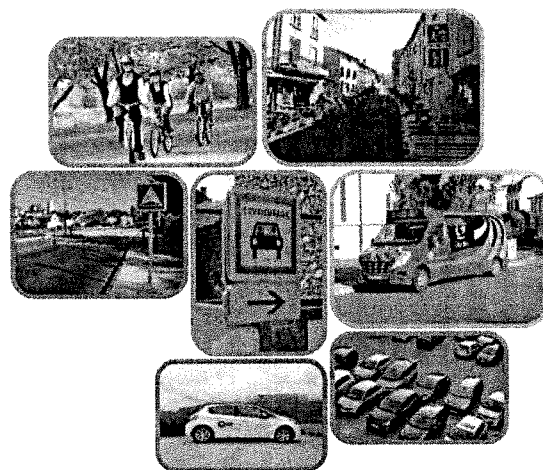
Plan de mobilité rurale prévu par la loi *TECV*

(Extrait)

Définition et apports méthodologiques

Cerema Ouest

Nantes, 4 octobre 2016



Les éléments clés de la mobilité en milieu rural

Une mobilité peu connue, difficile à appréhender... mais quelques tendances de fond

Des déplacements plus longs en distance (pas en temps)

... mais aussi une part importante de déplacements courts

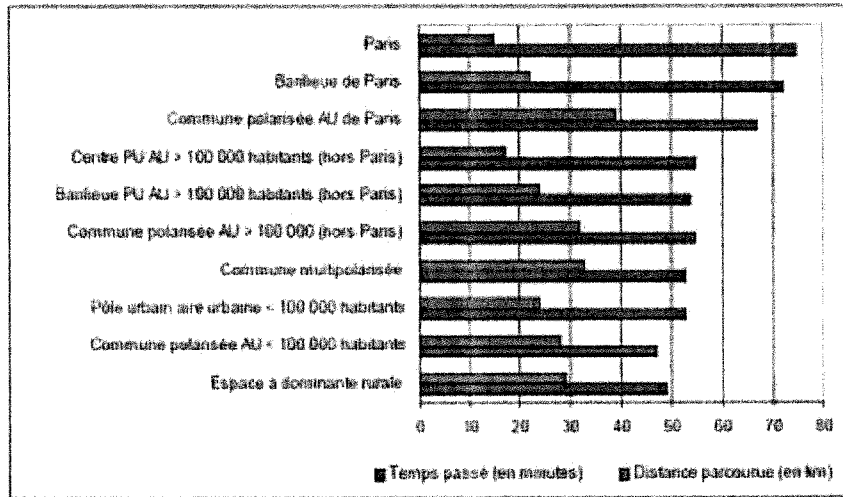
Un faible usage des transports collectifs

Une part importante de l'usage de la voiture

Globalement une plus forte immobilité

Les éléments clés de la mobilité en milieu rural

Des déplacements plus longs en distance mais pas en temps

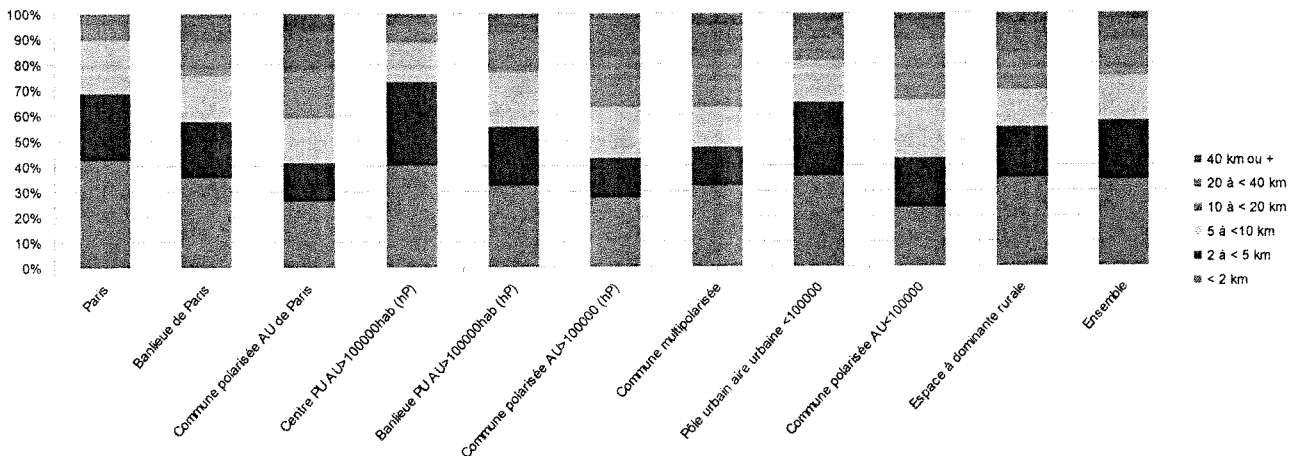


Champ : déplacements un jour de semaine des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine
 Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008



Les éléments clés de la mobilité en milieu rural

Une part importante de déplacements courts

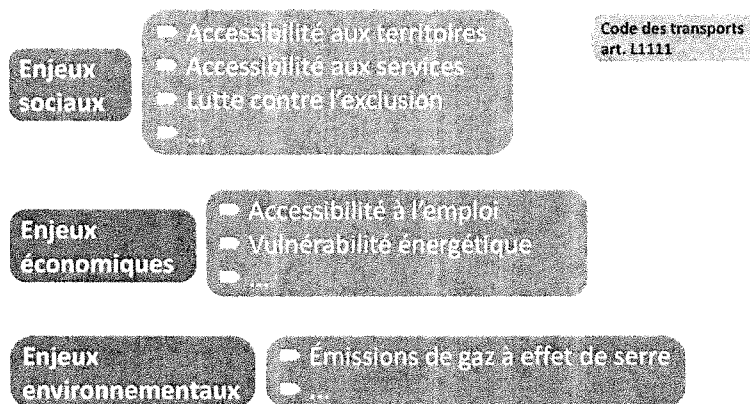


Répartition de la mobilité locale un jour de semaine par classes de distance (source : SOeS, enquête nationale transports et déplacements 2008)



Les principaux enjeux de la mobilité en milieu rural

Une certaine prégnance des enjeux sociaux, au regard de la dynamique économique et démographique des territoires ruraux



Les principaux enjeux de la mobilité en milieu rural

... mais des enjeux environnementaux loin d'être négligeables

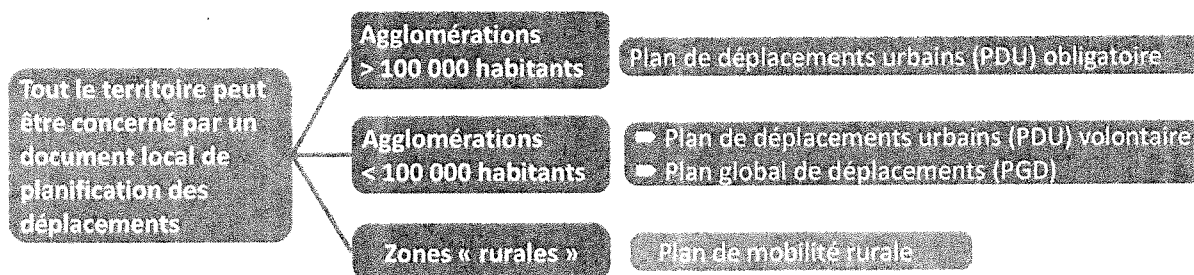
Tonnes de carburant consommées par habitant (mode routier)	44	49	53	72	85
Unité urbaine (INSEE)	0,7	0,5	0,5	0,6	0,5
Hors unité urbaine	1,0	0,8	0,6	1,1	0,9

Estimation 2012 des tonnes de carburant consommées (source : IEEP 2012, Dreal PDL/Air PDL)



Le Plan de mobilité rurale : un nouvel outil pour les territoires ruraux

Un nouvel outil de planification des déplacements



Un outil adapté aux enjeux des zones rurales

Une démarche volontaire (non obligatoire)

Un périmètre adaptable aux spécificités locales

Des procédures d'élaboration souples

Des objectifs adaptés aux problématiques des zones peu denses



Les maîtres d'ouvrage du Plan de mobilité rurale

Code des transports art. L1213-3-4

Structure en charge de l'élaboration du SCoT

- EPCI compétent
- Syndicat mixte constitué exclusivement des communes et des EPCI compétents compris dans le périmètre du SCoT
- Syndicat mixte si les communes et EPCI compétents compris dans le périmètre du SCoT y ont tous adhéré et lui ont transféré la compétence en matière de SCoT

Code de l'urbanisme art. L143-16

! Les PNR, Pays, EPCI et Syndicats mixtes n'ayant pas la compétence en matière de SCoT n'ont pas la compétence pour élaborer un Plan de mobilité rurale

Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR)

- En l'absence de SCoT
- Du si la structure en charge de l'élaboration du SCoT renonce à élaborer un Plan de mobilité rurale

! Un Plan de mobilité rurale est a priori élaboré par une structure sans compétence en matière de transport ou mobilité



Les objectifs définis par la loi du 17 août 2015

Des objectifs adaptés à la ruralité

Code des transports
art. L1213-3-4

Prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique

Améliorer la mise en œuvre du droit au transport

Veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes actifs

Cerema

Les territoires concernés

Des territoires « à faible densité démographique »

Pas de définition stricte du « rural »

Les aires d'influence des villes
Le zonage en aires urbaines 2010
© Insee - Datar - IGN, 2011
Réalisation : Datar - Observatoire des territoires - 2011

ESPACE DES GRANDES AIRES URBAINES

- Grandes aires urbaines
- Grandes pôles
- Couronnes des grands pôles
- Communes multipolarisées des grandes aires urbaines

ESPACE DES AUTRES AIRES

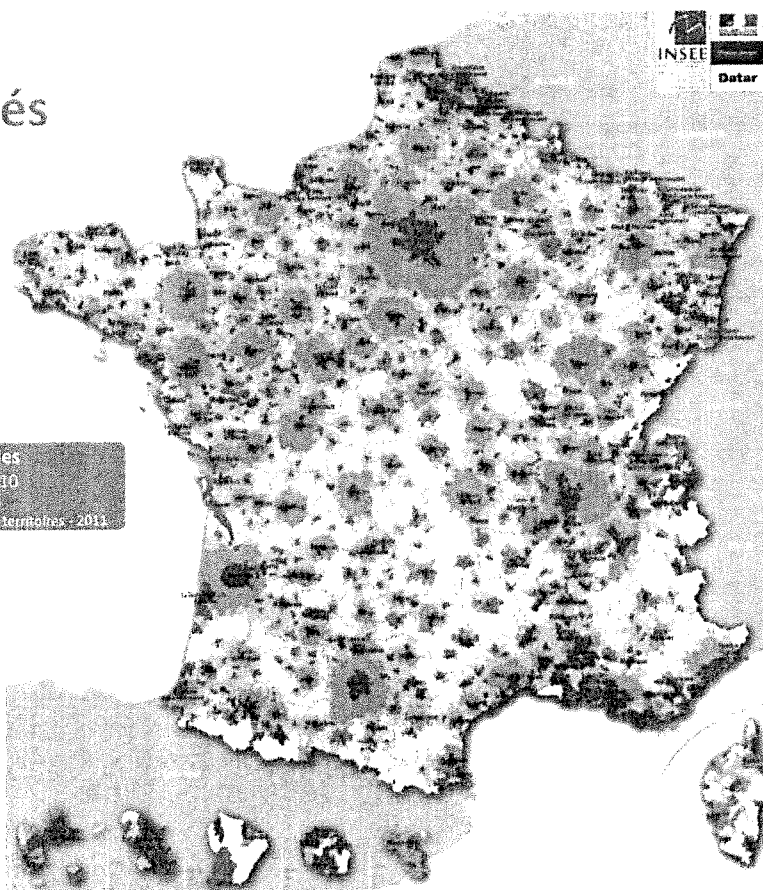
- Aires moyennes
- Pôles moyens
- Couronnes des pôles moyens

Petites aires

- Petits pôles
- Couronnes des petits pôles

- AUTRES COMMUNES MULTIPOLARISÉES
- COMMUNES ISOLÉES, HORS INFLUENCE DES PÔLES

approche de
« l'espace rural » que
définissait l'Insee

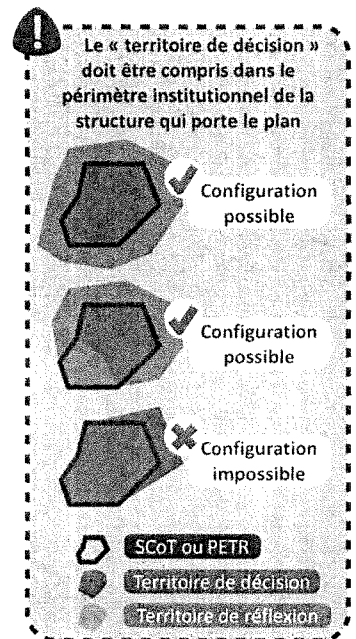
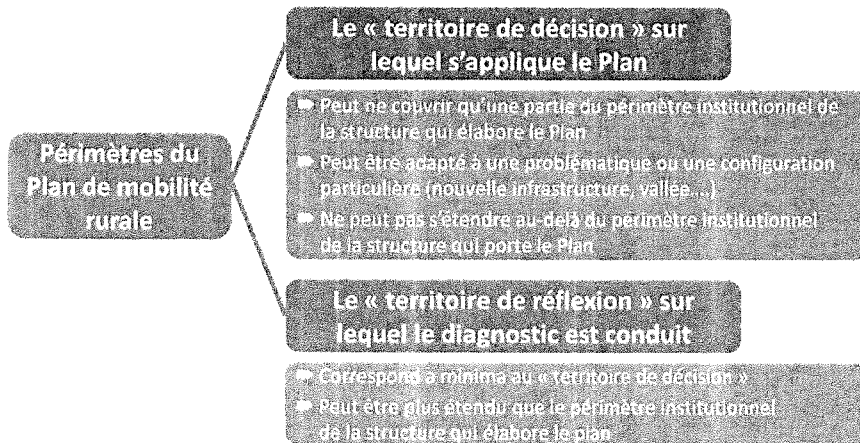


Cerema

Le périmètre du Plan de mobilité rurale

Le Plan de mobilité rurale couvre tout ou partie du périmètre de la structure qui l'élabore

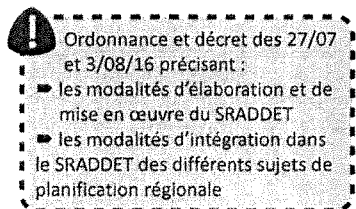
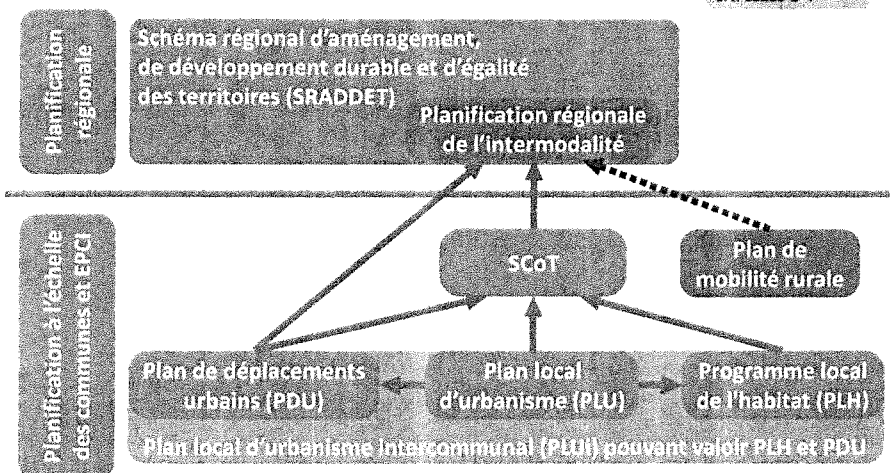
Code des transports art. L1213-3-4



L'articulation avec les autres documents

Il complète la planification régionale de l'intermodalité du SRADDET

Code des transports art. L1213-3-4



Prise en compte des plans de mobilité des entreprises, des administrations et des établissements scolaires

(...)



DOCUMENT 3

La mobilité en milieu rural et périurbain : Quels besoins ?

lelien-plus.fr - consulté le 24/10/2018

Les besoins globalement constatés en zones peu denses

- **Informers les usagers.** L'information peut être inexistante ou insuffisante ; il n'existe pas d'information centralisée ; les moyens choisis pour diffuser cette information et la rendre accessible sont peut-être inadaptés...
- **Assurer le rabattement vers les transports existants.** En milieu rural et périurbain, une partie des problèmes observés concerne le rabattement sur les lignes de transports publics existantes.
- **Permettre l'accès aux pôles principaux et secondaires.**
- **Coordonner transports et services.** Les horaires des lignes de transport public ne sont pas toujours coordonnés aux horaires d'ouverture de certains services à la population ou adaptés aux disponibilités des publics cibles, entraînant une moindre efficacité des systèmes de transport.

Des publics aux besoins spécifiques

Certaines personnes, quelles en aient fait le choix ou non, ne disposent pas de véhicule personnel et sont dépendantes des transports publics ou de dispositifs de voisinage.

- **Les jeunes.** Si le transport scolaire est bien pris en compte, les besoins de déplacements pour accéder aux loisirs, aux lieux spécifiques de formation ou d'apprentissage sont réels. Il convient de distinguer les enfants des adolescents qui n'utiliseront pas les transports publics de la même manière.
- **Les personnes âgées en perte d'autonomie.** Les besoins en déplacement des personnes âgées portent essentiellement sur l'accès aux pôles structurants le territoire, qui concentrent commerces, services de santé, loisirs.
- **Les personnes en situation de handicap.** Les besoins de ces usagers varient selon la nature et le degré de leur handicap. Certains ne peuvent pas conduire de véhicule, d'autres ont besoin d'aménagements ou d'équipements spécifiques.
- **Les personnes en situation d'exclusion.** Les personnes en situation d'exclusion sont souvent isolées et mal identifiées. Au-delà d'une information adaptée, ce public peut avoir besoin d'un accompagnement spécifique. Le coût des transports constitue en outre une entrave supplémentaire à la mobilité des personnes en situation de précarité.
- **Les personnes en parcours d'insertion professionnelle.** Durant leur parcours d'insertion, les demandeurs d'emploi doivent pouvoir accéder aux structures d'accompagnement, se rendre aux formations ainsi qu'aux entretiens d'embauche...
- **Toutes ces catégories de publics ne sont pas homogènes et hermétiques.**

Approcher la notion de besoins réels

Les besoins réels sont difficiles à appréhender. On retiendra principalement les besoins diagnostiqués et les besoins ressentis.

Les besoins diagnostiqués sont formulés par des « spécialistes » reconnus pour leurs compétences dans le domaine concerné. Il peut s'agir de professionnels des services à la personne ou de la mobilité, de responsables associatifs, de services administratifs, d'opérateurs de transport ayant réalisé des études de marché. Ces « personnes-ressources », porteurs d'un point de vue global, peuvent être en mesure de produire des données quantifiées. Les besoins ressentis sont exprimés par la population, les usagers ou leurs représentants, notamment les élus et les associations d'usagers. Il témoigne d'un avis, d'une vision, d'un ressenti ou d'une expérience personnelle. La combinaison des deux approches permet, en croisant les regards, d'adopter une vision assez proche de la réalité des besoins.

Aider à la prise de décision, identifier et associer les partenaires pour une démarche partagée et concertée.

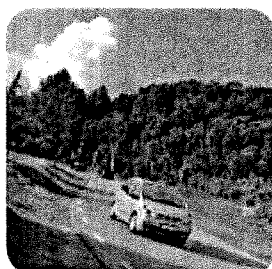
Une analyse des besoins constitue une étape dans la construction d'un projet opérationnel. Elle doit permettre au maître d'ouvrage de faire des choix et de définir des positions. L'analyse de besoins ne se résume pas un travail de recensement, c'est un outil d'aide à la décision. Cette fonction implique que l'analyse de besoins soit bien connectée à l'ensemble de la chaîne de décision, au risque de biaiser les résultats obtenus du fait d'une méconnaissance des stratégies et des moyens que les décideurs ou des partenaires financiers sont en mesure de mobiliser.

L'association de certains acteurs à l'élaboration de la méthode et à la prise de décision, permet de s'assurer de la conformité de l'analyse des besoins avec les exigences de la conduite d'un projet plus global dans lequel elle s'insère. Elle permet également de construire une connaissance commune du territoire, une analyse partagée de l'offre existante et de ses insuffisances. En associant, dès l'élaboration, les acteurs concernés par la réalisation du projet, ceux-ci seront plus à même de le porter et de le transposer à leur échelle de compétence. Par ailleurs, la pratique de la concertation permet d'obtenir des informations « à la bonne échelle », de structurer un réseau de partenaires et de créer une dynamique locale, anticipant sur la phase de réalisation du projet.

- **Associer les partenaires en fonction de leurs compétences.** D'une part les partenaires de la réflexion. D'autre part ceux de la décision, qui sont susceptibles d'intervenir dans la phase de mise en œuvre du projet, soit parce qu'ils en ont la compétence, soit parce qu'ils seront amenés à le financer, soit parce qu'ils définissent des normes encadrant le futur projet.
- **Les conseils généraux.** En tant qu'autorités organisatrices des transports départementaux, ils sont compétents pour modifier, créer ou supprimer les lignes de transport public régulier et à la demande en milieu rural, voire périurbain, en dehors des périmètres de transport urbain. Ils sont également responsables de la localisation des arrêts, de la fréquence et des horaires de passage. Il est donc nécessaire de les associer à toute démarche de réflexion sur la mobilité dans les zones peu denses. D'autre part, les compétences qu'ils ont en matière d'insertion et d'assistance, peuvent les amener à intervenir dans le champ d'une mobilité plus ciblée, organisée autour de publics spécifiques.
- **Les conseils régionaux.** Compétents en matière d'aménagement du territoire, de développement territorial, ils interviennent dans le champ de l'accès aux services sur leur territoire. Par ailleurs, en tant qu'autorité organisatrice de transports régionaux, elles sont compétentes pour traiter des questions relatives à l'accès aux gares ferroviaires de TER et de certaines lignes d'autocars.
- **Les communautés de communes.** Elles peuvent dans certains cas se substituer au département pour l'organisation des transports sur leur périmètre et devenir des AOT de second rang après délégation de cette compétence par le conseil général.
- **Les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU).** Compétentes pour l'organisation des transports urbains à l'intérieur du périmètre de transport urbain, elles peuvent être amenées à mettre en place des systèmes de transport à la demande (TAD).
- **Les opérateurs de services.** Qu'il s'agisse de structures publiques, parapubliques ou privées (ANPE, CCAS, MSA, associations sportives, culturelles, EDF, etc.), elles délivrent des services publics. C'est pourquoi il est important de les associer en amont de la démarche d'analyse des besoins.
- **Les exploitants des réseaux de transport public.** Entreprises privées, sociétés d'économie mixte ou régies, ils exploitent les réseaux de transport public organisé par les différentes AOT. Ils peuvent être des interlocuteurs locaux privilégiés et favoriser les contacts avec les AOT.
- **Les pays.** Lorsqu'ils sont structurés à l'échelle du bassin de vie, ils peuvent fournir des données pertinentes pour comprendre les problématiques locales d'accès aux services (identification des pôles d'attraction, observation des flux, problèmes de mobilité rencontrés). Ils peuvent être envisagés comme un échelon d'analyse intermédiaire et être associés voire même être à l'initiative de la réflexion sur la construction d'une offre.
- **Les associations locales.** Elles sont de véritables sources d'information concernant les pratiques des usagers, les problèmes rencontrés, qu'elles interviennent en tant que prestataires de services à la population, représentantes des intérêts de certaines catégories d'usagers, ou qu'elles proposent des services pour améliorer la mobilité et l'accès aux services.
- **Les opérateurs de transport.** Les artisans taxis, les sociétés d'autocars, voire la SNCF, du fait de leur contact direct avec la population et la demande, sont des interlocuteurs intéressants.
- **Les entreprises.** Génératrice de flux et parfois mobilisées sur l'organisation de plans internes de déplacements, il peut être intéressant de les associer à la réflexion. Il appartient de trouver la forme d'association qui semble la mieux adaptée au partage de la démarche et à la pratique de la concertation au sein du pilotage (présence au sein du comité de pilotage, participation à un groupe de travail, entretiens, forum, etc.).



Transports



Le règne de la voiture en milieu rural est-il une fatalité ?

Si les modes de transport collectifs (bus, tram, etc.) et doux (vélo, marche à pied) sont de plus en plus utilisés en ville, l'impossibilité de développer des solutions alternatives à l'automobile en milieu rural, notamment du fait de la faible densité de population, est souvent évoqué. Qu'elle soit choisie ou subie, la voiture y apparaît comme « le » mode de déplacements. Est-ce inévitable ?



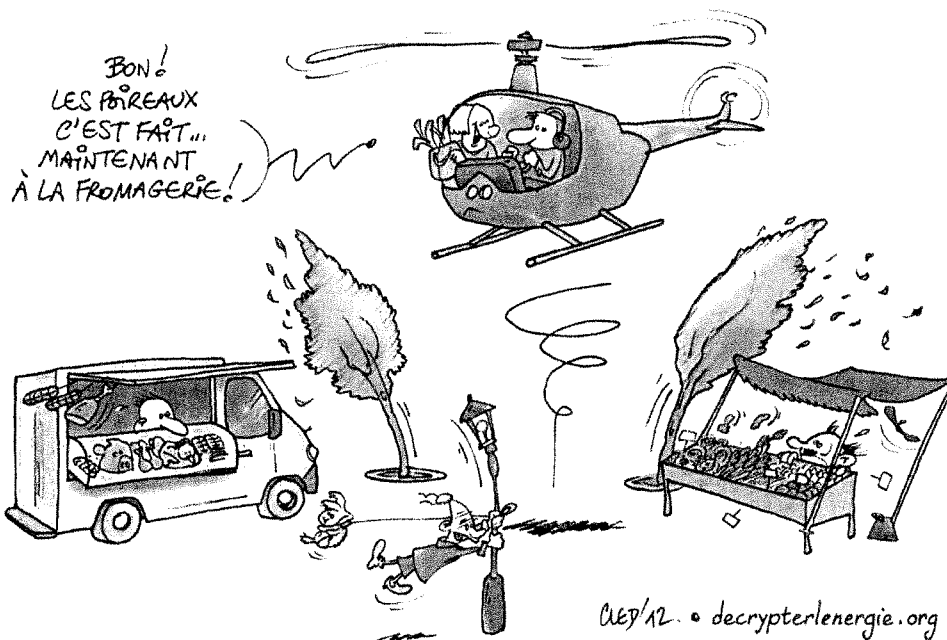
Publié le 19 novembre 2015
Modifié le 8 janvier 2016

En quelques mots

La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé en milieu rural : 93 % des trajets effectués en automobile, contre 87 % en moyenne en France, 80 % dans les villes de plus de 100 000 habitants et 64 % en région parisienne¹. La raison évidente est la facilité d'usage de la voiture, malgré son coût économique et environnemental induit.

La prise en compte grandissante des critères environnementaux, économiques et sociaux incite à la réduction de cette forte dépendance à la voiture et à la mise en place d'alternatives. Portées par des collectivités, des particuliers et maintenant des entreprises, des expériences variées se développent. Elles s'articulent autour de plusieurs approches complémentaires :

- L'usage partagé de la voiture ;
- L'amélioration de modes de transport doux ou collectifs existants ou leur développement ;
- La substitution du déplacement ;
- L'organisation de l'espace pour faciliter les modes alternatifs à la voiture.



Définition du milieu rural

Selon l'Insee, l'espace rural se définit comme étant « l'espace à dominante rurale, regroupant l'ensemble des petites unités urbaines et communes rurales n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine. Cet espace est très vaste. Il représente 70 % de la superficie totale et les deux tiers des communes de la France métropolitaine, mais seulement 22,5 % de la population française y habite .

Si le milieu rural se distingue clairement du périurbain, la distinction doit cependant être faite entre les espaces ruraux éloignés des centres urbains (rural isolé), dans lesquels vit une population d'origine majoritairement agricole, et les espaces ruraux proches des pôles urbains. Dans les premiers vit une population « historique », ménages ruraux plutôt âgés, dont les besoins en déplacement sont ponctuels. Dans les seconds habitent de nouveaux arrivants, néo-ruraux, plutôt actifs, dont les déplacements sont quotidiens (déplacements pendulaires).

Cette nouvelle population, plus jeune, plus active et plus « connectée » que ses aînés ruraux, sait mobiliser les outils informatiques qui favorisent l'auto-partage, le co-voiturage, etc. Ils sont également plus à même d'utiliser les modes de transports doux, comme la bicyclette, le vélo à assistance électrique (VAE), etc.

En France, la définition porte à la fois sur la population et sur le lieu de travail des actifs, en contre-point de la définition de l'aire urbaine (« un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain de plus de 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 »). Les communes, qui ne sont pas dans une unité urbaine, sont rurales, si elles sont « sans zone de bâti continu de 2000 habitants, et... si moins de la moitié de la population municipale est dans une zone de bâti continu ».

Un milieu où la voiture règne

Les alternatives au tout-voiture sont peu nombreuses : l'habitat dispersé ne favorise pas la mise en place de lignes de transport en commun régulières, la faible densité de population rend difficile le développement du covoiturage. Se rajoute à cela le phénomène, relativement récent, de la disparition des services proposés dans les centres-bourgs au

profit des villes, ou de leur périphérie, imposant aux habitants des déplacements plus longs, donc plus coûteux... et plus polluants ! Ainsi, « le temps d'accès aux équipements de la gamme supérieure (à celle que l'on peut trouver dans les bourgs) est deux fois plus élevé que la moyenne nationale ».

La voiture s'est ainsi développée inéluctablement dans les milieux ruraux, au détriment des autres modes (5 % des déplacements seulement se font en transport en commun, contre 12 % dans les agglomérations). Le poids du poste transport dans le budget des ménages s'accroît parce qu'ils utilisent plus de voitures, et sur de plus longues distances : « les résidents des espaces ruraux parcourent des distances supérieures aux urbains pour se rendre sur leur lieu de travail : 20 km contre 14 km » .

En matière de coût, l'impact est d'autant plus important que les ménages sont de plus en plus motorisés et que le nombre de voitures augmente :

- les ménages non motorisés ne sont plus que 17 % en 2009 (contre 29 % en 1980) ;
- les ménages possédant une seule voiture ne représentent plus que 48 % en 2009 (contre 54 % en 1980) ;
- les ménages possédant deux voitures ont atteint 31 % en 2009 (contre 15 % en 1980) ; ce doublement du taux de bimotorisation en 30 ans est un phénomène particulièrement marquant ;
- les ménages trimotorisés représentent 5 % en 2009 (contre 2 % en 1980).

Globalement, la part du budget allouée à l'énergie (comprenant le chauffage et le transport) est deux fois plus importante en zone rurale qu'en région parisienne.

Outre le risque de fragilisation d'une population aux revenus parfois modestes, la question de la mobilité en milieu rural pose également celle de l'accès aux services essentiels (santé, alimentation, administrations, loisirs) pour les habitants ayant des difficultés de déplacement.

Les déplacements du quotidien en zone rurale, sur les routes départementales, sont aussi particulièrement dangereux : 6 accidents mortels sur 10 ont lieu sur les routes départementales, et les trajets quotidiens à moins de 15 km du domicile sont ceux où les accidents sont les plus fréquents.

Des solutions se développent

La mobilité en milieu rural représente donc un enjeu majeur, à la fois économique, environnemental et sociétal.

Économique, car le développement des zones rurales est conditionné à la qualité et au nombre des infrastructures et des offres de transport existantes ; environnemental, car l'usage de la voiture, en l'état actuel, entraîne de fortes émissions de gaz à effet de serre et dégrade la qualité de l'air ; sociétal, en termes d'accès aux services pour les personnes non motorisées.

La question de la mobilité nécessite la mobilisation de tous les acteurs, publics comme privés. Ces derniers peuvent mettre en place des actions plus ou moins formelles, basées notamment sur la culture de l'entraide, maintenant la voiture comme mode de déplacement, mais de façon partagée. De leur côté, les autorités publiques peuvent s'impliquer dans la mise en œuvre d'une politique globale de déplacements, favorisant les alternatives à la voiture individuelle, comme décrit ci-après.

Réorganisation de l'espace

La nécessaire adaptation des transports en zone rurale suppose une réflexion en amont des acteurs publics portant, entre autres, sur la question cruciale de l'organisation de l'espace et de l'aménagement du territoire, qui pose celle de l'urbanisme en milieu rural. Plusieurs leviers d'actions existent, aux effets plus ou moins immédiats :

- Favoriser la densification, en évitant d'urbaniser de nouvelles zones ou d'édifier des bâtiments (sportifs, tertiaires, commerces) éloignés des constructions existantes. Là plus qu'ailleurs, il est essentiel de favoriser un développement plus compact, en densifiant le bâti existants, en remplissant les « dents creuses », en rénovant les bâtiments non utilisés. Toutes ces mesures permettent de « construire le village sur le village », « le hameau sur le hameau », sans ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation. Outre l'habitat, cette politique peut aussi concerner les bâtiments tertiaires et les équipements publics : commerces, salle des fêtes ou piscine doivent retrouver leur place près du centre du village ou du bourg, pour que les habitants puissent s'y rendre par des modes de déplacement doux (à pied ou en vélo).
- Développer des infrastructures et des itinéraires permettant les déplacements les plus courts en favorisant les cheminements piétonniers et cyclables les plus directs d'un point à un autre.
- Assurer une couverture numérique de qualité facilitant la mise en œuvre de solutions de déplacements partagés. L'apparition des nouvelles technologies de l'information et de la communication entraîne la création de nouveaux outils numériques qui favorisent le covoiturage, l'auto-partage, etc. Ces nouvelles solutions peuvent être regroupées dans une centrale de mobilité, lieu physique et/ou site internet détaillant l'ensemble des solutions de mobilité mises à disposition sur un territoire et permettant une mutualisation des moyens de déplacement.

Les habitants des zones rurales utilisant moins les nouvelles technologies que ceux des zones urbaines, cette couverture numérique doit aller de pair avec la mise à disposition d'aides très concrètes pour utiliser des services comme ceux de l'e-administration (voir par exemple www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/services-en-ligne-et-formulaires). Enfin, le développement actuel de l'e-commerce doit être pris en compte, même s'il diminue le lien social et réduit l'emploi en milieu rural. Il est à organiser en lien avec la création de dépôts logistiques, permettant de recevoir les achats, et de services de distribution des produits achetés.

Solutions collectives

Au niveau collectif, les solutions portent sur la mise à disposition, avec une plus grande souplesse, de solutions déjà existantes, relatives notamment au partage de véhicules :

- Le partage de véhicules peut être informel, ou plus ou moins institutionnalisé. Le plus naturel, c'est la voiture privée partagée pour aller au marché ou à la piscine. Mais il existe aussi un partage de véhicules utilisables successivement, pour une durée limitée, par plusieurs utilisateurs « autorisés », adhérents à la structure qui met à disposition les véhicules. Le même système peut être développé pour les vélos et les vélos à assistance électrique. Ce partage repose sur un changement de paradigme : ce n'est plus la propriété individuelle de la voiture qui prime mais son utilisation.
- L'ouverture des transports scolaires ou des véhicules postaux à d'autres usagers ou à des marchandises est un autre exemple de partage de véhicules.
- Le Transport à la demande (TAD) permet de répondre aux besoins des habitants ruraux n'ayant pas la possibilité ou la capacité de se déplacer, soit du fait de l'inexistence de transports en commun sur leur lieu d'habitation, soit du fait de leur âge ou de leur santé. La plupart du temps, les destinations et les horaires proposés sont fixés à l'avance mais les itinéraires dépendent des réservations : les usagers sont ainsi pris en charge à leur domicile. Ce trajet de porte à porte est une des conditions de succès d'un transport à la demande, ou d'un système proche (taxi partagé), certains utilisateurs ne pouvant pas se déplacer jusqu'à un éventuel lieu de ramassage. Autre condition indispensable : la population – parfois isolée – doit être correctement informée de l'existence et des modalités de fonctionnement de ce service de transport à la demande.
- Le télétravail permet d'éviter de se déplacer, en travaillant à distance. Il est bien adapté à certains types de métiers (les emplois tertiaires par exemple), et peut être pratiqué occasionnellement ou sur toute la semaine, de chez soi ou d'un centre de télétravail. Ces centres permettent de regrouper des salariés ou des auto-entrepreneurs, avec la mise en commun de moyens : espaces de travail, salles de réunion, salles de réunion virtuelle, support de communication, etc. Ils peuvent être mis en place par des entreprises et/ou des collectivités.
- Une autre solution, qui peut aussi être soutenue par les collectivités locales, redevient d'actualité : proposer aux

habitants des zones rurales les services autrefois existants dans le bourg (épicerie, boulangerie, etc.) via des commerçants ambulants.

Des solutions de ce type sont déjà en place, par exemple :

- les plateformes et associations de mobilité en Bourgogne,
- la maison de la mobilité du Pilat et son site de covoiturage,
- le guide Construire une offre locale de transport, qui donne le cadre des nouveaux services de mobilité .

Solutions individuelles

Au niveau individuel, différentes solutions permettent de limiter l'utilisation de la voiture : covoiturage, changement du mode de déplacement, télétravail à domicile ou dans des centres dédiés, etc.

Le co-voiturage permet de partager un véhicule, de manière occasionnelle ou régulière, pour des trajets domicile-travail, domicile-école, etc. Il se développe d'autant mieux qu'il est accompagné par les collectivités, qui peuvent par exemple mettre en place des plateformes internet dédiées ou des places de stationnement réservées à disposition. Le marché du covoiturage, facilité par internet, répond à une véritable demande . Cet engouement a motivé l'organisation de la première Journée du covoiturage en 2010.

Le changement de mode de déplacement est adapté à des petits trajets : la marche pour les plus courts, le vélo et le vélo à assistance électrique pour les déplacements un peu plus longs. La collectivité peut les favoriser : aménagement de voies dédiées et protégées, mise en place de parkings vélos (arceaux ou aménagements sécurisés en fonction des lieux), aide financière à l'acquisition de matériel, etc.

La mise en place et l'adoption de solutions alternatives à la voiture individuelle montrent que l'époque de la « sacro-sainte » automobile est peut-être révolue, même en milieu rural. Le remplacement du véhicule personnel s'articule plus particulièrement autour de deux facteurs :

- la réduction des besoins en mobilité,
- l'adaptation de l'offre de transport.

Si le rôle des acteurs publics est évidemment essentiel pour assurer la réorganisation de l'espace et la mise en place d'une politique de déplacements en zones peu denses, leur mobilisation doit également servir à soutenir les initiatives privées, voire citoyennes.

À l'heure de la transition énergétique, de nouvelles formes de mobilité sont à inventer. En ce sens, le milieu rural est un véritable terrain d'expérimentation : la réussite des actions mises en place peut entraîner l'appropriation des enjeux environnementaux par le plus grand nombre.

Le covoiturage domicile-travail plébiscité en milieu rural

Territoires ruraux : le casse-tête de la mobilité propre

Actu-Environnement.com - Publié le 14/11/2016 **Rachida Boughriet**

Les actifs en milieu rural sont quatre fois plus à covoiturer pour se rendre au travail que dans l'agglomération parisienne. Une pratique encouragée par les plans de mobilité d'entreprise (PDE), soutenus par l'Ademe.

Selon l'enquête 2016 sur les pratiques environnementales des ménages publiée par le Commissariat général au développement durable (CGDD), deux tiers des Français interrogés en milieu rural et dans les petites agglomérations (moins de 20.000 habitants) ont recours à un véhicule motorisé pour se rendre au travail. Ils sont un tiers dans l'agglomération parisienne, selon un sondage réalisé en mars 2016 par Ipsos auprès de plus 4.000 personnes. Cette enquête est parue en septembre 2016 lors de la Semaine européenne de la mobilité. Elle confirme à nouveau la prépondérance de la voiture dans ces territoires peu denses, faute d'adéquation de l'offre.

Le covoiturage boosté par les PDE

Pour pallier à cette insuffisance, les personnes interrogées en milieu rural sont quatre fois plus nombreuses que dans l'agglomération parisienne à déclarer pratiquer le covoiturage (privilegié par les jeunes). La distance de leurs trajets est supérieure à 20 km, précise de son côté l'Agence de

l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Le covoiturage domicile-travail est également très pratiqué par les habitants des zones interurbaines. Leurs revenus sont assez faibles, fragilisés par les coûts de carburant.

Le covoiturage peut se mettre en place de façon informelle, entre collègues habitant près les uns des autres. Mais l'entreprise a tout intérêt à le proposer de façon plus organisée. Selon l'Ademe (chiffres 2012), il existe en France plus de 200 services de covoiturage organisés. Le premier organisateur est l'entreprise (43%) généralement dans le cadre de plans de déplacements entreprise, suivi des collectivités (22%), des établissements de santé (10%) et des zones d'activités (9%).

Les plans de déplacements d'entreprise (PDE) ou inter-entreprises (PDIE), déployés depuis 2000 et soutenus par l'Ademe, visent à inciter au report modal : covoiturage (mise en relation, parking, etc.), service d'autopartage (location de véhicule à la demande) ou promotion du vélo (aide à l'acquisition, stationnement sécurisé, etc.). Le conseil en mobilité de la collectivité locale (autorité organisatrice des transports) aide la mise en place des plans en facilitant les aménagements et en améliorant l'offre de mobilité alternative.

Ce plan concerne les trajets domicile-travail mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients et des partenaires. Selon l'Ademe, en 2012, près de 1.200 démarches - essentiellement urbaines et volontaires - avaient été recensées sur le territoire national alors que des expériences en milieu péri-urbain et rural émergeaient. Le PDE permettrait en moyenne à 7 à 8% des salariés de changer leur façon de se déplacer, en renonçant à la voiture. L'économie de CO₂ serait de l'ordre de 100 à 150 kg par salarié et par an.

Les PDE favorisés par la loi de transition énergétique

En 2012, l'Ademe a estimé que 9.500 PDE pourraient être mis en place d'ici 2017 en France. La loi de transition énergétique d'août 2015 a renforcé cet outil. A partir de janvier 2018, tout site regroupant plus de 100 salariés et situé sur le périmètre d'un Plan de déplacement urbain (PDU), sera dans l'obligation de s'y mettre sachant que le PDU est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants.

L'Etat veut encourager la mise en œuvre par des aides financières, en cours d'approbation par la Commission européenne. Elles seront attribuées en priorité aux établissements de plus de 300 salariés.

A titre d'exemple, en secteur rural, une démarche de PDIE a été lancée en 2008 sur le parc industriel de la plaine de l'Ain à Saint-Vulbas. Elle concerne 35 entreprises et 4.900 salariés. Le PDIE *"a été lancé au moment où les prix du pétrole étaient au plus haut et où l'activité importante des entreprises du site générait de forts besoins de personnel complémentaire en intérim ou CDD"*, rappelle l'Ademe. Une plateforme Internet de mise en relation à l'échelle de la communauté de communes, ainsi qu'une animation intensive auprès des salariés en 2009, a permis de passer de 7% à 23% de covoitureurs en l'espace de neuf mois. Le parc a mis à disposition des véhicules de service ou des badges

autoroutiers pour les salariés covoiturant à trois ou quatre personnes. Dans une étude parue en septembre 2016, l'Ademe a souligné les bénéfices du covoiturage pour les entreprises implantées en milieu rural qui agrandissent *"potentiellement"* leur bassin d'emplois, fidélisent leurs salariés et recrutent plus.

L'indemnité kilométrique vélo + train incitatifs

Quant aux modes de transport doux, seuls 7% des sondés en milieu rural pratiquent aujourd'hui le vélo, la marche à pied et/ou ont recours aux transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études (selon l'enquête du CGDD). Ils sont 14% pour les villes de moins de 20.000 habitants, contre 52% en agglomération parisienne. A titre d'exemple en territoire peu dense : 10 à 20% des salariés d'entreprise de la zone d'activité de Savoie Technolac (via son PDIE), située au Bourget-du-Lac (Savoie), se rendent à vélo sur leur lieu de travail selon les périodes de l'année. Une liaison cyclable et piétonne (avenue verte) a été aménagée sur une dizaine de kilomètres entre Chambéry et Le Bourget du Lac.

Les services d'intermodalité donnent accès au vélo aux actifs qui vivent dans les zones rurales et péri-urbaines via des trajets combinés vélo et train, souligne l'Ademe. Depuis un décret de février 2016, les entreprises ont la possibilité d'indemniser les salariés réalisant les trajets domicile-travail à vélo, grâce à la mise en place d'une indemnité kilométrique vélo (IKV) fixée à 25 centimes d'euros du km. Un plafond de 200 euros est prévu pour l'exonération de cotisations sociales pour l'entreprise (qui peut verser davantage) et d'impôt sur le revenu pour le salarié. L'IKV est cumulable avec le remboursement de l'abonnement de transports publics (exemple : vélo pour rejoindre la gare, puis train pour rejoindre le lieu de travail).

Les jeunes actifs sont les plus enclins à souhaiter l'attribution de cette prime mais seuls 7% des sondés sont réceptifs au niveau national, d'après l'enquête du CGDD. Deux expérimentations, en 2014 et 2015 menées par l'Ademe, ont conclu qu'au bout d'un an, l'augmentation de la part modale vélo avait atteint 125% via cette prime ! Une trentaine d'entreprises se sont aujourd'hui engagées, selon l'Observatoire IKV lancé par l'Ademe et le Club des villes et territoires cyclables.

Près d'un quart de télétravailleurs ruraux

Le télétravail au domicile et dans des sites décentralisés (espaces de coworking) limite les déplacements quotidiens professionnels et contribue à désengorger ces zones. Il serait pratiqué par 23% des actifs au domicile (durant les heures de travail) interrogés dans les communes rurales contre 30% sur l'ensemble du territoire, selon l'Observatoire 2016 des mobilités émergentes, réalisé par l'Obsoco (Observatoire société et consommation) et le cabinet Chronos paru en septembre 2016. Cette enquête a sondé en juin dernier 4.000 personnes.

Le télétravail, via la mise en place d'outils d'audioconférence et/ou de visioconférence, est aussi encouragé par les PDE. Cette pratique reste néanmoins restreinte à certaines catégories d'emplois en particulier chez les professions libérales, les cadres et les professions intermédiaires. Le Club de la

mobilité durable (qui regroupe les entreprises, les organismes publics ou privés du secteur) déplore aussi qu'il *"n'existe aucune incitation"* de la part de l'Etat (exonérations de charges sociales) en faveur du télétravail. *"Les salariés gagneraient deux heures par jour qui correspondent au temps de transport quotidien"*, estime le Club. Selon son sondage 2016 réalisé par l'institut OpinionWay, 37% des dirigeants interrogés déclarent attendre le soutien des pouvoirs publics *"pour offrir des solutions de mobilité nouvelles"*.

Plan de mobilité rurale du Pays Sud Toulousain

PLAN D'ACTION 2017-2025

Version 04 du 27/03/2017

(...) 2.1.2 Action A2 | Promouvoir les mobilités alternatives via une communication « multicanale »

ENJEUX ET OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> Faciliter l'information sur les solutions de mobilités alternatives via un guide multimodal complet et accessible à tous, à l'échelle du Pays Sud Toulousain Promouvoir les mobilités alternatives auprès des particuliers et des professionnels du Pays Sud Toulousain en organisant des actions de sensibilisation

PROGRAMME	COÛT
2017 <ul style="list-style-type: none"> Recensement des offres de mobilités alternatives en se rapprochant des autorités organisatrices et autres acteurs locaux proposant des solutions de mobilités alternatives pour constituer une base de données ou la compléter Création d'une rubrique « Déplacements et mobilités » multimodale sur le site internet du Pays Sud Toulousain qui : <ul style="list-style-type: none"> présente, de manière lisible, complète et attractive, les offres de mobilités alternatives recensées, par thème (« Transports collectifs », « Covoiturage », « Vélo », « Mobilité inclusive »...) donne accès à la centrale d'information multimodale (CIMM) administrée par Tisséo qui couvre toute la Haute-Garonne (tisseo.fr/calculateur-multimodal) Préparation d'un plan de communication événementielle en identifiant les événements sur lesquels il est opportun de positionner le Pays Sud Toulousain (exemple : semaine de la mobilité, festivals, fêtes locales...) et le type d'animation à proposer en fonction du public ciblé Organisation d'un premier événement avec animation sur le thème des mobilités alternatives 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du personnel du service de l'Energie et du Climat, du Développement Territorial et de la Communication (recensement, planification et animation) Investissement : environ 5 000 € (création des supports de communication) Fonctionnement : environ 5 000 € (impression de documents et achat de matériels divers)
2018 <ul style="list-style-type: none"> Mise à jour de la base de données Édition et impression d'un guide reprenant l'essentiel des informations sur les mobilités alternatives mis à disposition du public dans les mairies, offices de tourisme, structures d'aide sociale... Organisation de 2 ou 3 événements Mise en place d'une campagne de promotion sur les offres de mobilités alternatives via les bulletins d'information des collectivités locales et la radio locale, Radio Galaxie, Toulouse FM 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (mise à jour et animation) Investissement : environ 5 000 € (production de la campagne de promotion) Fonctionnement : environ 5 000 € (impression de documents et achat de matériels divers)
2019 <ul style="list-style-type: none"> Mise à jour de la base de données Réédition et impression du guide Organisation de 2 ou 3 événements Relance de la campagne de promotion 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (mise à jour et animation) Fonctionnement : environ 5 000 € (impression de documents et achat de matériels divers)
2020 <ul style="list-style-type: none"> Mise à jour de la base de données Réédition et impression du guide Organisation de 2 ou 3 événements Relance de la campagne de promotion 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (mise à jour et animation) Fonctionnement : environ 5 000 € (impression de documents et achat de matériels divers)
AU-delà <ul style="list-style-type: none"> Poursuite des actions engagées Réflexion quant à la mise en place d'une centrale d'information multimodale à l'échelle du Pays Sud Toulousain, à la manière de ce que propose le Pays Midi Quercy (partaj.fr/midi-quercy) 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (mise à jour et animation) Fonctionnement : environ 5 000 € (impression de documents et achat de matériels divers)

MAÎTRISE D'OUVRAGE	PARTENARIAT	FINANCEMENT
<ul style="list-style-type: none"> PETR du Pays Sud Toulousain 	<ul style="list-style-type: none"> Autorités organisatrices : Région Occitanie, Tisséo Structures locales : communautés de communes, centres communaux ou intercommunaux d'action sociale, association « Vélo 107 »... Médias locaux : Radio Galaxie... 	<ul style="list-style-type: none"> PETR du Pays Sud Toulousain État (TEPCV : 10 000 €/an sur 2017-2018)

INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE
<ul style="list-style-type: none"> Nombre de consultation de la rubrique « Déplacements et mobilités » sur le site Internet du Pays Sud Toulousain Nombre de participants aux événements organisés par le Pays Sud Toulousain Nombre de guide distribués

(...)

2.2.2 Action B2 | Développer les transports collectifs locaux

ENJEUX ET OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> • Créer ou étendre et mutualiser les systèmes de transport à la demande intercommunaux • Expérimenter la mise en œuvre de dessertes de proximité à l'échelle des polarités locales

PROGRAMME	COÛT
2017	<ul style="list-style-type: none"> • Moyens humains : temps du personnel du service de l'Energie et du Climat, du Développement Territorial et de la Communication (contact avec les communes et communautés de communes)
2018	<ul style="list-style-type: none"> • Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (suivi...) • Investissement : environ 25 000 € (étude) • Fonctionnement : environ 75 000 € (expérimentation d'une desserte de proximité)
2019	<ul style="list-style-type: none"> • Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (suivi...) • Fonctionnement : environ 250 000 € (expérimentation d'une desserte de proximité et exploitation de systèmes de transport à la demande)
2020	
Au-delà	<ul style="list-style-type: none"> • Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (suivi...) • Fonctionnement : environ 300 000 € (exploitation de dessertes de proximité et de systèmes de transport à la demande)

MAÎTRISE D'OUVRAGE	PARTENARIAT	FINANCEMENT
<ul style="list-style-type: none"> • Communauté de communes • Communes 	<ul style="list-style-type: none"> • PETR du Pays Sud Toulousain • Région Occitanie • Associations d'usagers... • Entreprises locales 	<ul style="list-style-type: none"> • Communautés de communes • Communes • Région Occitanie • Fondations (appels à projets)

INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de voyages (montées et descentes) des dessertes de proximité • Nombre de voyages (montées et descentes) des systèmes de transport à la demande

2.2.3 Action B3 | Faciliter les modes de déplacements doux

ENJEUX ET OBJECTIFS	
<ul style="list-style-type: none"> Développer l'usage des modes de déplacements doux en rendant leur pratique plus attractive et plus sécurisée 	

PROGRAMME		COÛT
2017	<ul style="list-style-type: none"> Capitalisation des retours d'expérience des territoires ayant élaboré un schéma des modes de déplacements doux ou des liaisons douces structurantes (Carbonne, Saint-Élix-le-Château/ Capens, Longage, Noé...) 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du personnel du service de l'Energie et du Climat, du Développement Territorial et de la Communication (contact, association des acteurs, rédaction du guide...)
2018	<ul style="list-style-type: none"> Rencontre avec les communautés de communes pour étudier les possibilités de réalisation d'un schéma des modes de déplacements doux Rédaction d'un guide au développement des modes de déplacements doux à destination des collectivités pour regrouper l'information pratique sur le thème (démarches, règlements, orientations, aménagements, services...) 	
2019	<ul style="list-style-type: none"> Lancement, à l'échelle de chaque communautés de communes, d'un schéma des modes de déplacements doux visant à : <ul style="list-style-type: none"> Définir les itinéraires piétonniers et cyclables à aménager à l'échelle des polarités locales, dans les centres-bourgs et avec les quartiers voire les hameaux et reliant les différents équipements structurants (gares, zones d'activités, commerces, services publics...) en travaillant particulièrement sur les continuités avec les aménagements existants et l'amélioration de la sécurité de ces déplacements Organiser les services nécessaires au développement de la pratique du vélo (mise à disposition, formation, stationnement...) en lien avec les initiatives locales Compléter les 2 itinéraires pour déplacements doux qui traversent le territoire : la Via Garona, reliant Toulouse à Saint-Bertrand-de-Comminges, homologuée chemin de grande randonnée (GR 861), et la véloroute de la Garonne, reliant Carbonne (Toulouse à terme) à Saint-Gaudens 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (suivi...) Investissement : environ 30 000 € (étude)
2020	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation d'un schéma modes doux à l'échelle du PETR (agrégation des schémas locaux et compléments pour un schéma cohérent à l'échelle du PETR) Lancement des premières actions (aménagements, services...) sous forme d'appel à intérêt 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (suivi...) Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues
Au-delà	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite des actions engagées 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (suivi...) Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues

MAÎTRISE D'OUVRAGE	PARTENARIAT	FINANCEMENT
<ul style="list-style-type: none"> Communautés de communes 	<ul style="list-style-type: none"> PETR du Pays Sud Toulousain Communes Département de la Haute-Garonne Associations locales... 	<ul style="list-style-type: none"> Communautés de communes Communes Département de la Haute-Garonne ADEME État (Fonds national pour l'aménagement et le développement du territoire) Union européenne (Leader) Aménageurs privés

INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE
<ul style="list-style-type: none"> Nombre de schémas modes doux réalisés Fréquentation des aménagements piétonniers et cyclables Utilisation des services en faveur du vélo (nombre de mises à disposition, nombre de participants aux formations...)

2.2.4 Action B4 | Favoriser les usages « vertueux » de l'automobile

ENJEUX ET OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> Diminuer les effets néfastes de l'automobile en encourageant son usage partagé dans le cadre de pratiques de covoiturage anticipées ou plus spontanées

PROGRAMME	COÛT
2017 <ul style="list-style-type: none"> Recensement des aires de covoiturage, formelles et informelles, du Pays Sud Toulousain pour constituer une base de données détaillant les équipements de chacune d'elle et permettant de réaliser une cartographie Élaboration d'un schéma d'aires de covoiturage pour mailler le Pays Sud Toulousain d'aires de covoiturage attractives du point de vue de leur situation et de leur aménagement, en identifiant les différentes opportunités 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du personnel du service de l'Energie et du Climat, du Développement Territorial et de la Communication (recensement, contact...)
2018 <ul style="list-style-type: none"> Lancement des premiers aménagements d'aires de covoiturage (création ou extension, mutualisation de parcs de de stationnement existants comme ceux des supermarchés, signalétique...) Prise de contact avec les communautés de communes en vue d'expérimenter un dispositif de covoiturage spontané, ou autostop organisé Prise de contact avec les entreprises en vue d'expérimenter du covoiturage en entreprise vers les gares, permettant la prise en charge et la dépose des salariés usagers du train par les salariés motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (suivi...) Investissement : environ 20 000 € (aménagement d'aires de covoiturage, matériel divers...)
2019 <ul style="list-style-type: none"> Expérimentation d'un dispositif de covoiturage spontané dans une communauté de communes volontaire via un appel à intérêt Expérimentation du covoiturage en entreprise vers les gares dans un établissement ou une zone d'activités volontaire via un appel à intérêt, par exemple avec la zone industrielle Robert Lavigne à Auterive 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (suivi...) Investissement : environ 20 000 € (aménagement d'aires de covoiturage, matériel divers...) Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues (par exemple, Rézo Pouce demande une cotisation qui varie de 250 à 3 000 € selon la population de la collectivité concernée)
2020 <ul style="list-style-type: none"> Bilan de l'expérimentation du dispositif de covoiturage spontané et du covoiturage en entreprise vers les gares et prise de décision quant à leur pérennisation, leur ajustement ou leur abandon 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (suivi...) Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues
Au-delà <ul style="list-style-type: none"> Bilan de l'expérimentation du dispositif de covoiturage spontané et du covoiturage en entreprise vers les gares et prise de décision quant à leur pérennisation, leur ajustement ou leur abandon 	<ul style="list-style-type: none"> Moyens humains : temps du conseiller en mobilité (suivi...) Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues

MAÎTRISE D'OUVRAGE	PARTENARIAT	FINANCEMENT
<ul style="list-style-type: none"> Communautés de communes Communes Entreprises locales 	<ul style="list-style-type: none"> PETR du Pays Sud Toulousain 	<ul style="list-style-type: none"> Communautés de communes Communes Union européenne (Leader)

INDICATEURS DE SUIVI ET DE MESURE
<ul style="list-style-type: none"> Fréquentation des aires de covoiturage Nombre d'adhérents au dispositif de covoiturage spontané Nombre de covoiturages réalisés entre entreprises et gares

Les plans de mobilité rurale

Les territoires ruraux sont les plus dépendants à la voiture. Les transports collectifs y sont très peu utilisés du fait de la faible densité qui n'incite pas à la mise en place de transport régulier. La loi de transition énergétique sur la croissance verte du 17 août 2015 créé un outil de planification des déplacements spécifique à ces territoires ruraux : le plan de mobilité rurale (article 55).

Les enjeux d'une meilleure prise en compte des déplacements dans les espaces ruraux

La recherche d'une mobilité plus durable dans les espaces ruraux présente des enjeux variés. Il s'agit notamment d'enjeux environnementaux, économiques, de qualité de l'air, sociaux et d'attractivité du territoire. L'accès pour tous à l'emploi et aux services est particulièrement important dans les espaces ruraux peu denses qui disposent d'une offre réduite de transports alternatifs à la voiture. Le recours à la voiture augmentent les risques de précarisation et de difficultés de déplacements. Le plan de mobilité rurale est un outil permettant de mettre en cohérence les politiques menées sur la thématique des déplacements et mettre en œuvre des actions adaptées au territoire.

Élaboration d'un Plan de mobilité rurale

Le plan de mobilité rurale est mis en œuvre par la structure en charge de l'élaboration d'un SCoT ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. (article L1213-3-4 du code des transports). Ces structures n'ont pas de compétence en matière de transport et mobilité.

Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore.

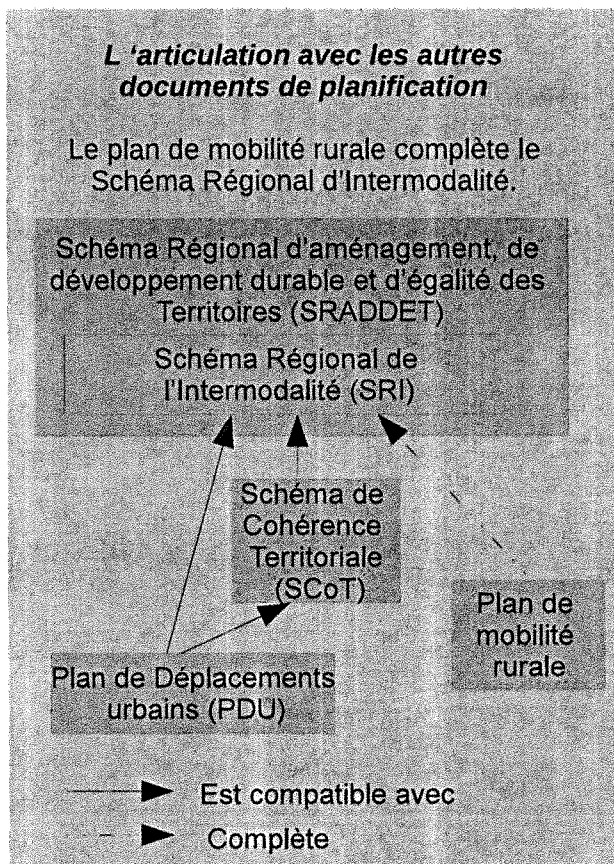
Les objectifs identifiés dans le code des transports sont les suivantes (article L1213-3-4) :

- prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique
- améliorer la mise en œuvre du droit au transport
- veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés

Le plan de mobilité rurale doit prendre en compte les plans de mobilité des entreprises, des personnes publiques et des établissements scolaires applicables sur le territoire qu'il couvre.

Que définit-on par territoires ruraux ?

Les territoires ruraux pourraient être définis comme ceux n'appartenant pas à une grande ou moyenne aire urbaine.



La démarche à mettre en place

La démarche de réalisation peut se rapprocher des autres documents de planification :

- organisation de la démarche
- élaboration du diagnostic
- formalisation des enjeux et des objectifs
- définition d'un programme d'actions
- consultation et approbation
- mise en œuvre, suivi et évaluation des actions programmées

Le diagnostic pourra comprendre, entre autres, l'analyse des besoins de mobilité (flux domicile-travail, données sociales et démographiques, ...) et de l'offre de transport. Ce diagnostic permettra de hiérarchiser les enjeux observés sur le territoire du plan de mobilité.

Les actions pouvant être mises en œuvre sont variées :

- développement de cheminements continus et sécurisés pour piétons et vélo
- mise en place de système de location de vélo ou d'aide à l'achat
- incitation au covoiturage ou à l'autopartage
- instauration de zones apaisées dans les centre-bourgs
- création d'une plate-forme de mobilité
- définition d'une politique de stationnements
- incitation au développement des plans de mobilité pour les entreprises ou administrations

Les partenaires à associer

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.

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.

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.

Pour aller plus loin :

Guide d'accompagnement du CEREMA :

<http://www.territoires-ville.cerema.fr/le-plan-de-mobilite-rurale-un-nouvel-outil-pour-la-a2141.html>

Rédigé par : Matthieu Podevin
DREAL Centre-Val de Loire

Date : 04/08/2016

TRANSPORT

Mobilité en milieu rural : les alternatives au « tout auto » ont-elles leur place?

Sylvie Luneau | A la une | actus experts technique | France | Publié le 25/10/2016 | Mis à jour le 27/10/2016

Faiblement peuplés, les territoires ruraux ne bénéficient pas d'une offre de transport en commun suffisante. Pour y remédier, les collectivités explorent des alternatives : transport à la demande, autopartage, covoiturage, autostop sécurisé. Analyse des succès et aussi des échecs.

La voiture reste encore le moyen principal et quasi exclusif de déplacement en milieu rural [1].

Mais le « tout voiture » est de plus en plus remis en cause, tant pour des raisons écologiques, qu'économiques et sociétales (vieillesse de la population). Ces territoires réfléchissent donc aux possibilités alternatives pour pallier ce manque critique de moyens de transport, en particulier pour les petites et moyennes distances (transports quotidiens).

Transport à la demande : une solution coûteuse

Parmi les plus anciennes solutions proposées, le transport à la demande [2] (TAD [3]). Plusieurs collectivités l'ont mis en place, souvent à l'échelle départementale. « Le TAD coûte moins cher qu'une ligne de bus régulière et permet de tester une nouvelle ligne. Mais il représente cependant un coût important et survit grâce aux efforts financiers des collectivités », estime Christophe Saroli, chargé des nouveaux services à la mobilité [4] au Cerema [5].

Pour les plus petites collectivités, en particulier à l'échelle communale, le modèle économique du TAD ne fonctionne pas. « Le TAD faisait partie de nos pistes de réflexion. Mais pour les taxis locaux, avec lesquels nous avons travaillé, cela représentait plus d'énergie que de bénéfices financiers. L'idée a été abandonnée », explique Céline Blaison, responsable développement durable de la commune nouvelle Le Mené. Cette collectivité des Côtes-d'Armor réfléchit depuis 2008 à plusieurs solutions et a créé en 2015 un poste spécifique de chargé de la mobilité.

Autre piste abandonnée à l'automne : le parc locatif. L'idée était de mettre un véhicule en autopartage à disposition, en partenariat avec un garagiste. Des questions liées à l'assurance du véhicule n'ont pas permis de concrétiser le projet. Le projet de développement du vélo est aussi en stand-by.

PDA, PDE, covoiturage et autopartage [6]

L'autopartage, difficile en milieu rural

Le Mené n'est pas la seule collectivité à buter sur ce type de problèmes. L'autopartage en milieu rural semble particulièrement difficile à lancer. Ainsi, le conseil départemental des Côtes-d'Armor avait initié le projet Ecoto fin 2014. Il partait du constat que les transports à la demande ne constituaient pas une réponse adaptée aux besoins des déplacements domicile-travail. De nombreux employeurs situés en zone rurale – notamment pour les industries agroalimentaires – ont en effet des horaires décalés, rarement compatibles avec des transports publics. L'idée d'Ecoto reposait sur la mise à disposition d'une voiture pour un équipage de trois ou quatre salariés. Chacun d'entre eux devait s'acquitter d'un abonnement mensuel de 100 euros, comprenant l'utilisation du véhicule pour les trajets domicile-travail, ainsi que l'ensemble des frais nécessaires à la réalisation de ces trajets (assurance, carburant, entretien). Le coût de l'abonnement étant pris en charge à hauteur de 50 % par

l'entreprise ^{(1) (7)}, le coût final mensuel pour l'utilisateur était donc de 50 euros. Le véhicule pouvait être également utilisable par l'entreprise à des fins professionnelles et par les usagers à des fins personnelles le week-end. « Ce projet a fait l'objet d'une communication importante et nombre de groupes ont tenté de se constituer. Mais tous se sont heurtés à de multiples problèmes. Au final, il n'a pas été possible de constituer un nombre minimum d'équipages pour expérimenter le dispositif. Ecoto est mis en sommeil depuis novembre », regrette Laurent Burlot, responsable du service transport.

Plusieurs freins ont été identifiés. La constitution d'un groupe est complexe surtout dans la durée et écarte d'emblée les personnes ayant des contrats courts ou en recherche de mobilité professionnelle. L'avantage économique n'a pas supplanté les contraintes organisationnelles liées au covoiturage. Enfin, les entreprises n'ont pas joué le jeu.

Séné Pouce : l'autostop solidaire

Depuis juillet 2015, la commune de Séné a mis en place plusieurs lignes d'autostop pour compléter l'offre insuffisante de transport en commun. Située sur le golfe du Morbihan, elle est découpée en plusieurs pôles isolés les uns des autres.

L'autostop était déjà pratiqué sur le territoire où la culture participative est forte.

L'objectif de Séné Pouce est de faciliter cette pratique en apportant confiance et sécurité aux usagers. Ainsi, les adhérents (72 aujourd'hui) signent une charte et se reconnaissent grâce à un macaron apposé sur le pare-brise du véhicule et à leur carte. Les passagers savent que le conducteur s'est inscrit en mairie et a fourni un permis et une assurance.

Ce projet d'autostop solidaire a réuni citoyens, élus et agents. Logo, panneaux, autocollants, tout a été fabriqué en interne.

L'autostop de proximité promis à un bel avenir

Alors que le covoiturage a trouvé son modèle économique pour les grandes distances, il peine en effet à décoller sur les trajets quotidiens. Pour y remédier, des collectivités et des associations ont monté des projets à mi-chemin entre le covoiturage et l'autostop.

C'est le cas notamment du Pays de Redon Bretagne Sud (Ille-et-Vilaine) qui a développé un point stop depuis 2010. Les participants s'engagent à respecter une charte qui formalise les règles de fonctionnement. L'autostoppeur est muni d'un brassard, il se positionne près d'un panneau dédié et le véhicule est repéré grâce à un macaron. « L'idée est née au sein d'un groupe de chercheurs d'emploi, mais peine à se développer par manque de soutien politique et d'usagers », analyse Fanny Barcat, chargée de mission mobilités à la maison de l'emploi de la formation et de l'insertion (Medefi), qui se tourne davantage vers le télétravail ^[9] et les espaces partagés.

À l'inverse, Le Mené a choisi de s'appuyer sur un réseau national : le Rezo pouce. « Ils ont l'expérience et livrent une solution clé en main. La mise en œuvre est plus rapide », justifie Enora Fillatre, chargée de mobilité à Le Mené qui inaugurerait son nouveau dispositif le 30 avril. Le premier dans le Nord-Ouest.

Cette société coopérative d'intérêt collectif, créée en 2012, a sacrément le vent en poupe : 400 communes sont déjà dans la démarche. « Nous estimons être déployés sur près de 900 communes d'ici à la fin de l'année », calcule Bénédicte Rozes, coordinatrice. Le coût du dispositif est peu élevé : 5 000 euros la première année (qui comprend notamment une formation de deux jours) pour une commune de moins de 10 000 habitants et 2 500 euros par an pendant les deux autres années du contrat. Un atout maître en ces temps de disette budgétaire.

Trois questions à Christophe Saroli, chargé des nouveaux services à la mobilité au Cerema

Pourquoi le covoiturage ne décolle-t-il pas sur les courtes distances ?

Le covoiturage est rentable sur de longues distances, comme le montre le modèle économique développé par Blablacar par exemple. Dans ce cas, le partage des frais est intéressant pour le conducteur. En revanche, il ne fonctionne pas sur les petits trajets car les gains sont négligeables. En outre, le conducteur accepte moins facilement de perdre 5 minutes sur un trajet de 15 minutes que sur un long trajet. Conclusion : il y a beaucoup de demandes, mais pas assez d'offres de conducteurs.

Quelle est selon vous la meilleure piste de mobilité à développer en milieu rural ^[1] ?

Il faut motiver les conducteurs. Dans ce sens, l'autostop organisé semble avoir aujourd'hui le meilleur potentiel. Il demande moins d'efforts au conducteur qui n'a pas à prévoir son trajet à la minute, ni à déclarer son horaire au préalable sur internet. C'est une solution plus flexible. L'idée est de placer des passagers potentiels sur la route du conducteur.

Quel est le développement actuel de l'autostop sécurisé et du covoiturage ?

Parti d'une association de dix collectivités du Tarn-et-Garonne, le Rezo pouce ^[10], le plus ancien d'autostop sécurisé, est bien lancé sur le territoire.

Un nouveau dispositif vient d'être mis en service dans le nord de l'Île-de-France par l'entreprise Ecov créée en décembre 2014. Plus proche du covoiturage, il s'appuie sur un réseau de stations (et non d'aires) disposant de mobilier connecté. Une borne permet au passager d'inscrire sa destination sur un panneau lumineux, grâce à sa carte bleue. Il paye (0,12 euro par km) et récupère un ticket.

Lorsqu'une voiture passe, elle est informée de la destination du passager. Elle peut s'arrêter et prendre le passager. Pour plus de sécurité, le passager peut envoyer le numéro de la plaque d'immatriculation par SMS ^[11] à un numéro dédié. De son côté, le conducteur peut aussi envoyer le code du ticket passager à ce même numéro. À l'arrivée, le passager donne son ticket au conducteur qui pourra ainsi récupérer l'argent sur un site internet dédié.

Le passager comme le conducteur peuvent se noter mutuellement sur ce site. Le premier projet nommé Covoit'ici a été signé avec des collectivités ^{(2) [12]} en octobre 2015 et prévoit l'installation de quinze stations d'ici à la fin de l'année. Mais le coût d'une station est encore élevé (35 000 euros) car le projet est au stade expérimental.