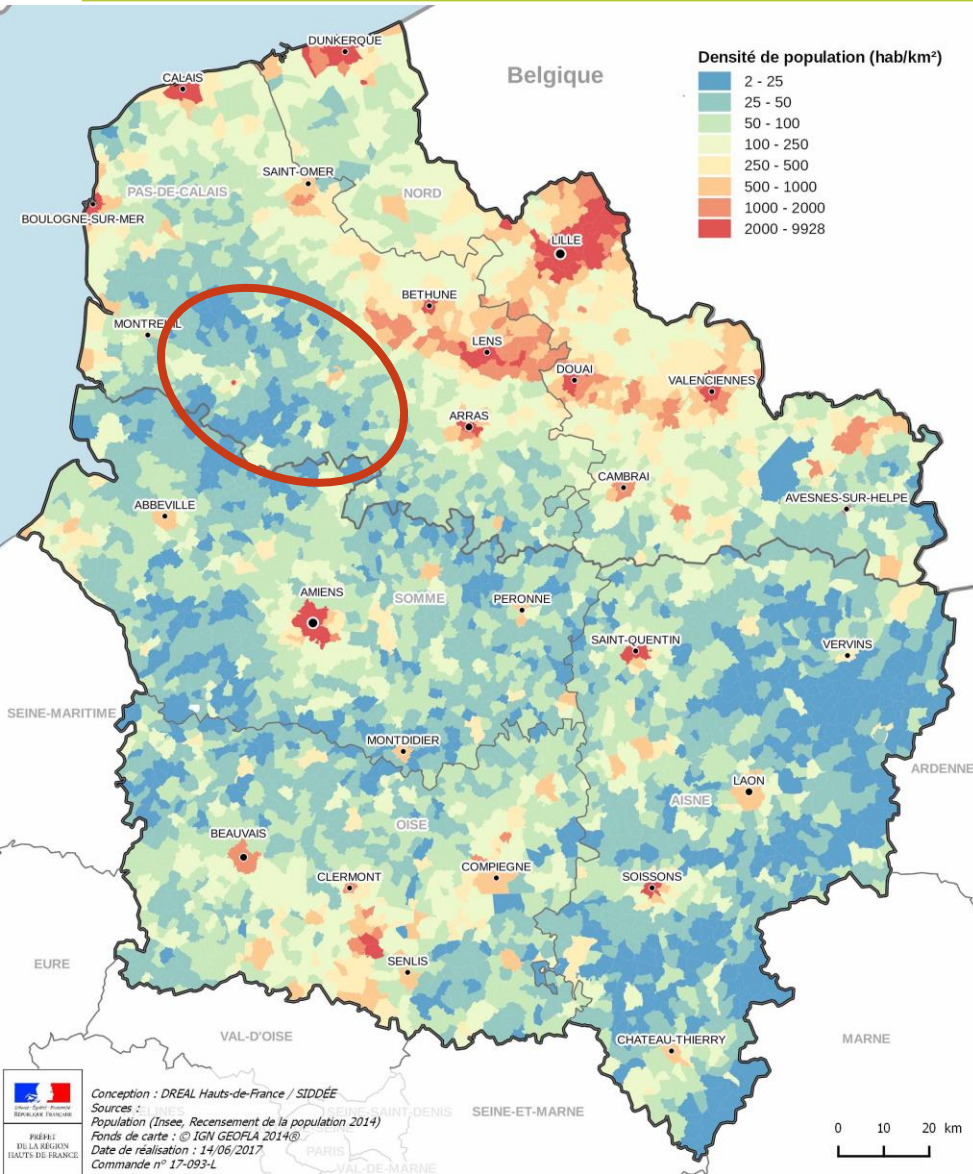


Concertation publique PCAET « Mobilité durable en milieu rural »

Samedi 9 novembre 2019



Un territoire peu dense

68000 habitants sur une
superficie de 1130km²

Une densité de population de
~60 habitants par km² (HdF :
189hab./km²)

La mobilité rurale : un double enjeu

Un domaine
d'études peu
étudié donc peu
connu

Une
problématique
environnementale
et sociétale

Des mobilités problématiques :

3 grandes catégories de population (M. Huyghe)

Les assignés territoriaux

Ménages qui n'ont pas accès à la mobilité pour des raisons financières, physiques, culturelles, ou comportementales (ex : aînés, jeunes au chômage, conjointes d'un ménage monomotorisé ...)

Les « vulnérables »

Ménages qui allouent ~20% de leur budget aux dépenses de mobilité
Dépendants de l'automobile
(inadaptation des TCP, horaires atypiques)
Doivent limiter d'autres budgets.

Les « autres mobiles »

Ménages qui accomplissent leur besoin en mobilité grâce à l'autosolisme.
Pas de problématiques financières mais peut être les vulnérables de demain. Part importante des émissions CO2.

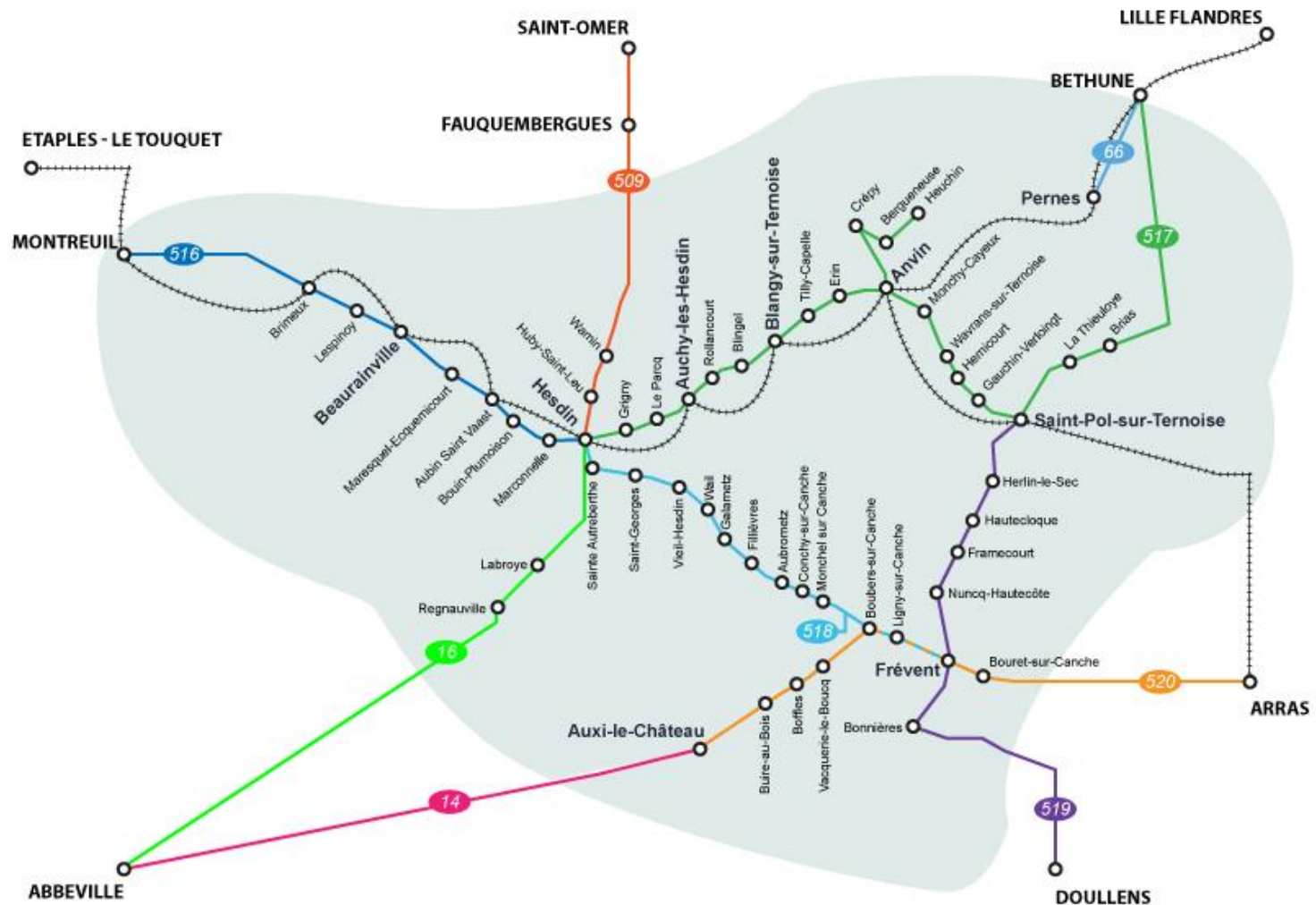
Une caractérisation de la population qui dégage
3 enjeux pour les territoires ruraux :

Accroître la mobilité des « assignés
territoriaux »

Réduire la fragilité des personnes
vulnérables

Rendre plus vertueuse la mobilité des
« autres mobiles »

Quels services de transports en commun sur le territoire ?



Des transports en communs qui :

- Ne couvrent pas l'ensemble du territoire
- Des services juxtaposés sans discussion entre structures organisatrices
- Un bouquet de service que la population peut avoir du mal à comprendre et à s'approprier

Une offre de transports en commun inadaptée aux besoins de la population

- Les populations actives soumises à des contraintes temporelles fortes (travail flexible, horaires décalées, accompagner les enfants ...)
- TC n'offrent pas des services adaptés, rendent les mobilités individuelles
- Un déficit d'information qui défavorise l'usage des TC

Une offre de transports en commun inadaptée aux besoins de la population

- Développer une offre de TC qui réponde à l'ensemble des besoins est inenvisageable (coût financier et non rentabilité)
- Difficiles à considérer comme une alternative à la voiture

La mobilité auto-organisée : un potentiel en milieu rural

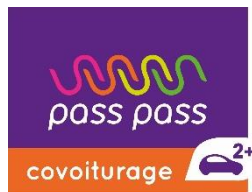
Favoriser la mobilité basée sur le partage d'un trajet :

Le covoiturage

Différentes formes de covoiturage : pendulaire, de loisir, scolaire, d'entraide.
Freins et contraintes : perte d'indépendance, contraintes d'organisations, d'horaires ...)

L'autostop de proximité

Autostop « revisité », favoriser la mobilité rurale entre zones non desservies par le transport, favoriser le rabattement lors de trajets de courtes distances.
Freins liés à l'image du stop.
Réponse : développer l'esprit communautaire



La mobilité auto-organisée : deux intérêts de ces pratiques

- Leur durabilité : avantages environnementaux (limitation pollution) et sociaux (baisse coût mobilité, échanges et relations sociales)
- Leur caractère auto-organisé : l'atteinte d'une masse critique d'une communauté d'utilisateurs permet de créer une vraie offre de transport alternative

La mobilité auto-organisée : deux intérêts de ces pratiques

Nécessité d'agir sur des leviers pour pérenniser leur mise en pratique :

- **Levier organisationnel** (trouver des trajets qui correspondent à ses besoins)
- **Levier psychologique** (peur de l'inconnu, besoin de confiance)
 - **L'information et la communication**
- **Les infrastructures qui favorisent ces pratiques**