



Les habitants des communes rurales, ainsi que ceux localisés dans les espaces périurbains, ne disposent pas d'une desserte de transports en commun (TC) suffisante. Aussi, ces populations utilisent principalement leur voiture. La faible densité rend la multiplication des lignes régulières de TC peu viables et le porte-à-porte est impossible à

concevoir. La situation des transports en milieu rural est peu satisfaisante. Cette problématique est accentuée par l'arrivée de nouvelles populations qui ont un besoin plus fort de mobilité.

Quel est le rôle de l'État ?

L'État se positionne comme le coordonnateur de la mise en œuvre d'une politique globale des transports qui vise à garantir la cohérence des actions entre les différents acteurs. L'échelle de la région semble la plus adaptée à la réflexion sur la mobilité sur le plan :

- économique : aspects financiers ;
- organisationnel : partenariat et réseau ;
- technique : interopérabilité de la billettique ;
- ou juridique : spécialisation des transports en commun.

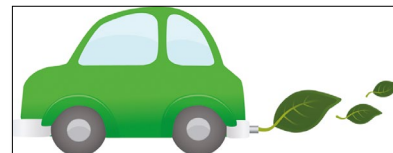


Des mesures mises en place dans le cadre du comité interministériel aux ruralités de mars 2015

- Élaboration des plans de mobilité rurale, dans le cadre des schémas régionaux de l'intermodalité. Loi n°2015-992 du 17/08/2015.
- Poursuite de la mise en œuvre du schéma national des vélo-routes et voies vertes afin de favoriser l'achèvement du schéma national des vélo-routes et voies vertes (plus de 20 000 km).

Se déplacer, une condition d'intégration sociale

Il s'agit de garantir à tous l'accès aux services, développer l'attractivité, adopter une approche globale, la mobilité et les déplacements génèrent des enjeux sociaux, économiques et environnementaux aux coûts importants. En effet, il est important de maintenir la population en place tout en accueillant les nouveaux résidents et les nouvelles activités, et en assurant la qualité du cadre de vie.



Les besoins varient selon les publics

Jeunes, personnes âgées en perte d'autonomie, personnes en situation de handicap ou d'exclusion, en parcours d'insertion professionnelle, touristes ... peuvent se regrouper en deux catégories d'usagers :

NON motorisés
Pour des raisons financières
ou physiques
pénalisés pour l'accès à l'emploi
et aux services publics

Motorisés
Coûts importants induits par
ce mode de déplacements

COVOITURAGE



Les initiatives locales

- Mise en place de transport à la demande (TAD) : impulsées par les communes et les communautés de communes.
- Instaurées par les citoyens : expériences de covoiturage, ou d'auto-partage.

Les difficultés rencontrées

- Manque d'informations itinéraires/horaires.
- Continuité des parcours non assurée : l'usager doit trouver des moyens de rabattement.
- Accès aux pôles principaux et secondaires.
- Incohérence horaires TC/services publics (offre calée soit sur les heures de travail, soit sur la prise en charge à domicile).



Le constat

Une meilleure articulation de l'information et des actions mises en place localement est nécessaire. De plus, les besoins sont difficiles à appréhender. Ils doivent être diagnostiqués et quantifiés auprès des populations concernées par des spécialistes reconnus. Cette analyse est une étape essentielle.

Comment identifier les besoins en déplacements ?

L'analyse des besoins doit aboutir au partage de la connaissance du territoire concerné et à l'émergence des besoins afin de construire une offre adaptée et viable.

Cadrer l'analyse des besoins ➔ construire le pilotage et anticiper les solutions

Dans une démarche globale et concertée, l'identification et l'association des différents partenaires en fonction de leurs compétences (conseil départemental, conseil régional, communauté de communes, autorités organisatrices de transports urbains, exploitants de réseaux de transports publics, associations locales, opérateurs de transport, entreprises...) constituent une phase importante et surtout une aide à la prise de décision favorable à une démarche partagée de mobilité.

Cette étape de la réflexion va permettre à la collectivité de faire des choix et de se positionner par rapport à la démarche.

Il conviendra de sélectionner des outils mobilisables les mieux adaptés à l'analyse des besoins selon les spécificités du territoire : enquête, entretien, réunion publique, atelier et/ou groupe de travail, visite sur le terrain, questionnaire... Sur chaque territoire, des questions se posent et des réponses sont à trouver afin de :

- ➔ connaître les besoins en mobilité ;
- ➔ organiser les priorités pour développer les infrastructures et revaloriser les transports existants ;
- ➔ les développer ;
- ➔ informer et accompagner les ménages dans la transition vers une autre mobilité.



Comment s'y prendre ?

Des méthodes, plus souples et cohérentes entre elles, doivent être recherchées et mises en place afin de connaître les dispositifs existants et garantir la continuité des chaînes de déplacement. Le but recherché est de s'appuyer sur le cadre existant afin de diversifier l'offre et de réorienter les automobilistes et les usagers vers les transports en commun.

Les 2 cibles d'intervention possibles

Lusager	Le territoire
Il doit pouvoir disposer d'outils de coordination pour un accès unique à l'information sur l'ensemble des moyens de déplacement, voir de réserver et de payer son titre de transport.	Il doit développer l'offre, améliorer le maillage et le réseau, rendre attractifs et plus faciles d'accès les modes alternatifs, aménager des aires de stationnement pour covoiturage cohérentes. Et aussi, ouvrir des lignes de transports scolaires à d'autres publics, mettre en partage en dehors des heures d'utilisation une partie du parc automobile public...



Pour en savoir plus
Contactez la DDT, service de l'ingénierie durable
de la construction et de l'énergie - téléphone : 01 60 56 71 71

La garantie d'une qualité de l'accueil et du service rendu

