



HAL
open science

Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ?

Hervé Baptiste, Florence Busnot-Richard, Jean-Paul Carrière, Marie Huyghe,
Michel Mattei

► **To cite this version:**

Hervé Baptiste, Florence Busnot-Richard, Jean-Paul Carrière, Marie Huyghe, Michel Mattei. Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ?. 2013. halshs-00934778

HAL Id: halshs-00934778

<https://shs.hal.science/halshs-00934778>

Submitted on 22 Jan 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



QUELLES MOBILITES EN MILIEU RURAL A FAIBLE

DENSITE ?

-

SYNTHESE DES RESULTATS

Équipe de recherche :

- Hervé BAPTISTE, Maître de conférences en Aménagement de l'Espace et Urbanisme, UMR CITERES, Université de Tours
- Florence BUSNOT-RICHARD, chargée de mission Ingénierie de l'Environnement et Énergies au Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine
- Jean-Paul CARRIERE, Professeur Émérite en Aménagement de l'Espace et Urbanisme, Responsable scientifique du projet MOUR, UMR CITERES, Université de Tours
- Marie HUYGHE, Ingénieur d'Études, UMR CITERES, Université de Tours
- Michel MATTEI, Responsable du service Urbanisme au Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine

Rédaction du rapport : Marie HUYGHE

Le projet de recherche MOUR (novembre 2011 – novembre 2013) s’est intéressé à la question des mobilités quotidiennes dans les espaces ruraux de faible densité : il a tenté d’apporter des réponses à divers phénomènes qui risquent, dans les années à venir, de remettre en question les mobilités quotidiennes des individus (renchérissement des carburants et injonctions à des mobilités plus durables en particulier) et, plus généralement, le devenir des milieux ruraux (politiques publiques telles que la loi Grenelle II). En d’autres termes, le projet de recherche a tenté de répondre à la question : **peut-on imaginer des mobilités moins dépendantes de la voiture dans des territoires peu denses**, qui sont aujourd’hui fortement, voire totalement dépendants de ce mode de transport ?

A. PRINCIPAUX RESULTATS DE LA RECHERCHE

Les apports de la recherche sont de trois ordres : méthodologiques, de connaissance, et prescriptifs.

1. Apports méthodologiques :

- Mise au point d’une **méthode de diagnostic territorial** :

Aujourd’hui, l’on se contente généralement de considérer que sont « desservies » les communes situées sur une ligne de transports en commun, quel que soit le niveau de desserte : à partir de l’analyse de l’offre de transport et de l’accessibilité à ces offres, la méthode mise au point au cours du projet MOUR permet d’affiner l’analyse, en distinguant notamment les **offres de transport « de qualité »** en termes de **grilles horaires, de fréquences, de temps de trajet ou de tarifs**.

Elle permet également de distinguer, à **l’échelle infra-communale** :

- les territoires où il est possible de se déplacer totalement sans voiture (grâce à un accès possible, à pied, à une offre de transport « de qualité »),
- les territoires où il existe des « offres de qualité », mais accessibles uniquement en voiture,
- les territoires où la voiture est obligatoire et où il n’existe aucune offre alternative.

En particulier, elle permet de distinguer les centres-bourgs des communes, généralement bien desservis, et les lotissements ou hameaux excentrés, qui n’ont pas accès sans voiture à ces offres de transport en commun.

- Analyse du levier **Accompagnement personnalisé** :

Les expériences de *Travel Feedback Programs* se multiplient dans le monde, essentiellement dans des territoires urbains : leurs résultats positifs mettent en évidence leur intérêt quant à la réduction d’utilisation de la voiture et le report modal vers les transports en commun.

Nous avons mis en œuvre au cours du projet MOUR un TFP en milieu rural, afin de tester l’impact de l’accompagnement personnalisé dans des territoires où il existe peu d’offres alternatives à la voiture : l’expérimentation Défi Mobilité a été menée pendant plusieurs mois avec 19 ménages ruraux bimotorisés.

Les résultats positifs de l’expérimentation, bien qu’à relativiser au vu du faible nombre de participants, mettent en évidence l’intérêt de l’accompagnement personnalisé, même dans un territoire rural peu dense. Quatre phases jouent un rôle important dans le déroulement du protocole :

- la distribution aux participants de bilans chiffrés, en termes de budget et d’émissions de CO₂ ; deux bilans sont importants : actuels, et après mise en place des alternatives ;

- la proposition d'alternatives, mêmes « simples et de bons sens » ;
- le suivi régulier des participants, via des réunions ou des suivis personnalisés ;
- le travail en groupe avec les autres participants.

Un tel accompagnement pourrait être réitéré et généralisé : la structure la plus adéquate pour le porter s'avère être les Centrales de mobilité, qui effectuent déjà une mission de Conseil en mobilité en milieu rural.

2. Apports de connaissance :

Le projet de recherche s'est attaché à **apporter des connaissances sur les pratiques de mobilité quotidiennes** des ménages vivant en milieux ruraux polarisés : à ce jour, la littérature à ce sujet était peu fournie, les seules données disponibles étant des données quantitatives issues des derniers Recensements INSEE, Enquête Transport, et Enquêtes Ménages Déplacement (EMD).

En analysant des entretiens semi-directifs menés avec 37 ménages et 19 Carnets de pratiques remplis pendant une semaine (qui constituent des EMD en miniature), nous montrons que **la voiture est omniprésente dans la mobilité quotidienne des ménages**, mais que :

- des **comportements alternatifs émergent**, qui contribuent à limiter l'utilisation de la voiture par les ménages ; ces comportements prennent en majorité la forme :
 - d'une limitation des déplacements (via la suppression de certains déplacements ou l'amélioration du chaînage de déplacements) ;
 - d'un changement de mode de transport (covoiturage en particulier, mais également Transports en Commun ou modes doux) ;
 - augmentation du niveau de sensibilité à la question de la mobilité.
- des **freins** s'opposent à l'adoption de ces comportements alternatifs, qui sont de deux types :
 - **structurels**, liés à la qualité insuffisante des réseaux de transport en commun ou à des difficultés à mettre en place du covoiturage, qui font que la voiture reste le meilleur mode de transport ;
 - **subjectifs**, liés essentiellement à un manque d'envie et/ou de besoin à changer des habitudes de mobilité satisfaisantes.
- des **marges de manœuvre existent** « théoriquement » dans les pratiques de mobilité des ménages, qui pourraient permettre de rationaliser (encore plus) l'usage de la voiture et le nombre de km effectués ; suivant les profils des individus, les gains permis en termes de budget-mobilité vont de 0 à 85%.

L'expérimentation d'Accompagnement Personnalisé menée auprès de 19 ménages ruraux s'est par ailleurs traduite, pour certains participants, par :

- des **réductions effectives de l'utilisation de la voiture**, via des changements de mode de transport, limitation des déplacements ou relocalisation des activités ;
- une **augmentation du niveau de sensibilité à la question de la mobilité**.

L'acquisition de connaissances sur les pratiques de mobilité des ménages s'est par ailleurs traduite par la définition de plusieurs typologies :

- une typologie de la **vulnérabilité** des ménages **face à la mobilité** : NICOLAS et al (2012)¹ considèrent comme « vulnérables » les « ménages dépensant plus de 18% de leur budget à leur mobilité quotidienne ».

Nous proposons une typologie distinguant 5 groupes de mobiles au regard de leur niveau de vulnérabilité :

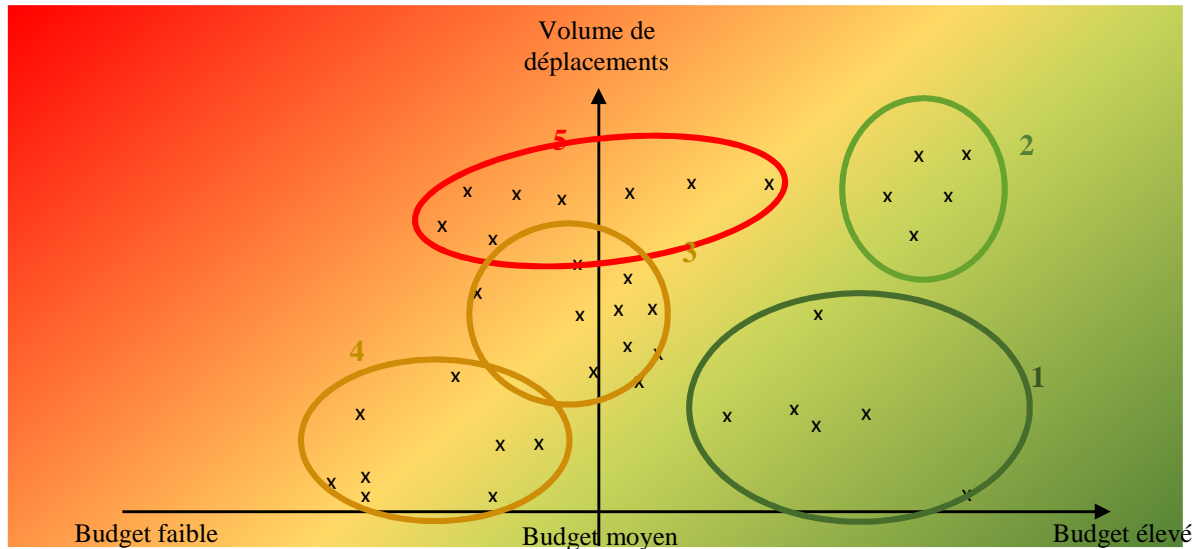


Figure 1 : Définition du niveau de vulnérabilité des mobiles - MH, Sept. 2013

Groupe 1 : Ménages aux revenus élevés, qui se déplacent peu : ce sont des cadres/professions supérieures qui travaillent près de leur domicile, ou des retraités ;

Groupe 2 : Ménages aux revenus élevés, qui font quotidiennement des distances importantes : ce sont des professions supérieures/cadres, qui travaillent à Tours ou dans son agglomération ;

Groupe 3 : Ménages aux revenus moyens, qui se déplacent peu à moyennement : ce sont des retraités, ou des actifs aux revenus moyens (employés, salariés) qui travaillent relativement près de leur domicile ;

Groupe 4 : Ménages aux revenus faibles, qui se déplacent peu : ce sont des actifs au chômage, ou des actifs à faible revenus qui travaillent près de chez eux ;

Groupe 5 : Ménages aux revenus moyens à faibles, qui se déplacent beaucoup : ce sont des employés/salariés qui travaillent à Tours ou dans son agglomération.

Nous utilisons cette typologie permettant d'évaluer la vulnérabilité des ménages face à la mobilité dans une seconde typologie :

- une typologie des **comportements de mobilité des ménages** : ROCCI (2007)² identifiait des mobiles *exclusifs* et des *multimodaux*.

¹ NICOLAS J.P. et al. (2012). *Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages*, in la Revue d'Économie Régionale et Urbaine, 2012 n°1

² ROCCI A. (2007). *De l'automobilité à la multimodalité*, Thèse de sociologie

Nous spécifions ces deux catégories, et distinguons 4 classes de comportements de mobilité : les *multimodaux réguliers*, les *multimodaux occasionnels*, les *exclusifs sensibles à la question des mobilités*, et les *exclusifs non sensibles à la question des mobilités*.

<p>Multimodaux : utilisent la voiture parmi d'autres modes de transport ; réfléchissent de manière quasi-systématique à leurs déplacements, et essaient d'utiliser le mode de transport qui correspond le mieux à leurs besoins.</p> <p>Qui sont-ils ? <i>Vulnérabilité élevée – Sensibilité aux questions environnementales</i></p>	
<p>Multimodaux réguliers : se reportent dès que possible sur des modes alternatifs</p>	<p>Multimodaux occasionnels : se reportent de temps en temps sur des modes alternatifs</p>
<p>Exclusifs : utilisent leur voiture pour tous leurs déplacements ou presque</p>	
<p>Exclusifs sensibles à la mobilité : cherchent mais sans succès à modifier leurs pratiques de mobilité, ou développent des réflexions sur la question.</p> <p>Qui sont-ils ? <i>Vulnérabilité élevée (mais ne trouvent pas de solution) ; sensibilité environnementale élevée (effet NIMBY)</i></p>	<p>Exclusifs non-sensibles à la mobilité : ne développent aucune réflexion particulière sur leurs pratiques actuelles de mobilité ; ne cherchent pas à adopter de nouvelles pratiques.</p> <p>Qui sont-ils ? <i>Vulnérabilité moyenne à faible ; sensibilité environnementale faible ; ménages âgés</i></p>

3. Apports prescriptifs :

Nous avons identifié au cours du projet des freins aux changements de comportements, structurels et subjectifs ; des réponses peuvent être apportées à certains d'entre eux :

i. Le principal frein identifié au **covoiturage** est la difficulté à **trouver un covoitureur**. Un travail sur les mises en relation entre covoitureurs doit être mené :

- qui facilite l'utilisation des sites internet, y compris pour les actifs aux horaires non-traditionnels, décalés, changeants et aménageables ;
- qui permette les mises en relation « informelles » à une échelle locale, sans passer par un outil numérique. Ici, les centrales de Mobilité ont un rôle indéniable à jouer.

ii. Les horaires non-traditionnels (de travail ou d'activités de loisirs) favorisent l'autosolisme, et constituent en particulier des freins à la pratique du covoiturage ; néanmoins, des solutions peuvent être mises en place pour permettre le développement de cette pratique, dans lesquelles les entreprises ont un véritable rôle à jouer :

- Pour les horaires « variables en fin de journées », fréquemment pratiqués par des cadres, une solution relativement simple consiste à **prolonger la journée de travail à la maison**, si besoin est.
- Pour les horaires décalés, souvent pratiqués par les ouvriers, la pratique du covoiturage est possible entre collègues-voisins : les **entreprises** peuvent proposer et favoriser les **appariements les plus favorables au covoiturage**.

iii. Plus que des contraintes structurelles réelles, un **manque d'envie/de besoin** explique parfois l'absence de comportements alternatifs chez des ménages satisfaits de leurs pratiques de mobilité. Peu intéressés aux alternatives à l'autosolisme, ils ne sont néanmoins pas réfractaires aux pratiques alternatives : c'est pourquoi nous pensons qu'un **travail de sensibilisation** peut permettre de limiter ces freins subjectifs.

Cette sensibilisation passe notamment par un **Accompagnement Personnalisé**, dont nous avons mis précédemment en évidence le rôle.

iv. Enfin, pour porter une mission de Conseil en Mobilité et d'Accompagnement Personnalisé, mais également pour faciliter le développement de pratiques alternatives à l'autosolisme (mises en relation entre covoitureurs notamment), les **Centrales de Mobilité** ont un rôle indéniable à jouer. Leur développement, en particulier en milieu rural, doit donc être encouragé par les pouvoirs publics.

B. RETOUR SUR L'HYPOTHESE DE RECHERCHE, ET PERSPECTIVES DE RECHERCHE POUR DE PROCHAINS PROJETS

L'hypothèse de recherche sous-tendant à ce travail est celle d'une **spécificité des besoins et pratiques de mobilité des ménages, selon le type de territoire** dans lequel ils résident :

- à une échelle macro, nous supposons donc que les pratiques de mobilité des ménages ruraux diffèrent selon qu'ils habitent dans un territoire **rural polarisé** ou un territoire **rural isolé** ;
- à une échelle micro (infra-communale), nous supposons qu'elles vont différer selon que le territoire offre ou non **des offres de transport « de qualité », alternatives à la voiture** (réseaux de transport en commun régionaux ou départementaux) ou des infrastructures pouvant limiter les pratiques autosolistes.

La recherche du projet MOUR a été menée avec des ménages résidant dans :

- à l'échelle macro, un territoire rural polarisé ;
- à l'échelle infra-communale, deux types d'espaces :
 - o un territoire avec accès à pied à un arrêt de car, et accès en voiture à une gare ;
 - o un territoire sans accès à pied à un arrêt de car, mais avec accès en voiture à une gare.

A l'échelle micro, les deux types d'espaces se distinguent donc uniquement par le mode d'accès à un arrêt de car : à pied ou en voiture.

Néanmoins, les ménages dont nous avons pu analyser les pratiques n'utilisaient pas les lignes de cars départementaux, et aucune des alternatives que nous avons proposées dans le cadre de l'accompagnement personnalisé n'était non plus liée à l'utilisation de ces réseaux.

Ainsi, l'analyse des pratiques de mobilité menée dans le cadre du projet MOUR ne nous a pour le moment **pas permis d'établir un lien entre pratiques de mobilité et type de territoire** (dans notre cas, un territoire avec ou sans accès à pied à un arrêt de car).

Ceci ouvre des **perspectives** pour de prochains projets de recherche, dans lesquels il serait intéressant :

- à l'échelle macro, d'étudier les pratiques de mobilité de ménages habitant en **rural isolé** ;

- à l'échelle infra-communale :
 - o de comparer les pratiques de mobilité de ménages ayant ou non **accès à pied à une gare TER** ;
 - o d'analyser également les pratiques de mobilité de ménages résidant dans des territoires « totalement dépendants de la voiture », i.e. sans accès à une offre alternative à la voiture, même en voiture (en particulier à une gare).

Par ailleurs, il serait intéressant d'analyser le rôle des **équipements de proximité** existant dans les communes de résidence (commerces et services du quotidien), sur les **pratiques de mobilité des ménages**.

Enfin, il nous semble important d'approfondir la question du rôle **d'infrastructures aménagées** ou **d'outils spécifiques** (notamment les aires de covoiturage ou les services de mise en relation entre covoitureurs) dans le **développement des pratiques alternatives**.

C. DES CONCLUSIONS GENERALISABLES A L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES « DEPENDANTS DE LA VOITURE »

Les conclusions présentées ci-dessus sont issues d'analyses menées dans un territoire rural polarisé, et auprès de ménages « ruraux » résidant dans ces espaces.

Néanmoins, nous pensons que **ces conclusions sont généralisables à l'ensemble des espaces dépendants de la voiture**, notamment certains espaces périurbains où il existe peu d'offres de transport alternatives à la voiture. En effet, la voiture est dans ces espaces aussi omniprésente, voire plus, que dans les espaces ruraux : elle y est utilisée pour réaliser en moyenne 45 km par jour³ (contre 42 en rural) et 81% des déplacements⁴ (contre 75% en rural).

Les résultats qui concernent les pratiques de mobilité des ménages (en particulier l'émergence de comportements alternatifs à l'autosolisme et la rationalisation possible de l'utilisation de la voiture), et les conclusions au sujet de l'impact du levier accompagnement personnalisé, sont donc applicables à l'ensemble des ménages résidant dans des espaces dépendants de la voiture.

D. DEUX ANS DE RECHERCHE QUI SE CONCLUENT PAR LA TENUE D'UN COLLOQUE NATIONAL...

Pour conclure le projet de recherche MOUR, le laboratoire CITERES et la Région Centre ont organisé en Novembre 2013 à Orléans le **colloque Nouvelles Mobilités et Urbanisme Rural**, qui a rassemblé plus de 150 personnes. Les supports des présentations peuvent être téléchargés sur le site internet de CITERES (citeres.univ-tours.fr) à l'aide des mots clés « Nouvelles mobilités et urbanisme en milieu rural ».

³ ROBIN M. (2010). *La motorisation des ménages continue de s'accroître au prix d'un vieillissement du parc automobile*, in CGDD (2010), La mobilité des Français, La Revue du CGDDCGDD (2010).

⁴ QUETELARD B. (2010). *Se rendre au travail ou faire des courses motive toujours un déplacement quotidien sur deux. Le recours à la voiture se stabilise*, in CGDD (2010). La mobilité des Français, in La Revue du CGDD

... ET LA PUBLICATION D'UN ARTICLE

L'article HUYGHE et al. (2013), *Quelles organisation de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faibles densité ? Exemple du parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine* a été publié dans le Vol. 4, n°3, Octobre 2013 de la revue Développement Durable et Territoires.

E. MOUR, MOBILITE... ET URBANISME EN MILIEU RURAL

Le projet MOUR a été pensé à l'origine comme une recherche portant à la fois sur la MOBilité et sur l'Urbanisme (dans) des territoires Ruraux peu denses. Nos questionnements se portaient en particulier sur le devenir de ces espaces ruraux peu denses, dans l'hypothèse d'une évolution des conditions de mobilité des populations : quel avenir peut-on imaginer pour ces territoires ? celui d'une dynamique récessive ? celui d'une évolution démographique ?

Le lien entre mobilité et urbanisme est évident, notamment dans le rôle que joue l'urbanisme sur les besoins et pratiques de mobilité des individus : une ville étalée implique des distances et des temps de déplacements plus longs, et rend nécessaire l'usage d'une voiture. J.P. ORFEUIL (2004)⁵ l'évoque ainsi : « *une ville étalée coûte cher en déplacements, dégrade son environnement, et est socialement moins équitable* »⁶. Au contraire, le lien entre intensité urbaine et dépendance à l'automobile (NEWMAN & KENWORTHY, 2006)⁷, les avantages des fortes densités en termes de mobilité (NEWMAN & KENWORTHY, 1989 a⁸ et b⁹) ont été souvent, et depuis longtemps, mis en évidence.

La question qui se pose pour les milieux ruraux est donc bien celle de la forme urbaine à développer, des orientations à suivre pour garantir le maintien des populations dans ces territoires, et la survie de ces territoires.

Les deux ans qu'a duré le projet de recherche MOUR ne nous ont pas permis d'aborder réellement cette question du lien entre mobilité et urbanisme ; c'est pourquoi, une 2nde recherche sera lancée en 2014 dans le cadre du GO6 du PREDIT « Politiques de transport ». Le **projet MOBITER** (Mobilité dans les Territoires Ruraux) durera 2 ans, et s'attachera notamment à étudier les **liens entre mobilité et dynamique des populations et des activités dans les espaces ruraux**.

⁵ ORFEUIL J.P. (2004). *Renouveler la ville, renouveler l'approche des mobilités*

⁶ Précisons néanmoins que ces conclusions sont valables si l'on tient compte uniquement des déplacements quotidiens, hors week-end : en effet, J.P. ORFEUIL a également mis en évidence que les déplacements effectués par les urbains le week-end pouvaient compenser les émissions des ruraux et des périurbains la semaine ; il a théorisé ce phénomène sous le nom d'Effet Barbecue. (ORFEUIL J.P. & SOLEYRET D. (2002) *Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ?*, in Recherche Transport Sécurité n°76, INRETS)

⁷ NEWMAN P.W.G. & KENWORTHY J.R. (2006). *Urban design to reduce automobile dependence*, in Opolis, Vol.2, n°1, pp. 35-52

⁸NEWMAN P.W.G. & KENWORTHY J.R. (1989a). *Cities and automobile dependence: an international sourcebook*. Brookfield, Gower Technicals

⁹ NEWMAN P.W.G. & KENWORTHY J.R. (1989b). *Gasoline consumption and cities: a comparison of US cities with a global survey*, in Journal of the American Planning Association, 55(1), pp. 24-37

