Développement durable et territoires
Économie, géographie, politique, droit, sociologie

Vol. 4, n°3 | Octobre 2013
Les conditions de production d'un transport durable

Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine

Which organizations for more sustainable and less dependent on the car mobilities in rural areas? The example of the Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine

Marie Huyghe, Hervé Baptiste et Jean-Paul Carrière

Édition électronique
URL : http://journals.openedition.org/developpementdurable/10000
DOI : 10.4000/developpementdurable.10000
ISSN : 1772-9971

Éditeur
Association DD&T

Référence électronique
Marie Huyghe, Hervé Baptiste et Jean-Paul Carrière, « Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 4, n° 3 | Octobre 2013, mis en ligne le 30 octobre 2013, consulté le 02 mai 2019. URL : http://journals.openedition.org/developpementdurable/10000 ; DOI : 10.4000/developpementdurable.10000

Ce document a été généré automatiquement le 2 mai 2019.

Développement Durable et Territoires est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine

Which organizations for more sustainable and less dependent on the car mobilities in rural areas? The example of the Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine

Marie Huyghe, Hervé Baptiste et Jean-Paul Carrière

1 Dans les années à venir, deux phénomènes relatifs à la mobilité risquent de mettre à mal le développement et la dynamique des espaces ruraux français à faible densité : d'une part, un phénomène de renchérissement du prix des énergies fossiles en général, en particulier des carburants ; d'autre part, la mise en œuvre de politiques publiques qui visent, selon l'orientation donnée par la loi Grenelle 2, à favoriser uniquement le développement des espaces les plus accessibles et les mieux desservis par des systèmes de transport collectif, et à freiner l'usage de la voiture individuelle (article 17). Dans un tel contexte, la mobilité des populations dans les espaces ruraux, qui repose aujourd'hui essentiellement sur la possession et la dépendance à un véhicule individuel, pourrait être remise en question : le risque est donc grand de voir les communes rurales les plus mal desservies ne plus avoir d'autre perspective que celle d'une dynamique récessive, se traduisant par une réduction de l'offre locale de services et la disparition progressive de toute forme d'activité. Pourtant, il nous semble inenvisageable, pour des raisons d'équité territoriale notamment, d'abandonner totalement ces espaces : la question se pose donc

des solutions à apporter, notamment en termes de mobilité, dont nous supposons qu'elle est un moteur des dynamiques de ces espaces.

2 Les deux premières parties de l'article aborderont la question de la mobilité en milieu rural. Nous mettrons ainsi en évidence le manque de connaissances qui existe autour de ce sujet, qui concerne pourtant aujourd'hui 22,5 % de la population française (INSEE Première, 2011), et des milieux ruraux en croissance démographique[1]. Nous distinguerons trois catégories de populations selon leur rapport à la mobilité : il s'agit d'une part des « assignés territoriaux », peu ou pas mobiles ; des « vulnérables », ménages modestes, éloignés de leur lieu de travail et condamnés à de longs et coûteux déplacements pendulaires ; enfin, des « autres mobiles », population *a priori* sans problème en termes de mobilité. Après avoir caractérisé ces trois catégories de « mobiles », nous mettrons en évidence les enjeux, d'ordres social et environnemental, que posent leurs mobilités.

3 La troisième partie s'intéressera exclusivement aux « vulnérables » et « autres mobiles » : nous montrerons ainsi pourquoi ces populations sont encore essentiellement autosolistes, malgré les offres de mobilité existant aujourd'hui ; nous détaillerons ensuite différents systèmes de mobilité auto-organisés, pouvant être des alternatives à l'hégémonie du véhicule individuel.

4 Le présent article est basé sur les résultats du projet de recherche MOUR (MObilité et Urbanisme Rural[2] ; laboratoire CITERES[3] de l'Université de Tours), qui cherche à définir, pour toutes les catégories de population (notamment les actifs), des organisations des mobilités alternatives à la voiture, qui soient compatibles avec les exigences de durabilité sans induire pour autant un effet de marginalisation socio-spatiale.

5 Le périmètre d'étude du projet MOUR est constitué des 160 communes du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine (PNR LAT) : toutes ces communes ne peuvent être considérées comme « rurales » au sens de l'INSEE (« communes n'appartenant pas à une unité urbaine ») ou « à faible densité » (densité inférieure à 30 hab/km²). Parmi celles-ci sont étudiées uniquement celles qui partagent les caractéristiques suivantes (bien qu'à des niveaux différents) : densité de population relativement faible[4], déficit (voire absence) de commerces et services, rareté de services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle (faible desserte en transports en commun notamment), et forte dépendance à la voiture.

6 Notons que ces caractéristiques ne sont pas partagées uniquement par des communes dites « rurales », mais concernent également des communes périurbaines[5] : ainsi, si les problématiques et résultats présentés concernent avant tout les milieux ruraux à faible densité, leur caractère transposable à d'autres types de territoires n'est pas à exclure ; ceci n'est cependant pas l'objet de cet article.

1. La mobilité en milieu rural : une double problématique

7 La mobilité en milieu rural présente aujourd'hui deux enjeux principaux :
- d'une part, il existe un déficit important de connaissances autour de la question : les publications sur le sujet sont trop généralistes, ou trop partielles ;
- d'autre part, trois catégories de populations « mobiles » peuvent être distinguées, dont les mobilités sont problématiques d'un point de vue social ou environnemental.

1.1. Un déficit de connaissances sur le sujet

8 La mobilité, et plus récemment la mobilité durable, sont des thématiques de recherche de plus en plus traitées aux niveaux théorique et opérationnel : la bibliographie à leur sujet est riche et diverse, tout comme les facettes, points de vue adoptés, disciplines mobilisées et espaces étudiés. C'est en particulier le cas pour la mobilité urbaine et plus récemment périurbaine, dont les références bibliographiques sont nombreuses, depuis les travaux de recherche jusqu'aux publications destinées aux praticiens : on citera par exemple la recherche Périvia du laboratoire CITERES de Tours (2012), ou différentes publications du CERTU (2012).

9 Une problématique reste néanmoins peu abordée aujourd'hui : la mobilité en milieu rural.

10 Concernant l'organisation des systèmes d'offres de transport et les mesures en faveur d'une mobilité vertueuse dans les espaces ruraux, plusieurs publications peuvent être citées (entre autres Bourdin, 2000 ; Castex, 2008 ; DATAR, DTT, ADEME, 2004), qui restent à actualiser. D'autres travaux ont depuis été publiés : le Centre d'Analyse Stratégique (CAS, 2012) met ainsi en évidence les difficultés rencontrées en matière de déplacements dans les territoires périurbains et ruraux peu accessibles, et propose des éléments de réponses tels que l'information à destination des usagers, la coordination entre acteurs ou encore le développement des services de voitures partagées. De caractère général, ce rapport établit un ensemble de mesures à développer sous forme de bouquets de services, mais reste de fait très succinct sur la mise en œuvre des solutions proposées, tout en restant silencieux sur les potentiels de développement de chacune de ces mesures. Nous pouvons également citer l'étude prospective sur la mobilité en 2050, publiée en 2012 par l'Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité (IDRRIM) (Farrugia-Tayar, 2012). Elle vise en effet à « *cerner les évolutions liées aux contraintes énergétiques, aux économies de ressources non renouvelables, et aux changements climatiques* », notamment dans les espaces ruraux. Pour ces derniers, le rapport indique qu'il faudra « *favoriser le développement urbain autour des pôles de services et à proximité des transports en commun dédiés* [en développant] *le transport à la demande, le transport scolaire et les navettes mises en place par les entreprises* ». Prenant comme bases de réflexion la lutte contre le mitage des espaces, la densification de l'urbanisation autour des points d'arrêt de transport collectif, afin d'assurer un taux de remplissage des véhicules, et *in fine*, un potentiel de clientèle suffisant, le rapport ne résout pas pour autant la problématique des déplacements à l'origine des espaces urbanisés excentrés des centres bourgs ou celle des déplacements terminaux depuis et vers ces points d'arrêt de transport collectif. Surtout, à notre connaissance, il n'existe pas de travaux étudiant pour ces espaces ruraux la problématique des déplacements sous l'angle des usagers qui raisonnent en porte à porte.

11 Enfin, nous pouvons mentionner des rapports et des études qui s'intéressent plus spécifiquement à la mobilité de certains publics « à risque » en milieu rural, notamment les jeunes (Centre d'Études et Prospective, 2010) ou les personnes âgées (Gucher et al, 2007). En revanche, la mobilité des autres catégories de populations rurales en France, notamment actives ou multimotorisées, n'a à notre connaissance fait jusqu'à aujourd'hui l'objet d'aucune recherche spécifique.

1.2. Des populations aux mobilités problématiques

12 Le second enjeu de notre recherche est lié aux populations rurales et à leur mobilité.

13 À partir de la littérature et de l'analyse des territoires ruraux du PNR, trois catégories de populations résidentes ont pu être distinguées, par le prisme de leurs pratiques de mobilité : une qui présente justement de très fortes difficultés de mobilité, une autre, qui est mobile mais qui présente une fragilité vis-à-vis du coût du carburant, enfin une dernière qui a les mêmes types de pratiques de mobilité non-vertueuses (car principalement autosoliste), mais qui ne présente pas de fragilité.

14 Ces trois types de population seront dans un premier temps présentés ; dans un deuxième temps, leurs mobilités seront analysées, et l'on mettra en évidence les problèmes qu'elles engendrent.

1.2.1. Les assignes territoriaux

15 Les assignés territoriaux (Le Breton, 2002 ; Dupuy, 2001) sont des ménages qui n'ont pas (ou difficilement) accès à la mobilité pour des raisons financières (empêchant le passage du permis de conduire ou l'achat de véhicules en nombre suffisant), physiques, culturelles (forte difficulté physique ou psychologique à quitter son territoire) ou comportementales (déficit de capacités de mobilité). Ces ménages sont très fortement ancrés dans leur proximité, « prisonniers » de leur espace de vie. En conséquence de ces difficultés de mobilité, le territoire que ces ménages peuvent parcourir est limité ; ils sont très dépendants des services et commerces de proximité, ainsi que de leur réseau familial et amical proche, ce que Le Breton (2002) qualifie de « mobilité dépendante » ; la rationalisation de leurs déplacements est une nécessité, allant parfois jusqu'au choix des seuls déplacements véritablement essentiels (achats, enfants, travail) aux dépens des autres (visites, loisirs).

16 Cette assignation territoriale recouvre de multiples réalités : celle de personnes âgées, sans moyen de locomotion, qui comptent sur leurs enfants et amis pour se déplacer et effectuer des activités essentielles (achats, rendez-vous médicaux) ; de jeunes au chômage, sans moyen pour passer le permis ou acquérir une voiture, qui se retrouvent dans l'incapacité d'aller suivre des formations, passer des entretiens d'embauche, et *a fortiori* trouver un travail hors de leur commune ; de femmes appartenant à un ménage monomotorisé, dont la voiture est souvent réservée au conjoint pour se rendre au travail, et qui n'ont alors d'autre alternative que d'emprunter les (rares) transports en commun, marcher ou utiliser un vélo pour réaliser leurs activités ; enfin, de personnes aux compétences de mobilité réduites, pour qui il est difficile de se déplacer seules, se repérer sur un plan, acheter un ticket de transport, *etc.*

1.2.2. Les vulnérables

17 Verry et Vanco (2009) qualifient de « vulnérables » les ménages qui allouent plus de 18 % de leur budget aux dépenses de mobilité quotidienne (carburant, stationnement, péage, achat et réparation de véhicules, assurances). Dans un contexte probable de renchérissement des prix du carburant, cette catégorie de population présente à la fois un risque de fragilisation vis-à-vis de ses pratiques actuelles de mobilité et d'augmentation de leur proportion dans la population rurale.

18 En milieu rural, les ménages souffrant de vulnérabilité énergétique face à la mobilité sont en priorité des ménages aux revenus modestes, souvent ouvriers ou salariés. En effet, ils représentent la proportion la plus importante des populations qui, depuis les années 1970, ont participé au repeuplement des milieux ruraux ou à l'étalement des villes par périurbanisation, en recherchant des coûts fonciers moins élevés et une offre importante de terrains constructibles : en 2005, les géographes Guilly et Noye estimaient que les employés et ouvriers représentaient 60 % de la population active des zones périurbaines et rurales. Pour ces populations, souvent peu ou non qualifiées, l'achat voire parfois la location d'un logement en ville est inaccessible : ainsi, s'éloigner des centres urbains est la seule option pour accéder à la propriété. Ce faisant, ces ménages s'éloignent également de leur lieu d'emploi, augmentant leur besoin de motorisation et le coût temporel et financier de leurs navettes pendulaires quotidiennes.

19 Ces populations sont généralement totalement dépendantes de l'automobile : en milieu rural, les transports en commun sont absents ou rares, et leurs horaires peu attractifs pour les actifs ; en tant qu'ouvriers ou employés, ce sont également des populations souvent appelées à pratiquer des horaires atypiques (l'INRS, Institut National de Recherche et de Sécurité, estimait en 2011 que 2 salariés sur 3 avaient des horaires atypiques), qui encouragent l'autosolisme, au détriment d'autres pratiques telles le covoiturage.

20 Le budget transport de ces ménages semblant difficilement compressible, ils doivent limiter d'autres budgets, notamment ceux liés aux consommations d'énergie dans le logement, chauffage par exemple, pour équilibrer leur budget. Pourtant, parallèlement à cette fragilité sur le plan de la mobilité, les vulnérables sont souvent des ménages qui souffrent de vulnérabilité énergétique dans le logement. En effet, propriétaires ou locataires de maisons individuelles dans les espaces ruraux, ils ont des charges en chauffage plus élevées, encore augmentées par l'état parfois vétuste des logements.

21 Le plus souvent, ces ménages méconnaissent le budget qu'ils consacrent à leurs déplacements, qu'ils prennent encore relativement peu en compte au moment de leur installation. Saujot (2012) distingue deux catégories : les « insouciants », qui ont tendance, malgré un budget déplacements trop élevé pour leurs revenus, à conserver les mêmes pratiques ; les « dépassés », qui ont conscience de leurs difficultés, mais n'ont pas les moyens de rééquilibrer leur budget.

22 Ce sont donc ces ménages, qui parcourent le plus de distance en voiture et qui dépensent le plus pour leurs déplacements[6], que l'augmentation du prix des carburants toucherait en priorité.

1.2.3. Les « autres mobiles »

23 Ces « autres mobiles » n'ont pas, à notre connaissance, fait l'objet de recherches spécifiques, en raison peut-être de l'absence de problèmes sociaux liés à leur mobilité.

24 Ces ménages aux revenus « modestes à aisés » parviennent à satisfaire eux-mêmes leurs besoins en mobilités, grâce à des déplacements essentiellement autosolistes *a priori* non-problématiques d'un point de vue financier. Ces mobiles « sans besoin ni problème » représentent une part très importante de la population rurale (actifs ou retraités mobiles), dont les caractéristiques socioéconomiques, les pratiques et besoins sont pourtant aujourd'hui méconnus.

25 Par ailleurs, dans un contexte d'augmentation du prix des carburants, les « autres mobiles » les plus modestes d'aujourd'hui sont potentiellement les vulnérables de demain : c'est donc leurs mobilités qui présentent les plus forts enjeux.

1.2.4. Des mobilités problématiques, socialement et environnementalement

26 Les assignés territoriaux et les vulnérables sont considérés comme deux populations présentant des « risques sociaux » en termes de mobilité, notamment en milieu rural :
- pour les premières, être privées de mobilité complique l'accès à l'emploi, aux commerces et services (souvent absents des communes rurales, et où il existe peu voire pas de services de transport en commun), réduit les occasions de sociabilisation, et peut conduire à des situations de précarité, d'isolement, voire d'exclusion ;
- les secondes pourraient voir leur qualité de vie et leur mode de vie remis en question par un renchérissement des carburants. Les ménages qui ne seraient plus en capacité de faire face à leurs dépenses de transport auraient trois alternatives : faire des économies dans d'autres budgets (chauffage notamment), et diminuer globalement leur qualité de vie ; retourner vivre en ville, plus près des emplois et des services, dans les seuls quartiers (les plus périphériques, ou les moins qualitatifs) qui leur seront accessibles financièrement ; limiter leur mobilité, et risquer de se retrouver dans les situations d'assignation territoriale précédemment citées.

27 Par ailleurs, les mobilités des « autres mobiles », mais également celles des vulnérables, présentent des enjeux forts d'un point de vue environnemental : par leur utilisation très développée de la voiture, ces ménages sont en effet responsables d'une part importante des émissions de CO_2 en milieu rural[7]. Pour respecter le « facteur 4 » du protocole de Kyoto, ce sont donc ces déplacements sur lesquels il nous semble nécessaire de travailler.

2. Quelles organisations originales pour des mobilités plus durables environnementalement ?

28 La caractérisation des trois populations permet de dégager des enjeux de trois ordres : accroître la mobilité des assignés territoriaux ; réduire la fragilité des vulnérables ; rendre plus vertueuse la mobilité des vulnérables et des autres mobiles. Sur ces sujets, nous avons montré que la bibliographie reste insuffisante ou trop générale, notamment sur les offres et systèmes d'organisation de mobilités moins dépendantes de la voiture. De ce point de vue, les résultats du projet MOUR apportent des connaissances nouvelles dans différents domaines :

29 1. Sur les offres classiques de transport collectif (TER, cars, Transports à la Demande ou TAD), nous montrons que :
- toutes ne sont pas mises en œuvre par des Autorités Organisatrices de Transport (AOT) ;
- les AOT développent de nouveaux services, complémentaires aux réseaux de transports en commun, qui restent pour l'instant mal formalisés dans les missions des AOT ;
- il existe une inadéquation entre les offres et les pratiques des populations ;
- il existe des problèmes liés à l'information (non) diffusée et à sa réception par les populations.
2. Sur des formes de mobilités auto-organisées, issues de la société civile, nous apportons :
- une connaissance fine des dynamiques individuelles, jusqu'ici peu développée dans les travaux ;

- une analyse du potentiel de développement de ces systèmes (leviers à actionner et conditions d'acceptation par les populations).

30 Nous reviendrons tout d'abord sur la méthode mise en œuvre au cours de la recherche, puis présenterons en détail les résultats présentés ci-dessus : dans un premier temps, nous présenterons les services de transport « traditionnels », en revenant sur leur inadaptation, leur méconnaissance de la part des collectivités et des populations, les freins à leurs développement mais également leur potentiel de développement ; dans un second temps, nous présenterons les systèmes d'organisation de la mobilité issus des populations elles-mêmes, et étudierons leurs potentiels de développement.

31 Dans la suite de l'article, nous analysons des organisations « originales » de la mobilité, pour des mobilités qui soient plus « durables » d'un point de vue environnemental ; nous nous intéressons donc exclusivement aux catégories des vulnérables et des « autres mobiles ».

32 Concernant la méthode, la collecte de données s'est effectuée en deux temps :
- en premier lieu, nous avons inventorié tous les services liés à la mobilité existant au sein du PNR LAT : nous avons notamment répertorié l'ensemble des services de transport collectif, ainsi que toutes les services auto-organisés de transport, expériences de covoiturage (et aires de covoiturage), d'autopartage, *etc.* ; cet inventaire a été réalisé à partir de questionnaires envoyés aux 160 communes et d'entretiens téléphoniques avec des membres des collectivités ou des différentes structures organisatrices de transport ;
dans un second temps, ont été réalisés[8] 20 entretiens semi-directifs avec des habitants de cinq communes de la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau (CCPAR), située dans la partie Indre-et-Loire du PNR. Nos questions portaient de manière générale sur les pratiques de mobilité et la perception de la mobilité des ménages, et les amenaient en particulier à réagir sur trois services de mobilité auto-organisés (covoiturage, autopartage entre particuliers et autostop de proximité).

33 Les résultats présentés dans l'article concernent donc de manière générale le PNR Loire-Anjou-Touraine, mais les analyses plus fines (l'étude des réseaux et les entretiens semi-directifs) n'ont pu être menées que sur le territoire de la CCPAR.

2.1. Des services de transport en commun nombreux mais peu adaptés

2.1.1. Des services nombreux et divers mais qui manquent de cohérence

34 On peut identifier quatre types de services de transport en commun au sein du PNR : lignes régulières de transport en commun, services de TAD, réseaux de TER et lignes de rabattement vers des gares. On peut également identifier différents types de structures organisatrices : « officielles », AOT de rang 1 ou 2[9], qui organisent du transport public au sens de la LOTI ; « non-officielles », structures du type associations, entreprises, ou Centres d'Action Sociale. Au sein des 160 communes du PNR, on peut ainsi répertorier 30 services de transport en commun distincts.

35 On peut parler de manque de cohérence dans l'organisation de ces services, en particulier pour les services de TAD. Étant organisés à la fois par des structures « officielles » et « non-officielles », il n'y a pas de réflexion globale à l'échelle des territoires : les services sont juxtaposés, sans qu'il y ait au préalable de discussion entre les différentes structures organisatrices. Ainsi, certaines communes sont desservies par trois TAD différents, alors

que d'autres (25 sur 160) ne le sont par aucun. Ce manque de cohérence se retrouve également au niveau des fonctionnements des 26 TAD, tous différents (en termes de fréquence, de périmètres parcourus, de publics, de tarifs, *etc.*).

36 Cette multiplicité et cette diversité créent un bouquet de services de transport important, mais que la population peut avoir du mal à comprendre et s'approprier.

2.1.2. Une offre parfois inadaptée aux besoins des populations

37 Les populations (en particulier les actifs) sont soumis à des contraintes temporelles toujours plus fortes (horaires flexibles, accompagnement des enfants, enchaînement des activités, *etc.*), qui rendent leurs mobilités très complexes mais surtout très individuelles ; aujourd'hui, les transports en commun n'offrent pas toujours des services adaptés à cet « éclatement des temporalités » (Josselin et Castex, 2007).

38 Ce constat se vérifie au sein des communes du PNR : les 39 lignes de bus et cars n'offrent pas toutes des services compétitifs avec la voiture, en termes de maillage spatial, de coût, de temps, de fréquence ou de durée de trajet ; par ailleurs, les destinations proposées ne sont pas toujours en adéquation avec les besoins des populations, tels que les a identifiés le dernier recensement de l'INSEE. Le cas de la CCPAR en est un bon exemple :
- sur les 12 communes, seules 5 sont desservies par des lignes adaptées aux besoins des actifs (horaires tôt le matin et tard le soir, et durée des trajets similaire aux trajets en voiture) ;
- ces lignes rejoignent uniquement certaines destinations, qui ne couvrent pas les besoins de tous les actifs : ainsi, les lignes parcourant les 5 communes « bien » desservies répondent (en terme de destination) aux besoins de 34 %[10] des actifs travaillant à l'extérieur de leur commune ; en moyenne, sur la totalité de la CCPAR, c'est donc moins de 15 %[11] des actifs travaillant à l'extérieur qui ont accès à un service de transport en commun adapté (en termes d'horaires et de destination).

39 Par ailleurs, les compétences des AOT limitent leur action aux offres elles-mêmes : l'usager réalise par essence un trajet « porte à porte », mais doit composer avec des offres qui se définissent le plus souvent « d'arrêt à arrêt », hormis quelques rares TAD, restreints à un public spécifique. Quand bien même la coopération entre AOT et acteurs publics améliore aujourd'hui l'articulation des offres (aménagement de parkings de gares ; itinéraires cyclables convergeant vers des points d'arrêt), la question des trajets terminaux entre les lieux d'origine et les points d'arrêt reste posée dans des espaces peu denses où ils sont difficilement réalisables sans la voiture. Ce problème se pose notamment dans les communes desservies par des services de transport, mais qui le sont uniquement dans le centre-bourg, et pas dans les hameaux excentrés. Dans la CCPAR, c'est le cas des 5 communes « desservies », qui ne le sont pas spatialement dans leur totalité : 3 ont un seul arrêt dans le bourg, les 2 autres ont chacune deux hameaux desservis en plus du centre.

40 Face à l'inadéquation fréquente des services de transports en commun avec les besoins des populations, Castex et Josselin (2007) proposent de développer les services de TAD, qui seraient une réponse adaptée aux « nouvelles mobilités » des populations, services à la fois flexibles et individualisés ; ils proposent en particulier des TAD « temps réel », fonctionnant en porte-à-porte et sans contrainte horaire ni spatiale.

41 Dans l'exemple du PNR, les 26 services de TAD identifiés ne correspondent absolument pas à ce modèle : la grande majorité d'entre eux fonctionne en porte-à-porte, mais 10 ne

fonctionnent que certains jours par semaine, parfois une partie de la journée seulement ; 9 ont des périmètres de desserte très restreints (parfois à l'échelle communale) ; tous demandent des délais de réservation supérieurs à la journée ; enfin, seuls 7 d'entre eux sont ouverts à tout public (notamment aux actifs).

42 La majorité de ces services de TAD constitue donc uniquement une réponse aux besoins de populations peu contraintes, en termes temporels notamment. Seuls 4 TAD (qui sont tous mis en place par des structures officielles) peuvent répondre aux besoins d'actifs, mais ne couvrent néanmoins pas l'ensemble du territoire.

2.1.3. Des déficits en termes d'informations et de communication

43 Du côté des collectivités et des AOT, on remarque une méconnaissance importante des services de transport existants, en particulier des services de TAD[12] : dans la CCPAR, 8 communes sur 9 ne connaissent pas les services de TAD desservant leur territoire (et une commune ne connait pas les services de cars départementaux). Par ailleurs, lorsque l'existence des services est connue, leur fonctionnement (en termes d'itinéraires, d'arrêts, de tarifs, de publics) l'est peu.

44 Cette méconnaissance des services existants se traduit par un manque de communication : l'analyse des derniers bulletins et sites Internet communaux a montré qu'il est parfois fait mention des services « officiels » (pour 4 communes sur 12), mais beaucoup plus rarement des TAD « non-officiels ».

45 Du côté des habitants interrogés, on peut faire le même constat de méconnaissance : si la plupart d'entre eux connaît vaguement l'existence de services de transports en commun dans leur commune (cars départementaux, ou TER à la gare la plus proche), ils sont très peu à en connaître le fonctionnement précis (destinations, arrêts, horaires, durée des trajets, tarifs) ; le constat est pire pour les TAD « non-officiels », qu'aucune personne enquêtée ne connait.

46 Seules les personnes ayant besoin de ces services (pour eux ou pour leurs enfants) connaissent ces informations : « *Si j'en ai pas connaissance, c'est que j'en ai pas besoin* »[13], expliquent plusieurs personnes interrogées. Les personnes âgées en particulier disent qu'elles ne s'intéresseront à ces services que le jour où elles ne pourront plus conduire, où elles n'auront plus le choix.

47 Toutes les personnes interrogées notent un « *manque d'information* » ; néanmoins, si certaines le regrettent, toutes ne rejettent pas la faute sur la collectivité : pour l'ensemble des personnes maîtrisant l'usage d'Internet, ce manque de connaissance vient surtout d'elles, qui n'ont pas recherché les informations.

2.1.4. Quel potentiel pour les services de transport en commun ?

48 Manque de cohérence au sein du bouquet d'offres de transport, qui le rend difficile à comprendre ; inadéquation entre les services proposés et les besoins des usagers, notamment des actifs, d'un point de vue spatial et/ou temporel ; déficit de connaissance et de communication, de la part des collectivités comme des habitants : ces trois constats peuvent expliquer des chiffres d'autosolisme très élevés, en particulier au sein de la CCPAR où 82 % des actifs se déplacent quotidiennement en véhicule individuel (la moyenne française est de 74 %, uniquement pour les ruraux[14]).

49 Face à un contexte si négatif, les transports en commun peuvent-ils constituer une véritable alternative à la voiture ?

50 Les transports en commun de la CCPAR répondent aux besoins de seuls 15 % des actifs travaillant à l'extérieur de leur commune : pour les 85 % autres, ils sont inadaptés, en termes d'horaires ou de destinations notamment. Néanmoins, il est inenvisageable, pour des raisons de coûts et de non-rentabilité (et conformément à l'article 1 de la LOTI[15]), de développer une offre de transports en commun qui réponde à tous les besoins.

51 Seuls 3,3 % des actifs de la CCPAR utilisent quotidiennement les transports en commun pour leurs déplacements pendulaires (INSEE, 2010), alors que 15 % le pourraient « potentiellement ». Lors de recherches menées en 2008, Rocci (2011) a mis en évidence que les manques d'information et de communication constituent un véritable frein à l'adoption de pratiques alternatives à la voiture : « *Si le fonctionnement est mal compris et mal intégré, alors il sera spontanément exclu du champ des possibles.* » Le rôle primordial que joue l'information dans les changements de pratiques a d'ailleurs été démontré depuis longtemps, notamment par Fishbein et Ajzen (1975) : selon ces auteurs, exposer les individus à de l'information peut faire évoluer leurs convictions, attitudes et intentions[16], et se traduire par des changements de comportements.

52 Apporter de l'information et des connaissances aux populations est donc une condition minimale et nécessaire pour encourager le report de la voiture vers d'autres modes. En pratique, le rôle de l'information a été testé plusieurs fois au cours de programmes de *Mobility Management* (Gärling, 2005 ; Richter et al, 2010) qui cherchent à limiter l'usage de la voiture : ces programmes ont tous conduit à une réduction de l'utilisation de la voiture [17].

53 Rocci a également mis en évidence le rôle de la pratique dans le choix d'un mode : l'habitude de la voiture, les automatismes adoptés au fil du temps, sont rassurants, et confortent les usagers dans leurs pratiques. C'est souvent par recherche de simplicité que la voiture est utilisée : adopter d'autres modes de transport implique de rechercher de l'information, d'imaginer de nouvelles organisations quotidiennes ou de faire face à de nouvelles contraintes. Ce constat se vérifie chez les enquêtés, qui reconnaissent avoir une mauvaise connaissance des services de transport et de leur fonctionnement, et n'ont pour la plupart pas emprunté de transport en commun depuis des années ; par ailleurs, ils attribuent une image négative aux modes de transport autres que la voiture.

54 En conclusion, il est difficile de considérer les transports en commun (cars, TER ou TAD) comme une alternative à la voiture en milieu rural. Si leur fréquentation pourrait augmenter suite à un travail d'information et de formation auprès des usagers, ils ne répondront jamais qu'aux besoins d'une faible proportion des ménages, puisqu'un développement de l'offre est inenvisageable pour des raisons financières.

55 Les transports en commun sont adaptés aux besoins d'une partie de la population (notamment les captifs), mais ne permettent pas, seuls, de réduire globalement les déplacements des populations rurales. Le bouquet des mobilités qui leur est offert doit donc être complété, par des services individualisés qui répondent mieux aux « nouvelles temporalités » des ménages (Kaufmann et Jemmelin, 2004).

2.2. Systèmes de mobilité auto-organisés : un vrai potentiel en milieu rural

56 En parallèle aux services de transport organisés par des AOT ou autres structures « non-officielles », coexistent des systèmes issus de dynamiques individuelles, qui présentent un double intérêt :
- étant auto-organisés, ils sont développés pour répondre aux besoins spécifiques de chacun des usagers ;
- basés sur un partage d'un trajet ou d'une voiture, ils permettent de limiter les déplacements, et de tendre vers des mobilités plus durables (environnementalement et financièrement).

57 Nous choisissons d'en présenter trois.

2.2.1. Covoiturage

58 Le covoiturage est en plein essor dans le PNR : en témoignent la multiplication des aires « sauvages » dans des endroits stratégiques du territoire et les aménagements récents d'aires de covoiturage par les municipalités ou les Conseils Généraux. Dans la CCPAR, on dénombre au moins trois aires de covoiturage : deux en entrées d'autoroute et une sur un parking le long d'une voie passante ; l'une d'entre elles a été aménagée par le Conseil Général en 2011, une seconde est en cours d'aménagement.

59 Le covoiturage est une pratique connue et approuvée par les personnes enquêtées : toutes en connaissent le principe, bien que certaines ne connaissent que le covoiturage longue distance ; par ailleurs, certaines ne sont pas familiarisés avec son fonctionnement, notamment avec les systèmes de mise en relation des covoitureurs.

60 Qu'elles le pratiquent ou non, toutes les personnes interrogées considèrent le covoiturage comme « *une très bonne chose* », « *à développer* » ou « *qui va forcément se développer* » : est-ce un discours de principe ou une véritable conviction ?

61 Différentes pratiques du covoiturage peuvent être identifiées, covoiturage « pendulaire », un ou plusieurs jours par semaine, ou covoiturage scolaire ou de loisir (essentiellement pour l'accompagnement des enfants) ; d'autres pratiques, qui consistent également en le partage d'un trajet (donc correspondent à la définition du covoiturage), ne sont pas associées à du covoiturage mais sont considérées comme de l'entraide, de la « logique » par les personnes qui les adoptent : c'est notamment le cas des trajets pour achats.

62 Les personnes enquêtées (notamment celles qui ne le pratiquent pas) évoquent souvent les freins ou contraintes liés au covoiturage : les discours sont néanmoins différents entre les personnes qui ont « envie » ou « besoin » (pour des raisons financières notamment, mais également par convictions écologiques), de limiter l'utilisation de leur voiture, et les autres. Les premiers pourraient accepter la perte d'indépendance (frein psychologique) ou les contraintes (attente des covoitureurs, horaires de fin de travail plus contraints) liées au covoiturage, et considèrent la compatibilité des horaires et destinations comme le seul véritable frein ; les seconds mettent essentiellement en avant des freins psychologiques, qu'ils auraient du mal à dépasser.

63 Ces résultats sont en légère contradiction avec la thèse de S. Vincent sur les altermobilités (Vincent, 2008), qui mentionnait comme principal frein au développement

du covoiturage la perte d'autonomie : ces conclusions devraient selon nous être nuancées par public et par besoins en termes de mobilité.

2.2.2. Autopartage entre particuliers

64 Il existe deux expériences pérennes d'autopartage dans le PNR.

65 L'autopartage entre particuliers est tout à fait différent des services d'autopartage (Autolib ou Autociti par exemple) de certaines grandes agglomérations, qui offrent la possibilité de louer un véhicule pour une durée limitée, de l'emprunter et de le rendre en des lieux différents. Le principe de l'autopartage dans la sphère privée (identifié ici en milieu rural, mais qui se pratique également en milieu urbain[18]) est de partager au quotidien un véhicule entre deux ménages ou plus.

66 Pratiquer l'autopartage demande beaucoup d'organisation entre les ménages auto-partageurs, pour régler l'utilisation de la voiture au quotidien : dans chacune des deux expériences, les deux ménages ont essayé de s'accorder sur les jours de la semaine où la voiture est utilisée par l'un ou l'autre. Par exemple, si Mme X ne travaille pas le lundi et reste à la maison, c'est la famille Y qui aura la voiture à disposition ; par contre, si le mercredi Mme X a absolument besoin de la voiture pour accompagner les enfants à leurs activités, M. et Mme Y devront trouver des alternatives.

67 Néanmoins, des imprévus viennent bousculer cette organisation (urgences, réunions imprévues, *etc.*), entraînant de nouvelles contraintes, qui peuvent devenir insupportables : « *On a même envisagé d'arrêter l'expérience, parce que ça procure des contraintes supplémentaires, en plus de la fatigue cumulée avec le travail et les enfants, devoir en plus penser à avoir la voiture...* »[19]. Devant ces contraintes, c'est donc l'intérêt relationnel de l'autopartage qui est cité comme son principal avantage : en effet, partager une voiture, gérer l'organisation demande de nombreux échanges entre les autopartageurs. « *Devant* [ces] *contraintes* [...]*, c'est cet intérêt relationnel qui nous permet de rester motivés* »[20]. L'autopartage est vu comme « *convivial* », et permet « *d'échanger des idées* ».

68 Cette pratique présente également des avantages financiers : si le carburant reste à la charge de chaque ménage en fonction des kilomètres parcourus, les coûts liés à l'assurance ou aux réparations sont partagés (au prorata du nombre de kilomètres). Néanmoins, l'impact financier est à relativiser : les voitures partagées étant généralement vieilles et sans grande valeur, les frais d'assurance associés sont peu élevés, et le gain permis par le partage des frais peu visible. Pour Wilfried C., se mettre à l'autopartage leur a seulement évité un investissement financier pour acheter une nouvelle voiture lorsque la leur est tombée en panne, et qu'il estime à 1 500 €.

69 L'autopartage a des répercussions différentes sur les pratiques de mobilité des participants. Pour certains, il n'a eu aucune incidence sur le nombre ou la distance des déplacements effectués : « *En fait, j'optimise systématiquement mes trajets pour éviter de perdre du temps, même avant l'autopartage* »[21], ou encore « *J'ai souvent la voiture à disposition, donc je ne me déplace pas moins qu'avant* »[22]. Pour d'autres, il permet de limiter ses déplacements : ne pas avoir de voiture à disposition en permanence encourage (voire oblige) à trouver des modes de déplacement alternatifs (ou à modifier ses déplacements, en nombre ou en distance), et limite le « réflexe automobile », qui conduit à prendre sa voiture sans se poser de question, quel que soit le déplacement. « *Avant l'autopartage, on ne réfléchissait pas, on prenait la voiture ; aujourd'hui, on essaye de rationaliser, et si on n'a pas la voiture, on repousse nos déplacements !* »[23].

70 Au regard des personnes enquêtées, l'autopartage possède un potentiel relativement important : en effet, parmi les ménages interrogés, plusieurs reconnaissent avoir un véhicule, souvent vieux, qui est là « *au cas où il y aurait besoin d'une 2ème voiture* »[24] ; ces véhicules sont (très) peu utilisés, et peuvent rester des jours voire des semaines entières garés sur un parking : tous ces véhicules pourraient donc *potentiellement* être partagés avec des familles voisines. Par ailleurs, on pourrait penser que le fait de « partager » son véhicule serait un frein au développement de cette pratique : or, la plupart des personnes enquêtées disent considérer la voiture uniquement comme un outil, mais ne pas avoir de lien « intime » avec elle[25], l'important étant uniquement de pouvoir se déplacer, quel que soit le moyen. Si pour certains il est inenvisageable de prêter son véhicule mais acceptable de rouler dans une voiture qui n'est pas la sienne, pour d'autres c'est le contraire (prêter sa voiture ne pose aucun problème, mais rouler dans celle d'un autre est plus problématique) : les positions des ménages sur cette question semblent donc « complémentaires ». En outre, la présentation de l'autopartage entre particuliers est majoritairement bien accueillie par les personnes interrogées (tous profils confondus), dont aucun (à une exception près) n'en connaissait le principe : « *Je trouve ça intéressant oui !* »[26], « *Moi ça me gêne pas..., enfin oui, pourquoi pas !*[27] »

71 Cependant, malgré un potentiel théorique intéressant, certaines barrières psychologiques pourraient freiner le développement de l'autopartage, notamment celle liée à la liberté et l'indépendance des conducteurs : « *... je suis quelqu'un d'assez impulsif et si j'ai envie de faire ça maintenant je le fais. Et donc là* [sans voiture], *je pourrais pas*[28]. » Partager un véhicule, ne plus avoir de voiture à disposition en permanence est donc associé par la plupart des ménages à une perte d'indépendance. Par ailleurs, bien que les avantages de l'autopartage (relationnels ou financiers) soient présentés au cours de l'entretien, les personnes enquêtées retiennent avant tout les contraintes qu'ils associent à cette pratique : peur de l'accident avec un véhicule qui n'est pas le sien, disputes entre autopartageurs, *etc.*

72 Il semble donc que l'autopartage entre particuliers séduise « sur son principe » la majorité des personnes interrogées, mais le mettre en pratique leur semble plus difficile à imaginer.

2.2.3. Autostop de proximité

73 L'autostop de proximité est une version « revisitée » de l'autostop « traditionnel », pratique ancienne mais qui a fortement régressé avec l'augmentation de la motorisation des ménages.

74 Le principe de l'autostop de proximité est de « *favoriser une mobilité durable entre les zones non desservies par du transport en commun et les zones desservies* »[29], autrement dit profiter de trajets existants (réalisés quotidiennement par de nombreux conducteurs) pour faire du rabattement vers les gares, lignes de cars, villes principales du territoire, *etc.* Dans les espaces ruraux polarisés, il s'agit de mettre à profit le fait que la majorité des trajets se fait dans quelques directions principales, et qu'un autostoppeur voulant rejoindre l'une de ces destinations devrait rapidement trouver une voiture pour l'y emmener. L'autostop de proximité est donc destiné à parcourir des trajets quotidiens à courte distance.

75 Le second principe de l'autostop de proximité est son « esprit communautaire » : les conducteurs et autostoppeurs sont invités à s'inscrire au sein d'une même communauté, dont ils signent la charte et reçoivent le signe distinctif (par exemple un macaron, qui sera apposé sur le pare-brise des conducteurs ou les pancartes des autostoppeurs).

L'objectif est de limiter les peurs que peut provoquer l'autostop, et qui constituent un frein à sa pratique.

76 Le principe de cette pratique, le fait de « faire profiter » d'un trajet effectué semble séduire une majorité des personnes interrogées, qui l'assimilent parfois à du covoiturage : « *Le service rendu pour aller à droite ou à gauche, ça y a aucun problème !* »[30], « *Moi le matin, plutôt que d'être tout seul, si je peux emmener quelqu'un ça me pose pas de souci*[31]. »

77 De manière encore plus marquée que pour le covoiturage, on note la prégnance de « l'inconnu » qui fait peur, et l'importance de connaître ou de pouvoir identifier les personnes avec qui l'on voyage : « [en parlant d'autostoppeurs] *Je les prenais, c'est vrai qu'ils avaient des têtes pas toujours bien, physiquement, mais moi je les connaissais, donc…* »[32], ou encore « *Si y a une liste de personnes, on connaît que M. et Mme Untel veulent aller au même endroit..., là sur ce principe-là y a pas de souci.*[33] »

78 Si pour certaines personnes le principe de « communauté » apporte un côté sécuritaire à l'autostop « *On sait que la personne a un macaron, on sait que quoi qu'il y ait comme souci, on peut la retrouver. C'est un avantage, c'est une sécurité…* »[34], il ne suffit pas toujours à dissiper les craintes, notamment lorsque les personnes interrogées sont parents : « *Je suis d'accord c'est plus sécurisant, mais de là à… À la limite pour moi, je le verrais tout à fait, pour ma fille même dans quelques années, je crois que j'aurais du mal*[35]. »

79 Par ailleurs, la majorité des personnes interrogées ne mentionnent pas dans leur discours la possibilité d'être autostoppeur, ne considérant pas l'autostop de proximité comme un moyen de déplacement ; il serait donc *a priori* destiné uniquement à des personnes sans moyen de locomotion ou sans permis.

2.2.4. Pourquoi et comment développer ces systèmes de mobilité originaux ?

80 Le premier intérêt de ces trois pratiques de mobilité est leur durabilité : toutes permettent (bien qu'à des niveaux différents) de diminuer les déplacements, en nombre ou en distance. Elles ont donc des avantages environnementaux (en limitant les pollutions dues à la mobilité), mais également sociaux : d'une part, elles permettent de diminuer les budgets mobilité des ménages, et peuvent donc réduire la vulnérabilité des plus modestes ; d'autre part, avantage principal de ces systèmes de mobilités, elles génèrent beaucoup d'échanges et de relations sociales entre les usagers. Par ailleurs, ces trois organisations de la mobilité participent à diffuser une pratique *autre* de la voiture, moins basée sur sa possession que sur son utilisation ; à terme, il s'agirait de diminuer la dépendance des populations à son égard, et conduire à considérer la voiture non plus comme un *bien*, mais simplement comme un *service de mobilité*.

81 Second intérêt de ces pratiques, leur caractère auto-organisé et individualisé : c'est notamment le cas pour le covoiturage et l'autopartage, où les « pratiquants » peuvent créer une « offre de transport » qui réponde au mieux à leurs besoins, en choisissant relativement librement leurs horaires et destinations, et ainsi limiter leurs contraintes.

82 Ceci n'est cependant possible que si ces systèmes sont adoptés par suffisamment de personnes : en effet, ils ne deviendront des « modes de transport » reconnus que lorsque la « communauté » de pratiquants sera suffisamment développée pour que chacun trouve rapidement un trajet qui lui convienne.

83 Alors, comment développer ces pratiques ? Certains leviers ont été identifiés sur la base des discours des personnes interrogées, qui sont séduites par leur principe de « partage »,

mais plus négatives sur leur mise en pratique :
- leviers organisationnels : il faut réussir à trouver des trajets correspondant aux besoins (en termes d'horaires et de distances) ;
- leviers psychologiques : la peur de l'inconnu, le besoin de confiance avec le co-(partageur, voitureur) sont extrêmement prégnants.

84 Comme pour les transports en commun, le manque de connaissance et d'information sur ces trois systèmes de mobilité semble constituer un frein à leur pratique : on peut donc proposer les mêmes outils de communication, de formation et d'accompagnement auprès des populations.

85 Par ailleurs, les collectivités semblent avoir un rôle à jouer dans le développement de ces pratiques : on notera par exemple l'impact de l'aménagement d'aires de stationnement (par les Conseils Généraux ou les collectivités), qui sécurise et encourage la pratique du covoiturage.

Conclusion

86 Dans cet article nous avons cherché à pallier le déficit de connaissances qui existe aujourd'hui autour de la question de la mobilité en milieu rural.

87 Nous avons dans une première partie distingué trois catégories de populations dans leur rapport à la mobilité (les « assignés territoriaux », les « vulnérables » et les « autres mobiles »), et mis en évidence les enjeux sociaux et/ou environnementaux que présentent leurs mobilités.

88 Ensuite, quatre systèmes de mobilité ont été examinés, services de transport en commun et systèmes de mobilités auto-organisés. Les services de transport en commun ne peuvent à eux seuls limiter l'utilisation de la voiture en milieu rural, principalement à cause d'une inadéquation entre l'offre et les besoins et de l'impossibilité de développer les réseaux de transport en termes de fréquences, d'arrêts ou de périmètres. Nous faisons l'hypothèse que des mobilités rurales plus durables ne passeront pas uniquement par ces offres traditionnelles ni par des innovations techniques ou technologiques, mais qu'elles nécessiteront une réorganisation des mobilités.

89 Le bouquet d'offres peut donc être enrichi par des services plus individualisés : le covoiturage, l'autopartage entre particuliers et l'autostop de proximité, systèmes auto-organisés, peuvent permettre aux pratiquants de créer leurs propres services « personnalisés », en termes d'horaires ou de destinations. Par ailleurs, ces pratiques peuvent participer à changer l'image de la voiture, qui serait à terme plus un « service de mobilité » qu'un bien propre.

90 Plusieurs leviers ont été évoqués pour développer l'usage de ces modes : d'une part, chercher à limiter le déficit d'information qui existe autour de ces services de mobilité, et qui explique le choix de la voiture, en tant que mode « le plus adapté aux contraintes quotidiennes ». Pour favoriser le report de la voiture vers d'autres modes, en particulier vers le covoiturage, il est également possible de chercher à limiter ces contraintes (liées souvent à l'accompagnement des enfants).

91 Cet article autour des offres traditionnelles et auto-organisées de la mobilité ouvre un débat, celui des politiques de mobilité à mettre en œuvre pour aller vers ces mobilités plus vertueuses : si des dynamiques individuelles se mettent en place, c'est

essentiellement parce que les offres classiques ne peuvent épouser parfaitement les besoins. Dans ce cas, les politiques doivent-elles travailler sur l'adaptation des offres, et/ou travailler sur les dynamiques individuelles ? Quid alors des compétences des AOT : faut-il les élargir, en leur donnant par exemple des compétences en mobilité, et non plus uniquement en transport ?

BIBLIOGRAPHIE

Castex E., 2008, *Le TAD en France, de l'état des lieux à l'anticipation.* Thèse de doctorat, Géographie, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, Avignon, 480 p.

Centre d'Analyse Stratégique, 2012, *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, in Rapports & Documents.

Centre d'Études et de Prospective, 2010, *Les mobilités géographiques des jeunes dans les espaces ruraux de faible densité,* in Analyse n° 22, Juin 2010.

CERTU, 2008, L'autopartage en France et en Europe. État des lieux et perspective.

Cordier B., 2009, *L'autopartage dans la sphère privée*, Étude réalisée par ADETEC pour l'ADEME et le MEEDDM dans le cadre du PREDIT.

Coutard O. *et al*, 2002, « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », in *Espaces et Sociétés* n° 108-109 p. 155-176.

DATAR, DTT, ADEME, 2004, *Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences*, Rapport final.

Dupuy G., 2001, *Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France/Grande-Bretagne*, PREDIT PUCA n° 5.

Farrugia-Tayar C., 2012, « La "mobilité" du futur presque dévoilée », *La Gazette des Communes*, 13 avril.

Gärling T., 2005, "Changes in private car use in response to travel demand management", in Underwood G. (Eds), *Traffic and transport psychology,* Amsterdam, Elsevier, p. 551-571.

Gucher C. *et al*, 2007, *Vieillir en milieu rural : chance ou risque de vulnérabilité accrue ?*, contrat de recherche émanant du GIS Institut National de la Longévité et du vieillissement.

Guilluy C., Noye C., 2005, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France : les classes moyennes oubliées et précarisées*, Éditions Autrement, Collection Atlas/Monde.

INSEE, 2012, *La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire*, in INSEE Pays de la Loire, Avril 2012.

Le Breton E., 2002, *Les raisons de l'assignation territoriale, quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité de personnes disqualifiées.*

Marcus V., 2011, « Mobilités, vulnérabilités », Chaire de Développement Durable de l'IDDRI-Sciences-Po, 30 novembre 2011.

Orfeuil J.-P., 2008, *Mobilités urbaines, l'âge des possibles*, Paris, Éditions Les Carnets de l'Info, Collection « Modes de Ville ».

Perrier-Cornet P. *et al*, 1997, « Les processus d'exclusion dans les espaces ruraux »,48ème Séminaire *AEEA (Rural Restructuring within Developed Economies)*, Dijon, 21 et 21 mars 1997.

Richter J. et al, 2010, "Review of evaluations of soft transport policy measures", *Transportation: Theory and application* vol. 2, p. 5-18.

Rocci A., 2011, « Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportement vers des mobilités plus durables », in Frere S. & Scarwell H.-J., *Éco-fiscalité et transport durable : entre prime et taxe ?,* Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, p. 83-104.

Saujot M., 2012, « La mobilité, l'autre vulnérabilité énergétique », *Policy Brief*n° 5/12, p. 1-6

Verry D. et Vanco F., 2009, « La vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix des carburants : une comparaison française », Colloque *Eurocities*, Namur, 8 et 9 janvier 2009.

Vincent S., 2008, *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?,* Thèse de doctorat, Sociologie, Université Paris 5 René Descartes, 417 p.

NOTES

1. La population rurale a augmenté de 9 % depuis 1999, grâce à des soldes migratoires et naturels positifs.
2. Projet de recherche porté par le laboratoire CITERES de l'Université de Tours, cofinancé par la Région Centre et l'ADEME.
3. CItés, TERritoires, Environnement et Société – UMR 7324.
4. Nous parlons de « faible densité » mais sans retenir de valeur normative : comme d'autres chercheurs (Laslaz, 2004, Mathieu, 2004), nous pensons que les calculs de densité à l'échelle communale ne sont pas toujours représentatifs de la réalité. Parler de « faible densité » nous permet surtout d'exclure les territoires urbains, qui présentent des fortes densités sur tout leur territoire.
5. De même que pour les espaces ruraux, donner une définition précise des espaces périurbains reste en débat. Nous nous contentons de la définition donnée par la SEGESA en 1994 : l'espace périurbain est « l'espace situé autour des villes, soumis à leur influence directe et susceptible d'être significativement touché par les processus enclenchés par cette proximité. »
6. Source : Enquête Transport et Déplacements, 2008.
7. Les transports sont responsables de 35% des émissions de CO2 globales (ADEME, 2012) ; les émissions de CO_2 par personne et par an sont nettement plus élevées dans les territoires à faible densité, en raison d'une utilisation beaucoup plus forte de la voiture et de la faible efficacité des transports collectifs (CAS, 2012).
8. La recherche est encore en cours : 20 autres entretiens vont encore être réalisés.
9. Les AOT de rang 1 (Conseils Généraux par exemple) peuvent déléguer leurs compétences à d'autres structures, qui deviennent alors AOT de second rang (communautés de communes par exemple).
10. Chiffre calculé à partir de la base de données Mobilité Professionnelle de l'INSEE.
11. Moyenne de 34% ramenée aux 12 communes.
12. Pour réaliser l'inventaire des services de mobilité existants, un questionnaire a été envoyé aux 160 mairies du territoire ; pour les 12 communes de la CCPAR, nous avons reçu une réponse de la part de 9 mairies.

13. Entretien avec James M., Novembre 2012.
14. « Ruraux » au sens de l'INSEE : une commune rurale est une commune sans zone de bâti continu de 2000 habitants, et celles dont moins dela moitié de la population municipale est dans une zone de bâti continu.
15. Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, 1982.
16. Diverses théories postulent que les choix comportementaux peuvent s'expliquer par la double influence des contextes socio-environnementaux, qui vont orienter nos intentions, attitudes et convictions (*Theory of Planned Behavior)* et des normes personnelles *(Norm-activation Theory*).
17. Notons néanmoins que ces programmes ont été conduits en ville, avec des densités de population importantes et des services de transports en commun alternatifs à la voiture : à notre connaissance, il n'existe pas d'expériences de ce type en milieu rural. La transposabilité de ce type de programmes en milieu à faible à densité fera l'objet d'analyses dans le cadre du projet de recherche MOUR.
18. Cordier, 2009.
19. Entretien avec Fanny C., Décembre 2012.
20. Entretien avec Wilfried C., Octobre 2012.
21. Entretien avec Fanny C., Décembre 2012.
22. Entretien avec Wilfried C., Octobre 2012.
23. Entretien avec Florence B.R., Septembre 2012.
24. Entretien avec James M., Novembre 2012.
25. Notons que ce discours est parfois contredit dans la suite de l'entretien ; la question étant posée au début du questionnaire, on pourrait imaginer que les personnes cherchent à donner une « bonne » réponse ?
26. Entretien avec Joëlle B., Novembre 2012, artisane, 55 ans environ.
27. Entretien avec Pascale B., Novembre 2012, salariée de 40 ans environ.
28. Entretien avec Valérie L., Novembre 2012.
29. www.vap-vap.be, 2012.
30. Entretien avec Chantal V., décembre 2012.
31. Entretien avec Alain D., novembre 2012.
32. Entretien avec Marie C., novembre 2012.
33. Entretien avec Chantal V., décembre 2012.
34. Entretien avec Marie C., novembre 2012.
35. Entretien avec Alain D., novembre 2012.

RÉSUMÉS

Deux phénomènes risquent dans les prochaines années de mettre à mal les mobilités des populations des milieux ruraux peu denses : les orientations du Grenelle de l'environnement, qui privilégient le développement des seuls territoires les plus accessibles ; l'augmentation du prix des carburants. Dans un tel contexte, les mobilités totalement dépendantes de la voiture doivent être réinterrogées, sous peine de voir certaines communes subir une dynamique récessive, voire un nouvel exode rural.

Cet article distingue trois catégories de population selon leurs pratiques de mobilité, et analyse diverses organisations de mobilité plus durables, environnementalement et socialement.

Two phenomena will in the next years hinder the rural populations' mobility practices: the environmental recommendations of the French law "Grenelle 2", which encourages the development of the most accessible areas only; the increasing cost of energy and fuel. In such a context, the excessive reliance on car for mobility is not a solution anymore: the poorly-served areas may then have to face a recessive dynamics, or even a new rural depopulation.
This paper distinguishes three categories of population according to their mobility practices, and analyses four organizations of mobility in rural areas that could provide more sustainable mobilities, i.e. economically, socially and environmentally performant.

INDEX

Mots-clés : mobilité, milieux ruraux, faible densité, vulnérabilité, transport en commun, système auto-organisé
Keywords : rural areas, low density, local dependence, vulnerability, car-sharing, car-pooling, local hitchhiking

AUTEURS

MARIE HUYGHE

Marie Huyghe est doctorante en aménagement de l'espace et urbanisme, sur le thème du lien entre mobilités et dynamique des milieux ruraux. Ingénieur d'études à l'UMR 7324 CITERES sur le projet MOUR, Université de Tours, huyghe.marie@gmail.com

HERVÉ BAPTISTE

Hervé Baptiste est Maître de conférences en Aménagement de l'Espace et Urbanisme,. Il travaille principalement sur l'écomobilité. Il est chargé de mission pour le Plan Universitaire de Mobilité de Tours et participe à la révision du PDU de l'Agglomération de Tours. UMR CITERES, Université de Tours, herve.baptiste@univ-tours.fr

JEAN-PAUL CARRIÈRE

Jean-Paul Carrière est Professeur Émérite en Aménagement de l'Espace et Urbanisme, ancien directeur du Département Aménagement de l'École Polytechnique Universitaire de Tours, poursuit ses recherches au sein de l'axe Développement Territorial Durable du laboratoire CITERES. Il est responsable scientifique du Projet MOUR, UMR CITERES, Université de Tours, jean-paul.carriere@univ-tours.fr