

# JOURNÉE D'ÉCHANGES CLIMAT & AMÉNAGEMENT

## Enjeux prospectifs de la mobilité dans les territoires peu denses

*Laurence Barthe, UMR Dynamiques Rurales*

*2ème journée « mobilité dans les espaces ruraux et périurbains »*

*24 janvier 2014*

# Les territoires ruraux en France (INSEE)

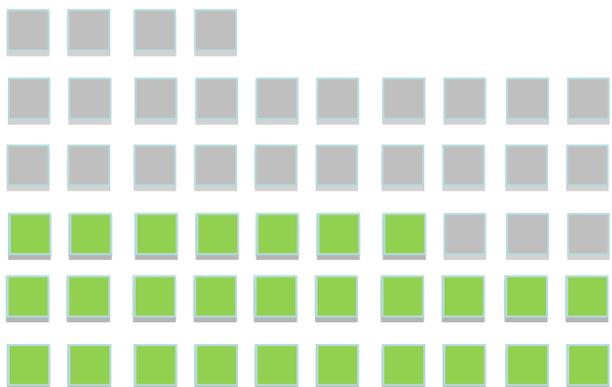


11,1 millions de personnes  
18% de la population (24% en  
1962)  
Une commune sur deux  
60% du territoire métropolitain

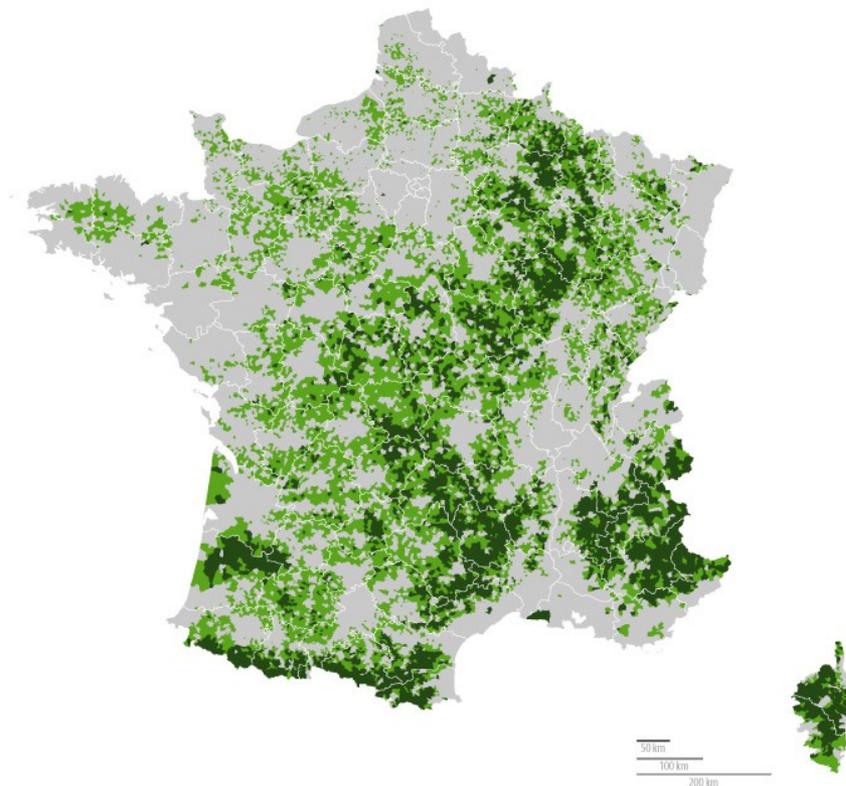
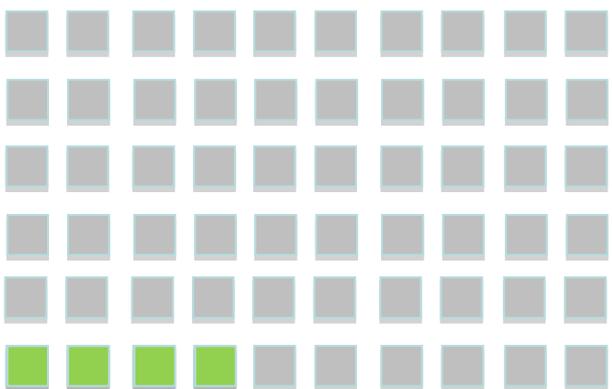


# Les espaces ruraux de faible densité

Superficie (1 carré = 10 000 km<sup>2</sup>)



Population (1 carré = 1 million d'habitants)



Communes de faible densité en 2006

(exprimée en nombre d'habitants par km<sup>2</sup>)

- de 10 à 30
- moins de 10

La faible densité occupe une large part de l'espace métropolitain comme le montre cette carte. Ci-contre, en vert clair les espaces de faible densité de moins de 30 habitants/km<sup>2</sup>, en vert foncé, les espaces désertifiés (moins de 10 hab./km<sup>2</sup>). Sans surprise ceux-ci occupent "la diagonale du vide" et les principaux massifs montagneux, notamment ceux des montagnes sèches.

# Déplacements quotidiens selon le type d'espace de résidence - Marie Huyghe 2013

|   | <b>Urbain<sup>1</sup></b> | <b>Périurbain<sup>2</sup></b> | <b>Rural<sup>3</sup></b>   |
|---|---------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| <b>Durées quotidiennes<sup>4</sup></b>  | 55 minutes                | 50 minutes                    | 49 minutes                 |
| <b>Distances quotidiennes parcourues en voiture<sup>5</sup></b>   | 26 km                     | 45 km                         | 42 km                      |
| <b>Distance au travail<sup>6</sup></b>  | 23,6 km                   | 30,5 km                       | 28,4 km                    |
| <b>% des déplacements réalisés en voiture<sup>7</sup>(population entière)</b>                                   | 50%                       | 81%                           | 75%                        |
| <b>% des déplacements réalisés en voiture (uniquement actifs travaillant hors de leur domicile)<sup>8</sup></b> | 60%                       | 90%                           | 85%                        |
| <b>Nombre de voitures par ménage<sup>9</sup></b>  | 1.0                       | 1.6                           | 1.4                        |
| <b>Emissions annuelles de CO<sub>2</sub> (mobilité locale)<sup>10</sup></b>                                     | 1 t.CO <sub>2</sub> /hab  | 1.7 t.CO <sub>2</sub> /hab    | 1.5 t.CO <sub>2</sub> /hab |
| <b>Part du budget-carburant<sup>11</sup> dans le budget global</b>  | 3.2%                      | 4.6%                          | 4.4%                       |

# Constats/enjeux

## Mobilité: des pratiques qui opposent l'urbain au périurbain et au rural

Distances et taux de motorisation + élevés, dépendance à la voiture

## Les faiblesses

Des ménages particulièrement vulnérables au prix de l'énergie

Une dépendance à la voiture qui s'est accrue

Des distances qui s'allongent

Un accès toujours difficile aux services supérieurs

Des TC peu développés et difficiles à organiser

Des incertitudes quant aux stratégies de localisation des activités économiques et des populations à moyen et long termes

Repli vers les pôles?

## Les atouts

Attractivité

Dépendance limitée aux emplois des pôles urbains

Bon accès aux commerces et services du quotidien

# La mobilité dans les scénarios pour les EFD à l'horizon 2040

- 2 scénarios de rupture dans la logique de multiplication des mobilités : resserrement des mobilités, gestion de la « démobilité »
- 1 scénario de généralisation, banalisation des mobilités : innovations technologiques, énergétiques renouvellent les pratiques de mobilité
- 1 scénario de contrôle/maîtrise des mobilités : logique de densification/diversification de l'emploi local, renforcement du rôle structurant des grands bassins de vie
- 1 scénario de fragmentation des mobilités et d'essor des mobilités de longue portée : mobilités douces de proximité et mobilités intégrées à l'urbain dense

# Quels leviers?

## Des marges de manœuvre importantes

### Individuelles

- Meilleure organisation des déplacements (nombre, fréquence hebdomadaire, lieux)
- TIC pour éviter certains déplacements
- Stratégies résidentielles

### Collectives

- Compacifier l'offre de commerces et services
- Développement des solutions de voitures partagées, de co-voiturage..
- Développement des solutions de TC souples et diversifiées, articulées à des lieux et des systèmes d'information favorisant la multimodalité
- Déploiement de l'usage du vélo (itinéraires sécurisés, stationnement, embarquement dans les TER)

# Quels leviers?

## Des marges de manœuvre importantes

### Techniques

TIC pour éviter, planifier, coordonner certains déplacements

Véhicule électrique?

Energies et moyens de déplacement

### Politiques

Approche intégrée, globale et territoriale de la mobilité  
(apprécier la capacité de mobilité d'un territoire) :  
aménagement de l'espace et du temps

Soutien aux innovations technologiques  
(recherche/développement, partenariat public/privé), aux  
services intégrés

Equilibre entre grands investissements (maintien,  
renouvellement des équipements) et logique  
d'organisation, d'appui aux innovations sociales