

# Enjeux, défis et limites des politiques publiques de mobilité collective dans les espaces péri-urbains

Assemblée générale de l'association DECAPE  
Mignaloux-Beauvoir, le 13 février 2020

Dominique ROYOUX

Professeur de géographie à l'Université de Poitiers

Directeur-adjoint du laboratoire RURALITES

Membre de la Fédération de recherche TERRITOIRES



“Des savoirs & des talents”

# LA DYNAMIQUE DES TERRITOIRES PÉRI-URBAINS ET PEU DENSES

- Les communes de 500 à 25 000 habitants sont celles dont la croissance démographique est la plus forte depuis 2010 (avec les villes de plus de 200 000 habitants): de +2,5% en moyenne contre +2% en France métropolitaine ...

... Mais les communes péri-urbaines et les communes rurales présentent quatre caractéristiques : une vacance commerciale et des logements dans les centres-bourgs, une absence ou une réduction d'offre de mobilité collective; des lotissements périphériques dynamiques qui attirent des services par création ou transfert du centre-bourg;

# LA DYNAMIQUE DES TERRITOIRES PÉRI-URBAINS ET PEU DENSES

- Un renversement des flux, des représentations et des pratiques : multiplication des mobilités et des motifs, diversification des formes d'activités, nouvelles demandes sociales à l'égard des populations agricoles et de l'alimentation;
- Rurbanisation → périurbanisation → espace urbain **et** rural → aménagement et développement autonome et relié à concevoir;
- Nouveau positionnement à concevoir dans le cadre de l'extension des intercommunalités.



## LE CONTEXTE

- Les pratiques de mobilité ne sont plus dominées par les trajets domicile-travail ;
- Les pratiques de mobilité sont soumises à de fortes irrégularités et fragmentations temporelles et spatiales ;
- 4 français sur 10 sont soumis à une « désynchronisation » des temps sociaux ;
- Les pratiques de mobilité collectives « classiques » stagnent ;
- Des pratiques « citoyennes » nombreuses mais cloisonnées ;

# LES ENJEUX DES POLITIQUES PUBLIQUES DE MOBILITÉ DANS LES ESPACES DENSES ET MOINS DENSES (1)

- Associer de manière durable et continue, les usagers aux décisions publiques de déplacement ;
- Développer l'intermodalité et la multimodalité ;
- Agir en faveur du développement des modes actifs de déplacement et donc en faveur d'un aménagement partagé et continu (y compris du confort et de la signalétique)
- Augmenter la fréquence des dessertes des espaces et des temps délaissés par les transports en commun (TC) : première périphérie, espaces d'activités, soirées et fins de semaines ;

# LES ENJEUX DES POLITIQUES PUBLIQUES DE MOBILITÉ DANS LES ESPACES DENSES ET MOINS DENSES (2)

- Positionner les parco-bus, parco-trains de manière évolutive selon l'intensité des usages et y programmer des services d'attente ;
- Agir de manière concertée avec les « générateurs de temps » et sur la synchronisation des horaires des services ;
- Articuler les initiatives citoyennes prises sur les espaces peu denses (co-voiturage, auto-stop sécurisé, transport solidaire, auto-partage...) avec les réseaux de TC des espaces denses ;
- Eclaircir le débat sur la gratuité des TC ;
- Apprendre la mobilité collective.

# EXEMPLES D'EXPÉRIENCES SIMILAIRES À LA SITUATION PÉRIURBAINE DE MIGNALOUX-BEAUVOIR

## ➤ Syndicat Mixte du Bassin d'Alès: **ligne de covoiturage**

Le SMTBA a identifié comme projet de mobilité innovant et durable la mise en place de lignes de covoiturage public, structurées sur les principaux axes de déplacements vers Alès;

## ➤ CA de l'Ouest Rhodanien (Auvergne Rhône-Alpes): **articulation d'un dispositif de covoiturage local avec des outils de l'offre de mobilité régionale**

Mise en place/ organisation du dispositif de covoiturage « covoit'ici »;

## ➤ CA de Saintes: **solution alternative de logistique du dernier kilomètre**

Un enjeu assez similaire, qui est celui de fluidifier les entrées de la ville-centre de Saintes; mais, dans un contexte territorial différent (il s'agit ici de logistique);

# EXEMPLES D'EXPÉRIENCES SIMILAIRES À LA SITUATION PÉRIURBAINE DE MIGNALOUX-BEAUVOIR

## ➤ Pays Portes de Gascogne: **Mobilibre**

Un système de transport multimodal en milieu rural basé sur des solutions « innovantes et faiblement émettrices de GES » : vélo à assistance électrique, autostop organisé ... ;

## ➤ **Une solution contre les embouteillages à Rotterdam testée en Île-de-France:**

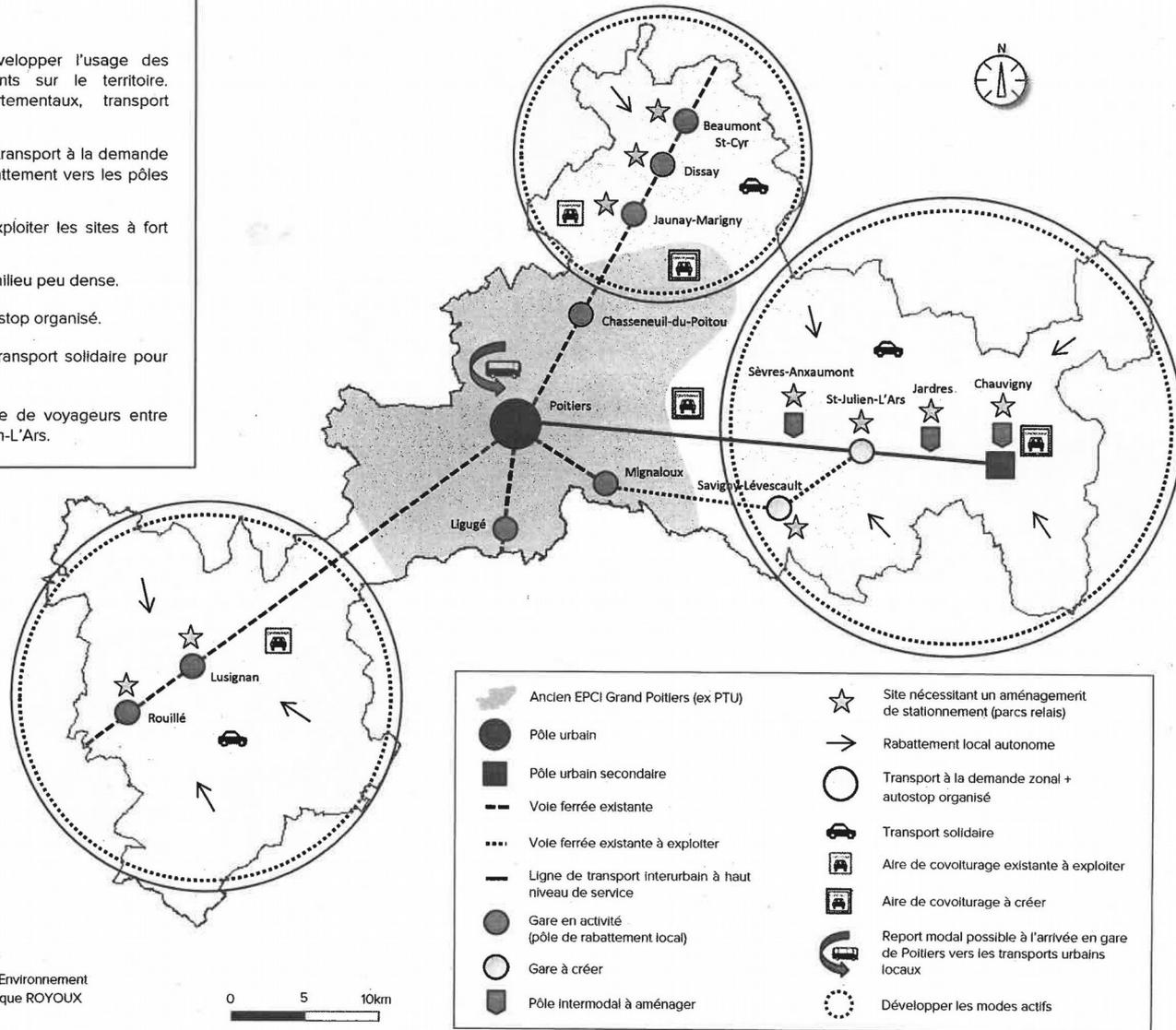
À Boulogne Billancourt, des automobilistes (50 franciliens pour cette première expérience) qui acceptent de ne pas utiliser leur voiture aux heures de pointes sont rémunérés. Cette expérience a duré 1 an et a été financée par la société du Grand Paris. A la suite de l'expérience, 85% des participants ont conservé leur habitude.



## Nouvelle offre de mobilité collective au sein d'une intercommunalité élargie : l'exemple de Grand Poitiers

### Propositions nouvelles :

- ✓ Favoriser l'intermodalité et développer l'usage des transports en commun existants sur le territoire. (transports interurbains départementaux, transport ferroviaire...)
- ✓ Développement d'un service de transport à la demande (TAD) zonal pour assurer un rabattement vers les pôles locaux du territoire.
- ✓ Développer le covoiturage et exploiter les sites à fort potentiel de l'agglomération.
- ✓ Développer les modes actifs en milieu peu dense.
- ✓ Mise en place d'un service d'autostop organisé.
- ✓ Mise en place d'un service de transport solidaire pour public spécifique.
- ✓ Réhabiliter le transport ferroviaire de voyageurs entre Mignaloux-Beauvoir et Saint-Julien-L'Ars.



Carte réalisée par Gabriel PAIN

Source: Mémoire de Master 2 Espaces, Sociétés, Environnement  
 Université de Poitiers. Sous la direction de Dominique ROYOUX  
 Septembre 2017 (complétée en 2018)

0 5 10km



**Merci pour  
votre attention**