

FONDATION



AGIR POUR L'INNOVATION SOCIALE



GUIDE MOBILITÉ

JANVIER 2014

REMERCIEMENTS

Nous remercions chaleureusement Mireille Apel-Muller, Denis Breillat, Cyril Cohen, Olivier Demaegdt, Michel Dubromel, Alexandra Duhamel et Thérèse Martinet, Paul Lecroart, Romaric Lecourt, Cyriel Pelletier, Frédérique Prédali, Eric Rossi et Laure Wagner du temps qu'ils nous ont consacré (*cf.* 4. *Bibliographie*).

Les entretiens qu'ils nous ont accordés et les échanges qui en ont résulté ont alimenté notre réflexion sur la mobilité et contribué à la réalisation de ce guide.

SOMMAIRE

Remerciements	3
Sommaire	5
Synthèse	7
1. Enjeux	9
1.1 Enjeux environnementaux	9
1.1.1 Consommation d'énergie et changement climatique.....	9
1.1.2 Consommation d'espaces naturels	13
1.2 Enjeux territoriaux	15
1.2.1 Mobilité et aménagement du territoire.....	15
1.2.2 Mobilités urbaine, périurbaine et rurale.....	16
1.2.3 Territoires de demain.....	23
1.3 Enjeux sociaux.....	27
1.3.1 Mobilité et vulnérabilité.....	27
1.3.2 Mobilité, santé et bien-être	29
1.3.3 Mobilité et lien social	32
1.3.4 La voiture change de statut.....	33
1.3.5 Acceptation sociale des mobilités partagées	33
2. Acteurs et ressources.....	36
2.1 Principaux documents d'urbanisme	36
2.2 Acteurs publics.....	38
2.3 Associations	39
2.4 Fondations	41
2.5 Professionnels de la mobilité	42
Conclusion	44
3. Fiches action.....	45
3.1 Tableau récapitulatif des fiches action.....	46
3.2 Mobilité et vulnérabilité	47
3.3 Services de la vie quotidienne.....	52
3.4 Mode de déplacements des biens et des personnes	55
Glossaire	61
Acronymes	64
Bibliographie.....	65

• SYNTHÈSE

Valeur moderne, aux déterminants multiples, la mobilité est à la croisée de différents enjeux de développement durable.

En premier lieu, elle a un impact globalement négatif sur l'environnement. Elle constitue en particulier une source importante de consommation d'énergies fossiles, disponibles en quantités limitées et principales contributrices du changement climatique. Les transports routiers de biens et de personnes sont ainsi des sources majeures de consommation de pétrole. Pour lutter contre cette dépendance et ses effets sur le climat, différentes pistes sont explorées et amenées à être combinées : des réflexions sur les véhicules, sur l'optimisation de leur usage et de leur consommation ; d'autres sur les alternatives modales et leur combinaison.

Nos mobilités génèrent également une forte consommation d'espaces naturels, soit de manière directe par l'aménagement d'infrastructures (routes, rail, etc.), soit de manière indirecte, en rendant possible l'étalement urbain. Sur ce plan, limiter les constructions nouvelles en optimisant les infrastructures existantes et en réduisant le nombre de voitures en circulation constitue un solide axe d'amélioration. Lorsque de nouvelles constructions sont indispensables, des techniques permettant de limiter l'artificialisation des sols peuvent être mobilisées, notamment pour la construction de parkings.

En second lieu, la mobilité est indissociable des dynamiques territoriales. Elle a une grande influence sur l'histoire d'un territoire, son aménagement, sa topographie et son développement économique. En retour, elle est largement déterminée par le type de milieu dans lequel elle est vécue et pensée. Ainsi, si les motifs et la fréquence des déplacements sont globalement comparables d'un territoire à l'autre, la mobilité des centres urbains de grandes villes, caractérisée par un fort usage des transports en commun et des modes actifs, diffère fortement de la mobilité en milieux périurbains et ruraux, marqués par un usage dominant de la voiture. Cette dernière est alors seule capable d'assurer le confort, la flexibilité et la sécurité nécessaires aux déplacements quotidiens des habitants, dont la mobilité fait partie intégrante du mode de vie. Pour beaucoup de ménages modestes de ces territoires, cette mobilité routière est également une source de fragilité financière, que la hausse programmée du prix des énergies fossiles ne fera qu'accentuer.

Logiquement, le choix des alternatives à la voiture individuelle et de leur combinaison diffère suivant les caractéristiques du territoire et les besoins des habitants.

En milieux urbains denses, la priorité est donnée aux alternatives à la voiture individuelle : développement des modes doux, des deux-roues, désengorgement des transports en commun en mobilisant des pratiques de télétravail, d'écôtage des heures de pointes, mais également développement de solutions motorisées pour couvrir les déplacements ponctuels et faciliter les échanges entre territoires (location de voitures, autopartage, en périphérie des villes, etc.)

En milieux peu denses, il s'agit davantage de limiter les distances parcourues en voiture individuelle au strict nécessaire : faciliter le rabattement vers des axes de transports en commun rapides et performants, promouvoir le partage des véhicules (covoiturage, autostop, etc.), l'usage des modes doux sur de longues distances en sécurisant les itinéraires, etc.

Des solutions peuvent cependant être mobilisées sur des territoires variés, telles que la mutualisation des véhicules, le télétravail, la densification des villes ou encore la relocalisation d'emplois et de services.

Enfin, la mobilité est liée à de nombreux enjeux sociaux. Elle est d'abord une source de fragilisation voire de marginalisation pour des publics vulnérables tels que les personnes âgées ou handicapées, les ménages modestes (notamment ceux résidant en milieux peu denses) ou encore les personnes ne maîtrisant pas les savoir-faire et savoir-être nécessaires aux pratiques de mobilité.

La mobilité rime également avec santé. Elle est à la fois une condition nécessaire d'accès aux soins, avec toutes les menaces que cela peut représenter en milieu rural, et une source majeure d'accidents et de nuisances sanitaires lorsqu'elle est routière.

La mobilité est enfin un vecteur de lien social, en particulier lorsqu'elle est partagée. Cet aspect, qui peut être salué comme une bonne nouvelle dans une société tournée vers l'individu, coïncide avec une perte d'image de la voiture, surtout auprès des jeunes. Ce seul fait ne suffit bien sûr pas à conforter le développement des mobilités partagées. Pour cela, il faudra lever quelques freins, en fiabilisant les transports en commun, en améliorant leur confort et en déconstruisant peut-être certains discours médiatiques et anxigènes sur la mobilité partagée.

Au-delà de ces actions nécessaires, l'émergence de nouveaux systèmes de valeurs basés sur le partage, l'échange et le service, incarnés par l'économie collaborative ou l'économie de fonctionnalité, semble promettre un bel avenir aux mobilités partagées.



PARTIE 1 - ENJEUX

1.1 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

1.1.1 CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

CONSTATS

La mobilité génère une consommation d'énergie considérable. Les transports représentent un tiers de l'énergie finale¹ consommée et deux tiers du pétrole utilisé. Ils dépendent à 97%² du pétrole pour leur fonctionnement, ce qui soulève deux questions majeures.

La première est celle de notre dépendance aux énergies fossiles, dont les quantités sont limitées et dont les prix devraient croître fortement sous l'effet conjoint d'une réduction progressive des stocks et d'une augmentation de la demande mondiale. Cette dépendance remet non seulement en question notre modèle de mobilité à long terme mais pèse également lourdement sur les finances nationales, puisque la facture énergétique des produits pétroliers représente 88% du déficit commercial français³.

La seconde est celle de l'effet des énergies fossiles consommées sur le processus de changement climatique. Les transports représentent ainsi 25% des émissions globales de gaz à effet de serre (GES) en France⁴. Sachant que le transport routier représente l'essentiel des émissions du secteur (93% en 2008).

L'importance de ces questions a motivé la définition d'objectifs de mobilité durable dans le cadre du Grenelle de l'environnement, au premier rang desquels une baisse de 20% des émissions de GES générées par les transports d'ici 2020. Atteindre cet objectif nécessite dans un premier temps de mieux connaître les sources de consommation.

¹ Voir glossaire

² http://www.ademe.fr/bretagne/actions_phares/transports/modes_alternatifs.asp

³ http://www.lemonde.fr/idees/article/2013/09/19/oui-il-faut-une-taxe-sur-le-diesel_3481361_3232.html

⁴ <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lessentiel/ar/199/1080/emissions-gaz-effet-serre-secteur-france.html>

LES SOURCES DE CONSOMMATION DE CARBURANTS

Aujourd'hui, la consommation de carburants est générée pour moitié par le transport de passagers mais la part des poids lourds et des véhicules utilitaires (VU) ne cesse d'augmenter.

Côté transport de passagers, la consommation est principalement générée par la mobilité urbaine, les échanges locaux et les trajets à longue distance. La mobilité locale et quotidienne représente 60% des distances parcourues et 70% des émissions de CO₂⁵. Elle comprend notamment les déplacements domicile-travail, qui ont augmenté ces dernières années au rythme de l'étalement urbain. Les émissions restantes sont générées par les déplacements à longue distance, qui englobent les loisirs et les déplacements professionnels. Cette catégorie de trajets est en constante augmentation, notamment auprès des seniors, et est assurée à 75% par la voiture, malgré une forte croissance du TGV et de l'avion. Parallèlement, le taux d'équipement augmente lui aussi, porté par la croissance démographique mais également par l'évolution des structures familiales et des parcours de vie (couples à distance, couples divorcés et familles recomposées, etc.). La voiture est ainsi devenue davantage un objet individuel qu'un équipement familial.

Côté transport de biens, le trafic augmente également. Si la cherté du foncier en centre ville a un effet repoussoir sur des ménages modestes, c'est également le cas pour les plateformes logistiques, dont l'implantation plus lointaine a généré un trafic supplémentaire. En France, on transporte ainsi 100 kilogrammes de marchandises par jour et par personne, dont la plupart parcourent au moins 100 kilomètres⁶. L'essentiel de ces flux sont routiers, le fret ferroviaire peinant encore à convaincre malgré de lourds investissements. L'accès aux gares et/ou aux cours d'eau a en particulier un coût parfois dissuasif.

En ville, la logistique s'impose également : elle génère 20% du trafic routier, 30% de l'occupation de la voirie et 30% des émissions de GES⁷ liés au transport. Davantage assurée par des VU, elle est souvent moins organisée que la logistique interurbaine. Les heures de livraison et la taille maximum des véhicules ne sont par exemple pas toujours harmonisées à l'échelle d'une agglomération, ce qui freine l'optimisation des tournées.

Face à ce défi énergétique et climatique, diverses solutions existent et le Centre d'Analyse Stratégique(CAS) considère qu'il serait possible de réduire jusqu'à 23% l'énergie consommée en France par la circulation automobile⁸.

LES SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES : LES AGROCARBURANTS

Il s'agit donc de travailler également sur les véhicules, avec là encore plusieurs champs d'action possibles. Le carburant en est bien sûr un, et les biocarburants⁹, au premier rang desquels les agrocarburants¹⁰, peuvent être considérés comme une alternative séduisante. Mais la première génération d'agrocarburants, d'abord massivement soutenue par les instances publiques, est

⁵ CGDD, *La mobilité des français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements de 2008*, décembre 2010

⁶ Ibid.

⁷ Futuribles International et IFSTTAR, *Prospective de la mobilité dans les villes moyennes françaises*, juin 2011

⁸ CAS, « Les nouvelles mobilités – Adapter l'automobile aux modes de vie de demain », *Rapports et documents*, novembre 2010

⁹ Voir glossaire

¹⁰ Voir glossaire

aujourd'hui pointée du doigt. Elle implique en effet qu'on lui consacre des terres agricoles et entre en conflit avec des enjeux de sécurité alimentaire. Ailleurs dans le monde, la production d'agrocarburants de première génération génère de la déforestation. Au vu de ces effets pervers, les regards se tournent désormais vers une deuxième génération d'agrocarburants issus de sous-produits et de déchets agricoles, ou de plantes non comestibles (des algues par exemple.) Leur développement, qui ne devrait plus interférer avec les besoins alimentaires, pourrait assurer jusqu'à un tiers de la consommation automobile nationale d'après le CAS, voire davantage si la performance des moteurs augmente dans le même temps.

Des expériences sont déjà en cours du côté des collectivités publiques et des acteurs privés. Ainsi, Angers Loire Métropole teste sur son réseau de transport Irigo un agrocarburant de deuxième génération produit à partir de marc de raisin. Le test, qui se terminera en décembre 2013, semble pour le moment concluant, ce qui permettrait d'envisager une baisse de 80% des émissions de CO₂. De son côté, Carrefour France fait rouler depuis mars 2013 des camions avec du biométhane produit à partir des déchets verts de ses magasins.

LES SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES : LES VEHICULES ELECTRIQUES

D'autres alternatives sont étudiées, au rang desquelles les moteurs hybrides, les piles à combustible¹¹ ou encore les véhicules électriques, qui ont récemment suscité de nombreux projets, à l'instar de l'emblématique Autolib'. Energie abondante, entraînant peu de pollution atmosphérique et de bruit, l'électricité a des qualités qui expliquent l'intérêt dont elle fait l'objet. Son utilisation en centre ville, milieu particulièrement pollué par les gaz d'échappement, semble prometteuse. Mais son déploiement à grande échelle se heurte encore à des obstacles de taille. Très coûteux, les véhicules électriques ne sont rentabilisés que s'ils sont utilisés sur de nombreux kilomètres. Ils ne semblent donc pas indiqués pour les déplacements ponctuels ou les courtes distances quotidiennes, mais paraissent en revanche promis à un bel avenir dans le secteur de la location, de la mise à disposition (sur le modèle d'Autolib') ou de l'autopartage. Pour constituer une bonne alternative pour les particuliers, la question de l'autonomie de la voiture électrique, jugée trop faible pour l'instant, doit également être réglée, de même que celle du temps de charge des batteries. Circuler de manière fiable en véhicule électrique implique de mailler le territoire de points de recharge (des infrastructures lourdes et coûteuses) et d'imaginer de nouveaux services (location de batteries par exemple.) La durabilité des batteries nécessaires au développement des véhicules électriques constitue une autre source de préoccupation. Elles contiennent des composants rares (cobalt, manganèse), souvent présents dans des milieux naturels fragiles (déserts de sel boliviens par exemple), et doivent faire l'objet d'une gestion et d'une extraction responsables. Cette rareté nécessite parallèlement de travailler à l'allongement de la durée de vie des batteries et à leur recyclage, encore imparfait. Enfin, la production de l'électricité elle-même soulève des questions majeures : celle des déchets et de la sûreté nucléaires en France, et celle des émissions de gaz à effet de serre lorsque des combustibles fossiles comme le charbon sont impliqués dans sa fabrication. La voiture électrique n'a donc rien d'une solution miracle et notre manque de recul pousse des acteurs tels que la Fondation MAIF à soutenir des projets de recherche dans ce sens¹².

¹¹ Voir glossaire

¹² La Fondation MAIF soutient un projet de recherche sur les véhicules électriques et leur comportement en circulation, et un autre projet sur l'amélioration de la sécurité des batteries lithium-ion.

LES SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES : LA PERFORMANCE DES VEHICULES

En complément des réflexions menées sur les carburants, les constructeurs travaillent à améliorer l'efficacité énergétique des véhicules. Une meilleure performance des moteurs thermiques permettrait de réduire de moitié leur consommation. La conception de véhicules plus sûrs, plus légers, moins rapides peut-être, devrait également aller dans le sens d'une meilleure performance énergétique.

Pour autant, les progrès technologiques, qu'ils portent sur le véhicule ou sur le carburant, ne constituent pas une solution rapide. Non seulement ils ne permettront pas à eux seuls d'atteindre les exigences du facteur 4¹³, mais ils sont à diffusion lente : le renouvellement du parc automobile est progressif et se fait sur une quinzaine d'années. De même, les solutions impliquant une modification des territoires (cf. 1.2 *Enjeux territoriaux*) ne permettent pas une évolution rapide.

AUTRES PISTES : PARTAGE DE LA VOITURE ET MULTIMODALITE

D'autres pistes, plus faciles à mettre en œuvre à court et moyen termes, doivent donc être explorées, notamment celles qui consistent à développer un usage partagé de la voiture, via les pratiques de covoiturage, d'autopartage, de mutualisation de flotte de véhicules, etc. Selon Mobilib¹⁴, une voiture partagée remplacerait ainsi jusqu'à 8 voitures. Pour favoriser ces pratiques, différentes possibilités existent : politique de stationnement avantageuse¹⁵, mise en place de péages préférentiels pour les covoiturages, d'aires de rencontre ou de voies réservées, systèmes de rémunération ou d'échanges, pourraient ainsi être généralisés (cf. *fichen°12 Favoriser un usage collectif de la voiture individuelle*). Aux Etats-Unis, la réservation de voies aux covoitureurs (*carpool lanes*) et l'installation d'aires de covoiturage dans les parkings relais sont ainsi des pratiques courantes.

Dans ses nouveaux usages partagés et combinée aux transports en commun, à la marche et au vélo, la voiture jouera un rôle essentiel dans la desserte flexible des territoires. En fournissant des alternatives crédibles et connectées sur tout ou partie des parcours actuellement couverts par la voiture individuelle, cette dernière redevient un mode de transport parmi d'autres. En matière de transport de passagers, la multimodalité et l'intermodalité sont donc des facteurs clefs de mobilité durable, de même que la combinaison du fret, du fluvial et du routier est nécessaire pour assurer une mobilité durable des biens.

Sur le plan logistique, l'intermodalité concerne l'ensemble du parcours et notamment la couverture du fameux « dernier kilomètre ». Afin de désengorger les centres villes, limiter les émissions de CO₂, le bruit et la congestion routière, de nombreux acteurs publics et privés se penchent aujourd'hui sur des solutions alternatives permettant d'utiliser en fin de parcours des véhicules plus sobres (tailles inférieures, VU électriques ou hybrides, etc.) et mutualisés grâce à la mise en place de plateformes

¹³ Engagement de réduction par quatre de nos émissions de GES d'ici 2050

¹⁴ Société d'autopartage toulousaine créée fin 2008 et prochainement rebaptisée « citiz ! »

¹⁵ Cela implique d'élargir le pouvoir de police des maires, qui n'ont actuellement pas le droit de pratiquer cette discrimination en matière de stationnement.

logistique urbaines¹⁶. Le travail mené par le Grand Lyon depuis avril 2012 illustre cette réflexion. Un espace logistique urbain, en cours d'expérimentation, réceptionne ainsi des colis sur une plateforme de 300 m² et les achemine ensuite jusqu'au lieu de livraison en camion électrique.

Actuellement, le coût des transports en commun (principalement en milieux peu denses), du fret ferroviaire et/ou fluvial, et des connexions mal voire non assurées entre ces différents modes constituent des freins sévères à l'essor de l'intermodalité, qu'il s'agisse du transport des biens ou des personnes. Néanmoins, le renchérissement progressif de l'énergie et les perspectives de connexion ouvertes par le déploiement des technologies de l'information et de la communication devraient permettre de les lever, et de limiter ainsi la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ actuellement générées par la mobilité.

Sur cette thématique, consulter notamment les fiches n°7 *Relocaliser les services de la vie quotidienne*, n°8 *Développer de nouveaux services de mobilité*, n°10 *Réapprendre la lenteur et la « démobilité »*, n°12 *Favoriser un usage collectif de la voiture individuelle* et n°13 *Promouvoir une logistique urbaine durable*.

MOTS ET IDEES CLEFS : *changement climatique, dépendance énergétique, usages partagés, plateforme logistique urbaine, multi et intermodalité.*

1.1.2 CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS

CONSTATS

La mobilité est à l'origine d'une forte consommation d'espaces naturels pour deux raisons majeures. Elle permet d'une part, grâce à des moyens de locomotion toujours plus rapides et performants, de parcourir des distances plus grandes et favorise ainsi l'étalement urbain. La perte d'espaces naturels, et en particulier de terres agricoles, est une conséquence particulièrement négative de cet empiètement de la ville sur la campagne proche.

D'autre part, notre mobilité nécessite des axes routiers et ferroviaires, des emplacements de stationnement, etc. Ces infrastructures sont également une source de consommation d'espace.

Nos déplacements ont donc une responsabilité non négligeable dans le processus d'artificialisation des sols, dont le rythme correspond à la perte d'un département tous les dix ans. Ce processus constitue par ailleurs une cause majeure d'extinction de la biodiversité car il génère la perte et la dégradation de nombreux habitats naturels.

PISTES DE SOLUTIONS : DENSIFICATION ET OPTIMISATION DE L'EXISTANT

Afin de lutter contre ce phénomène et ses effets désastreux en termes de biodiversité et de production agricole, plusieurs solutions sont actuellement explorées. Une première catégorie de solutions implique la densification des espaces urbains et périurbains existants (*cf. 1.2 Enjeux territoriaux.*)

¹⁶ ADEME et FNE, *Logistique urbaine : agir ensemble*, ADEME, septembre 2010.

L'optimisation des infrastructures de transports existantes est également un axe de travail prometteur. Ainsi, la commission Mobilité 21¹⁷ considère que la qualité du réseau routier français ne justifie pas la construction de nouvelles voies. L'enjeu est plutôt d'améliorer l'existant et d'assurer une maintenance de qualité, afin de prévenir les dégradations et de maîtriser les coûts. A titre d'exemple, le chronoaménagement¹⁸ et le réaménagement des doubles voies existantes (utilisation de la bordure centrale, de la bande d'arrêt d'urgence, etc.) suffisent parfois à désengorger certains axes, sans passer par de nouvelles infrastructures.

Même constat pour le rail : la priorité n'est pas la généralisation des lignes à grande vitesse mais plutôt un travail sur l'existant, qui permet parfois d'atteindre un niveau de performance équivalent à celui d'une infrastructure neuve. Moderniser les trains et les parcours, augmenter le cadencement, désengorger les principaux nœuds ferroviaires, actuellement source de perturbations et de retards, sont des outils à mobiliser.

Le stationnement des véhicules constitue par ailleurs une autre source majeure de consommation d'espace. En centre ville, ce constat est d'autant plus préoccupant que l'on sait qu'une voiture est stationnée 95% du temps. On comprend ainsi l'intérêt d'élaborer, en parallèle d'actions de réduction de l'usage de la voiture, des mesures de régulation du stationnement, afin de découpler celui-ci du nombre de véhicules en circulation. De ce point de vue, les éco-quartiers présentent des innovations intéressantes¹⁹. Là où les logements « traditionnels » prévoient en moyenne au moins une place de parking par logement, beaucoup d'éco-quartiers réduisent ce ratio. En parallèle, certains d'entre eux cherchent à mutualiser des places de stationnement avec des acteurs proches aux besoins parfois complémentaires. De la même manière, les parkings des centres commerciaux pourraient couvrir d'autres usages (de stationnement résidentiel par exemple) ou servir ponctuellement de parking relais, du fait de leur proximité fréquente avec les transports en commun.

AMENAGER SANS ARTIFICIALISER

Enfin, lorsque la création de places de stationnement est incompressible, des techniques alternatives peuvent être sollicitées pour limiter l'artificialisation des sols. Des parkings à joints herbeux²⁰ ou l'utilisation de dalles de béton perméable permettent par exemple de limiter l'artificialisation et de faciliter le drainage tout en s'intégrant dans le paysage. La conception de parkings semi-enterrés ou en silo, privilégiée par certains éco-quartiers, est également un levier possible. Ils consomment moins d'espace et, dans le cas des parkings en silo, sont réversibles.

MOTS ET IDEES CLEFS : biodiversité, étalement urbain, artificialisation, densification, optimisation

¹⁷ « La commission Mobilité 21, instituée par le ministre en charge des transports, de la mer et de la pêche à la demande du Gouvernement, a été chargée, dans le cadre de l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable et de hiérarchiser les projets d'infrastructures du SNIT. »

¹⁸ Voir glossaire

¹⁹ Certu, « Les déplacements dans les écoquartiers », *collection Essentiel*, octobre 2011

²⁰ Voir glossaire

1.2 ENJEUX TERRITORIAUX

1.2.1 MOBILITE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

MOBILITE ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

La mobilité joue tout d'abord un rôle clef dans la dynamique économique des territoires.

L'accessibilité, la qualité des infrastructures de transports, les connexions possibles avec des métropoles proches et des artères internationales conditionnent fortement le développement d'un territoire en suscitant l'implantation d'acteurs économiques et à leur suite, celle des ménages et de commerces de proximité. Vecteur de développement économique, la mobilité est aussi une source de dynamique démographique. La qualité des transports publics et du réseau routier, en assurant l'accès au bassin d'emploi proche et à un certain nombre de services, motive l'implantation des ménages et peut être un vecteur de densification. L'ouverture d'un territoire, sa capacité d'échange avec l'extérieur, l'égalité qu'il permet en termes d'accès aux loisirs, à la culture, à l'emploi sont en effet des qualités déterminantes dans le choix d'implantation d'une population.

Plus largement, la mobilité des biens et des personnes est au cœur du processus identitaire d'un territoire : au fil du temps, les brassages culturels, les flux commerciaux entre différentes provinces européennes, et plus récemment la globalisation de l'économie et la multiplication des échanges internationaux ont modifié progressivement et durablement les modes de vie, les pratiques culturelles et sociales des territoires.

INFLUENCE SUR LA TOPOGRAPHIE

La mobilité, dans ses déclinaisons pratiques et techniques, va également modifier progressivement la morphologie du territoire lui-même. Ses infrastructures de transports, la politique d'urbanisme, la gestion des périphéries sont autant de paramètres qui façonnent durablement le paysage, créent des continuités ou des ruptures, parsèment le territoire de repères et de signes qu'il s'agira ensuite de décrypter (cf. 1.3.1 *Mobilité et vulnérabilité*). Elles sont d'ailleurs une composante à part entière de l'architecture urbaine : les entrées de métro Art nouveau, les tracés de tramway, les escalators, les passerelles, les gares et les abris bus participent à l'ensemble architectural et patrimonial d'une ville. Toutes ces déclinaisons sont consignées dans les documents d'urbanismes (Plan local d'Urbanisme (PLU), Plan de Déplacements Urbains (PDU), Plan Local de Transports (PLT), Schéma de Cohérence Territoriale pour les principaux (SCoT)²¹), qui définissent les stratégies d'aménagement du territoire et les orientations à long terme en matière de transport. Leur élaboration ajoute aux nombreux déterminants de mobilité que nous venons de citer des facteurs humains et politiques. En effet, leur genèse n'est généralement pas un long fleuve tranquille et un ambitieux processus de concertation est particulièrement de rigueur en matière de mobilité : les responsabilités sont partagées entre de nombreux acteurs (autorité organisatrice des transports (AOT), communes et communautés de communes, départements, régions, Etat²²...) aux compétences, aux intérêts et aux calendriers électoraux parfois divergents... Pour autant, des enjeux de long terme sont à la clef, notamment en

²¹ Voir Partie 2 pour plus de détails

²² Idem

termes d'urbanisme, d'architecture et d'environnement, et les réflexions menées dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme sont lourds de sens pour l'avenir du territoire.

MOTS ET IDEES CLEFS : *dynamisme économique, démographie, paysage, concertation, aménagement*

1.2.2 MOBILITES URBAINE, PERIURBAINE ET RURALE : DEFINITION ET PANORAMA DES ENJEUX PAR TYPE DE TERRITOIRE.

La mobilité façonne le territoire, tout en étant influencée par lui. Chaque territoire dispose de caractéristiques qui détermineront les choix en matière de mobilité, qu'il s'agisse de son implantation géographique (rural, périurbain ou urbain), de sa dynamique démographique et de sa pyramide des âges, ou encore de la répartition socioprofessionnelle de ses habitants.

Quelques traits communs peuvent cependant être dégagés.

1.2.2.1 TRAITS COMMUNS DE MOBILITE ENTRE TERRITOIRES

Les études de déplacements²³ tendent à montrer que *l'on se déplace à peu près aussi fréquemment et pour les mêmes raisons*, que l'on soit installé en milieu urbain, périurbain ou rural. S'il a légèrement baissé en milieu urbain, le nombre moyen de déplacements par personne et par jour est ainsi relativement similaire, de même que les motifs de déplacements : les Français se déplacent pour travailler et étudier, réaliser des achats, se divertir, se rendre visite et voyager. Les déplacements domicile-travail représentent en moyenne 25% des déplacements et 45% des distances parcourues. Ils sont partout en constante augmentation et sont effectués en voiture dans les milieux peu denses pour 80% d'entre eux²⁴.

La mobilité des séniors constitue un autre trait commun : ils sont en moyenne moins mobiles au quotidien. En revanche, ils voyagent plus et sur de longues distances, généralement en voiture. Globalement plus nombreux en milieu périurbain, ces séniors détermineront fortement les mobilités de demain, puisque les plus de 65 ans représenteront environ 25% de la population des pays d'Europe occidentale à horizon 2030²⁵ (cf. 1.3 Enjeux sociaux).

L'usage de la voiture est enfin un trait commun majeur. Elle est certes moins utilisée dans les grandes agglomérations, où elle connaît un léger recul depuis les années 2000. La part de la voiture est notamment passée en dessous des 50% dans les agglomérations lyonnaise, strasbourgeoise et grenobloise. Elle reste cependant le mode de transport le plus répandu, et représente encore 66%

²³ Les enquêtes de déplacements réalisées par le Certu constituent une bonne ressource, de même que les Enquêtes Nationales Transports et Déplacements (ENTD) réalisées tous les 10 à 15 ans par le Ministère en charge des transports. La dernière ENTD date de 2008.

²⁴ Certu, « 10 réflexions sur la mobilité en périurbain », *collection Essentiel*, n°6, septembre 2012

²⁵ Mobility LAB (Transdev), « La mobilité face au vieillissement de la population », *Point de vue*, mars 2010

des déplacements dans les villes moyennes²⁶. Qu'on se situe en milieu urbain, périurbain ou rural, la politique du « tout-voiture » développée à partir des années 50 a ainsi laissé des traces visibles en matière d'infrastructures et de pratiques de mobilité. En milieu urbain, elle règne en maître sur la voirie et, malgré une poussée des modes doux (vélo, marche à pied) et des transports en commun, le partage de l'espace public reste inégal entre les différents types de mobilité. Les deux tiers de la voirie des villes françaises sont ainsi consacrés à l'automobile et au stationnement.²⁷ En milieux périurbains et ruraux, elle est une condition *sine qua non* de mobilité. Le taux de multi-équipement des ménages est d'ailleurs plus élevé dans ces zones et a sensiblement augmenté de 1980 à 2008, avec en moyenne 1,7 voitures par ménage dans les communes périurbaines²⁸.

1.2.2.2 MOBILITE EN MILIEU URBAIN

60% des Français résident aujourd'hui dans un pôle urbain²⁹. Cette tendance, qui devrait se confirmer, fait de la mobilité en milieu urbain un sujet clef, dont la déclinaison varie fortement d'une ville à l'autre.

LE CAS DES VILLES MOYENNES

Fortement dépendantes de la densité d'une ville et de son dynamisme démographique, les pratiques de mobilité varient sensiblement entre les villes petites et moyennes et les grandes agglomérations. La mobilité des petites villes tend à se rapprocher de celle des milieux périurbains et ruraux, de même que la mobilité de la plupart des villes moyennes. Dans ces dernières, qui représentent 25% de la population, la concentration des emplois dans des pôles urbains et des zones d'activité éloignées, des transports en commun peu développés et un âge moyen plus élevé ont induit une progression constante de la voiture qui, si elle n'atteint pas les 85% de déplacements³⁰, comme c'est le cas en milieu périurbain, reste un mode de transport majeur. Les transports en commun sont principalement utilisés par une population captive (jeunes et personnes âgées) et l'intermodalité³¹ est peu fréquente du fait du manque de choix modaux.

Sur ce plan, les villes moyennes de la couronne parisienne font figure d'exception lorsqu'elles sont reliées au réseau de transport francilien. Les déplacements quotidiens domicile-travail sont alors davantage effectués en transports en commun, sur des distances et des temps plus longs.

²⁶ Certu, « La mobilité urbaine en France », *Mobilités et transports - Le point sur*, Fiche n°23, février 2012

²⁷ CAS, « Les nouvelles mobilités – Adapter l'automobile aux modes de vie de demain », *Rapports et documents*, novembre 2010

²⁸ Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), *La mobilité des français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements de 2008*, décembre 2010

²⁹ Selon l'INSEE, un pôle urbain est « une unité urbaine offrant au moins 10 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle urbain. »

³⁰ Certu, « La mobilité urbaine en France », *Mobilités et transports - Le point sur*, Fiche n°23, février 2012

³¹ Voir glossaire

LE CAS DES GRANDES VILLES

L'USAGE DE LA VOITURE EST MOINS SIGNIFICATIF DANS LES GRANDES VILLES QU'AILLEURS

Ces grandes villes rassemblent aujourd'hui 40% de la population et se distinguent dans leurs pratiques de mobilité : densément peuplées, bien pourvues en emplois et en services, elles justifient et rentabilisent la construction d'infrastructures de transports en commun, qui deviennent alors une alternative sérieuse à la voiture individuelle. Ainsi, les modes alternatifs à la voiture représentent environ 40% des déplacements dans les grandes villes (80% à Paris). Ceci explique l'inflexion observée dans les années 2000 dans les grandes agglomérations (*cf. supra.*) Globalement, la conjoncture économique, la prise de conscience environnementale mais également certaines politiques « anti-voiture » en centre ville expliquent cet abandon relatif. Plusieurs grandes villes ont ainsi, entre autres mesures, limité les places de stationnement, réduit la largeur de la chaussée de certaines rues et les vitesses de circulation, multiplié les sens uniques ou encore isolé les couloirs de bus. D'autres grandes villes, comme Londres, Stockholm et Milan, mais également des capitales plus modestes telles que Riga et La Valette³², ont été plus loin encore en adoptant un péage urbain. Un tel péage permet de faire supporter les coûts des équipements et des externalités négatives de la voiture aux usagers et d'en limiter l'utilisation en ville. Sa réalisation nécessite toutefois d'être particulièrement vigilant en matière d'équité sociale : il ne doit pas pénaliser des ménages précaires mais au contraire utiliser une partie des recettes pour leur permettre d'accéder à des modes moins polluants ou pour leur accorder des tarifs préférentiels lorsque la voiture est indispensable.

Parallèlement au recul de la voiture observé dans les années 2000, les modes doux se sont développés après plusieurs années de baisse consécutives sous l'impulsion, entre autres, des dispositifs de vélos en libre service et des injonctions du Programme National Nutrition Santé. La fréquentation quotidienne des métros, des tramways et des bus a également augmenté, entraînant ou confirmant la saturation de certaines lignes et avec elles, l'aggravation des conditions de déplacement. Assurer un déplacement agréable en transport en commun est pourtant un enjeu clef de mobilité durable, au même titre que le développement des infrastructures elles-mêmes (*cf. 1.3 Enjeux sociaux*).

A côté de ces évolutions modales, on constate un changement au niveau des déplacements dans les grandes villes : le nombre de déplacements par personne diminue, et le temps passé dans les déplacements augmente légèrement. Le report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes doux l'explique partiellement (temps de transport plus long et adaptation des comportements en fonction), de même que l'allongement de la distance domicile-travail et le développement des achats à distance.

Pour autant, les déplacements automobiles, longtemps soutenus par des politiques de transports qui ont façonné les villes, sont encore une réalité en milieu urbain. Ils occupent massivement l'espace (*cf. supra*) et sont source de nuisances sanitaires et environnementales (*cf. 1.1 Enjeux environnementaux et 1.3 Enjeux sociaux*). En outre, la suprématie spatiale de la voiture et la considération dont elle fait encore l'objet³³ freinent le développement des modes alternatifs.

³² Respectivement capitales de Lettonie et de Malte

³³ Même si celle-ci est en perte de vitesse chez les jeunes (*cf. 1.3.4 La voiture change de statut*)

PISTES DE SOLUTIONS : LE DEVELOPPEMENT DES ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE

Ces caractéristiques générales de la mobilité dans les grandes villes nous renseignent sur les enjeux spécifiques de mobilité urbaine. Dans ce type de territoire, il s'agit de limiter la place de la voiture en centre ville en lui substituant des deux roues, qu'ils soient ou non motorisés, et des modèles automobiles adaptés, principalement des petites citadines qu'une faible émissivité en CO₂ et une faible consommation énergétique rendent particulièrement indiquées pour la circulation en ville.

Il s'agit également de favoriser le report de certains déplacements vers des modes doux, vers les transports en commun et la voiture partagée.

Au-delà des avantages sanitaires et environnementaux qu'ils présentent, et sur lesquels nous reviendrons, les modes doux constituent un atout pour le territoire : gages d'accessibilité, ils sont également un excellent vecteur d'appropriation de l'espace urbain, et dynamisent le centre ville. En facilitant ces modes de déplacement, la ville répond par ailleurs aux problématiques de certains secteurs d'activité, tels que le secteur touristique : avec le développement du tourisme urbain, il devient nécessaire de fournir des informations pour décoder la ville et pour faciliter les déplacements pédestres, souvent majoritaires dans ce contexte.

Le développement des transports en commun constitue également un axe de travail pour limiter la présence de la voiture en ville, mais les montants en jeu peuvent constituer un obstacle dans l'état actuel des finances locales. Une réflexion sur les modalités de financement de ces infrastructures peut dès lors s'avérer utile (qui paie quoi entre l'habitant, l'utilisateur, le contribuable et les entreprises ?), de même qu'une étude fine des besoins de mobilité des habitants, afin de ne pas développer à grands frais une solution potentiellement inadaptée et/ou génératrice de déplacements supplémentaires. Parfois, une refonte des infrastructures n'est pas forcément nécessaire et une optimisation de l'existant suffit (*cf. 1.1 Enjeux environnementaux*). Ainsi, une collaboration entre la collectivité, les entreprises implantées localement et les universités peut aboutir à un écrêtage des heures de pointe en lissant les horaires de chacun. Dans cette optique, certaines communes se dotent de bureaux des temps, qui étudient en détail les différents temps de la ville et les besoins de mobilité associés.

Enfin, libérer les centres-villes de la voiture nécessite aussi de travailler à l'accessibilité des banlieues proches et aux échanges entre ville centre et périphérie. Les habitants du centre ne se résoudront à abandonner leur voiture que s'ils trouvent un substitut fiable et pertinent en toutes circonstances, et notamment à l'occasion de déplacements dans le périurbain proche. Les enjeux des grandes villes rejoignent ici, comme sur d'autres thématiques, ceux des milieux peu denses.

En définitive, les exemples d'écoquartiers que nous avons à notre disposition semblent constituer une bonne vitrine de ce que pourrait être la grande ville de demain : quoique d'une grande diversité, ils présentent quelques caractéristiques communes, telles qu'une faible dépendance à l'automobile (existence de nombreuses alternatives à la voiture individuelle et forte connexion en particulier aux transports en commun), une diminution de son importance visuelle (les parkings sont souvent situés à l'extérieur des écoquartiers et le nombre de places de parking est limité et parfois inférieur à une place par logement) et un aménagement de l'espace favorable à l'intermodalité. Le tout généralement associé à une politique volontaire en matière d'espaces verts.

Sur cette thématique, consulter notamment les fiches n°10 *Réapprendre la lenteur et la « démobilité »*, n°11 *Développer des alternatives à la voiture individuelle* et n°13 *Promouvoir une logistique urbaine durable*,

MOTS ET IDEES CLEFS : *dominance à venir des modèles urbains, la voiture en recul mais encore dominante, transports en commun, modes doux, écoquartiers*

1.2.2.3 MOBILITE EN MILIEUX PERIURBAINS ET RURAUX

POURQUOI TRAITER CES MILIEUX ENSEMBLE ?

Plusieurs éléments justifient de traiter ensemble ces espaces. Tout d'abord, le périurbain s'étend sur l'espace rural et constitue une sorte de transition entre les milieux urbains et ruraux. Ensuite, les modes de vie de ces territoires sont très similaires en termes de pratiques quotidiennes et de consommation. Ces territoires partagent également une grande diversité en termes d'architecture, d'aménagement ou encore d'implantation géographique. Ils peuvent être plus ou moins dispersés, rattachés à des villes moyennes ou à des grandes métropoles régionales³⁴, accueillir des catégories socioprofessionnelles diverses, des populations plus ou moins jeunes et actives, être à dominante rurale ou non, etc.

Les pratiques de mobilité constituent cependant le principal trait commun entre milieux ruraux et périurbains. La faible densité de ces territoires influence en effet directement les motifs et les pratiques de déplacements. Elle explique en particulier la faiblesse, voire l'absence, d'offres de transports en commun, celles-ci étant jugées peu rentables par les exploitants³⁵.

La mobilité douce semble quant à elle peu adaptée à ce type de milieu, et l'allongement constant des distances domicile-travail la pénalise fortement. Alors qu'elle a globalement progressé en France, la part du vélo dans les déplacements en milieu rural a ainsi baissé ces dernières années. Sa pratique reste faible en milieu périurbain, du fait des distances à couvrir, et dangereuse, les itinéraires cyclables n'étant pas toujours suffisamment sécurisés sur ces territoires.

LA VOITURE, UN INCONTOURNABLE EN MILIEUX PEU DENSES

En milieux peu denses, la voiture reste donc le mode de transport dominant, seul capable d'assurer la flexibilité, la fiabilité et le confort nécessaires aux trajets quotidiens. Ainsi, « parmi les 14,6 millions d'actifs ayant un lieu fixe et régulier de travail aujourd'hui et utilisant leur voiture, 6,3 millions d'entre eux – résidant essentiellement en zones urbanisées – pourraient ne pas l'utiliser. [...] Parmi les actifs ayant le choix, les raisons mises en avant pour ne pas choisir le mode alternatif à la voiture

³⁴ On peut souligner ici que l'implantation en milieu périurbain est davantage choisie lorsque celui-ci est rattaché à une ville moyenne : la tension foncière y est généralement moins forte que dans les grandes villes françaises et s'installer à la périphérie de la ville est alors moins un choix par défaut pour les ménages fragiles.

³⁵ Voir sur ce point le rapport du CAS « Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et urbains »

sont, par ordre d'importance, le temps de transport (40 %), l'inadaptation des horaires des transports en commun, le confort, la fatigue – essentiellement pour le vélo ou la marche à pied.»³⁶

La voiture est d'autant plus nécessaire que le niveau d'emplois et de services (commerces, écoles, loisirs) est faible. Y accéder implique de couvrir de longues distances, majoritairement en voiture, faute d'alternatives modales convaincantes. La mobilité est donc une composante clef des modes de vie périurbains et ruraux, et a motivé chez ses habitants des pratiques de chaînage³⁷ bien rodées.

LA VOITURE, UN VECTEUR DE PEUPEMENT DE L'ESPACE PERIURBAIN

Conséquence de l'implantation en milieux peu denses, la voiture peut aussi en être la motivation première. Ainsi, le développement du périurbain doit beaucoup aux politiques « tout-voiture » initiées dans les années 1950. Dopées par un carburant bon marché et des véhicules de plus en plus accessibles, elles ont favorisé l'implantation de nombreux ménages en périphérie des villes, à une distance toujours plus lointaine au fur et à mesure que la performance des automobiles le permettait. Répondant à un besoin d'espace et de proximité avec la nature, ces nouveaux pôles urbains colonisés par des classes aisées se sont développés sur un modèle d'habitat individuel et consommateur d'espace.

D'abord pensés dans une relation d'interdépendance avec une grande ville proche, ces pôles périphériques s'en affranchissent aujourd'hui, sans que la mobilité inhérente à ce type de milieu soit pour autant remise en question. A la configuration « périphérie – ville centre » se substitue aujourd'hui un modèle polycentrique né des interactions renforcées entre les différents pôles périphériques, qui fournissent chacun leur part d'emplois et de services. Cette configuration s'appuie elle aussi sur des flux constants entre les différents pôles, routiers pour l'essentiel.

UNE MOBILITE COUTEUSE

Depuis les années 1950, les motifs d'implantation en milieux périurbains et ruraux ont cependant évolué. Si des ménages aisés, à la recherche d'une maison individuelle et d'un coin de nature, ont constitué une première vague d'arrivants, nombreux sont ceux qui s'installent aujourd'hui en milieu périurbain faute d'avoir les moyens de le faire en centre ville. Or le calcul de ces derniers est parfois faussé car si l'économie est réelle sur le plan du logement (à condition toutefois que le logement soit bien isolé...), elle est grevée par le coût des déplacements en voiture, bien souvent sous-estimé. Certains consacrent jusqu'à un quart de leur budget aux déplacements.³⁸

La fragilité économique de ces ménages, l'étalement urbain, la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ générées par le développement de l'habitat périurbain, ainsi qu'une forme de ségrégation sociale, constituent les principaux reproches adressés à ce milieu, qui avait d'abord été associé à un certain idéal d'habitat.

³⁶ CGDD, *La mobilité des français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements de 2008*, décembre 2010

³⁷ Voir glossaire

³⁸ IVM et AUDIAR, « Ca bouge dans le périurbain ! », *Place Publique*, hors série, 2011

DES MILIEUX QUI CONTINUENT D'ATTIRER

Pour autant, les milieux peu denses restent attractifs pour de nombreux ménages. Ils rassemblent actuellement 40% de la population³⁹ et permettent d'accéder à la maison individuelle, un idéal de vie pour 80% des Français⁴⁰. Leur foncier attractif séduit toujours, ainsi que leur proximité avec la nature et les relations de voisinage et de solidarité qu'ils sont censés faciliter. Les milieux ruraux ne sont donc pas voués au déclin mais attirent au contraire de nouveaux modes de vie et de nouveaux habitants, baptisés «néo-ruraux».

D'un point de vue économique, le poids du périurbain est également considérable. Il rassemble bon nombre d'entreprises, de sites de production et d'entrepôts dans des zones d'activité qui ont joué, avec les ménages, un rôle majeur dans le développement et l'aménagement de l'espace périurbain.

L'habitat en milieu peu dense est donc une réalité avec laquelle il va falloir composer, en luttant contre ses effets pervers tout en respectant les aspirations de ses habitants. Il s'agira notamment de prendre en compte dans les politiques de mobilité leurs spécificités et leurs besoins, en particulier ceux des plus précaires, afin de ne pas faire de ces territoires des zones ségréguées.

PISTES DE SOLUTIONS POUR LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE

Plusieurs pistes d'action existent, dont certaines répondent également à des enjeux de mobilité en milieu urbain : relocaliser services et emplois, densifier les territoires en font partie (*cf. 1.1.2 Pistes de solutions : densification et optimisation de l'existant*).

L'amélioration et le développement des transports en commun sont également à l'ordre du jour, en travaillant à la fois sur les infrastructures, à la combinaison des transports en commun avec d'autres modes et enfin à leur confort et à leur accessibilité pour tous (*cf. infra*). Le développement des modes doux dans les milieux périurbains est également un enjeu vu des avantages énumérés plus haut. Leur capacité à dynamiser la vie locale et à renforcer l'attractivité des lieux où ils sont pratiqués les rend en particulier précieux dans ce type de territoire.

LA VOITURE RESTERA INCONTOURNABLE DANS CES TERRITOIRES

Malgré tous ces aménagements, la voiture restera un incontournable des milieux peu denses, et la tendance observée ces dernières années en matière de motorisation devrait se confirmer⁴¹. Travailler sur le véhicule lui-même et optimiser son usage sont dès lors des enjeux clefs.

L'émergence de nouveaux modèles peu consommateurs et basés sur des sources d'énergies alternatives (*cf. 1.1 Enjeux environnementaux*) pourrait constituer une partie de la solution sur le long terme, de même que la généralisation de voitures adaptées à ces territoires (petite voiture sans permis en milieu rural par exemple).

L'optimisation du parc existant constitue également un levier intéressant, moins coûteux et plus immédiat. En parallèle d'efforts réalisés sur les transports en commun, le développement des usages partagés est un axe majeur de ce point de vue. Ils sont vecteurs de lien social et de solidarité, et

³⁹ CAS, « Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et urbains », *Rapports et documents*, n°47, 2012

⁴⁰http://www.lemonde.fr/planete/article/2009/11/12/comment-concilier-reve-pavillonnaire-et-ville-durable_1266204_3244.html

⁴¹ En milieux périurbains et ruraux, les taux de motorisation et de possession d'un permis augmentent. Les ménages les plus motorisés sont généralement les plus aisés et/ou ceux qui habitent les territoires les moins denses ou sur lesquels les alternatives de transport sont les moins nombreuses.

peuvent prendre de l'ampleur moyennant la levée de certains freins. Sensibilisation, communication et information sont ainsi indispensables sur ce chapitre, de même que certains aménagements pouvant renforcer l'intérêt de ces solutions alternatives (cf. 1.3.5 *Acceptation sociale des mobilités partagées*).

L'ensemble de ces solutions nécessitent, comme toujours, une longue concertation entre acteurs car les bassins de vie en milieux périurbains et ruraux correspondent rarement aux découpages intentionnels. Sur ce point, les agglomérations bordelaises et grenobloises sont exemplaires⁴².

Sur ces thématiques, consulter les fiches n°5 *Développer les services de mobilité à destination des personnes âgées et isolées*, n°7 *Relocaliser les services de la vie quotidienne*, n°11 *Développer les alternatives à la voiture individuelle* et n°12 *Favoriser un usage collectif de la voiture individuelle*.

MOTS ET IDEES CLEFS : *coûts des déplacements, prédominance de la voiture, intermodalité, attractivité persistante des milieux peu denses*

1.2.3 TERRITOIRES DE DEMAIN

Comme nous l'avons vu, les enjeux de mobilité sont intimement liés aux dynamiques territoriales. Certains axes de travail, tels que le développement volontariste du vélo ou les politiques de circulation et de stationnement, sont davantage adaptés aux milieux urbains ; d'autres au contraire sont plus spécifiques aux milieux peu denses.

INTERMODALITE ET MULTIMODALITE

D'autres encore sont communs à l'ensemble. Le désenclavement de certains territoires, la limitation de l'usage de la voiture et la recherche d'un plus grand confort pour les voyageurs en font partie, et peuvent être abordés partout sous l'angle des solutions technologiques (implantation de nouveaux axes de transports en commun, de nouveaux types de transport (tram-train, câble, tramway...)). Pour autant, l'état des finances publiques compromet actuellement ces lourds investissements et nécessite d'explorer d'autres voies, telles que l'optimisation et l'amélioration de l'existant, et l'intermodalité. Ce dernier champ d'action est d'autant plus crucial qu'en matière de mobilité, les réponses sont davantage à chercher du côté des combinaisons que des solutions uniques. Dans le cas des trajets à longue distance, des offres performantes et combinées de voyages en train, de location ou de covoiturage devraient permettre de limiter l'usage de la voiture solo.

AMELIORER LES TRANSPORTS EN COMMUN

Plus généralement, le développement des transports en commun, en s'adaptant aux contraintes imposées par chaque territoire et en cherchant à améliorer les infrastructures existantes, devrait permettre de limiter l'usage de la voiture sur l'ensemble des trajets. Différents axes de travail peuvent être envisagés pour cela. D'abord un travail sur la régularité et la fiabilité des lignes existantes, en développant leur fréquence, leur capacité et leur vitesse. Cela nécessite des

⁴² Voir notamment le rapport du *Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise*, mis en œuvre de décembre 2011 à juin 2012 et qui a rassemblé institutions publiques, acteurs privés, transporteurs, associations, etc.

aménagements, comme par exemple la limitation du nombre d'arrêts ou l'affectation aux transports en commun d'espaces de circulation⁴³. Il s'agit également de faciliter le rabattement vers ces grands axes, en aménageant des parkings relais⁴⁴, des voies cyclables et des garages à vélos. Il est également indispensable de donner le goût des transports en commun, en assurant le confort du voyageur, l'accessibilité des tarifs et la lisibilité de l'information. Ce dernier point implique à la fois de donner à tous les moyens de décoder les modalités d'accès aux transports en commun (cf. 1.3 Enjeux sociaux et fiche n°1 Apprendre la mobilité), de diffuser les informations, en développant des formes de conseil à la mobilité (agence ou plateforme de mobilité par exemple), et de les coordonner pour faciliter l'intermodalité des passagers (partage des données entre opérateurs de transports, titres de transport unique, etc.)

MOBILITE ACTIVE

De même, faciliter la mobilité douce en milieu urbain et faire du vélo un mode de transport performant sur plusieurs kilomètres peut aboutir à une réduction de l'usage de la voiture. Différentes mesures permettent de dynamiser les modes actifs (cf. fiche n°11 Développer des alternatives à la voiture individuelle), parmi lesquelles la sécurisation et l'aménagement des parcours, une combinaison facilitée avec d'autres modes de déplacements (possibilité de transporter son vélo dans les transports en commun, pistes connectées avec les voies de transports en commun...), l'aménagement d'espaces verts pour rendre la marche plus conviviale, le développement de nouveaux services de mobilité (cf. fiche n°8 Développer de nouveaux services de mobilité) et d'équipements adéquats (bancs, parkings à vélos, etc.) ou encore la mise en place de repères (signes, plans, panneaux indicateurs permettant d'estimer son temps de trajet à pied par exemple) permettant à tous de se situer dans la ville et d'établir un parcours.

D'UNE POLITIQUE D'OFFRE A UNE POLITIQUE DE DEMANDE

Dans l'ensemble, les choses ont beaucoup évolué sur ces différents aspects ces dernières années, notamment dans les grandes agglomérations. Il reste néanmoins à faire, notamment en matière de conception des transports : il s'agit en particulier de dépasser une logique d'offre, symbolisée par les aménagements de voirie et la mise en place d'infrastructures de transport, pour s'intéresser davantage à la demande. Si la mise à disposition d'une infrastructure satisfaisante est par exemple indispensable au développement du vélo, c'est en levant les freins à son usage que l'on parviendra à en faire un mode de déplacement quotidien significatif, comme cela est déjà le cas en Belgique, en Allemagne ou aux Pays-Bas. S'intéresser à la demande implique donc de se pencher sur la question des conditions d'acceptation des nouvelles mobilités (cf. 1.3.5 Acceptation sociale des mobilités partagées) et d'anticiper les obstacles susceptibles de démotiver les cyclistes en puissance (solutions de repli modal en cas d'intempérie, de garage, d'usage ponctuel ou au contraire fréquent, de gestion des vols, d'apprentissage du vélo et de connaissances des pistes cyclables, etc.)

Si la possibilité de report modale restera limitée dans certains territoires inégalement desservis par les transports en commun et moins adaptés aux modes doux, la multimodalité et l'intermodalité doivent de manière générale rester des objectifs majeurs. Les différentes pistes évoquées plus haut

⁴³ Sur ce point, des pratiques innovantes pourraient être étendues : par exemple, depuis 2004, sur l'A48 à Grenoble, les transports en commun peuvent rouler sur la bande d'arrêt d'urgence aux heures de pointes.

⁴⁴ Voir glossaire

dépendent toutes d'une meilleure connexion entre modes de transport, qui elle-même nécessite une communication et une forte concertation entre acteurs. Autre condition pour que l'intermodalité devienne une pratique courante dans tous les territoires : améliorer la connaissance des déplacements (motifs, périodes de la journée, usagers, distances parcourues, etc.) grâce à des dispositifs tels que les observatoires de mobilité, mais aussi en impliquant davantage les habitants dans la définition des mobilités quotidiennes. Le succès des solutions envisagées dépendra en effet étroitement de leur capacité à répondre aux besoins du territoire et de son public, en procurant une véritable alternative en termes de sécurité, de tarifs, de confort et de fiabilité.

DENSIFIER LA VILLE

Au-delà de ces réflexions sur la manière dont on se déplace, d'autres réflexions sur le « pourquoi » de notre mobilité impactent directement les politiques d'aménagement du territoire. Ainsi, redonner de l'autonomie au territoire, (ré)implanter localement emplois et services pour limiter les déplacements qui leur sont associés et densifier la ville sont des réflexions actuelles et internationales. Le village de Pundburry au Royaume-Uni en est une bonne illustration. Cette ville expérimentale à l'esthétique « néovillageoise » située dans le Dorset a été construite avec la volonté de limiter les déplacements et de favoriser la marche. Pour cela, un habitat individuel dense a été associé à un mode de vie urbain, avec une concentration en centre-bourg de services et commerces. Si ce type d'expérimentation a donné lieu à de vives critiques et à des résultats parfois mitigés, il est emblématique des réflexions en cours sur la densification des territoires périurbains.

Densifier la ville peut prendre plusieurs formes : la relocalisation de certains services de proximité, ce qui est déjà perceptible en milieu urbain ; le maintien d'une agriculture périurbaine voire urbaine, ou encore une offre attractive de logements permettant aux foyers modestes de rester en centres villes. En milieux périurbains et ruraux, cela passe par la polarisation des services (habitats, équipements, emplois...) autour des axes de transports et/ou par la création de pôles d'activité et de services de proximité dans des centres-bourgs ou des petites villes proches. On retrouverait alors dans ces lieux les services institutionnels, groupés sous la forme de points d'information et de médiation multiservices, des maisons de santé et des antennes de mobilité (stations de covoiturage, d'autopartage, de taxis collectifs, etc.) pensés pour être accessibles à tous.

Comme cela a été dit plus haut, l'écueil est bien de concilier cette démarche de densification avec l'aspiration des Français. Autre danger : travailler à la densification des milieux périurbains et urbains sans s'interroger sur la nature en ville et sur le bien-être des habitants, au risque de générer ensuite de nouveaux déplacements lorsque ces derniers iront chercher en fin de semaine un peu de verdure (ce que des chercheurs français ont appelé « l'effet barbecue »).

MUTUALISER LES EQUIPEMENTS

La multifonctionnalité des équipements et des services et le télétravail constituent d'autres pistes de réflexion moins risquées sur ce plan.

La première part du constat qu'équipements et services ont souvent un objectif unique alors qu'ils pourraient héberger d'autres activités. Ainsi, en Suisse, il est possible de recevoir des médicaments par la poste. En Suède, des écoles sont mobilisées le soir pour organiser des cours de gymnastique pour adultes. Anticiper lors de la construction d'établissements leurs autres usages possibles peut jouer un rôle clef. Ainsi, si la construction de crèches en milieux peu denses est souvent problématique (peu d'enfants à l'ouverture, ou peu de perspectives les années suivantes de renouveler les effectifs), la mobilisation de ces structures pour d'autres activités ou la possibilité de

les convertir à d'autres usages après quelques années pourrait changer la donne. A ces exemples, on peut également ajouter le partage d'une flotte de véhicules professionnels avec des particuliers ou des associations le soir et le week-end, l'accueil de retraités extérieurs au restaurant des maisons de retraite, ou encore la mutualisation de certains services à la personne, dont peu d'exemples existent à ce jour.

LE TELETRAVAIL

Le télétravail enfin est une autre voie de densification (cf. *fiche n°7 Relocaliser les services de la vie quotidienne*). Lorsqu'il est bien orchestré, il permet de limiter les déplacements domicile-travail sans perturber l'activité de l'employeur et la dynamique des équipes. Grâce à lui, des milieux peu denses, des petites villes et des villes moyennes peuvent garder leurs habitants sur place quelques jours par semaine, ce qui est à la fois gage d'animation et de consommation locale. Le télétravail peut d'ailleurs être pratiqué à domicile ou dans des tiers-lieux⁴⁵, qui permettent aux travailleurs à distance de nouer des relations sociales sur un lieu de travail, et éventuellement d'accéder à une palette de services réduisant encore les besoins de déplacements (crèche collective, conciergerie, etc.)

MOTS ET IDEES CLEFS : <i>télétravail, inter et multimodalité, densification, mutualisation, participation des usagers</i>
--

⁴⁵ Voir glossaire

1.3 ENJEUX SOCIAUX

1.3.1 MOBILITE ET VULNERABILITE

VULNERABILITE ECONOMIQUE

La mobilité n'a malheureusement rien d'acquis pour les publics vulnérables.

La fragilité économique constitue une des premières formes de la vulnérabilité au regard de la mobilité. Des ménages modestes doivent ainsi arbitrer entre leurs besoins de mobilité et d'autres postes de dépenses, au premier rang desquels les vacances, qui impliquent souvent de longs trajets en voiture. Ce type de trajets reste en fin de compte principalement l'apanage des hauts revenus : parmi les 40 % de français qui ne partent pas en vacances, nombreux sont ceux qui invoquent des raisons économiques⁴⁶.

Ceux qui habitent en territoires périurbains et ruraux et dépendent de la voiture pour leurs déplacements quotidiens sont plus fragiles encore. Pour ceux-là, l'augmentation programmée du prix du pétrole⁴⁷ est une épée de Damoclès qui risque de remettre fortement en question leur mode et leur niveau de vie. Ils ont d'ailleurs été jusqu'ici les plus touchés par les hausses des prix des carburants que nous avons déjà connues : en 2001, les personnes les plus pauvres et celles qui habitaient le plus loin du centre ont été les moins nombreuses à réduire leur kilométrage automobile faute d'avoir de réelles alternatives.⁴⁸

Mais avant même d'en arriver là, la voiture est déjà une cause d'inégalité et d'exclusion. Il faut avoir les moyens de se procurer un véhicule, une assurance, et surtout d'acquérir le précieux sésame que constitue le permis de conduire. Or cet examen est long et coûteux, implique la maîtrise d'un vocabulaire complexe et sollicite un certain nombre de réflexes qui n'ont rien d'évident (projection dans l'espace, repérage des signes urbains, etc.) Selon Jean-Pierre Orfeuill, « un à trois millions d'automobilistes ne sont pas « dans la norme » avant même d'avoir pris le volant, par défaut de permis, d'assurance ou de contrôle technique. Leur mobilité et leur usage de l'automobile sont alors limités par une perception des « zones à risque », celles où des contrôles sont possibles. »⁴⁹

L'ensemble de ces contraintes économiques touchent plus particulièrement les publics en insertion⁵⁰, qui sont pris dans un cercle vicieux : trouver un emploi pour se payer une voiture, et une voiture pour se procurer un emploi. Ce constat a incité de nombreuses structures d'insertion à réfléchir à des solutions de mobilité : prêt ou location à bas coût de voitures ou de deux-roues, cours de conduite, de code, etc. Des auto-écoles, des garages, des loueurs solidaires, des plateformes de mobilité travaillent ainsi quotidiennement à lever ces freins à la mobilité et à l'emploi.

⁴⁶Jean-Pierre Orfeuill, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS [en ligne]*, Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010 URL : <http://sociologies.revues.org/3321>

⁴⁷ Le FMI envisage un doublement des prix du pétrole à horizon 2020

⁴⁸ Futuribles International et IFSTTAR, *Prospective de la mobilité dans les villes moyennes françaises*, juin 2011

⁴⁹ Voir note 49

⁵⁰ Sur ce thème, consulter les travaux de l'Institut pour la Ville en Mouvement, de la FARE et de Voiture and Co.

VULNERABILITE SOCIALE ET CULTURELLE

Parfois, les fragilités ne sont pas seulement matérielles. Elles peuvent être également sociales et culturelles. Ainsi, certaines personnes n'ont jamais eu l'occasion d'apprendre à faire du vélo. D'autres ne savent pas lire un plan, une grille d'horaires, se repérer dans l'espace ou demander leur chemin, et ne sont dès lors pas en mesure d'utiliser les réseaux de transports qui les mèneraient vers l'emploi. Ces connaissances, ces savoir-faire et ces savoir-être n'ont rien d'inné : ils découlent d'une familiarité avec les déplacements et le dépaysement, acquise lors de promenades en famille ou avec des amis, de vacances dans une autre ville ou un autre pays, de sorties scolaires, etc. Les publics isolés et défavorisés n'ont pas les moyens et les occasions de faire cet apprentissage. Une anecdote connue l'illustre assez : celle d'un groupe de jeunes du bassin minier se rendant à Lille à la fin des années 1990, à l'occasion d'une journée de gratuité des TER, et restant dans l'enceinte de la gare faute de savoir où se rendre et par quels moyens⁵¹.

Sous l'impulsion d'acteurs précurseurs tels que l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) et la Fédération des Associations de la Route pour l'Education (FARE), ces obstacles à la mobilité, longtemps occultés, ont été reconnus et sont aujourd'hui pris en charge par de nombreuses structures d'insertion (cf. 2. Acteurs). Dès lors, la mobilité cesse d'être un facteur qui amplifie les écarts sociaux et culturels déjà constatés entre périphéries et villes centres pour contribuer au contraire à gommer certaines inégalités.

VULNERABILITE DES PERSONNES AGEES

L'âge constitue un facteur important de vulnérabilité s'agissant de mobilité. Ainsi, dans les milieux peu denses où la voiture est un impondérable, les jeunes sans permis et les personnes âgées dépendent des autres ou des transports en commun souvent peu performant pour se déplacer. Des parents ou des proches sont donc contraints d'augmenter leur mobilité quotidienne pour assurer ces besoins, source d'une dépendance pas toujours facile à vivre, notamment à l'adolescence. Certaines communes ont ainsi résolu de mettre en place des taxis de jeunes ou des systèmes de Transport A la Demande (TAD) pour les personnes âgées. Il convient par ailleurs de rappeler ici que tous les seniors ne constituent pas une population uniforme : si le processus de vieillissement est un vecteur d'identité commune, les « jeunes » seniors, dynamiques et souvent consommateurs de voyages se distinguent des seniors plus âgés en situation de dépendance, pour qui ce type de dispositifs est particulièrement nécessaire⁵².

VULNERABILITE PHYSIQUE

En termes de mobilité, la vulnérabilité peut enfin être d'ordre physique. Les personnes dites « à mobilité réduite » ou encore les aveugles sont particulièrement handicapés par des pratiques de déplacements souvent basées sur l'effort physique (marche, distances entre deux modes de transport, etc.) et sur les repères visuels. Rares sont aujourd'hui les villes qui permettent une circulation indifférenciée de ces populations. Si l'accessibilité des villes a globalement progressé (certaines comme Grenoble⁵³ sont même exemplaires), les objectifs fixés pour 2015 par la loi de 2005 sur le handicap ne seront manifestement pas atteints⁵⁴. De plus, l'existence de règles et

⁵¹ Anecdote reprise notamment par Jean-Pierre Orfeuill dans l'article cité dans la note 49.

⁵² Voir sur ce point le cahier de prospective « Seniors, santé et mobilité » de MobilityLab paru en 2012

⁵³ Classée ville de France la plus accessible par l'Association des paralysés de France (APF)

⁵⁴ Baromètre APF

d'aménagements dédiés à ce public fragile n'est pas toujours le gage d'une bonne prise en compte de leur vulnérabilité. Il peut par exemple arriver que des chauffeurs de cars refusent des passagers handicapés au prétexte qu'ils ne se sont pas inscrits en avance, ainsi que les règles le prescrivent. Ce respect de la règle met alors les personnes à mobilité réduite en bien plus grande difficulté que des personnes valides, qui pourraient prendre un taxi, marcher jusqu'à la prochaine gare, etc. En parallèle des aménagements réalisés, il s'agit donc « d'injecter » de l'humanité dans les transports pour faciliter la mobilité des personnes handicapées.

La question de la vulnérabilité physique se pose enfin pour les personnes fragiles temporairement : les personnes âgées, les femmes enceintes, les malades ou les convalescents peuvent éprouver de grandes difficultés à conduire, prendre un bus, affronter un hall de gare et une connexion, etc. Cette réflexion, menée par l'IVM, rappelle combien mobilité et santé sont intimement liées.

Sur cette thématique, consulter les fiches n°1 *Apprendre la mobilité*, n°2 *Soutenir l'insertion par la mobilité*, n°3 *Faciliter la mobilité des travailleurs pauvres*, n°5 *Développer les services de mobilité à destination des personnes âgées ou isolées* et n°6 *Assurer la mobilité des personnes en situation de fragilité physique*.

MOTS ET IDEES CLEFS : *dépendance, précarité énergétique, effort financier, inégalités sociales et culturelles, handicap*

1.3.2 MOBILITE, SANTE ET BIEN-ETRE

UNE CONDITION D'ACCES AUX SOINS

Chemin d'accès aux soins et aux infrastructures médicales, la mobilité est un facteur de santé. Le manque de services de transport et les distances à parcourir en milieux peu denses peuvent dès lors constituer un danger potentiel en cas d'urgence. Le milieu rural est en ce sens particulièrement vulnérable. Les milieux ruraux doivent bien sûr être distingués : leur offre de soin, leur activité économique, leur fréquentation touristique, leur enclavement ou au contraire leur proximité vis-à-vis d'une agglomération, etc. jouent un rôle déterminant et tous ne sont pas défavorables en termes de santé. Toutefois, ils demeurent plus isolés que les milieux urbains et ont un accès aux soins inférieur, du fait de leur faible densité et du manque de professionnels de santé. Il est donc primordial d'être mobile dans ces milieux pour accéder aux soins. De ce point de vue, les séniors, dont la proportion est plus nombreuse en milieu rural, sont plus vulnérables, même s'il s'agit là encore de distinguer le cas des jeunes séniors, actifs et mobiles, et celui des personnes âgées se trouvant déjà en situation de dépendance marquée.

Au regard de ces constats, les maisons de santé semblent constituer un début de solution, dans la mesure où elles permettent de limiter les déplacements induits par le parcours de santé en concentrant divers spécialistes sous un même toit. Néanmoins, la question de leur accès, souvent impossible sans voiture, demeure. Certains établissements intègrent d'ailleurs ce paramètre dès leur construction, en couplant leur fonctionnement avec celui d'un système de TAD. D'autres solutions se développent sur la base des TIC et il est désormais possible d'être consulté à domicile et à distance

par son médecin. Avec une nouvelle génération de séniors plus familière d'Internet⁵⁵, ces pistes pourraient être à l'avenir davantage mobilisées.

MOBILITE ROUTIERE ET SANTE

Condition d'accès à la santé, la mobilité a également une influence directe sur elle. Elle est en effet en lien avec différents aspects sanitaires, en particulier lorsqu'elle est routière. Elle est alors une source majeure d'accidents, parfois mortels. Si le nombre de morts sur les routes a significativement diminué depuis les années 1970 avec l'amélioration continue de la sécurité routière, les déplacements en voiture continuent de tuer près de 4000 personnes chaque année⁵⁶. A cela s'ajoutent des accidents moins graves mais bien plus nombreux.

La mobilité routière se révèle également être un enjeu sanitaire. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a d'ailleurs classé en octobre dernier la pollution de l'air extérieur comme cancérigène suite aux études réalisées par le Centre International de Recherche sur le Cancer (IARC). En France, la prééminence du diesel, classé « cancérigène certain » par l'OMS en juin 2012, pourrait encore accentuer ce problème sanitaire. Sans parler des particules fines émises par l'ensemble des moteurs thermiques qui provoquent asthme, allergies et irritation des bronches... Préoccupées par ce constat, plusieurs villes, dont Rennes, ont réalisé des études d'impact sur la santé.

MOBILITE ET STRESS

La mobilité peut également impacter la santé et le bien-être en devenant une source de stress et de frustration. Horaires défaillants, inconfort et lenteur des transports en commun, foule parfois hostile sont autant de facteurs de stress. Le stress généré par les transports augmente avec l'âge et justifie pour beaucoup le choix de la voiture individuelle. Humaniser les transports, travailler à leur confort et à leur fiabilité, à l'information des passagers en temps réel seraient donc de bons moyens pour faire de ces expériences de mobilité des moments agréables. A contrario, les quelques 180 minutes que 60% de franciliens passent chaque jour dans les transports (dont 72% en voiture)⁵⁷ ne procurent sans doute aucun bien-être particulier. Le télétravail pourrait dès lors constituer une solution, à condition qu'il soit pratiqué avec prudence. Certains retours d'expériences recommandent notamment de limiter le télétravail à quelques jours par semaine, de le coupler avec des réunions d'équipe régulières et de le mettre en place au sein d'une équipe qui se connaît déjà. Ces précautions doivent permettre d'améliorer l'impact environnemental de la société et le bien-être des salariés, sans les isoler ni mettre en péril les dynamiques d'équipe.

Le bruit constitue enfin une autre source d'inconfort en ville. Les voitures mais également les trains, les bus, les camions et les deux-roues motorisés génèrent un brouhaha urbain qui peut avoir des conséquences fâcheuses en termes de bien-être et même de santé. Facteur de stress, il pourrait

⁵⁵Selon l'agence marketing senioragency, « Les 50-60 ans ont le plus fort taux d'équipement informatique, de connexion Internet, passent plus de temps que tous les autres sur Internet (2h20 chaque jour) et sont surtout les premiers cyberacheteurs » (cité dans l'étude du GART *La mobilité des séniors*)

⁵⁶https://fr.wikipedia.org/wiki/Securite_routiere_en_France

⁵⁷ Nicole Turbé-Suetens (2011), « Télétravail d'avenir », Conférence TEDxParis
<http://www.tedxparis.com/talks/nicole-turbe-suetens-teletravail-davenir/>

également générer un affaiblissement de la concentration et des fonctions cognitives, ainsi que des troubles du sommeil.⁵⁸

LES INCIDENCES POSITIVES DE LA MOBILITE ACTIVE

Mais à rebours de ces effets pervers, la mobilité contribue également à augmenter l'espérance de vie lorsqu'elle est active⁵⁹. La pratique de la marche et du vélo permet ainsi, au même titre que le sport en général, de limiter le nombre de maladies cardiovasculaires, de diabète de type 2 ou encore de dépressions. Ces impacts positifs correspondraient à une économie annuelle de 5,6 milliards d'euros en dépenses de santé⁶⁰. Devant de tels avantages, certains vont jusqu'à prescrire des abonnements vélo sur ordonnance : à Strasbourg par exemple, « de véritables prescriptions à bouger [sont] prises en charge financièrement par la Communauté Urbaine. »⁶¹

Au-delà des avantages liés à la pratique d'une activité physique, la marche et le vélo ont de nombreux avantages (cf.1.1 *Enjeux environnementaux*). On ne s'étonne pas, dans ces conditions, que la mobilité dite active ait suscité l'intérêt des urbanistes, des aménageurs et des transporteurs. Ainsi, aux Etats-Unis, la notion nouvelle de « marchabilité » (walkability) a été développée dans un contexte de fort étalement urbain et de problèmes d'obésité accrus. Elle permet d'évaluer le potentiel piétonnier d'un quartier. Les agences immobilières fournissent désormais cette information à l'achat d'un logement et de nombreux logiciels proposent de la calculer de manière plus ou moins fine.⁶²

A Londres, ainsi que dans d'autres capitales européennes, des réflexions poussées sur la place de la marche en ville ont abouti à l'élaboration d'un plan de marche dont l'objectif est la réintroduction de ce mode actif. Quant à la RATP, elle mène des réflexions similaires au sein de son unité prospective⁶³.

De manière plus générale, malgré les effets négatifs évoqués, la mobilité reste valorisée en tant que telle et beaucoup la considèrent comme une source majeure d'accomplissement. Le voyage contribue en particulier au bien-être de ceux qui ont la chance de l'expérimenter, et est particulièrement valorisé chez les seniors.⁶⁴

Sur cette thématique, consulter les fiches n°10 *Réapprendre la lenteur et la « démobilité »*, n°11 *Développer des alternatives à la voiture individuelle* et n°14 *Rendre la mobilité touristique accessible et durable*.

MOTS ET IDEES CLEFS : <i>stress, bruit, soins en milieu rural, sécurité routière, maladies générées par la mobilité, bénéfiques des modes actifs</i>

⁵⁸ Consulter pour plus de détails : <http://www.fne.asso.fr/fr/nos-dossiers/sante--environnement/bruit.html>

⁵⁹ Mobility LAB (Transdev), « Séniors, santé et mobilité », *Les cahiers de prospective*, n°1, 2012

⁶⁰ N. Mercat Altermodal Inddigo pour Atout France (2009), *L'économie du vélo*, (disponible sur : <http://www.voirie-pour-tous.info/Dossier-Economie-du-velo.html>)

⁶¹ Mobility LAB (Transdev), « Mobilité urbaine : redonner une place à la marche », *Point de vue*, octobre 2010

⁶² Lefigaro.fr, « La « marchabilité », paramètre méconnu du milieu urbain », 24 mai 2013, <http://sante.lefigaro.fr/actualite/2013/05/24/20580-marchabilite-parametre-meconnu-milieu-urbain>

⁶³ En 2009, la RATP avait organisé un séminaire prospectif sur le thème « La marche au cœur des mobilités »

⁶⁴ Mobility LAB (Transdev), « Les mobilité contemporaines face à la question du bien-être », *Point de vue*, mars 2010

1.3.3 MOBILITE ET LIEN SOCIAL

LA MOBILITE COMME VECTEUR D'ECHANGE

Si la mobilité est considérée par certains comme une source d'accomplissement, c'est probablement pour partie en vertu des liens qu'elle facilite. Elle constitue en effet le moyen de retrouver des proches, des amis, de la famille, ou d'aller à la découverte d'autres cultures. Elle est aussi en soi un espace et un temps de rencontre. Beaucoup d'opérateurs prennent d'ailleurs acte de cette dimension de la mobilité. Créée dans les années 1970, la rubrique « Transports amoureux »⁶⁵ du journal Libération en est un bon exemple. Plus récemment, les trains iDTGV de la SNCF ont développé le concept d'iDZAP, espace dans lequel les voyageurs sont encouragés à faire connaissance, et a minima à se saluer. Certains ont même été jusqu'à développer des sites de rencontres axés sur le transport en commun : le site llovecommuting.com, sorti en juin 2012, permet ainsi aux Montréalais de briser la routine en rencontrant des personnes effectuant les mêmes trajets quotidiens.

DES ECHANGES INTENSIFIES PAR LES MOBILITES PARTAGEES

Plus généralement, la mobilité partagée, qu'il s'agisse de transports en commun, de taxis collectifs, d'autostop ou de covoiturage, est particulièrement propice à l'échange. Nous avons tous le souvenir d'une conversation, même brève, avec un inconnu à l'occasion d'un trajet, d'une grève, d'une attente sur le quai, etc. Une certaine civilité y participe aussi : laisser sa place à une personne âgée, tenir la porte de sortie pour la personne suivante, aider quelqu'un à monter ses bagages, sont autant de gestes qui font de la mobilité partagée un temps de rencontre et de solidarité.

Certains acteurs jouent d'ailleurs cette carte « à fond ». Ainsi du site de covoiturage Blablacar, qui mêle à la dimension logistique d'offres et de demandes de trajets un aspect plus communautaire : les membres de Blablacar ont une identité et un profil ; passagers et conducteurs s'évaluent mutuellement et commentent leur trajet, pour le bénéfice de tous.

Parmi les nombreuses illustrations possibles de la relation entre mobilité et lien social, les pédibus⁶⁶ constituent enfin un exemple particulièrement intéressant. Mis en place pour amener à pied les enfants à l'école et limiter les transports en voiture sur de courtes distances, les pédibus sont d'abord un lieu de socialisation entre les enfants, qui passent entre 20 et 30 minutes par jour ensemble. Ils permettent également de nombreuses rencontres et des échanges intergénérationnels entre les encadrants bénévoles, les parents et les enfants.

Dans une société tournée vers l'individu, cet aspect de la mobilité est précieux et peut être cultivé comme un rempart possible à l'isolement et un vecteur de convivialité. Il doit d'autant plus être valorisé et protégé si l'on considère que l'augmentation de la population mondiale à horizon 2050 et une quantité limitée d'énergies fossiles nous amèneront à vivre et à bouger davantage ensemble.

Dans ce contexte, la mobilité partagée semble promise à un bel avenir, pour peu que certaines réticences soient levées (*cf. infra*) et à condition que l'on prenne cette dimension d'échange et de lien en compte dans les projets de mobilité. Le covoiturage doit par exemple conserver son caractère

⁶⁵Créée dans les années 1970 par le journal Libération, « Transports amoureux » est la rubrique de petites annonces dédiées à aux déclarations d'amour des usagers.

⁶⁶ Voir glossaire

transgénérationnel, et ne pas être organisé et pensé par génération. De même, lorsque l'on cherche à écrieter les heures de pointe des transports en commun en échelonnant les horaires des étudiants et de certains salariés, il faut veiller à préserver une certaine forme de diversité dans les transports, au nom des rencontres que rend possible le temps et l'espace de mobilité. Certes, Internet et les technologies de communication en général ont ouvert la voie à une mobilité plus virtuelle, elle aussi riche de rencontres et d'interactions. Les blogs, les forums, les sites de trocs, d'achats entre particuliers en sont de bons exemples. Mais la mobilité potentielle reste un critère d'ouverture et d'échange important.

Sur cette thématique, consulter la fiche⁴*Développer le lien social grâce à la mobilité.*

MOTS ET IDEES CLEFS : *rencontre, communauté, échanges, mixité*

1.3.4 LA VOITURE CHANGE DE STATUT

Ces nouveaux usages partagés de la voiture semblent prometteurs et d'autant plus pertinents que les représentations associées à la voiture évoluent. Longtemps considérée comme un marqueur social et un signe de réussite⁶⁷, la voiture est aujourd'hui détrônée par une autre catégorie d'équipements. Les objets « high tech », au premier rang desquels le téléphone portable, ont ainsi une importance symbolique bien plus forte que la voiture chez les jeunes. A l'avenir, l'automobile pourrait donc être davantage considérée à l'aune des services de mobilité qu'elle rend qu'en tant qu'objet lié à un statut social. En cohérence avec l'émergence de la consommation collaborative⁶⁸ et l'économie de fonctionnalité, cette évolution ouvre la voie à de nouvelles formes de mobilité. La mutualisation des véhicules, sous forme de location traditionnelle ou entre particuliers, de covoiturage ou d'autopartage est un premier levier possible. Associé à d'autres modes de transports, cet usage partagé de la voiture offrira une réelle alternative de mobilité. Là encore, les évolutions sociétales semblent favoriser l'émergence de ces combinaisons : pratique déjà bien intégrée par les habitants des grandes agglomérations, l'intermodalité semble gagner du terrain. Un laboratoire de sociologie urbaine suisse constatait ainsi récemment que sur trois grandes agglomérations, l'image de la voiture s'était dégradée de 1994 à 2011 et que le nombre d'automobilistes exclusifs avait significativement baissé. Dans le même temps, l'image des transports en commun s'était améliorée et le nombre de passagers « intermodaux » ou « prédisposés alternatifs » avait nettement augmenté⁶⁹.

1.3.5 ACCEPTATION SOCIALE DES MOBILITES PARTAGEES

L'évolution des pratiques de mobilité dépend étroitement des infrastructures disponibles, du contexte économique et écologique, mais également de l'acceptation sociale qui en est faite. Et si la

⁶⁷ C'est d'ailleurs toujours le cas dans de nombreux pays, comme en Argentine ou en Turquie

⁶⁸ Voir glossaire

⁶⁹ Certu (2013), Deux fois moins d'automobilistes dans les agglomérations suisses entre 1994 et 2011, *Transflash*, 379, p. 3.

mobilité partagée semble parée de toutes les vertus et répondre aux exigences de développement durable, elle se heurte néanmoins aujourd'hui à de sérieux obstacles de ce point de vue.

FIABILITE, COUT ET CONFORT : LES RAISONS INVOQUEES POUR CONSERVER LA VOITURE

Comme nous l'avons vu (cf.1.2.2.3 *Mobilité en milieux périurbains et ruraux*), la fiabilité est souvent invoquée pour justifier la non-utilisation des transports en commun. La question du prix, sur ce chapitre, revient également souvent. Ainsi, pour un confort supérieur, une garantie de ponctualité et un coût estimé égal ou inférieur, beaucoup préféreront utiliser leur voiture. Certes, le coût estimé par les automobilistes n'est pas toujours complet et omet parfois d'intégrer des postes tels que l'assurance, le stationnement, les contrôles techniques ou encore les contraventions. Pour autant, le prix des transports en milieux peu denses reste souvent dissuasif. Plusieurs départements, bien conscients de ce frein, ont d'ailleurs mis à disposition de leurs habitants des abonnements attractifs sur leurs réseaux interurbains. En avril 2009, le département du Morbihan a par exemple mis en place un ticket unique à deux euros par trajet quelle que soit la distance parcourue. Cet exemple a été suivi par de nombreux autres départements depuis lors.

La question de confort, susceptible de rebuter des usagers potentiels des transports en commun, se pose également lorsque l'on cherche à développer les mobilités actives. Ainsi, se rendre à vélo sur son lieu de travail mais ne pas disposer de douches à l'arrivée, ne pas avoir de garages à vélos en nombre suffisant ou ne pas disposer de solutions de repli en cas de pluie, de froid ou de fatigue est un obstacle sérieux à l'utilisation régulière des modes doux.

En poussant cette notion à l'extrême, on notera aussi l'importance d'associer aux nouvelles mobilités une dimension de plaisir. Les discours culpabilisateurs ne faciliteront pas le changement de ce point de vue. Bien au contraire, il s'agit de donner aux usagers le goût des mobilités partagées, en valorisant leurs spécificités, leurs avantages et en jouant notamment sur le confort et le lien social.

UNE FLEXIBILITE PERÇUE COMME NECESSAIRE

Le besoin de flexibilité est aussi souvent invoqué comme frein. Dans le cas des transports en commun, ce sont des horaires et/ou des correspondances inadaptées qui rebutent le voyageur. Dans le cas d'un covoiturage régulier, pour se rendre sur le lieu de travail par exemple, le besoin de parer à des imprévus est souvent invoqué. Ainsi, les trajets nécessaires pour aller à l'école ou au centre de loisirs, les urgences (un conjoint bloqué en réunion qui demande au pied levé à l'autre d'aller chercher les enfants) sont souvent cités en exemple pour justifier l'impossibilité de covoiturer quotidiennement. Or pour certains opérateurs de transport, ce sont là de mauvaises raisons (ces « imprévus » arrivent en fait rarement et ne justifient pas de rejeter le dispositif sur l'année) qui cachent souvent un frein relationnel plus fort. La perspective de voyager jour après jour avec la même personne peut en effet déplaire ou inquiéter : trouvera-t-on assez de sujet de conversations ? Va-t-on s'entendre ? Faut-il parler ou non ? La relation à l'autre est dans ce cas une véritable source de blocage.

LA PEUR DE L'AUTRE

De manière plus extrême, la peur de l'autre est aussi un frein au développement des mobilités partagées. Certaines lignes de transport en commun, qui traversent des quartiers « chauds » sont prises avec réticence ou contournées ; même les chauffeurs évitent parfois de desservir certains arrêts. Le besoin de sécurité et la peur de l'autre freinent également le développement du

covoiturage et de l'autostop, pourtant si adaptés à la mobilité en territoires peu denses. La confiance indispensable à ce type de trajet n'a bien sûr rien d'évident mais l'on peut regretter qu'elle soit si peu encouragée par les médias. Les discours récurrents sur l'insécurité et la délinquance, la proportion de faits divers alarmants détaillés chaque jour, prennent bien plus de place que l'histoire des belles rencontres que permet la mobilité partagée. Sur ce plan, l'autostop souffre en particulier de clichés sordides à l'image tenace.

La communication et la sensibilisation jouent dès lors un rôle majeur dans l'acceptation. D'où l'émergence de notions cruciales telles que le « management de la mobilité », basé sur l'information, la communication, l'organisation des services et la coordination des activités des différents partenaires, et dont l'objectif est d'accompagner les changements de comportement des usagers⁷⁰.

Des ressorts économiques, psychologiques et sociaux conditionnent donc l'essor de la mobilité durable. Au-delà de ceux qui ont été évoqués et qui peuvent être considérés comme des prérequis nécessaires, les changements de pratiques, de mode de vie, de valeurs même, sont en jeu.

Sur cette thématique, consulter les fiches *n°4 Développer le lien social grâce à la mobilité*, *n°8 Développer de nouveaux services de mobilité*, *n°11 Développer des alternatives à la voiture individuelles* et *n°12 Favoriser un usage collectif de la voiture*.

MOTS ET IDEES CLEFS : <i>confort, flexibilité, prix, rapport à l'autre, valeurs</i>
--

⁷⁰ CAS, « Les nouvelles mobilités – Adapter l'automobile aux modes de vie de demain », *Rapports et documents*, novembre 2010



PARTIE 2 – ACTEURS ET RESSOURCES

Cette deuxième partie présente succinctement les principaux documents d'urbanisme et des acteurs clefs en matière de mobilité. La liste des acteurs recensés ci-dessous n'est bien entendu pas exhaustive. Elle a pour objectif de donner des pistes de réflexions pour la recherche de partenaires et de recenser des acteurs « récurrents », susceptibles d'être consultés fréquemment par les acteurs de la Fondation Macif sur des projets collectifs dédiés à la mobilité.

2.1 PRINCIPAUX DOCUMENTS D'URBANISME

Outils majeurs d'aménagement du territoire, les documents d'urbanisme fixent à l'échelle d'une ou plusieurs communes des principes généraux d'organisation. Plusieurs d'entre eux régissent les principes de mobilité, à différentes échelles.

LES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU)

Le PLU remplace le Plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) de 2000 et constitue l'un des principaux outils de planification de l'urbanisme communal ou intercommunal. Il établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement sur la ou les communes qu'il régit, et fixe les règles générales d'utilisation du sol. Il peut notamment déterminer :

- une densité minimale pour les constructions situées à proximité d'infrastructures de transports en commun
- un nombre maximal de places de stationnement lors de la construction de bâtiments destinés à un autre usage que l'habitat
- des aménagements d'itinéraires cyclables

Les PLU doivent être compatibles avec les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT). Lorsque les PLU sont conçus pour une intercommunalité (PLUi) qui ne dispose pas de PDU, le PLU tient lieu de PDU.

LES PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Conçus par l'Autorité Organisatrice de Transport urbain, les PDU sont établis pour une durée de 5 à 10 ans et visent « à développer les transports collectifs et les modes de transport propres, à organiser la circulation, le stationnement, et à aménager l'espace public. Ils visent en outre à assurer

un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.»⁷¹

Formalisés pour la première fois dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs en 1982, les PDU ont pris un caractère obligatoire en 1996 avec la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE). Leur rôle a été renforcé en 2000 avec la loi SRU. Ils sont aujourd'hui obligatoires pour les communes ou établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants. Les PDU doivent être compatibles avec les SCoT lorsqu'ils existent. Ils sont déterminés dans le cadre du Périmètre des Transports Urbains (PTU⁷²) et visent notamment à :

- améliorer la sécurité en situation de mobilité
- réduire le trafic routier
- développer les mobilités alternatives à la voiture (transports en commun et modes actifs)
- améliorer l'efficacité des réseaux existants, en travaillant notamment à leur partage entre les différents modes de transports, au partage d'informations sur la circulation et à la mise en place d'une billettique intégrée pour tous les déplacements
- organiser le stationnement, le transport et la livraison des biens
- encourager les acteurs publics et privés à travailler sur les déplacements de leurs collaborateurs

LES SCHEMAS DE COHERENCE TERRITORIALE (SCoT)

Instauré par la loi SRU et élaboré à l'échelle de plusieurs communes ou d'un groupement de communes, le SCoT a vocation à harmoniser les politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat et de mobilité afin d'organiser le territoire de manière cohérente. Son objectif est de préserver un équilibre entre les zones agricoles, naturelles, industrielles, urbaines et touristiques du territoire. Il détermine donc, sur un territoire continu, une politique concertée et intercommunale de développement durable et contribue à lutter contre la consommation d'espace, à équilibrer la répartition des commerces et des services, à préserver la biodiversité et les écosystèmes en assurant notamment des continuités écologiques sur le territoire, à améliorer la performance énergétique des territoires et à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

En matière de mobilité, il peut en particulier :

- définir des obligations de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés (minimales ou maximales) ou non motorisés (minimales)
- conditionner l'implantation d'équipements commerciaux (accès aux transports collectifs, stationnement, conditions de livraisons et respect de l'environnement...)

Sa réalisation n'est pas obligatoire. En revanche, lorsqu'un SCoT existe, il est opposable aux PLU et aux PDU. Il doit être révisé tous les 10 ans.

⁷¹<http://www.aurba.org/Etudes/Documents-d-urbanisme>

⁷² « Un périmètre de transports urbains (PTU) représente la zone à l'intérieur de laquelle les transports publics de personnes sont qualifiés de transports urbains et organisés par une autorité urbaine. » (Définition du Ministère des Transports)

2.2 ACTEURS PUBLICS

MEDDE, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie <i>developpement-durable.gouv.fr</i>	Les ministères sont précieux dans le cadre de recherches documentaires. En termes de transports, l'Etat a par ailleurs conservé les compétences suivantes : <ul style="list-style-type: none">- gestion des services de transports routiers non urbains- gestion des services nationaux ferroviaires non transférés aux Régions- définition de la réglementation sociale, des règles de sécurité et de contrôle technique, ainsi que le contrôle de leur application- élaboration du schéma multimodal des services collectifs de transport de voyageurs et du schéma multimodal des services collectifs de transport de marchandises.
Ministère de la santé et des Sports <i>sante.gouv.fr</i>	Référents en termes d'aménagement de l'espace et de politiques territoriales, ils disposent en particulier des compétences suivantes en matière de transport : <ul style="list-style-type: none">- gestion des TER pour la Région- gestion des transports interurbains et scolaires, et des routes départementales pour les départements. Ce sont de potentielles sources de subventions.
Conseils généraux et régionaux	Les communes assurent la gestion des voiries communales et exercent un pouvoir de police (stationnement, circulation.) Dans le périmètre de transport urbain, les communes gèrent le transport scolaire, les transports publics urbains de personnes et la consistance, la tarification et le mode d'exploitation du service de transport L'ensemble des orientations sont définies dans le PDU (cf. 2.1). Lorsque la gestion est intercommunale, elle induit généralement la création d'un syndicat mixte des transports, qui peut associer d'autres collectivités territoriales.
Communes et Intercommunalités	L'Ademe est un EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial) chargé de susciter, animer, coordonner, faciliter ou réaliser des opérations ayant pour objet la protection de l'environnement et la maîtrise de l'énergie. C'est une source précieuse de documentation et un financeur potentiel.
ADEME, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie <i>ademe.fr</i>	En France, il existe environ 600 agendas 21 locaux, à toutes les échelles territoriales : départementale, régionale, intercommunale, communale. Les problématiques prises en compte sont nombreuses ; la mobilité y est bien naturellement incluse.
Agenda 21 observatoire-territoires-durables.org	Opérationnelle depuis 2011, l'AFIMB est un service de l'Etat chargé de : <ul style="list-style-type: none">- "promouvoir l'interopérabilité dans les domaines de l'information multimodale et de la billettique, et soutenir la normalisation dans ces domaines- encourager le développement de services d'information à l'intention des usagers, prenant en compte l'ensemble des modes de transport ;- mettre les systèmes d'information multimodale en réseau, en liaison avec les collectivités territoriales volontaires." (www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-de-l-AFIMB.html)
AFIMB, Agence Française pour l'Information multimodale et la Billettique	Service du MEDDE, le Certu conduit des études dans le domaine des réseaux urbains, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques. Il réalise également de nombreuses enquêtes statistiques et des expérimentations dans le domaine de la mobilité. C'est une source précieuse de documentation.
CERTU, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques <i>certu.fr</i>	Fondé en 1980, il regroupe 280 autorités organisatrices de transports. Son objectif est d'améliorer les déplacements et de développer les transports publics en France. Le GART permet aux élus responsables du transport de partager leurs réflexions.
GART, Groupement des autorités responsables de transport <i>gart.fr</i>	

<p>Agences d'Urbanisme <i>fnau.org</i></p>	<p>Les Agences d'Urbanismes sont des associations rassemblant différentes parties prenantes de la ville (collectivités territoriales, EPIC, Universités, etc.). Elles sont chargées, pour le bénéfice de l'ensemble des membres, d'observer les territoires, de capitaliser et partager les informations, de développer une vision prospective, d'harmoniser les projets de mobilité des différents membres et de les assister dans leur réalisation.</p> <p>La Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme compte actuellement 53 agences dont l'expertise constitue une ressource précieuse.</p>
<p>UNCCAS, Union nationale des centres communaux et intercommunaux d'action sociale <i>unccas.org</i></p>	<p>Forte de ses 3 900 adhérents, l'union représente la quasi totalité des communes de plus de 10000 habitants, 80% des communes de 5 000 à 10 000 habitants.</p> <p>L'UNCCAS apporte une réflexion, une démarche prospective et stratégique, mais aussi un outil technique et pratique d'envergure aux acteurs de terrain.</p>
<p>Missions locales <i>mission-locale.fr</i></p> <p>Maisons de l'emploi</p>	<p>Acteurs à consulter sur la thématique insertion et mobilité. Les Missions Locales exercent une mission de service public de proximité centrée sur les jeunes et leur insertion sociale et professionnelle. Les Maisons de l'emploi sont des organismes locaux au service public de l'emploi placées sous la responsabilité des collectivités locales. Elles s'adressent à tout public concerné par l'emploi (chômeurs, salariés, entreprises ou créateurs d'entreprises.)</p>
<p>INDL, Institut National du Développement Local <i>indl.fr</i></p>	<p>Le programme d'actions de l'INDL s'inscrit à la fois dans les orientations et les priorités de la politique d'aménagement du territoire. Son champ d'action recouvre 3 thèmes majeurs : la gouvernance territoriale, l'accompagnement de projets territoriaux innovants et le développement des compétences.</p>
<p>LVMT, Laboratoire Ville Mobilité Transports <i>lvmt.fr</i></p>	<p>Le LVMT, créé en 2003, résulte d'un partenariat entre 3 établissements de recherche et d'enseignement supérieur compétents dans le secteur de l'aménagement et des transports: l'Ecole des Ponts, l'IFSTTAR et l'UPEMLV. Ses travaux de recherche peuvent constituer une ressource intéressante pour la mise en œuvre de projets innovants.</p>

2.3 ASSOCIATIONS

ASSOCIATIONS RURALES

Ces associations peuvent être sollicitées sur des problématiques de mobilité en milieu rural (mobilité des jeunes et des personnes âgées, insertion par la mobilité en milieu rural, installation en milieu rural, etc. (Cf Partie 2.1)

<p>AFIP, Association de formation et d'information pour le développement d'initiatives rurales <i>afip.asso.fr</i></p>	<p>L'AFIP est un réseau associatif de formation, d'information et d'appui aux initiatives locales.</p> <p>Ses objectifs sont d'œuvrer pour un développement solidaire et durable des territoires ruraux en renforçant la capacité des personnes et des groupes à développer leurs projets.</p>
<p>AMRF, Association des Maires Ruraux de France <i>amrf.fr</i></p>	<p>L'AMRF s'engage au quotidien au niveau local comme national pour défendre et promouvoir les enjeux spécifiques de la ruralité. Créée en 1971, l'AMRF rassemble ainsi près de 10 000 maires ruraux, regroupés dans un réseau convivial et solidaire</p>

	d'associations départementales, en toute indépendance des pouvoirs et partis politiques. L'Association des Maires Ruraux de France fédère, informe et représente les maires des communes de moins de 3 500 habitants partout en France.
Collectif ville campagne installation-campagne.fr/collectif-ville-campagne.php5	"Responsable de la création et de l'animation de ce site portail, le Collectif Ville Campagne est une association nationale au service de ceux qui désirent s'installer à la campagne et des territoires ruraux qui souhaitent accueillir de nouvelles populations.(« installation-campagne.fr »).
Familles rurales famillesrurales.org	Familles Rurales est un mouvement familial composé de 2 500 associations locales regroupant 180 000 familles adhérentes. Les missions de Familles Rurales portent notamment sur les aînés, la santé et l'environnement, et l'animation des territoires ruraux.
MRJC, Mouvement Rural de Jeunesse Chrétienne mrjc.org	"Au confluent de deux traditions, celle de l'expérimentation sociale et celle de l'éducation populaire, le mouvement œuvre pour une nouvelle pratique sociale qui intègre la participation du plus grand nombre au développement. Face aux problèmes de la jeunesse et de l'avenir du milieu rural, le mouvement répond par ses actions, ses propositions concernant en particulier la formation, le chômage, l'emploi ou la vie sociale et culturelle." (www.celavar.org)
UNAADMR, Union Nationale des Associations d'Aide à Domicile en Milieu Rural admr.org	L'UNAADMR est le premier réseau français de proximité avec 3 250 associations présentes dans toute la France, 110 000 bénévoles et 90 000 salariés.

ASSOCIATIONS DEDIEES A LA MOBILITE

Fubicy fubicy.org	La FUBICY fédère 180 associations locales et représente plus de 3 millions d'utilisateurs cyclistes au quotidien, et 17 millions d'utilisateurs réguliers. Son action vise à promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien.
FARE, Fédération des Associations de la Route pour l'Education Federation-fare.fr	La Fédération FARE a été créée en 1988 autour des questions d'insertion par la mobilité et regroupe 60 structures associatives adhérentes en 2012. Elle est également soutenue par des partenaires tels que la DSCR, l'ACSé, la Prévention Routière ou la Fondation PSA. Elle travaille entre autres à l'essaimage de 20 plateformes de mobilité (projet "Mouv'Up").
IVM, Institut pour la Ville en Mouvement ville-en-mouvement.com	"Depuis 2000, l'Institut pour la ville en mouvement, association de loi 1901 fondée à l'initiative de PSA Peugeot Citroën mobilise des experts en Asie, en Amérique, en Europe et en Chine, engage des programmes de recherche inédits, des actions de terrain innovantes, des projets mêlant les pays et les continents, des partenariats public privé et des équipes pluridisciplinaires pour contribuer à l'émergence de solutions innovantes en matière de mobilité urbaine." (ville-en-mouvement.com)
Laboratoire de la mobilité inclusive mobiliteinclusive.com	Lancé lors de l'édition 2013 des rencontres de la mobilité inclusive, le laboratoire de la mobilité inclusive se veut un outil de dialogue pour affiner la compréhension des freins à la mobilité et imaginer les solutions à promouvoir.
Voiture and Co voitureandco.com	"Voiture & co [...] a pour vocation d'accompagner tous les publics vers une mobilité durable, solidaire et respectueuse de l'environnement. Depuis plus de 14 ans, elle intervient sur trois domaines d'action : la sécurité routière, la mobilité durable, l'insertion." (voitureandco.com) L'association travaille en particulier à la mise en place de plateforme de mobilité.

ASSOCIATIONS ENVIRONNEMENTALES

France nature environnement fne.asso.fr	Des sommets des Alpes aux mangroves de Guyane, la fédération France Nature Environnement rassemble 3000 associations de protection de la nature et de l'environnement sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer. Ses principales missions sont au nombre de six : lutter contre toutes les atteintes à l'environnement, alerter l'opinion publique, réunir et soutenir les associations, faire entendre l'expertise citoyenne, défendre l'intérêt général, instaurer plus de justice pour l'environnement. Ils ont en particulier développé une compétence en matière de logistique urbaine.
UNCPIE, Union Nationale des Centres Permanents d'Initiatives pour L'Environnement cpie.fr	Le centre permanent d'initiatives pour l'environnement (CPIE) est une association qui agit dans deux domaines d'activité en faveur du développement durable : la sensibilisation et l'éducation de tous à l'environnement et l'accompagnement des territoires au service de politiques publiques et de projets d'acteurs.
Les Eco-Maires ecomaires.com	L'association Les Eco Maires a été créée en 1989 à l'initiative d'une cinquantaine d'élus, afin de réunir les collectivités qui font des politiques environnementales et de Développement durable une priorité de leurs mandats. Aujourd'hui, le réseau de près de 2000 collectivités partenaires représente la diversité politique et des territoires de la France.

2.4 FONDATIONS

Fondation d'entreprise Airbus airbus.com/company/corporate-social-responsibility/corporate-foundation	La Fondation soutient des actions sur 3 thèmes : solidarité, insertion et éducation des jeunes, et environnement. Elle soutient des projets pilotés par Airbus mais peut nouer des partenariats avec des structures externes (ex : partenariat avec la Croix Rouge en 2012)
Fondation de France fondationdefrance.org	Depuis 1969, la Fondation de France soutient des projets concrets et innovants qui répondent aux besoins des personnes face aux problèmes posés par l'évolution rapide de la société. Elle agit principalement dans trois domaines : l'aide aux personnes vulnérables, le développement de la connaissance et l'environnement.
Fondation Norauto fondation.norauto.fr	Lancée en 2005, la Fondation soutient des projets de conduite solidaire (amélioration de la mobilité des personnes âgées et handicapées) et de conduite responsable (projets de sensibilisation à la sécurité routière et à l'environnement) et fonctionne par appel à projets.
Fondation PSA Peugeot Citroën «Un monde en mouvement» fondation-psa-peugeot-citroen.org	Créée mi-2011, la Fondation a pour mission de contribuer à la solidarité autour du thème de la mobilité. Les projets soutenus abordent les questions de mobilité en lien avec l'environnement, la culture, le handicap et l'insertion.
Fondation d'entreprise Safran pour l'Insertion safran-group.com/site-safran/engagements/mecenat/fondation-safran-pour-l-insertion/	La Fondation, créée en 2005, soutient des projets d'insertion sociale ou professionnelle à destination d'adolescents et de jeunes adultes en situation de handicap. En parallèle de l'action de la Fondation, le groupe Safran est également susceptible de soutenir des actions de solidarité.

Fondation SNCF <i>fondation-sncf.org</i>	<p>Depuis sa création en 1995, la Fondation s'adresse plus particulièrement à la jeunesse. L'un des 4 axes d'intervention est dédié à la mobilité ("entreprendre pour la mobilité"). Portés par des jeunes, les projets encouragés sont innovants, solidaires et témoignent d'un esprit d'entreprise.</p>
Fondation TOTAL <i>fondation.total.com</i>	<p>Créée en 1992, la Fondation soutient en particulier des projets dédiés à la solidarité, à la culture et à l'environnement.</p>
Fondation Véolia Environnement <i>fondation.veolia.com/fr</i>	<p>L'action de la Fondation se décline en 3 axes : la solidarité, l'accompagnement vers l'emploi et l'environnement. Elle a été renouvelée pour 5 ans en 2012 avec notamment pour objectif de fixer des partenariats ambitieux sur des projets d'ampleur. Les projets sont soutenus financièrement et opérationnellement (mécénat de compétences).</p>
Fondation VINCI <i>fondation-vinci.com</i>	<p>La Fondation a été créée en 2002. Les projets sont soutenus financièrement et aussi opérationnellement par des collaborateurs Vinci (leur participation est une condition nécessaire.) Ils sont locaux, soutiennent les plus exclus de la cité et portent en particulier sur l'accès à l'emploi et le lien social.</p>
Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme <i>fondation-nicolas-hulot.org</i>	<p>Depuis plus de 20 ans, la Fondation contribue au changement des comportements individuels et collectifs en ouvrant un dialogue entre différents acteurs de la société civile. L'objectif est d'œuvrer ensemble, dans la solidarité et l'ouverture, pour tendre vers un nouveau modèle de société, respectueux et durable.</p>

2.5 PROFESSIONNELS DE LA MOBILITE

Les « transporteurs » constituent une catégorie d'acteurs importante dans la mesure où ils mènent une réflexion active et prospective en matière de mobilité. Leur expertise pourra donc être précieuse dans le montage de projet ou, en amont, dans la réflexion sur les enjeux d'un territoire spécifique.

Blablacar <i>covoiturage.fr</i>	<p>Anciennement covoiturage.fr, Blablacar est une plateforme de covoiturage lancée en 2004. Elle allie de manière originale des dimensions communautaire et commerciale, et compte 3 millions de membres. Son modèle économique consiste à mettre en relation passagers et conducteurs et à prélever une commission sur la transaction.</p>
Constructeurs Automobiles	<p>L'ensemble des constructeurs automobiles constituent des interlocuteurs pertinents en matière de mobilité prospective, étant les premiers concernés par l'évolution de nos modèles de mobilité. Menées au sein de leurs développements stratégie ou développement durable, leurs réflexions portent notamment sur l'accès à la mobilité pour tous, le développement de services de mobilité et les technologies propres.</p>
Ecolutis <i>ecolutis.com</i>	<p>"Ecolutis opère un service de covoiturage pour les collectivités et les entreprises. Diagnostic PDE, logiciel de covoiturage, accès par téléphone, opération de communication et animation conviction... Ecolutis a déjà répondu aux problématiques covoiturage de nombreux clients publics ou privés." (<i>ecolutis.com</i>)</p>
Fédération Nationale des Artisans du Taxi <i>artisan-taxi.com</i> Fédération Française des Taxis de Province - fftp-taxis.fr	<p>Ces organisations professionnelles sont représentatives et reconnues par les pouvoirs publics. Elles défendent les intérêts de la profession et constituent de bons observateurs du métier de taxi et de son évolution.</p>

France Autopartage <i>citiz.coop</i>	<p>France-Autopartage est un réseau coopératif d'opérateurs d'autopartage en France. Celui-ci a été créé dans le but de mutualiser leurs expériences, leurs fonctionnements et leurs investissements et de promouvoir le développement de ce service dans de nouvelles villes françaises.</p>
Gares & Connexions (SNCF) <i>gares-connexions.com</i>	<p>Cette filiale de la SNCF a pour mission "de rénover et développer les 3 000 gares ferroviaires du réseau. Outre la gestion des gares, Gares & Connexions porte les projets de développement et d'investissement des gares, en collaboration avec les collectivités locales et les acteurs des territoires. Progresser sur les fondamentaux des services en gare, moderniser et adapter les gares sont les deux engagements" (<i>gares-connexions.com</i>)</p>
Groupe Chronos <i>groupechronos.org</i>	<p>« Chronos est un cabinet d'études et de prospective dont les travaux s'articulent autour de quatre grands thèmes : les mobilités, les territoires, le numérique et le quotidien. » (<i>groupechronos.org</i>)</p>
Mobivia <i>mobiviagroupe.com</i>	<p>Mobivia Groupe est constitué de réseaux internationaux soudés par une gouvernance collaborative, dont l'objectif est d'assurer pour tous et partout dans le monde une mobilité durable. Fort de 40 ans d'expérience et de développement en France et dans le monde au service de l'équipement et l'entretien automobile, Mobivia Groupe s'affirme désormais comme un acteur majeur des nouvelles mobilités.</p>
Transdev <i>transdev.net</i>	<p>Leader dans le transport en commun public, Transdev est également un acteur reconnu de la mobilité durable et du transport multimodal. Le groupe mène des réflexions prospectives et innovantes sur la mobilité au sein de son département développement durable et du laboratoire Mobility LAB, source documentaire précieuse.</p>
RATP <i>ratp.fr</i>	<p>"Le Groupe RATP est le cinquième acteur mondial du transport public. Métro, rail, tramway, bus, la RATP est présente sur tous les modes de mobilité collective." (<i>ratp.fr</i>) Dans le cadre de son département développement durable, la RATP mène des réflexions stratégiques et prospectives sur la mobilité (écomobilité, pédagogie de la mobilité, nouvelles mobilités, etc.)</p>
VINCI autoroutes <i>vinci-autoroutes.com</i>	<p>Gestionnaire du premier réseau autoroutier européen, le groupe s'implique dans la promotion des nouvelles mobilités (aires de covoiturage sur autoroute par exemple) et "souhaite réaliser sur son réseau des expérimentations concrètes sur des services innovants et offre à des porteurs de projets la possibilité d'en faire la démonstration sur son réseau." (<i>vinci.autoroutes.com</i>) Au sein du think tank "La Fabrique de la cité", Vinci Autoroutes mène des réflexions sur l'innovation urbaine et la ville de demain.</p>

CONCLUSION

La complexité de la mobilité n'est plus à questionner. Variable suivant les types de territoires, les milieux socioprofessionnels, la dynamique démographique ou les choix technologiques, elle peut encore différer suivant le genre ou les moments de la journée. Mobilité nocturne, mobilité d'heures de pointe, d'heures creuses... Le temps est une autre dimension déterminante dans nos déplacements.

En conséquence, les schémas de mobilité sont très variés, ce qui rend les généralisations dangereuses. Comme nous l'avons vu, les solutions sont donc à aller chercher du côté des combinaisons. Elles seront locales car fortement déterminées par les territoires et par les besoins des usagers, qui doivent être partie prenante de leur définition.

Variable dans ses déclinaisons pratiques, la mobilité l'est également dans le temps. Aujourd'hui, elle prend de nouvelles formes, dont le développement est indissociable des grands bouleversements tels qu'Internet. Il va également de pair avec l'émergence de nouveaux systèmes de valeurs, incarnés par l'économie collaborative ou l'économie de fonctionnalité. Plus que des remèdes anticrise, ces nouveaux modèles, basés sur le partage, l'échange et le service, sont probablement les ferments de la mobilité de demain.

D'autres tendances nous alertent enfin sur la place sociétale que la mobilité occupe aujourd'hui. Le développement des circuits courts, le retour de la proximité dans le champ des valeurs nous poussent à nous interroger sur la nécessité de cette mobilité tant valorisée. Que va-t-on chercher ? Faut-il chercher ailleurs ? Et chercher vite ? Réinvestir la lenteur et l'immobilité nous oblige à reconsidérer les notions de performance et de dépaysement, au profit d'une nouvelle relation aux objets et à autrui. La mobilité demain, c'est aussi cela.



PARTIE 3 – FICHES ACTION

Les fiches sont structurées en trois parties.

Pour chacune, un encart *Repères* reprend succinctement les principaux enjeux et des données clefs. Un encart *Pistes d'actions et acteurs* indique pour chaque thématique des idées de projets et les partenaires qui pourraient être associés (NB : à compléter à l'aide de la partie 2). Un dernier encart, *Ressources*, fournit des pistes de documentation et met en évidence quelques initiatives et acteurs connus.

Ces fiches ne prétendent pas à l'exhaustivité, à l'universalité ou encore à l'inédit. Chacune ne sera pas applicable partout ; certaines délégations de la Fondation Macif ont déjà expérimenté des pistes proposées, d'autres ont peut-être en tête des idées qui ne sont pas mentionnées ici. L'objectif essentiel des fiches est de susciter l'échange, l'action collective et l'inspiration.

Trois thèmes ont été privilégiés :

- Mobilité et vulnérabilité
- Mobilité et services de la vie quotidienne
- Modes de déplacements des biens et des personnes

Certains axes de travail ont été écartés, notamment les pistes d'action correspondant à des thématiques assurantielles ou de sécurité routière, prises en charge au niveau de la MACIF elle-même sur son métier.

Les actions portant sur des travaux d'aménagement du territoire (réhabilitation de voiries, de voies ferrées, etc.), de billettique, de soutien à des technologies émergentes (à la voiture électrique par exemple), à des start-ups d'autopartage ou de covoiturage, ont été écartées car considérées comme ne relevant pas de l'action de la Fondation ou comme suffisamment matures pour ne pas nécessiter ses financements.

3.1 TABLEAU RECAPITULATIF DES FICHES ACTION

 <p>MOBILITÉ ET VULNÉRABILITÉ</p>	<p>N° 1 - APPRENDRE LA MOBILITÉ</p> <p>N° 2 - SOUTENIR L'INSERTION PAR LA MOBILITÉ</p> <p>N° 3 - FACILITER LA MOBILITÉ DES TRAVAILLEURS PAUVRES</p> <p>N° 4 - DÉVELOPPER LE LIEN SOCIAL GRÂCE À LA MOBILITÉ</p> <p>N° 5 - DÉVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITÉ À DESTINATION DES PERSONNES ÂGÉES OU ISOLÉES</p> <p>N° 6 - ASSURER LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN SITUATION DE FRAGILITÉ PHYSIQUE</p>
 <p>SERVICES DE LA VIE QUOTIDIENNE</p>	<p>N° 7 - RELOCALISER LES SERVICES DE LA VIE QUOTIDIENNE</p> <p>N° 8 - DÉVELOPPER DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ</p> <p>N° 9 - SOUTENIR LA MOBILITÉ CULTURELLE</p>
 <p>MODES DE DÉPLACEMENTS DES BIENS ET DES PERSONNES</p>	<p>N° 10 - RÉAPPRENDRE LA LENTEUR ET LA « DÉMOBILITÉ » !</p> <p>N° 11 - DÉVELOPPER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE</p> <p>N° 12 - FAVORISER UN USAGE COLLECTIF DE LA VOITURE INDIVIDUELLE</p> <p>N° 13 - PROMOUVOIR UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE</p> <p>N° 14 - RENDRE LA MOBILITÉ TOURISTIQUE ACCESSIBLE ET DURABLE</p>

MOBILITE ET VULNERABILITE

FICHE N°1 – APPRENDRE LA MOBILITE



REPERES

- Les agglomérations grossissent et s'étalent, compliquant l'organisation des transports. La mobilité est donc devenue **une aptitude essentielle** puisqu'elle conditionne l'accès à la formation, à l'emploi et aux loisirs. Dès lors, il est nécessaire de pouvoir s'y former.
- Les freins à la mobilité ne sont pas uniquement d'ordre financier. Comme le souligne l'IVM, « **la mobilité ça s'apprend** ». Lire un plan de réseau, comprendre une grille d'horaires, savoir demander son chemin, savoir utiliser un distributeur automatique de tickets, etc. sont autant de prérequis pour trouver son itinéraire dans la complexité des territoires.

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Rendre possible **une formation à la mobilité pour tous** : soutenir les acteurs qui accompagnent les publics fragilisés dans leur apprentissage de la mobilité (préparation d'itinéraires, consultation d'horaires, lecture de plan, analyse d'informations sur le trafic), transmettre les savoir-être nécessaires (apprendre à demander son chemin par exemple), proposer des dispositifs de formation aux technologies d'information disponibles.
 - *Acteurs : collectivités, associations spécialisées groupées ou non en plateformes de mobilité (membres de la FARE, Voiture and Co), maisons de l'emploi, établissements scolaires, transporteurs*
- **Rendre possible l'apprentissage des situations de mobilité** : organisations de voyages scolaires, visites de sites de mobilité (gares et aéroports), soutien aux échanges internationaux (cf. fiche n°14), etc.
 - *Acteurs : collectivités, CPIE*
- Susciter la création de sites Internet permettant de **connaître son itinéraire** d'un point A à un point B dans une région donnée (par exemple : centrale de mobilité de la région urbaine de Lyon, www.multitud.org), faire connaître ces initiatives et soutenir leur intégration au niveau national.
- Contribuer à l'émergence d'innovations **permettant aux usagers de se situer** : création d'applications pour Smartphone ou de scénarios de « seriousgames » pour mettre les usagers en situation
 - *Acteurs : collectivités, associations spécialisées (dont l'IVM et la FARE), ADEME*

FOCUS SUR LES ATELIERS MOBILITE DE LA RATP : « LES ATELIERS MOBILITE® VOUS SIMPLIFIENT LA VILLE »

Les ateliers mobilité visent à **faciliter l'accès et l'usage des transports en commun à des populations vulnérables**. Animé par un agent de la RATP formé et volontaire, chaque atelier réunit une dizaine de personnes et dure à peu près trois heures.

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - IMV et Communauté urbaine du Grand Lyon : Plateforme Mobilité Insertion du Grand Lyon
 - FARE et Fondation PSA : projet Mouv'up (création d'un réseau de plateformes de mobilité)
- Ressources
 - IMV, *La ville lisible – projet de recherche et d'expérimentation sur les apprentissages de la mobilité*
 - CERTU, *Guide pour l'achat de moyens pour Systèmes d'information multimodale voyageurs (2007)*

MOBILITE ET VULNERABILITE

FICHE N° 2 - SOUTENIR L'INSERTION PAR LA MOBILITE



REPERES

- Selon Eric le Breton, quatre conditions sont nécessaires à **l'intégration sociale** : avoir accès à un domicile, à la santé et à la formation sont les plus connues. A cela doit s'ajouter la mobilité. En effet, se déplacer peut se révéler particulièrement **difficile pour les personnes en situation précaire**.
- Parce qu'elles n'ont pas les moyens financiers d'acheter ou d'entretenir une voiture, parce qu'elles ne savent pas toujours lire des plans des transports en commun (*cf. fiche n°1*), ces personnes sont privées de mobilité. Cela constitue une entrave majeure à l'accès au travail et le cabinet Auxilia estime **qu'une personne sur deux doit refuser un emploi parce qu'elle ne peut pas se rendre sur le lieu du travail**.

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Fournir les **moyens matériels de se rendre aux entretiens d'embauche** : soutenir les initiatives proposant un transport avec chauffeur pour les déplacements ponctuels, faire connaître les initiatives existantes visant à la réduction des coûts de transport (ex : les « chèques mobilité » pour les demandeurs d'emploi)
 - *Acteurs : Collectivités, RATP, maisons départementales des solidarités, pôle emploi, missions locales*
- Accompagner les **demandeurs d'emploi dans l'organisation de leur mobilité quotidienne** : expliquer les réseaux de transports en commun existants, mettre en place une réflexion locale sur la mobilité pour aller vers des plateformes de mobilité rendant cohérentes un ensemble de solutions
 - *Mêmes acteurs : associations spécialisées dans la mobilité, dont plateformes et agences de mobilité*
- Faciliter **l'accès à un véhicule** permettant d'accepter un travail hors d'une aire de mobilité restreinte : identifier et promouvoir les actions en régions permettant l'accès à la location solidaire de voitures, de scooters, de vélos classiques ou électriques, identifier les possibilités de ventes de véhicules réformés (Poste, Erdf...); soutenir les dispositifs d'aide au permis de conduire.
 - *Acteur : Apreva en Aquitaine*
- Continuer **d'accompagner des pratiques déjà bien essaimées** : soutenir les auto-écoles sociales (prenant en charge jusqu'à 80% des frais) et les garages solidaires permettant de réparer soi-même ou à moindre coût son véhicule (103 ateliers référencés dans l'annuaire selfgarage.org).
 - *Acteurs : Plateformes FARE, France Active*

FOCUS SUR L'ASSOCIATION MOBILEX (BAS RHIN)

« L'association Mobilex propose des solutions de transport aux personnes pour qui la **non mobilité est un frein à l'insertion professionnelle** » *source : asso-mobilex.org*). En fonction des besoins, l'association propose de la location de voiture et de cyclomoteurs, un service de transport micro-collectif, un accompagnement individuel mobilité ou encore une aide financière pour passer le permis.

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - Sur la promotion des auto-écoles sociales et des garages solidaires : Apreva, programme Mobiliz
 - Sur l'accès à l'emploi par la mobilité : réseau FARE, Voiture and Co
 - Sur la structuration de l'existant : mise en place par la FARE d'une démarche qualité associée d'un label et d'une formation professionnalisante au conseil en mobilité « insertion »
- Ressources
 - Eric le Breton (2005) *Bouger pour s'en sortir – Mobilité quotidienne et intégration sociale*



REPERES

- Sur les 8,7 millions d'habitants considérés comme pauvres, environ 2 millions ont un emploi (*source : Alternatives économiques*). Ces actifs occupent souvent des **emplois précaires ou atypiques** (CDD, intérim, horaires décalées) et **éloignés**, qui nécessitent des **déplacements nombreux et coûteux**, auxquels s'ajoutent les déplacements personnels. Ils sont d'autant plus fragiles qu'ils ne bénéficient pas forcément des aides adressées aux chômeurs ou aux personnes en insertion. Par ailleurs, le statut familial (parents célibataires) et le secteur professionnel (hôtellerie, agriculture mais aussi travailleurs indépendants plus largement) peuvent accroître la vulnérabilité des travailleurs pauvres.

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- De manière générale, **élargir aux travailleurs pauvres les dispositifs destinés aux personnes en insertion** (garage, loueur et auto-école solidaires (*cf. fiche n°2*)), à l'apprentissage de la mobilité (*cf. fiche n°1*) ; soutenir les acteurs dans leur effort de diffusion de l'information à cette catégorie de travailleurs
Acteurs : collectivités, entreprises, associations spécialisées en mobilité (dont plateformes), CCAS, maisons départementales des solidarités
- Lutter contre la **précarité énergétique** des travailleurs pauvres : diminuer la part du budget consacrée aux carburants en facilitant l'accès à des véhicules sobres (soutenir par exemple des initiatives de microcrédits pour l'acquisition de voitures petites et légères, vélos électriques, ou encore un abonnement aux transports en commun pour faciliter l'intermodalité) ; promouvoir l'apprentissage de l'éco-conduite ; soutenir la création et le maintien de plans de déplacements interentreprises (qui intègreraient notamment une dimension de covoiturage et de télétravail lorsque le métier le permet).
➤ *Acteurs : CCAS, organismes de microcrédit, constructeurs automobiles, entreprises et collectivités locales.*
- **Limiter la mobilité contrainte** des travailleurs pauvres en facilitant, pour ceux qui le souhaitent, l'installation à proximité de leur emploi ou en zones plus denses (*cf. fiche n°7*)
➤ *Acteurs : associations dédiées au logement (Habitat et Humanisme), collectivités, CCAS, Apreva*

FOCUS SUR LE FONDS D' ACTION SOCIALE DU TRAVAIL TEMPORAIRE (FASTT)

Créée en 1992, cette association a pour but d'apporter des services et des prestations répondant aux besoins sociaux des **intérimaires**. Constatant que 80% des intérimaires rencontrent des difficultés dans l'accès au crédit auto, la FASTT a mis en place avec 4 partenaires un dispositif de **microcrédit** destiné aux personnes n'ayant pas accès aux crédits traditionnels.

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - Les parcs mobilité du CG de l'Yonne : ils mettent à disposition des bénéficiaires du RSA, mais aussi plus généralement aux personnes en difficulté, des bicyclettes et des cyclomoteurs.
- Ressources
 - Jean-Pierre Orfeuil (2004) *Transport, Pauvreté, Exclusions – Pouvoir bouger pour s'en sortir*
 - Observatoire National de la Pauvreté et de l'Exclusion (onpes.gouv.fr). Voir en particulier les rendus du 3^{ème} atelier (mars 2013), dédié à l'impact de la mobilité quotidienne sur la précarité énergétique (documents téléchargeables sur : <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=25227>)



REPERES

- La mobilité est un **vecteur d'échanges**, dont elle est une condition préalable. Mais elle peut être en soi **un temps et un espace de rencontre**. Dans un contexte de montée de l'individualisme et des inégalités, les solutions de mobilité peuvent ainsi contribuer à faciliter le vivre ensemble (en ville notamment), à lutter contre la solitude et la discrimination.
- Plus de sociabilité et de solidarité dans les pratiques de mobilité est nécessaire de ce point de vue. C'est également une **source potentielle de bien-être et de convivialité** qui pourrait rendre attractives les mobilités partagées et faciliter leur développement.

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Promouvoir les solutions de mobilité permettant des **échanges intergénérationnels** : colocation entre jeunes et personnes âgées en centre ville pour faciliter l'accès au logement (*cf. focus*), échanges de compétences (ex : cours de conduite/de code par des seniors contre cours d'informatique par des jeunes) ou de services (ex : transport de personnes âgées par une personne en recherche d'emploi ou en insertion en échange de l'accès à un véhicule)
➤ *Acteurs* : CCAS, plateformes de mobilité, maisons de retraites, MJC, MRJC, collectivités, Ecolutis
- Promouvoir des solutions de mobilité **porteuses d'échange et de convivialité** : soutenir des actions de sensibilisation (journées d'informations / de trocs / de partage ; Parking day) ; faire connaître et développer les initiatives de rencontres entre personnes réalisant les mêmes déplacements (club de parents, café mobilité, speed dating mobilité, etc.), valoriser et communiquer autour des échanges rendus possibles par les mobilités partagées (site internet, journal, etc.)
- Promouvoir une **gouvernance locale des mobilités** : organiser ou soutenir des dispositifs de démocratie locale visant à faire remonter les avis et les besoins des habitants (ex : maisons de la mobilité greffées à d'autres instances locales, groupant des points d'information et d'échanges, des trocs de services,...)
➤ *Mêmes acteurs* : Associations de parents d'élèves, collectivités, acteurs du covoiturage, associations

FOCUS SUR LE SPEED-DATING COVOITURAGE ORGANISE PAR LA MAISON DE MOBILITE DE LABEGE (31)

Cet évènement, gratuit et organisé sur le site du Parc Technologique du Canal – Ramonville St Agne, permet aux salariés du parc qui le souhaitent de se rencontrer autour d'un café pendant la pause déjeuner afin d'identifier des covoitureurs potentiels.

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - Sur les initiatives de regroupement d'utilisateurs : pédibus et vélobus, rouletaville.fr (site fermé)
 - Sur le logement intergénérationnel : logementintergeneration.org, ensemble2generations.fr
- Ressources
 - IVM et Audiar (2011), « Ca bouge dans le périurbain », *Hors série de la revue "Place Publique"*

MOBILITE ET VULNERABILITE



FICHE N° 5 - DEVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITE A DESTINATION DES PERSONNES AGEES OU ISOLEES

REPERES

- **En lien avec l'autonomie, la santé et le moral des personnes âgées**, ce sujet prend de l'importance avec le vieillissement de la population. Le cas des **jeunes seniors**, mobiles et familiers des TIC, est à distinguer. Grands utilisateurs de la voiture, ils vont probablement bouleverser dans les années à venir notre image du senior sédentaire et isolé. Souvent actifs dans des associations, ils sont des **vecteurs de solidarité locale** et s'impliquent notamment auprès de seniors plus âgés, en situation de dépendance.
- Les habitants des **milieux ruraux et périurbains** sont a priori plus vulnérables (cf. *Partie 1*). Le développement de **services solidaires et mutualisés** dans ces zones apparaît ainsi primordial.

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Contribuer à **renforcer la mobilité des personnes âgées et/ou isolées en milieu urbain** : soutenir des projets d'apprentissage des transports en commun, de développement de la mobilité douce chez les seniors (pédibus, TAD en vélo sur le modèle de Cyclopousse) et de sécurisation de celle-ci (aménagement de l'espace public : trottoirs, bancs, etc. Cf. *fiche n°5*). **En milieu peu dense**, soutenir les projets de transport solidaire à la demande (dans l'acquisition d'équipements spécifiques par exemple), de formation aux TIC (notamment par des jeunes seniors, comme le propose le site seniorsavotreservice.com) pour faciliter certaines démarches et organiser sa mobilité.
- **Optimiser les dispositifs existants en explorant des pistes de mutualisation** : combinaison des dispositifs de TAD avec du covoiturage dynamique pour améliorer leur rentabilité, ouverture des services destinés aux publics en insertion aux personnes âgées en heures creuses, mutualisation des services à la personne (ex : peut-on imaginer que l'aide à domicile apporte le courrier ou qu'à l'inverse le postier assure la prise de médicament d'une personne âgée ?)
 - *Acteurs : CCAS, associations d'aide à la personne, taxis artisans, ambulances, collectivités, travailleurs sociaux, Familles rurales, caisses de retraites*
- **Promouvoir des dispositifs innovants combinant lien social et service** : échange de services entre particuliers (service de mobilité contre l'utilisation d'un jardin, le prêt du véhicule d'un particulier, etc.) ou encadré par la collectivité (cf. *fiche n°8*)
 - *Acteurs : mêmes acteurs + maisons de l'emploi et missions locales*

FOCUS SUR LE PROJET SENIOR MOBILITE DE CITIZEN MOBILITY (PROJET SOUTENU PAR LA FONDATION MACIF)

Senior mobilité fournit un **service de taxi partagé aux plus de 65 ans isolés et précaires**, qui bénéficient ainsi à prix réduit d'un service de déplacement sûr et écologique.

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - TAD ou équivalent : TransAPT (Apt), Tadou (Pays de Doubs Central), Cyclopousse (Villeurbanne).
 - Les Compagnons du voyage : association dédiée à l'accompagnement des personnes handicapées et âgées, travaillant notamment en partenariat avec la SNCF et la RATP.
- Ressources
 - Ressources financières : fonds européen Leader, fonds social européen, programme AENEAS
 - Fédération familles rurales du Maine et Loire, programme Equal, *Le transport solidaire*
 - GART (2010), *La mobilité des seniors*

MOBILITE ET VULNERABILITE



FICHE N° 6 - ASSURER LA MOBILITE DES PERSONNES EN SITUATION DE FRAGILITE PHYSIQUE

REPERES

- « Une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide ». Malheureusement, **l'environnement inaccessible est souvent un frein pour les actes simples** de la vie quotidienne, notamment pour se déplacer, se loger, travailler, apprendre ou se divertir. La possibilité de se déplacer conditionne l'insertion sociale de chacun des citoyens.
- La bataille pour la mobilité des personnes en situation de fragilité physique (momentanée ou définitive) doit être menée **pour tous types de handicaps** sans exclusion, **d'un bout à l'autre de la chaîne de déplacement** (cadre bâti, espaces publics, voirie, systèmes de transport et leur intermodalité.)

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Soutenir les travaux de l'IVM sur la **mobilité des « corps fragiles »**, comprenant notamment les personnes temporairement atteintes de fragilité physique ou les seniors. Au quotidien, faciliter le déplacement de ces personnes en impliquant par exemple une communauté d'acteurs (ex. commerçants) pour fournir sur le trajet des lieux de repos, des points d'eau, etc.
- **Sensibiliser** les acteurs des transports à la situation des personnes handicapées : organisation de conférences, témoignages, de journées de sensibilisation basées sur des mises en situation à destination notamment des chauffeurs de transports en commun.
 - *Acteurs : Collectivités, transporteurs, APF, IVM*
- Soutenir la création d'applications proposant le **guidage en temps réel des usagers** en fonction de leur fragilité (ex. Projet Wegoto ou le projet RATP BlueEyes destiné aux utilisateurs déficients visuels).
 - *Acteurs : Collectivités, transporteurs, APF, IVM*
- Promouvoir les innovations au niveau des fauteuils roulants (ex. le Modul'Evasion, spécialisé pour le milieu rural, fauteuil roulant manuel intelligent et communiquant, ou encore Kenguru, véhicule électrique sans permis pour personne à mobilité réduite.)
 - *Acteurs : CEREMH, Familles Rurales, associations locales de soutien aux personnes handicapées*

FOCUS SUR LE PROJET ACCES CYCLE DU CEREMH

Ce projet a pour objectif de promouvoir **l'utilisation des vélos adaptés en tant qu'aide à la mobilité**. Suivant la situation de la personne et ses difficultés, trois utilisations sont possibles : être transporté, participer au déplacement ou se déplacer en indépendance. Certains tricycles, reconnus comme conformes par le CERAH, peuvent bénéficier d'une aide financière de la Sécurité Sociale.

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - Forum Européen des Personnes Handicapées (FEPH) : www.edf-feph.org
 - Centre de Ressources et d'Innovation Mobilité Handicap (CEREMH) : www.ceremh.org
 - Centre d'Etudes et de Recherche sur l'Appareillage des Handicapés (CERAH) : www.invalides.fr
- Ressources
 - CREDOC (2008), *La fragilité des personnes âgées : perception et mesures*
 - Journée scientifique Recherches Handicaps et Transports : www.handicaps-transports2013.ifsttar.fr



REPERES

- **70% du CO2 émis chaque année par un français** pour se déplacer provient de **sa mobilité locale** (source : Certu.) Par mobilité locale, on entend l'ensemble des déplacements réalisés dans un rayon de 80km autour du domicile pour travailler, aller à l'école, faire des achats, des activités, des visites, etc.
- **En milieux peu denses**, ces déplacements sont souvent réalisés en **voiture**. Les distances à parcourir sont en effet plus grandes, du fait de l'absence de services et d'emplois à proximité. Leur relocalisation, lorsqu'elle est possible, permettrait donc de **limiter à la source les déplacements contraints**. Elle existe déjà pour un certain nombre de services publics, groupés en points d'information et de médiation multiservices, et de services médicaux, groupés en maisons de santé.

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Promouvoir les pratiques de **télétravail** : soutenir des campagnes de sensibilisation à destination des principaux employeurs locaux, développer des tiers lieux et diffuser les retours d'expériences associés, contribuer à l'amélioration des connaissances dans ce domaine (études, expérimentations, etc.)
➤ *Acteurs : collectivités et chambres de commerce et d'industrie, ADEME, syndicats*
- Renforcer **l'offre de services dans des centres de proximité** (centres-bourgs, petites villes proches) : soutenir des initiatives permettant de mieux connaître les services existants à proximité (ex : ma-residence.fr), promouvoir l'installation sur des lieux fréquentés (aire de covoiturage, parking relais, gare, tiers-lieux) de points de récupération de colis et de petits commerces, de conciergeries, etc.
➤ *Acteurs : Collectivités, chambres de commerces et d'industries, chambres de métiers et de l'artisanat*
- Encourager les initiatives de **services itinérants** : soutien à l'étude et à la mise en place de services d'épicerie itinérantes, de coiffeurs à domicile, etc. ; initier des études et/ou des expérimentations pour mutualiser des services mobiles (ex : mutualiser les tournées postales avec un autre service à domicile)
➤ *Acteurs : Réseau familles rurales, Réseau Rural Français, IVM, collectivités, CPIE, Ademe, CCAS*

FOCUS SUR LE SITE INTERNET COURSENVILLE.COM

Ce site internet est une **plateforme d'achats regroupant l'offre locale** de plusieurs magasins et proposant des livraisons en point relais ou à domicile. L'objectif est à la fois de préserver les commerces de bouche de proximité et de promouvoir la qualité des produits de commerçants-artisans. La plateforme permet par ailleurs de limiter les déplacements des acheteurs en groupant les commandes.

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - Sur le télétravail : tierslieux.net
 - Sur la valorisation de l'existant : ma-residence.fr, peuplade.fr, voisin-age.fr
 - Sur les services itinérants : pttigibus.com, le MuMo (soutenu par la Fondation PSA)
 - La ruche qui dit oui : laruchequiditoui.fr
- Ressources
 - CAS (2012), *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et urbains*
 - CAS et Cabinet Roland Berger (2009), *Le développement du télétravail dans la société numérique de demain*



REPERES

- Les limites à l'essor de la voiture individuelle et la difficulté des transports en commun à satisfaire une demande toujours plus étalée dans l'espace et le temps expliquent l'émergence de nouveaux services de mobilité : voitures partagées, autos et vélos en libre service, titres de transports multimodaux, transport à la demande... **Les services de mobilité évoluent** rapidement et avec eux, une foule de services annexes.
- Œuvrer en faveur d'une mobilité durable implique de **favoriser l'émergence** de ces nouveaux services tout en **facilitant leur diffusion et leur appropriation** auprès du public, et en particulier des plus fragiles.

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Faciliter **l'émergence de nouveaux services** : organisation de concours, soutien technique et financier aux initiatives de services de mobilité (*cf. supra* ; dispositifs de location de véhicules professionnels à des associations en fin de semaine, centrales de services annexes à la pratique de modes actifs (douches, location, stationnement, points de livraison, consignes, location de poussettes, de parapluies, etc.)
➤ *Acteurs : Ecoles et universités, transporteurs, collectivités, entreprises et associations locales*
- Mener une **réflexion prospective et/ou des projets de recherche action (PICRI)** pour favoriser l'émergence de nouveaux services de mobilité, de nouvelles pratiques de mutualisation (des taxis, des véhicules en tournées (combinaison d'usages), de transport solidaire orchestré par les mairies (transport d'un public cible par des chauffeurs désignés par la mairie, qui bénéficient en échange de ce service d'un accès gratuit au véhicule ou d'une aide au permis, etc.)
➤ *Acteurs : transporteurs, collectivités, IVM, associations de soins et services à domicile*
- Faciliter la **diffusion et l'appropriation de ces nouveaux services** : soutenir les initiatives d'apprentissage de la mobilité et des nouvelles technologies impliquées (*cf. fiche n°1*)
➤ *Acteurs : Plateformes et centrales de mobilité, collectivités, associations locales*
- Faciliter la **mise en cohérence des acteurs et des plateformes existants** pour rendre les services de mobilités proposés plus **accessibles** (*cf. fiches n° 2 et 3*)

FOCUS SUR LE PROJET CIRCULO, DANS LE CADRE DU CONCOURS « ÇA BOUGE DANS LE PERIURBAIN »

Circulo est un projet social qui vise à **faciliter l'usage des véhicules électriques en milieu rural et périurbain**. Implanté en périphérie des grandes villes, Circulo propose des véhicules au prêt et à la location **en échange de trajets partagés**. Circulo favorise ainsi le transport solidaire, en offrant notamment la possibilité de disposer gratuitement d'un véhicule en échange de trajets à caractère social réalisés pour la commune.

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - *Sur le TAD (Transport À la Demande)* : s'inspirer des pratiques de transport en Afrique pour mutualiser les taxis pourrait être instructif.
 - *Sur les services annexes* : les « Vélostations » suisses (velostation.ch), le service de livraison centralisé ISOLDE à Nuremberg, projet CopiloT issu du concours IVM/Audiar « *Ca bouge dans le périurbain* »
 - *Prise en charge du dernier kilomètre* : La Petite Reine, Les livreurs verts, La Tournée
- Ressources
 - CAS (2012), *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et urbains*



REPERES

- L'accès à la culture des habitants des banlieues défavorisées ou de zones rurales profondes n'a rien d'évident : il nécessite d'être **mobile physiquement mais aussi socioculturellement**, dans la mesure où le cadre familial et social n'assure pas toujours la transmission de ces pratiques. L'accès à la culture doit néanmoins devenir une réalité pour tous car elle **facilite le vivre ensemble** et l'insertion des personnes en situation d'exclusion.
- A l'instar des expositions itinérantes scolaires dans les écoles des années 50, une solution consiste à déplacer la culture si l'on ne peut aller à elle, avec la possibilité aujourd'hui de s'appuyer sur les NTIC.

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Faire connaître les **initiatives de culture itinérante** existantes : identifier les expositions, chantiers de sciences participatives, cinémas et théâtre ambulants. Participer à la définition de leurs trajectoires.
 - *Acteurs : CNFR, cinémas associatifs, Foyers ruraux, ministère de la culture, universités populaires*
- Promouvoir **les métiers de la culture à l'échelle du territoire** : organiser des cours de dessin, musique... Financer des programmes d'échanges entre des jeunes et des institutions culturelles, (ex. le programme 10 mois d'école et d'Opéra, à destinations de jeunes élèves de 4 à 22 ans scolarisés en ZEP en région parisienne, afin qu'ils explorent les lieux et les métiers d'art de l'Opéra).
 - *Acteurs : mouvements ou associations locales de jeunesse (MRJC, MJC, Unicités...), entreprises et institutions du secteur culturel*
- Faciliter **l'accès à des lieux culturels** : organiser l'échange entre la ville et ses banlieues, promouvoir les promenades urbaines, faire découvrir un autre visage de la banlieue (ex : le réseau Tram organise des journées de parcours artistiques en Ile-de-France, « les taxis tram » assurent l'accès à plusieurs lieux d'art contemporain franciliens en autocar).
 - *Acteurs : transporteurs (RATP par exemple), collectivités, CCAS, offices de tourisme, musées*
- Faire découvrir **les musées virtuels** : valoriser les musées nationaux visitables en ligne (le musée d'Orsay, Le Louvre, Le château de Versailles notamment).
 - *Acteurs : associations culturelles locales, groupes scolaires, MJC*

FOCUS SUR LE MUSEE MOBILE (MUMO), L'ART A L'ENFANCE (WWW.MUSEE-MOBILE.FR)

Soutenu par la Fondation PSA, le Mumo est un musée mobile destiné à **amener l'art contemporain aux enfants**, là où il n'est pas accessible. Ce musée itinérant prend la forme d'un container qui peut aisément voyager par bateau, avant d'être chargé sur un camion.

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - fnars.org : Fédération nationale des associations d'accueil et de réinsertion sociale, projet Ze Bus
 - fnfr.org : Confédération nationale des foyers ruraux, culture en région
 - Communauté d'agglomération de Draguignan : bus pour aller au théâtre (tedbus.com),
 - Concerts de Poche
- Ressources
 - FNFR (2006), *L'engagement des jeunes dans les pratiques culturelles en milieu rural à travers l'action des Foyers Ruraux*



REPERES

- Le gain de temps semble contrecarrer sérieusement l'émergence d'une mobilité durable : la voiture est préférée aux transports en commun car elle est plus rapide ; l'avion est préféré au train pour la même raison, etc. De même, l'on multiplie le fret aérien au nom de la satisfaction client et les camions pourraient souvent être davantage optimisés si les délais de livraisons n'étaient pas si courts.
- Cette immédiateté, qui ne semble jamais suffisante, est une sérieuse **source de stress et d'insatisfaction. Remettre en question le diktat de la vitesse, voire les motifs de mobilité eux-mêmes**, est donc probablement une composante nécessaire d'une mobilité choisie et durable.

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Rappeler les **bienfaits de la lenteur et de la localité** : soutien d'initiatives de sensibilisation (campagnes publicitaires décalées ; rappel des impacts sanitaires, environnementaux et économiques positifs de la lenteur (notamment logistique) ; courses de lenteur...), de projets de circuits courts, de valorisation du patrimoine local (ex : association *promenades urbaines*)
- *Acteurs : associations locales, collectivités, ADEME, CPIE, FNE, FNCIVAM, offices du tourisme*
- Œuvrer en faveur d'un **changement de rythme en ville** : promotion, avec des associations locales et des habitants, de projets de chronoaménagement auprès élus locaux (baisse des vitesses de circulation, zones de rencontres, ronds points, voies vertes, mixité des usages...) ; soutien à la marche en ville (cf. *fiche n°11*)
- *Acteurs : collectivités, associations de riverains, associations locales, Rue de l'Avenir*
- Contribuer à **limiter les déplacements** : soutenir les initiatives de relocalisation de services et promouvoir en particulier le télétravail (cf. *fiche n°7*), les structures accompagnant les personnes en difficulté dans la recherche de logements à proximité de leur travail (aide dans les démarches et dans l'évaluation des coûts associés, offres de logements et de colocations solidaires, etc.) ; susciter et promouvoir les projets qui contribuent à humaniser la ville et rendent ainsi attractive les villes denses (soutien à des événements de voisinage, à des projets de dynamique locale...)
- *Acteurs : collectivités, associations de riverains, associations locales, maisons de l'emploi*

FOCUS SUR LE TOUR DE PARIS DE NOGO VOYAGES (NOGOVOYAGES.COM)

Gwenola Wagon et Stéphane Degoutinsont les cofondateurs du collectif Nogo Voyages, « un laboratoire de projets dont le voyage est l'atelier. » Entre autres expérimentations, Nogo Voyages propose à des volontaires, en échange de leur témoignage, une offre de voyage originale : **le tour de Paris**, réalisé grâce à 13 lignes de bus, le tout en 7h30 et pour quelques euros seulement. De quoi se dépayser très localement !

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - Sur la valorisation de la lenteur : cittaslow.fr (communauté de villes qui s'engagent à ralentir le rythme de vie de leurs citoyens), une course de lenteur de la ville suisse de Morges
- Ressources
 - Julien Damon pour Fondapol (2013), La démobilité. Travailler et vivre autrement. Téléchargeable sur : <http://eclairs.fr/wp-content/uploads/2013/06/NOTEdemobilite.pdf>



REPERES

- L'étude «Mobility in CitiesDatabase» (source : UITP) confirme, avec d'autres, que **la part du transport public et des modes « doux » a un effet direct sur les émissions de GES** : dans les villes où elle dépasse les 55%, on émet 2,4 tonnes de CO₂ en moins par habitant et par an que dans les villes où la voiture assure 75% des déplacements. Dans le cadre de l'atteinte du facteur 4 et sur bien d'autres plans (cf. *Partie 1*), le développement des modes de transports alternatifs est donc un objectif clef.
- **La perte d'image actuelle de la voiture**, notamment auprès des jeunes, pourrait faciliter les choses : en 2009, 62% des Français considéraient que la possession d'une voiture était une contrainte (Source : CAS)

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Contribuer à **identifier les manques en termes d'alternatives à la voiture et d'intermodalité** : soutenir les initiatives visant à faire remonter les demandes des usagers en organisant des forums/consultations locales, faciliter le dialogue entre ces acteurs et les AOT pour faire remonter les manques identifiées (parking relais, garages à vélo, voie dédiée aux modes partagés, titre de transport unifié, informations centralisées, etc.)
- Permettre à tous de disposer **des connaissances et des équipements nécessaires pour pratiquer des modes actifs** : soutenir les initiatives d'apprentissage du vélo et du roller, de prêts et de locations longue ou courte durée de vélos (voire de vélos électriques en milieu périurbain), de bourses aux vélos. Accompagner les associations fournissant des kits de mobilité douce en milieu périurbain (itinéraires, code de la rue, stationnements disponibles, points de réparation, etc.)
- *Acteurs : FUBICY, maisons de l'emploi, plateformes de mobilité, collectivités (association des villes cyclables), PTCE (Pôle territorial de coopération économique)*
- **Faciliter l'apprentissage** des transports en commun et de l'intermodalité : soutenir les initiatives d'apprentissage de la mobilité (cf. *fiche n°1*), participer à des événements de sensibilisation (expérimentation et mise en situation (cf. *focus*), énigmes et jeux de pistes, courses d'orientation, etc.)
- *Acteurs : plateformes de mobilité, associations jeunesse (type Unicités, Scouts...), collectivités, CPIE*

FOCUS SUR LA CAMPAGNE DE SENSIBILISATION « L'AGGLO SANS MON AUTO » DE CERGY PONTOISE (95)

Lancée en 2012, cette campagne de 3 semaines en faveur des modes alternatifs à la voiture **permet à des automobilistes de troquer leur voiture contre d'autres modes** de transport : train, bus, vélo, autopartage... « À l'issue de ce projet, 4 participants sur 6 se déclarent prêts à abandonner leur voiture pour le trajet domicile/travail. » L'opération a été reconduite en 2013. (cergypontoise.fr/jcms/p2_82663/fr/l-agglo-sans-mon-auto)

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - Sur la réparation et le marquage des vélos : FUBICY, velodocteurs.com, heureux-cyclage.org
 - Sur le partage de la rue et le réaménagement temporaire : Parking day (parkingday.org), ruepublique.org, www.incredible-edible.info
- Ressources
 - CAS (2012), *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et urbains*
 - IVM et Audiar (2011), « Ca bouge dans le périurbain », *Hors série de la revue "Place Publique"*



REPERES

- Bénéficiaire d'un fort soutien politique à partir des années 1950, **la voiture s'est imposée** dans nos schémas de mobilité et assure la majorité des déplacements, qu'ils soient courts et quotidiens ou longs et occasionnels. Sa généralisation est la source **de nombreuses nuisances** : émissions de gaz à effet de serre, pollution de l'air, bruit, imperméabilisation des sols, embouteillages, etc.
- Malgré tout, la fiabilité, la flexibilité et le confort des déplacements automobiles justifient l'usage de la voiture en milieux peu denses (*cf. Partie 1.*) L'enjeu est donc moins de faire disparaître la voiture que de **limiter le nombre de véhicules** en circulation, **en réduisant les usages solitaires** de la voiture.

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Soutenir des dispositifs d'information sur **les impacts environnementaux et sanitaires** liés à l'usage de la voiture individuelle, en soulignant les avantages associés sans culpabiliser : participation à des événements locaux lors de la semaine de la mobilité, cafés débat, publications ludiques, jeux
 - *Acteurs : Ademe, collectivités, associations de protection de l'environnement (CPIE, FNE), associations dédiées à la mobilité (FARE, Voiture & Co, ruedelavenir.com, IVM)*
- Faire connaître et soutenir des **initiatives de voitures partagées** (covoiturage, autostop, autopartage) : communication, soutien à la création de circuits et de sites internet, recensement et mise en avant des initiatives existantes, dialogue avec les collectivités pour aménager efficacement la voirie (aménagement de points de rencontre, voies et stationnement dédiés, etc.)
- Contribuer à **étudier et à lever les freins au covoiturage et à l'autostop** : études terrain, expérimentation de solutions innovantes (ex : rémunération du service sous forme réelle ou virtuelle (monnaie parallèle, échange de services sur le modèle des accorderies), recherche de flexibilité, etc.)
 - *Acteurs : collectivités, acteurs du covoiturage, MRJC et Familles Rurales en milieu rural, acteurs du covoiturage, collectivités, chercheurs (ex : Laboratoire Ville Mobilité Territoire), IVM*

FOCUS SUR L'INITIATIVE REZO POUCE (ANCIENNEMENT COVOITURONS SUR LE POUCE) DE LA MAIRIE DE MOISSAC

Lancée en automne 2010, cette initiative a pour but **de rendre l'usage du covoiturage aussi facile que celui des transports en commun**. Il s'agit d'un dispositif d'autostop sécurisé comportant désormais 70 arrêts sur le département. Les participants s'inscrivent en mairie, où un kit d'utilisation leur est remis (autocollant conducteur, ardoise passager, livret de mobilité et carte d'identifiant.)

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - Ademe : challengemobilite.rhonealpes.fr, challengedelamobilite.com
 - Covoiturage : covoiturage-dynamique.eu, voisine48.fr (association de promotion du covoiturage en Lozère), stopencreuse.free.fr (initiative (clôturée mais instructive !) d'autostop participatif du MRJC)
- Ressources
 - CAS (2010), *Les nouvelles mobilités – Adapter l'automobile aux modes de vie de demain*
 - Rocci A. (2007), *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique de freins et leviers au changement de comportement vers une réduction de l'usage de la voiture*, thèse de sociologie.



REPERES

- Avec l'augmentation des échanges, dans le cadre d'une économie globalisée, et l'allongement des distances parcourues, la logistique a un impact lourd sur la **consommation d'énergie et le climat**. Dernier maillon du transport de marchandises, la logistique urbaine génère en particulier de nombreux impacts : elle représente à Paris et à Bordeaux **25% des émissions de CO2 liées à la mobilité urbaine**, est source de congestion routière et de bruit, de pollution locale et d'allergies (*source : FNE*).
- Limiter ces nuisances implique de travailler sur les **distances parcourues, sur la performance des véhicules et sur l'optimisation du chargement** (remplissage, poids des produits et des emballages, etc.)

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- Favoriser l'émergence et le développement **d'initiatives solidaires et écologiques de livraison urbaine** : organisation de concours, soutien technique/financier à des structures d'insertion et de livraison (sur le modèle des Livreurs Verts, de la Petite Reine ou de La Tournée), à des initiatives de déménagements à vélo (sur le modèle de Travert courses à Rennes), à la création de points colis pour centraliser les livraisons, de plateformes logistiques alternatives (*cf. focus*) ; diffusion des bonnes pratiques d'intermodalité
 - *Acteurs : associations environnementales et d'insertion, pôle emploi, missions locales, transporteurs, collectivités, ADEME*
- Soutenir les projets d'aménagement de **plateformes logistiques urbaines** : participation aux débats publics lors de l'établissement ou de la révision des documents d'urbanisme (PLU et ScOT), soutien d'associations impliquées dans la concertation nécessaire à l'aboutissement de ce type de projet et dans la sensibilisation des riverains (exposition, débats, rencontre d'experts, d'acteurs et de témoins de projets similaires, ...)
 - *Acteurs : associations environnementales (en particulier FNE) et de riverains, collectivités, transporteurs*
- Soutenir le développement **des circuits courts**
 - *Acteurs : acteurs de circuits courts existants, Réseau Rural Français, associations de consommateurs, ADEME, commerçants locaux et distributeurs, FNCIVAM.*

FOCUS SUR L'INITIATIVE VERT CHEZ VOUS (PANTIN, 93)

Cette entreprise, spécialisée dans **la logistique urbaine éco-responsable**, assure les livraisons au moyen d'une péniche transformée en plateforme logistique et d'une flotte de tricycles électriques utilitaires. Ces derniers sont chargés sur la péniche et débarqués ensuite dans Paris.

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - Viacombi.eu : outil européen recensant les bonnes pratiques de transport intermodal de biens
 - Centres de Distribution Urbaine (CDU) : exemples de Monaco et de La Rochelle
 - Gestion des déchets à vélo : entreprise Recycliste
- Ressources
 - ADEME et FNE (2010), Logistique urbaine : agir ensemble
 - Fondation Macif (2012), Guide alimentation



REPERES

- La mobilité longue distance représente **40% des distances parcourues**. Ces déplacements sont réalisés dans 40% des cas lors des congés et majoritairement effectués en voiture. Les jeunes seniors en sont les principaux consommateurs (*source : CGDD*). **Une part significative de la population n'a cependant pas accès** à cette forme de mobilité géographique, sociale et culturelle (*cf. partie 1*).
- L'enjeu est à la fois de **démocratiser la mobilité touristique et de promouvoir les alternatives à la voiture** (hors avion). Ce point sera facilité par l'émergence de nouveaux services, tels que celui de vendeur de mobilité (proposant sous un même contrat des services adaptés à divers situations de vie.)

PISTES D' ACTIONS ET ACTEURS

- **(Re)donner aux seniors actifs le goût des transports en commun et d'un usage collectif de la voiture** : sensibilisation ciblée aux usages partagés de la voiture centrée sur la sécurité et le confort mais également sur l'impact écologique comparé (*cf. fiche n°12*) : outil comparatif, témoignage, film,...
- *Acteurs : Acteurs du covoiturage, caisses de retraites, collectivités, associations environnementales*
- Promouvoir les initiatives **facilitant l'abandon de la voiture pour les longues distances** : valoriser des initiatives locales et saisonnières (ex : guides touristiques basés sur les modes actifs, navettes saisonnières), soutenir des services créateurs d'emploi (ex : organisation de visites à vélo, mobilité du séjour assurée par une personne en insertion, etc.), encourager ou initier des dispositifs d'échanges solidaires (covoiturage en échange d'un accompagnement et/ou d'un service de mobilité local (prêt de voiture, conduite, explication détaillée des possibilités de transport, etc.))
- *Acteurs : associations dédiées à des publics précaires, acteurs du covoiturage, collectivités, associations d'insertion, acteurs du tourisme*
- Permettre à tous de se déplacer sur de longues distances et de **bénéficier de l'ouverture sociale et culturelle associée** : soutenir des associations d'aide aux vacances pour des publics en difficultés, encourager les échanges entre jeunes urbains et jeunes ruraux, les visites découvertes de territoires, etc. *Acteurs : MRJC, Réseau familles rurales, CCAS, Réseau vacances familiales, ANCV*

FOCUS SUR L'ASSOCIATION INTER ECHANGES

« Engagé dans une démarche éprouvée de coopération territorialisée avec le Pôle emploi international et des missions locales, Inter Echanges encourage et accompagne **la mobilité de publics en insertion sociale et professionnelle à partir de différents régions** » (*source : interechanges.net*). L'association assure sa mission via des dispositifs de stages et d'expériences de mobilité en Europe, de volontariat ou encore d'accueil de stagiaires européens en France.

RESSOURCES

- Acteurs et initiatives existantes
 - Sur les initiatives touristiques responsables : association « Sur le chemin de RL Stevenson » (www.chemin-stevenson.org)
 - Sur les vacances solidaires : interechanges.net, leolagrange-vacances.org, Réseau vacances familiales
- Ressources
 - Réseau des grands sites de France (2011), *Ecomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux*
 - Associations faisant la promotion des voyages pour les seniors (Trans'âge)

GLOSSAIRE

A

Autopartage : système proposant des véhicules utilisables successivement pour une durée limitée (pouvant être inférieure à l'heure) par plusieurs utilisateurs autorisés. Il s'agit de permettre à des clients de profiter des avantages de l'automobile sans avoir à en posséder une. En échange d'un investissement relativement modeste versé au moment de l'adhésion, une société d'autopartage met à la disposition de ses abonnés une flotte de véhicules. De façon générale, chaque véhicule mis sous le régime auto-partagé est utilisé par une quinzaine d'usagers.

B

Biocarburant (ou agrocarburant) : carburant de substitution produit à partir de matériaux organiques, renouvelables, et non-fossiles (biomasses) par opposition aux carburants issus de ressources fossiles. Ils sont brûlés pour fournir de l'énergie et n'ajoutent pas de nouveau carbone à l'atmosphère. On distingue les biocarburants de première et de seconde génération, qui distinguent les carburants issus de produits alimentaires des carburants issus de sources ligno-cellulosiques (bois, feuilles, paille, etc.) ou de déchets végétaux.

C

Chaînage ou « chaînage de déplacement » : enchaînement dans le temps de plusieurs activités, en ajoutant à une activité principale divers activités secondaires, sans repasser par le domicile, dans une optique d'optimiser les déplacements quotidiens. La mobilité est ainsi appréhendée comme la résultante de la réalisation d'un programme d'activités grâce à la pratique du chaînage des déplacements. (Source : M. Wiel (1993))

Chronoaménagement : consiste à traiter de l'aménagement en ajoutant une dimension temporelle, en cherchant une meilleure adéquation entre agencement urbain et conditions de mobilité. Le chronoaménagement part souvent d'une réflexion sur les distances-temps, sur les conditions de mixité sociale et de viabilité des équipements et des commerces, et conçoit l'aménagement (et notamment la définition des vitesses de circulation) en fonction. (Sources : Certu et agence d'urbanisme de Nice)

Consommation collaborative : désigne un modèle économique basé sur l'optimisation de l'usage d'un objet et non sur la propriété. L'usage du bien est ainsi augmentée par le partage, l'échange, le troc, la vente ou la location de celui-ci (autopartge, prêt entre particuliers, location...). La consommation collaborative est une réaction à la sous-utilisation supposée des biens et services.

Covoiturage : utilisation par plusieurs automobilistes (et à tour de rôle) d'une seule voiture pour effectuer le même trajet afin de partager les frais de transport et d'alléger le trafic routier.

E

Energie finale : ensemble des énergies prêtes à l'emploi délivrées à l'utilisateur final. C'est donc une fraction de l'énergie primaire (initiale) après qu'elle ait été transformée en énergie secondaire, stockée, transportée et enfin distribuée au consommateur final. De par la diversité de ses usages, l'énergie finale adopte de multiples formes : énergie électrique (l'électricité disponible à la prise), énergie thermique, énergie mécanique...

I

Intermodalité : concept qui implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Le déplacement intermodal se traduit à travers cinq éléments généraux qui doivent faire l'objet d'une coordination : la chaîne de transport (somme des différents modes de déplacement utilisés), l'offre et son environnement (l'itinéraire, les horaires, durée du trajet...), l'interface (aménagement, information locale, infrastructures annexes qui vont permettre de limiter au maximum les inconvénients liés à l'intermodalité), le marketing et la logistique. On considère généralement que l'intermodalité implique au moins l'utilisation d'un mode de transport collectif.

J

Joints herbeux : dispositif utilisé pour la mise en place de parkings pavés. En laissant un espace végétal entre les pavés, l'artificialisation des sols générée par les espaces de stationnement est limitée.

M

Mobilité : propriété de ce qui est susceptible de mouvement, de ce qui peut se mouvoir ou être mu, changer de place, de fonction, de position. En sociologie, on parle de mobilité géographique (changement de lieu de résidence) ou de mobilité professionnelle (changement d'activité économique).

Mobilité douce, mobilité active : modes de déplacement qui ont uniquement recours à l'énergie humaine (marche à pied, vélo, roller...) et ne causent donc que très peu d'émissions de dioxyde de carbone. La mobilité douce et les modes de transports motorisés les plus respectueux de l'environnement (transports publics, covoiturage...) forment l'écomobilité.

Multimodalité: possibilité d'utiliser alternativement plusieurs modes de transport sur un même trajet. Le client multimodal fait donc un choix parmi la gamme de transports possibles en fonction du jour, de l'heure, du motif de déplacement...en se basant sur les avantages de chaque mode

P

Parking en silo : parking à étages, construit en extérieur. Son fonctionnement ressemble à celui des parkings souterrains mais il nécessite des fondations bien moins lourdes et son usage peut donc être réversible.

Parking relais : parking de surface ou fermé situé généralement au-delà du boulevard périphérique d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transports en commun. C'est une forme particulière de pôle d'échanges puisqu'il encourage l'intermodalité entre la voiture particulière et les transports publics.

Parking semi enterré : parking mêlant les caractéristiques d'un parking en silo ouvert (dont la ventilation est naturelle) et une partie inférieure enterrée, aux fondations plus lourdes.

Pédibus : correspond à un autobus pédestre, utilisé dans le cadre d'un ramassage scolaire alternatif.

Périurbain : couronne de communes agrégées à un noyau central, dont 40% des habitants travaillent dans le pôle urbain correspondant. (Source : INSEE)

Pile à combustible : générateur de courant qui transforme l'énergie d'une réaction chimique en courant électrique de façon continue. Exemple de fonctionnement : la pile à hydrogène (cf. *infra*).

Pile à hydrogène : pile à combustible dont le fonctionnement est basé sur la transformation chimique se produisant entre le dioxygène et le dihydrogène au contact d'électrodes métalliques. De l'énergie électrique et de l'eau sont alors produites. Avantages de cette alternative prometteuse : émissions de CO₂ nulles, haut rendement énergétique, absence de nuisances sonores et de pollution atmosphérique. L'utilisation des piles à hydrogène étant actuellement coûteuse et complexe, seules des petites séries de voitures ont été construites sur la base de cette technologie. La production devrait s'accélérer sur la période 2015-2020 avec l'augmentation progressive du prix du baril. Par ailleurs, des applications sont étudiées pour les batteries de téléphones portables. (Source : Afhypac.org)

Pôle urbain : «unité urbaine offrant au moins 10 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle urbain.» (Source : INSEE)

T

Tiers-lieux : espaces de coworking, de travail partagé ou collaboratif, qui n'est ni le domicile, ni l'entreprise, et qui permet un accès internet. On y trouve une dimension communautaire.

V

Grande ville : agglomération urbaine comptant plus de 100 000 habitants.

Ville moyenne : agglomération de 20 000 à 100 000 habitants.

Petite ville : agglomération de moins de 20 000 habitants.

ACRONYMES

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

APF : Association des Paralysés de France

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

CAS : Centre d'Analyse Stratégique

CEREM : Centre de Ressources et d'Innovation Mobilité Handicap

CGDD : Commissariat Général au Développement Durable

ENTD : Enquêtes Nationales Transports et Déplacements

FEPH : Forum Européen des Personnes Handicapées

FMI : Font Monétaire International

FNE : France Nature Environnement

FNARS : Fédération Nationale des Associations d'accueil et de Réinsertion Sociale

FNFR : confédération Nationale des Foyers Ruraux

GES : Gaz à Effet de Serre

IARC : Centre International de Recherche sur le Cancer (*International Agency For Research on Cancer*)

IAU IDF : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île de France

IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

IVM : Institut pour la Ville en Mouvement

MRJC : Mouvement Rural de Jeunesse Chrétienne

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PICRI : Partenariats Institutions-Citoyens pour la Recherche et l'Innovation

PLU : Plan local d'Urbanisme

PTCE : Pôle territorial de coopération économique

PTU : Périmètre de Transports Urbains

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

TAD : Transport A la Demande

TIC : Technologies de l'Information et de la Communication

UITP : Association international des transports publics (*International association of public transport*)

VU : Véhicules Utilitaires

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES CONSULTÉS

- Agence urbaine de Bordeaux, 2013, « Rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise », 186p
- Bu L. ; Fontanès M. ; Razemon O., 2010, « Les transports, la planète et le citoyen. En finir avec la galère, découvrir la mobilité durable », 192p
- CAS ; Cabinet Roland Berger, 2009, « Le développement du télétravail dans la société numérique de demain », *Rapports et documents*, 112 p
- CAS, 2010, « Les nouvelles mobilités - Adapter l'automobile aux modes de vie de demain », *Rapports et documents*, 111p
- CAS, 2012, « Pour une nouvelle approche des mobilités dans les territoires périurbains et ruraux », *Note de synthèse*, n°262
- CAS, 2012, « Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et urbains », *Rapports et documents*, 170p
- CERTU, 2009, « Le covoiturage dynamique - Étude préalable avant expérimentation », 92p
- CERTU, « Les déplacements dans les écoquartiers », *collection Essentiel*, 2011
- CERTU, 2011, « La mobilité dans les villes moyennes », exploitation des enquêtes villes moyennes 2000-2010, 68p
- CERTU, « Dix réflexions sur la mobilité en périurbain », *collection Essentiel* n°6, 40p, 2012
- CERTU, « La mobilité urbaine en France », *Mobilités et transports* - Fiche n°23, 2012
- CERTU, périodique mensuel Transflash, n°359 (janv 2011) à 381 (avril 2013)
- CGDD, 2010, « La mobilité des français », Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, 228p
- CGDD, 2013, « Mobilité 21 - Pour un schéma national de mobilité durable », Rapport de la commission Mobilité 21 au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, 91p
- Commission Européenne, 2007, « Livre vert, Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine », Communication de la Commission, 26p
- Commission européenne, 2011, « Livre blanc, Feuille de route pour un espace européen unique des transports -Vers un système de transport compétitif et économe en ressources », Communication de la Commission, 35p
- Damon J., 2013, « La démobilité. Travailler et vivre autrement », *Fondapol*, 48p

FNE ; ADEME, 2010, « Guide pratique Logistique Urbaine : agir ensemble », 106p

FNFR, 2006, « L'engagement des jeunes dans les pratiques culturelles en milieu rural à travers l'action des Foyers Ruraux », 41p

Fondation Macif, 2012, « Guide Alimentation », 59p

Futuribles International ; IFSTTAR, 2011, « Prospective de la mobilité dans les villes moyennes », Partie 1, 36p

GART, 2009, « Tour de France des services vélos - Résultats d'enquête et boîte à outils à l'attention des collectivités », 84p

GART, 2009, « La mobilité des séniors », 81p

Greenpeace, 2013, « Scénario de transition énergétique », 43p

Le Breton E. 2005, « Bouger pour s'en sortir – Mobilité quotidienne et intégration sociale »

Le Breton E. ; Le Corre B. ; Steunou M., « Ca bouge dans le périurbain ! », *Place Publique*, hors série, 64p, 2011

Les Cahiers de la Solidarité, 2009, « Mobilité durable. Enjeux et pratiques en Europe », série Développement durable et territorial, n°21

Le magazine des villes et territoires cyclables, « Dossier : la marche, mode d'avenir », pp 6-15, n°48, janvier/février 2011, téléchargeable sur http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/V-V48_BAT_FINAL.pdf

Loones A. ; David-Alberola E. ; Jauneau P., 2008, « La fragilité des personnes âgées : perception et mesures », Credoc, n° C256

Mobility LAB Transdev, « La mobilité face au vieillissement de la population », *Point de vue*, mars 2010

Mobility LAB Transdev, « Les mobilités contemporaines face à la question du bien-être », *Point de vue*, mars 2010

Mobility LAB Transdev, « Mobilité urbaine : redonner une place à la marche », *Point de vue*, octobre 2010

Mobility LAB Transdev, « Séniors, santé et mobilité », *Les cahiers de prospective*, n°1, 2012

Orfeuill J-P., 2004, « Transport, Pauvretés, Exclusions – Pouvoir bouger pour s'en sortir »

Orfeuill J-P., 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *Sociologies [en ligne]*, Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010
URL : <http://sociologies.revues.org/3321>

Orfeuill J-P., « Quand la voiture devient contrainte », *Revue Projet*, n°334, juin 2013

PREDIT et FING, 2012, « Projets de vie et de mobilité pour bien vieillir dans les territoires en 2030 », 251p

Réseau des grands sites de France, 2011, « Ecomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux », Une opportunité pour les territoires, 47p

Rocci A., 2007, « De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique de freins et leviers au changement de comportement vers une réduction de l'usage de la voiture », thèse de doctorat - Sciences humaines et sociales : cultures, individus, sociétés, 542p

Stratys Futureouest, 2010, « Prospective des mobilités sur l'aire urbaine de Rennes à l'horizon 2050 », Rapport de synthèse, 103p

Turbé-Suetens N. 2011, « Télétravail d'avenir », Conférence TEDxParis,
<http://www.tedxparis.com/talks/nicole-turbe-suetens-teletravail-davenir/>

SITOGRAPHIE

www.ademe.fr

www.asso-mobilex.org

www.ceremh.org

www.chemin-stevenson.org

www.edf-feph.org

www.federation-fare.fr

www.fnars.org

www.fnfr.org

www.fne.asso

www.fondation-nicolas-hulot.org

www.handicaps-

transports2013.ifsttar.fr

www.iau-idf.fr

www.invalides.fr

www.lemonde.fr/idees

www.lemonde.fr/planete

www.ma-residence.fr

www.peuplade.fr

www.ptitgibus.com

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

strategie.gouv.fr

www.tierslieux.net

www.viacombi.eu

www.ville-en-mouvement.com

www.voirie-pour-tous.info

www.voisin-age.fr

www.voitureandco.fr

ENTRETIENS REALISES (PAR ORDRE DE RENCONTRE)

- PAUL LECROART, Urbaniste, IAU IDF
- MIREILLE APEL-MULLER, Déléguée Générale, IVM
- DENIS BREILLAT, Responsable mobilité durable, MACIF
- CYRIL COHEN, Chargé d'affaires intermodalités et nouvelles mobilités, Gares & Connexions
- OLIVIER DEMAEGDT, Cogérant, Ecolutis
- MICHEL DUBROMEL, Viceprésident et pilote du réseau transports et mobilités durables, FNE
- ALEXANDRA DUHAMEL ET THERESE MARTINET, chargées de développement, FARE
- ROMARIC LECOURT, Chargé de missions, MRJC
- CYRIEL PELLETIER, Responsable Innovations et Partenariats, Voitureandco
- FREDERIQUE PREDALI, chargée d'études au département mobilité et transport, IAU
- ERIC ROSSI, en charge du pôle *Développement des activités et des services*, Familles Rurales
- LAURE WAGNER, Responsable communication, Blablacar

FONDATION



AGIR POUR L'INNOVATION SOCIALE