

Transports et mobilité : enjeux, besoins et solutions.

Issu de [www.lien-plus.fr](http://www.lien-plus.fr)

La mobilité en milieu rural et périurbain : Quels enjeux ?

La dispersion de l'habitat, les faibles densités, les difficultés techniques et financières pour adapter l'offre de services à la dispersion de la demande conduisent à s'interroger sur les conditions du maintien et de l'amélioration de l'accessibilité des services à la population.

Pour y répondre, les initiatives se multiplient et empruntent des voies variées, agissant aussi bien sur la mobilité des services (mutualisation, permanences, services ambulants) que sur la dématérialisation. Autre solution mise en oeuvre localement : l'amélioration des déplacements des personnes.

Garantir à tous l'accès aux services : une offre en direction des publics cibles.

La dispersion de l'habitat, la concentration des services dans les bourgs centres et par conséquent l'allongement des distances parcourues tendent à créer une forte dépendance des personnes à l'égard du véhicule personnel. Les ménages ne disposant pas de moyens de locomotion propre, par choix ou par nécessité (absence de permis de conduire, incapacité à conduire, contrainte financière, etc.), sont dépendants des transports publics ou des systèmes de solidarité. L'absence de véhicule personnel contribue à créer localement des situations d'isolement, voire d'exclusion.

Maintenir la population, accueillir de nouveaux habitants : développer l'attractivité.

Qu'il s'agisse d'accueillir de nouvelles activités et de nouvelles populations ou de maintenir un cadre de vie de qualité, le niveau de services et leur accessibilité constituent des axes stratégiques pour le développement des territoires. La mobilité des personnes est alors pensée dans une approche globale, comme une condition pour développer l'attractivité du territoire.

Structurer le territoire : penser en termes de flux et de maillage.

Les choix effectués en matière de politiques de transport ont un impact sur l'organisation du maillage des territoires. La convergence des flux vers les centres urbains, le raccordement aux lignes de transports, la desserte de territoires isolés sont autant de moyens qui ont un impact sur l'organisation et la cohésion du territoire.

La mobilité en milieu rural et périurbain : Quels besoins ?

Les besoins globalement constatés en zones peu denses

- Informer les usagers. L'information peut être inexistante ou insuffisante ; il n'existe pas d'information centralisée ; les moyens choisis pour diffuser cette information et la rendre accessible sont peut-être inadaptés...
- Assurer le rabattement vers les transports existants. En milieu rural et périurbain, une partie des problèmes observés concerne le rabattement sur les lignes de transports publics existantes.
- Permettre l'accès aux pôles principaux et secondaires.
- Coordonner transports et services. Les horaires des lignes de transport public ne sont pas toujours coordonnés aux horaires d'ouverture de certains services à la population ou adaptés aux disponibilités des publics cibles, entraînant une moindre efficacité des systèmes de transport.

Des publics aux besoins spécifiques

Certaines personnes, quelles en aient fait le choix ou non, ne disposent pas de véhicule personnel et sont dépendantes des transports publics ou de dispositifs de voisinage.

- Les jeunes. Si le transport scolaire est bien pris en compte, les besoins de déplacements pour accéder aux loisirs, aux lieux spécifiques de formation ou d'apprentissage sont réels. Il convient de distinguer les enfants des adolescents qui n'utiliseront pas les transports publics de la même manière.
- Les personnes âgées en perte d'autonomie. Les besoins en déplacement des personnes âgées portent essentiellement sur l'accès aux pôles structurants le territoire, qui concentrent commerces, services de santé, loisirs.
- Les personnes en situation de handicap. Les besoins de ces usagers varient selon la nature et le degré de leur handicap. Certains ne peuvent pas conduire de véhicule, d'autres ont besoin d'aménagements ou d'équipements spécifiques.
- Les personnes en situation d'exclusion. Les personnes en situation d'exclusion sont souvent isolées et mal identifiées. Au-delà d'une information adaptée, ce public peut avoir besoin d'un accompagnement spécifique. Le coût des transports constitue en outre une entrave supplémentaire à la mobilité des personnes en situation de précarité.
- Les personnes en parcours d'insertion professionnelle. Durant leur parcours d'insertion, les demandeurs d'emploi doivent pouvoir accéder aux structures d'accompagnement, se rendre aux formations ainsi qu'aux entretiens d'embauche...
- Toutes ces catégories de publics ne sont pas homogènes et hermétiques.

Approcher la notion de besoins réels

Les besoins réels sont difficiles à appréhender. On retiendra principalement les besoins diagnostiqués et les besoins ressentis.

Les besoins diagnostiqués sont formulés par des « spécialistes » reconnus pour leurs compétences dans le domaine concerné. Il peut s'agir de professionnels des services à la personne ou de la mobilité, de responsables associatifs, de services administratifs, d'opérateurs de transport ayant réalisé des études de marché. Ces « personnes-ressources », porteurs d'un point de vue global, peuvent être en mesure de produire des données quantifiées.

Les besoins ressentis sont exprimés par la population, les usagers ou leurs représentants, notamment les élus et les associations d'usagers. Il témoigne d'un avis, d'une vision, d'un ressenti ou d'une expérience personnelle.

La combinaison des deux approches permet, en croisant les regards, d'adopter une vision assez proche de la réalité des besoins.

Aider à la prise de décision, identifier et associer les partenaires pour une démarche partagée et concertée.

Une analyse des besoins constitue une étape dans la construction d'un projet opérationnel. Elle doit permettre au maître d'ouvrage de faire des choix et de définir des positions. L'analyse de besoins ne se résume pas un travail de recensement, c'est un outil d'aide à la décision. Cette fonction implique que l'analyse de besoins soit bien connectée à l'ensemble de la chaîne de décision, au risque de biaiser les résultats obtenus du fait d'une méconnaissance des stratégies et des moyens que les décideurs ou des partenaires financiers sont en mesure de mobiliser.

L'association de certains acteurs à l'élaboration de la méthode et à la prise de décision, permet de s'assurer de la conformité de l'analyse des besoins avec les exigences de la conduite d'un projet plus global dans lequel elle s'insère. Elle permet également de construire une connaissance commune du territoire, une analyse partagée de l'offre existante et de ses insuffisances. En associant, dès l'élaboration, les acteurs concernés par la réalisation du projet, ceux-ci seront plus à même de le porter et de le transposer à leur échelle de compétence. Par ailleurs, la pratique de la concertation permet d'obtenir des informations « à la bonne échelle », de structurer un réseau de partenaires et de créer une dynamique locale, anticipant sur la phase de réalisation du projet.

- Associer les partenaires en fonction de leurs compétences. D'une part les partenaires de la réflexion. D'autre part ceux de la décision, qui sont susceptibles d'intervenir dans la phase de mise en oeuvre du projet, soit parce qu'ils en ont la compétence, soit parce qu'ils seront amenés

à le financer, soit parce qu'ils définissent des normes encadrant le futur projet.

- Les conseils généraux. En tant qu'autorités organisatrices des transports départementaux, ils sont compétents pour modifier, créer ou supprimer les lignes de transport public régulier et à la demande en milieu rural, voire périurbain, en dehors des périmètres de transport urbain. Ils sont également responsables de la localisation des arrêts, de la fréquence et des horaires de passage. Il est donc nécessaire de les associer à toute démarche de réflexion sur la mobilité dans les zones peu denses. D'autre part, les compétences qu'ils ont en matière d'insertion et d'assistance, peuvent les amener à intervenir dans le champ d'une mobilité plus ciblée, organisée autour de publics spécifiques.
- Les conseils régionaux. Compétents en matière d'aménagement du territoire, de développement territorial, ils interviennent dans le champ de l'accès aux services sur leur territoire. Par ailleurs, en tant qu'autorité organisatrice de transports régionaux, elles sont compétentes pour traiter des questions relatives à l'accès aux gares ferroviaires de TER et de certaines lignes d'autocars.
- Les communautés de communes. Elles peuvent dans certains cas se substituer au département pour l'organisation des transports sur leur périmètre et devenir des AOT de second rang après délégation de cette compétence par le conseil général.
- Les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU). Compétentes pour l'organisation des transports urbains à l'intérieur du périmètre de transport urbain, elles peuvent être amenées à mettre en place des systèmes de transport à la demande (TAD).
- Les opérateurs de services. Qu'il s'agisse de structures publiques, parapubliques ou privées (ANPE, CCAS, MSA, associations sportives, culturelles, EDF, etc.), elles délivrent des services publics. C'est pourquoi il est important de les associer en amont de la démarche d'analyse des besoins.
- Les exploitants des réseaux de transport public. Entreprises privées, sociétés d'économie mixte ou régies, ils exploitent les réseaux de transport public organisé par les différentes AOT. Ils peuvent être des interlocuteurs locaux privilégiés et favoriser les contacts avec les AOT.
- Les pays. Lorsqu'ils sont structurés à l'échelle du bassin de vie, ils peuvent fournir des données pertinentes pour comprendre les problématiques locales d'accès aux services (identification des pôles d'attraction, observation des flux, problèmes de mobilité rencontrés). Ils peuvent être envisagés comme un échelon d'analyse intermédiaire et être associés voire même être à l'initiative de la réflexion sur la construction d'une offre.
- Les associations locales. Elles sont de véritables sources d'information concernant les pratiques des usagers, les problèmes rencontrés, qu'elles interviennent en tant que prestataires de services à la population, représentantes des intérêts de certaines catégories d'usagers, ou qu'elles proposent des services pour améliorer la mobilité et l'accès aux services.
- Les opérateurs de transport. Les artisans taxis, les sociétés d'autocars, voire la SNCF, du fait de leur contact direct avec la population et la demande, sont des interlocuteurs intéressants.
- Les entreprises. Génératrice de flux et parfois mobilisées sur l'organisation de plans internes de déplacements, il peut être intéressant de les associer à la réflexion. Il appartient de trouver la forme d'association qui semble la mieux adaptée au partage de la démarche et à la pratique de la concertation au sein du pilotage (présence au sein du comité de pilotage, participation à un groupe de travail, entretiens, forum, etc.).

La mobilité en milieu rural et périurbain : Quelles solutions ?

En préalable

Pour créer une offre de transport répondant aux besoins de déplacement, deux techniques d'élaboration peuvent être mises en oeuvre : la technique d'action -recherche (le service est lancé sous forme d'expérimentation et adapté en fonction des pratiques observées) ou celle de diagnostic - observation qui propose de mener une analyse des besoins avant la mise en place du service. Depuis une dizaine d'années, les systèmes de transports « alternatifs » viennent compléter l'offre des

lignes de transport public régulières et se développent (covoiturage, systèmes de location de véhicules ou de cyclomoteurs, etc.) afin de rechercher une meilleure adaptation aux besoins mais également une plus grande souplesse de gestion et d'utilisation.

Les autorités organisatrices de transport ont par ailleurs développé des lignes de transport public à la demande (TAD). Ces services s'appuient de plus en plus sur des centrales de mobilité, témoignant d'un effort d'organisation et de visibilité du service. Ces systèmes sont majoritairement organisés par des EPCI (communautés de communes ou syndicats mixtes) ayant reçu délégation de compétence de la part du conseil général ou étant autorité organisatrice des transports urbains.

Se projeter : quelles solutions possibles ?

Pour mieux cadrer l'analyse des besoins, il est essentiel d'avoir à l'esprit des solutions qu'il est possible de mettre en oeuvre pour améliorer la mobilité en milieu rural et périurbain.

La connaissance des dispositifs existants permet de se projeter dans l'opérationnel dès la phase d'élaboration de l'analyse des besoins et d'anticiper sur les questions à poser à la population, les acteurs à associer.

Le travail de prise de connaissance des systèmes existants peut également s'appuyer sur une démarche comparative, qui consiste à recenser les dispositifs mis en place par d'autres collectivités, dans d'autres territoires. Il s'agit de bien mesurer les implications juridiques et financières du projet, d'identifier les opérateurs possibles et d'évaluer concrètement les modalités de mise en oeuvre.

Adapter les actuels services au public

L'amélioration de l'accessibilité des services peut passer par une adaptation des services au public.

Adapter les lignes régulières de transport

Des réflexions sur la coordination des différentes lignes, voire sur la tarification, peuvent tout à fait être envisagées.

Coordonner plusieurs AOT

Cette préoccupation est particulièrement importante pour les territoires situés aux confins de plusieurs AOT (milieu périurbain, entre AOTU et Conseil Général, territoire à la limite d'un ou plusieurs départements).

De l'amélioration de l'information à la centrale de mobilité

Il s'agit de rendre l'offre de transport plus lisible, plus visible et plus accessible pour l'utilisateur. Les systèmes de centrale d'information permettent de concentrer les informations relatives aux différentes offres de mobilité et de proposer un service harmonisé à l'utilisateur. La centrale de mobilité est un service plus intégré : en plus de la fonction d'information et/ou de réservation, elle offre des services de transport distincts et complémentaires (location de moyens de locomotion, transport à la demande, covoiturage). Le contact direct avec l'expression des demandes de déplacement permet de disposer d'un outil performant d'observation des pratiques et des besoins.

Organiser un transport à la demande (TAD)

Les transports publics à la demande permettent d'organiser une offre adaptée à l'échelle d'un territoire. Souvent construits en complémentarité ou en substitution aux lignes régulières de transport public, ces services proposent une offre en transport public qui varie en fonction des objectifs fixés par les AOT et ne fonctionne qu'en cas de demande d'au moins un usager. Le TAD

peut prendre plusieurs formes : lignes virtuelles (l'itinéraire de la ligne est prédéfini et celle-ci ne fonctionne qu'en cas de demande), ou système de porte-à-porte (prise en charge au domicile de l'utilisateur). Les horaires et les jours de services peuvent être fixes ou libres. Un même TAD peut proposer différents types de services, en combinant les différents modes de prise en charge. La mise en place d'un tel service relève de la compétence de l'AOT (en général le département ou par délégation de compétence, une communauté de communes ou un syndicat mixte). Malgré un déclenchement à la demande et une rémunération au kilomètre parcouru, les coûts de fonctionnement restent élevés et les recettes plutôt faibles.

#### Soutenir les associations oeuvrant dans le champ de la mobilité

Pour améliorer la mobilité et l'accès aux services, un appui peut être apporté aux activités de certaines associations, notamment celles travaillant dans le champ de l'insertion économique et professionnelle ou des services à la personne. L'offre associative, soutenue en fonctionnement et/ou investissement, peut ainsi venir compléter l'offre publique, sans pour autant se substituer à elle, proposant indirectement une offre ciblée sur certains publics.

#### Développer le covoiturage

Le développement du covoiturage peut également être envisagé comme un moyen d'améliorer la mobilité dans certains secteurs ruraux et périurbains. Ces pratiques, qui consistent pour le propriétaire d'un véhicule à accueillir à son bord un ou plusieurs passagers pour effectuer un même trajet, fonctionnent sur la base de l'initiative privée. Pourtant, certaines collectivités ont choisi de soutenir le covoiturage, essentiellement en mettant en relation l'offre et la demande (mise à disposition de site Internet, achat de logiciels, mise à disposition d'une centrale de réservation), en structurant le système et en assurant sa promotion.

#### Développer des partenariats dans le cadre de transport social

Le transport social n'étant pas régulé par la LOTI (loi d'organisation des transports intérieurs), les autorités organisatrices de transport sont démunies pour mener des actions ciblées en faveur de publics spécifiques.

Il peut être utile également de tisser des liens, voire des partenariats, avec les différents acteurs du territoire qui proposent des services de déplacement dans le cadre d'une prestation, tels que les associations, les sociétés prestataires (caisses MSA, entreprises de services à la personne, CCAS...).

#### Avoir le souci de construire une offre adaptée et viable

L'analyse de besoins est un outil intégré dans une démarche de construction d'une offre en mobilité, adaptée et économiquement viable. Elle doit permettre de produire des informations sur lesquelles le maître d'ouvrage pourra s'appuyer pour élaborer une offre de service. Cette double exigence implique de s'assurer de la légitimité et du caractère impératif des besoins exprimés.