



LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL

RAPPORT

DES SOLUTIONS POUR SE DÉPLACER
PAR MONTS ET PAR VAUX EN NOUVELLE-AQUITAINE

Mars 2026

CESER
RÉGION
NOUVELLE-
AQUITAINE

RAPPORT

LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL

DES SOLUTIONS
POUR SE DÉPLACER
PAR MONTS ET PAR VAUX
EN NOUVELLE-AQUITAINE

Mars 2026

Adopté à la majorité des suffrages exprimés
lors de la séance plénière du CESER du 27 mars 2026.

« Par décision de son Assemblée plénière en date du 22 mars 2023, dans le cadre de son engagement résolu à œuvrer en faveur d'une société égalitaire entre les femmes et les hommes, le CESER Nouvelle-Aquitaine a adopté la Charte du Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes visant à promouvoir une écriture égalitaire et non discriminante. L'intégralité des productions internes comme externes du CESER, dont le présent document, s'engage ainsi à respecter les cinq principes d'écriture égalitaire suivants : ne pas utiliser des expressions sexistes ; accorder les noms de métiers, titres, grades et fonctions avec le sexe des personnes qui les occupent ; utiliser les mots et/ou les adjectifs au féminin et au masculin à l'aide de la double flexion et des mots épiciènes ; utiliser l'ordre alphabétique lors d'une énumération et introduire ses travaux par une déclaration d'intention, affirmant l'engagement de l'Assemblée pour une écriture égalitaire. »

Sommaire

Introduction	p. 7
1 : Des mobilités entravées dans les territoires ruraux	p. 11
Fiche n°1	
Des territoires dépendants du véhicule individuel	p. 13
Des distances du quotidien plus importantes dans les territoires peu denses	p. 14
Une forte dépendance au véhicule individuel	p. 17
Fiche n°2	
Une problématique particulièrement sensible en Nouvelle-Aquitaine	p. 21
Une des régions les plus rurales de France	p. 21
Un éloignement des services et des populations vulnérables dans les territoires peu denses	p. 24
Une offre de transport peu développée dans les territoires peu denses	p. 26
Fiche n°3	
Les difficultés d'accès à la mobilité, catalyseur d'inégalités sociales dans les territoires ruraux	p. 29
Des situations différentes de vulnérabilité face à la mobilité dans les zones peu denses	p. 29
Des conséquences directes sur la vie quotidienne	p. 33
Des populations plus particulièrement confrontées aux difficultés de mobilité	p. 34
Fiche n°4	
Un système de mobilité difficilement soutenable	p. 41
Des enjeux de développement territorial	p. 42
Des enjeux de transition énergétique et environnementale	p. 44
Des enjeux de santé publique	p. 47
2 : Un panel de solutions pour des mobilités durables et inclusives	p. 51
Fiche n°5	
TER et lignes routières : le réseau régional de transport	p. 53
Une offre régionale de transports encore insuffisante en zones peu denses	p. 54
Pour une nouvelle donne des transports collectifs	p. 55
Fiche n°6	
Les services locaux de mobilité : le maillage fin des territoires	p. 59
Les transports en commun	p. 59
Les mobilités solidaires	p. 65
Fiche n°7	
Les mobilités actives : un potentiel à explorer dans les territoires ruraux	p. 69
La marche à pied	p. 70
La politique cyclable	p. 71

Fiche n° 8	
La voiture, autrement	p. 79
Des véhicules plus sobres, moins émetteurs de gaz à effet de serre	p. 80
Les mobilités partagées	p. 84
Des initiatives pour s’inspirer	p. 91
3 : Les clés de réussite d’une politique de mobilité dans les territoires ruraux	p. 143
Fiche n° 9	
Structurer une stratégie de mobilité adaptée aux besoins des territoires	p. 145
Des étapes incontournables	p. 145
Des pistes pour une politique de mobilité locale ambitieuse et efficace	p. 151
Fiche n° 10	
Lever les freins au développement d’une offre de mobilité dans les territoires ruraux	p. 155
Un paysage institutionnel à coordonner	p. 155
Garantir les ressources nécessaires au développement de services de mobilité en zones peu denses	p. 161
Fiche n° 11	
Lever les freins à l’usage des services de mobilité dans les territoires ruraux	p. 171
Faciliter le déplacement de l’usager : priorité à l’intermodalité	p. 171
Informier et accompagner	p. 174
Inciter au changement de comportement de mobilité	p. 176
Conclusion	p. 181
Les 16 propositions du CESER	p. 183
Médiagraphie	p. 185
Interventions du Conseil régional	p. 189
Interventions des conseiller.es	p. 193
Annexes	p. 203

Des initiatives pour s'inspirer

17 fiches « initiatives » au coeur du rapport

Fiche I	• Haute Lande Armagnac : l'action combinée du PETR et de la Communauté de communes Cœur Haute Lande	p. 93
Fiche II	• Nord Charente : les services du pôle mobilité Emmaüs Ruffec	p. 97
Fiche III	• Corrèze : Schéma de mobilité douce : les Voies Vertes Pâles	p. 99
Fiche IV	• Lot-et-Garonne : CAR 47 et CONSOL 47	p. 101
Fiche V	• La mobilité dans l'île de Ré	p. 103
Fiche VI	• Grand Angoulême : Expérimentation d'une ligne de covoiturage	p. 107
Fiche VII	• Seignanx : le « Festitruck » de « Mon P'tit Camion » : Mobilité inversée, Écoresponsabilité et reliance	p. 111
Fiche VIII	• Lot-et-Garonne : APREVA Mobilité	p. 115
Fiche IX	• Lot-et-Garonne : APREVA Mobilité Accompagnée (AMA)	p. 117
Fiche X	• Vienne et Gartempe : trois services de mobilité proposés par la Communauté de communes	p. 119
Fiche XI	• Agir pour une mobilité durable dans le sport : Mob'Sport	p. 125
Fiche XII	• Val de Charente : le Rurabus	p. 127
Fiche XIII	• Montmorillon : Mont'à vélo : Stratégie de développement du vélo	p. 129
Fiche XIV	• Sud Charentes : MOSC (Mobilité Ouest Sud Charente) – Un guichet unique	p. 131
Fiche XV	• Haute Corrèze Communauté : schéma global de mobilité	p. 135
Fiche XVI	• ORSEC : On Roule Solidaire en Chalosse	p. 139
Fiche XVII	• MobiVienne : Plateforme départementale d'aide à la mobilité pour les personnes en recherche d'emploi ou de formation	p. 141

Introduction

Faciliter et décarboner les mobilités dans les territoires ruraux : c'est au regard d'une double urgence, sociale et environnementale, que le Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER) de Nouvelle-Aquitaine a souhaité contribuer aux réflexions sur le développement d'une mobilité plus durable et inclusive dans les territoires ruraux de la région. Le mouvement des « Gilets jaunes », qui émerge en partie suite à la hausse du prix des carburants ou encore la limitation à 80 kilomètres-heure de la vitesse maximale sur les routes à double sens, a en effet mis au jour la **fragilité des conditions de déplacement pour de nombreux habitants et habitantes vivant dans les territoires ruraux**. Dans ces espaces peu denses où l'offre de transport collectif est souvent réduite, voire inexistante, où les distances pour rejoindre les pôles d'emploi et les services s'allongent, **une partie de la population n'a pas accès ou difficilement à la mobilité**, avec tout ce que cela implique en termes de difficultés, voire de renoncements, dans l'accès à l'éducation, à l'emploi, aux soins, aux services, à la culture, aux activités sportives ou de loisirs... D'autres, qui consacrent une part importante et contrainte de leur budget aux dépenses de mobilité quotidienne, sont rendus plus vulnérables aux **coûts de l'automobile** dont ils sont dépendants.

Cette dépendance subie à la voiture personnelle, qui caractérise les territoires ruraux davantage que d'autres espaces, n'est pas seulement une source de vulnérabilité pour celles et ceux qui ne peuvent en disposer ou pour qui elle devient trop coûteuse. Elle est plus globalement porteuse

d'une **forme de mobilité de moins en moins soutenable en termes de développement durable**. De nombreux enjeux, environnementaux, sanitaires, climatiques mais aussi territoriaux, appellent en effet au **développement de solutions alternatives au « tout voiture »**.

Enjeux à multiples facettes, **la mobilité est par essence au cœur des démarches de transition**. La question de la mobilité quotidienne irrigue ainsi plusieurs des ambitions de **Néo Terra**, feuille de route de la Région Nouvelle-Aquitaine pour les transitions environnementales et sociales : réduction de la consommation d'énergies fossiles (Ambition 1 – Ressources naturelles), lutte contre l'isolement et l'exclusion sociale (Ambition 2 – Solidarités), réduction de l'empreinte écologique des transports (Ambition 5 – Mobilité et Habitats), protection de la santé (Ambition 6 - Santé).

Territoires ruraux : de quoi parle-t-on ?

Renvoyant à une **multitude de définitions**, les espaces ruraux constituent une réalité difficile à cerner avec précision. Le terme est utilisé pour caractériser une **diversité de territoires**, des plus ruraux jusqu'aux espaces périurbains de deuxième couronne. L'INSEE a longtemps défini le rural « **en creux** », par la négative : selon cette approche, était rural ce qui n'était pas urbain. L'Institut a proposé en 2020 une nouvelle définition des territoires ruraux, qui repose sur la densité de population. Les communes peu denses et très peu denses sont ainsi considérées comme rurales.

Qu'est-ce que la grille communale de densité ?

La grille communale de densité permet de classer les communes en fonction du nombre d'habitants et de la répartition de ces habitants sur leur territoire. L'appartenance à un niveau de la grille n'est ainsi pas simplement liée à la densité moyenne de population calculée sur l'ensemble de la commune (incluant les surfaces non habitées) ; elle prend en compte la présence au sein de la commune de zones concentrant un grand nombre d'habitants sur une faible surface. Plus la population est concentrée et nombreuse, plus la commune est considérée comme dense.

Les communes densément peuplées et les communes de densité intermédiaire constituent l'espace urbain ; les communes peu denses et très peu denses relèvent de l'espace rural. Au sein des communes rurales, la grille distingue plus précisément les bourgs ruraux, le rural à habitat dispersé et le rural à habitat très dispersé.

Avec cette nouvelle définition, le poids du rural est nettement renforcé : la part de la population rurale dans l'ensemble de la population française passe de 5 % (zonages en aires urbaines) et 20 % (zonages en unités urbaines) à 33 % avec l'approche de la carte communale de densité.

Cette définition ne rend toutefois pas totalement compte de la **diversité** des territoires ruraux et des **interdépendances** entre les différents espaces. Les espaces peu denses peuvent ainsi recouvrir la périphérie éloignée de grandes villes jusqu'aux territoires les plus ruraux ; certains peuvent être bien dotés en services de proximité, tandis que d'autres, pourtant de densité comparable, n'en sont pas pourvus...

Le CESER a choisi, dans le cadre de ce rapport, de définir les territoires ruraux du point de vue de la mobilité : entrent ainsi dans le champ de la réflexion proposée les territoires dans lesquels il existe peu d'autres possibilités que le véhicule individuel pour se déplacer, et dans lesquels les solutions de massification des transports sont peu performantes.

Des clés pour construire un nouveau modèle de mobilité dans les territoires ruraux

Comment développer de nouvelles formes de mobilité, moins inégalitaires et plus respectueuses de l'environnement, de la santé et du cadre de vie, porteuses de nouvelles dynamiques de développement pour les territoires ruraux ? C'est à cette

interrogation que le CESER a souhaité apporter quelques éléments d'analyse et de proposition.

Les territoires ruraux ne constituent pas un ensemble homogène ; ils présentent leurs propres dynamiques, démographiques, économiques, sociales... qui façonnent les mobilités locales. **Plutôt que de rechercher un introuvable modèle de mobilité duplicable à l'ensemble des espaces ruraux, le CESER propose à la Région et aux territoires, autorités organisatrices de la mobilité, des clés, une « boîte à outils »¹, dont ils pourront se saisir dans la définition et la mise en œuvre de leur politique de mobilité dans les espaces ruraux.**

Centré sur les politiques de mobilité pouvant être déployées à court et moyen terme, le rapport n'abordera en revanche que plus ponctuellement **les enjeux d'aménagement du territoire, très fortement interdépendants avec les besoins de mobilité** : limiter l'étalement urbain, reconquérir les centres-bourgs et centres-villes, rapprocher commerces et services des habitants, développer la mixité fonctionnelle des espaces sont des leviers incontournables pour, à plus long terme, diminuer les mobilités contraintes.

1 Se référer en particulier aux parties 2 et 3.

Une large place aux initiatives locales

La Commission « Développement des territoires et mobilité » du CESER, chargée de cette autosaisine, s'est appuyée sur le regard et l'analyse de différents acteurs des mobilités dans les territoires ruraux. Elle tient à les remercier pour leur participation à ses travaux.

À l'image du premier Cahier des solutions de Néo Terra que la Région a consacré au sujet, la Commission a plus particulièrement fait le choix de mettre en lumière des initiatives, des actions mises en œuvre en Nouvelle-Aquitaine autour des mobilités locales. Il s'agit de montrer, par ces exemples concrets, qu'il est possible de développer des services, des solutions répondant aux besoins des habitantes et habitants des territoires ruraux. Il s'agit aussi d'identifier des bonnes pratiques, les leviers ou encore les freins à ces démarches.

En complément des auditions de plusieurs territoires de la région investis sur le sujet, la Commission a choisi de réserver, au cœur même de son rapport, une large place aux initiatives repérées dans les territoires par les membres de la Commission et de l'Assemblée.

Structuration du rapport

À travers cette étude, le CESER s'est attaché à répondre à trois principales interrogations, auxquelles trois parties apporteront successivement des éléments de réponse :

- **en quoi la mobilité est-elle un enjeu dans les zones peu denses ?** Les territoires peu denses se caractérisent par une dépendance subie à la voiture, source de fortes inégalités sociales et économiques et porteuse d'un modèle de développement peu soutenable pour les territoires ;
- **quelles solutions pour des mobilités durables et accessibles à toutes et tous dans les territoires ruraux ?** Des infrastructures aux services, de l'échelle régionale structurante à l'échelle locale de maillage, il existe de nombreuses solutions de mobilité répondant aux besoins des habitants et plus respectueuses de l'environnement et du cadre de vie ;
- **quelles conditions de réussite d'une politique de mobilité dans les territoires peu denses ?** Le rapport présente quelques clés pour mettre en œuvre avec succès une politique de mobilité dans les territoires ruraux, identifiées à partir des principaux freins restant à lever.

1 : Des mobilités entravées dans les territoires ruraux

❖ Les fiches

Fiche 1 • Des territoires dépendants du véhicule individuel

Fiche 2 • Une problématique particulièrement sensible en Nouvelle-Aquitaine

Fiche 3 • Les difficultés d'accès à la mobilité, catalyseur d'inégalités sociales dans les territoires ruraux

Fiche 4 • Un système de mobilité difficilement soutenable

Fiche n°1

Des territoires dépendants du véhicule individuel

En résumé

Des territoires les plus urbanisés aux espaces les moins denses, les pratiques de déplacement ne sont pas identiques. Les zones peu denses se caractérisent par des distances du quotidien plus importantes, mais des temps de trajet moins élevés que dans les territoires denses. Il en va notamment ainsi des déplacements domicile-travail, avec des distances médianes deux fois supérieures.

Du fait de distances moyennes de déplacement plus importantes et d'une offre de transport nettement moins développée que dans les territoires urbains, la prédominance de la voiture, observée dans tous les territoires de province, apparaît encore plus marquée dans les zones peu denses.

Chiffres clés

59 % de déplacements de + 5 kms dans les zones peu denses (37 % dans les communes denses)

13 kms : distance médiane des déplacements domicile-travail dans les zones peu denses (6 kms dans les communes denses)

80 % des déplacements effectués en voiture dans les territoires peu denses (66 % dans les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants)

52 % des ménages ruraux disposent d'au moins deux voitures (20 % pour les ménages urbains)

Mobilités en zones peu denses : quelles données ?

Des enquêtes « ménages déplacements » aux données liées aux appareils numériques (traces GPS des véhicules, données issues des antennes de téléphonie mobile...) en passant par les comptages routiers ou les enquêtes « origine-destination », il existe de nombreuses sources permettant de quantifier et d'analyser les pratiques et comportements de mobilité². Ces sources de données se différencient selon leur échelle, leur mode de collecte ou encore le type d'informations qu'elles fournissent.

La fiche s'appuie principalement sur l'enquête nationale sur la mobilité des personnes réalisée par le SDES (service statistique du ministère de la Transition écologique), ainsi que sur le recensement de la population (déplacements

domicile-travail) conduit par l'INSEE. À la différence des autres sources, plus spécifiques, l'enquête sur la mobilité des personnes offre un panorama global de la façon dont les Françaises et les Français se déplacent, en permettant de faire le lien entre une personne, ses caractéristiques socio-démographiques, un mode et un motif de déplacement.

Les résultats ne sont toutefois pas déclinés, dans les publications disponibles, par région. Des enquêtes comparables sont en revanche réalisées au niveau local, à l'échelle par exemple des agglomérations ; aucune n'a en revanche été réalisée à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine.

² Pour une présentation détaillée, se référer à la série de fiches sur la collecte et l'utilisation des données de mobilité pour la modélisation des déplacements proposée par le CEREMA ([lien](#)).

L'enquête sur la mobilité des personnes est réalisée tous les dix ans environ. Les données présentées dans la fiche s'appuient sur l'édition 2019, la dernière disponible lors de la rédaction du rapport³. Elles ne tiennent pas compte des évolutions plus récentes, liées notamment au développement de

nouvelles pratiques de déplacement post-covid (développement des modes actifs, impact du télétravail...). Les données n'intègrent pas davantage le renouvellement de la population, et donc potentiellement des comportements de mobilité, que peuvent connaître certains territoires.

Des distances du quotidien plus importantes dans les territoires peu denses

La dernière enquête nationale sur la mobilité des personnes, menée en 2019, le confirme⁴ : **les pratiques de mobilité ne sont pas les mêmes selon les territoires**. Des espaces ruraux aux territoires les plus denses, le nombre de déplacements et les distances parcourues diffèrent en effet très sensiblement. À l'échelle nationale :

- **les trajets de courte distance (moins de cinq kilomètres) sont nettement moins nombreux dans les zones peu denses** (41 % des déplacements) que dans les communes les plus densément peuplées (63 %) et les communes intermédiaires (57 %).

Cette proportion de trajets de courte distance n'est toutefois pas négligeable, puisque dans les espaces peu densément peuplés, quatre déplacements sur dix n'excèdent pas cinq kilomètres. Elle offre ainsi un véritable potentiel de report modal sur lequel les politiques locales de mobilité pourront s'appuyer ;

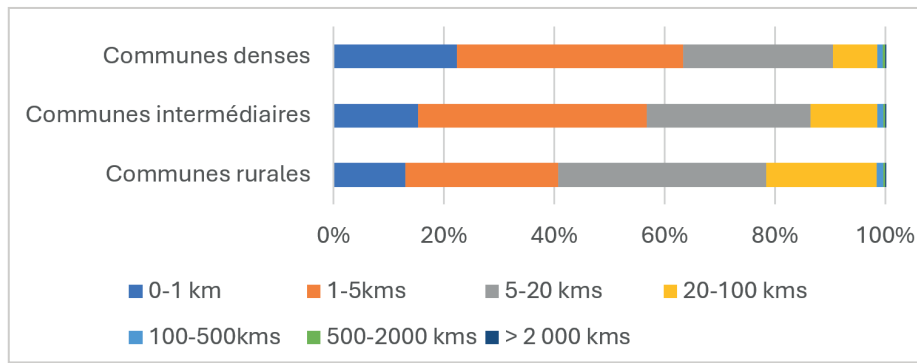
- **les déplacements du quotidien de plus longue distance sont en revanche significativement plus nombreux dans les communes peu denses que dans les espaces urbanisés**. Les trajets de 5 à 20 kilomètres représentent ainsi près de 38 % des déplacements dans les zones peu denses, soit dix points de plus que dans les communes urbaines ; il en va de même des trajets de 20 à 100 kilomètres, qui constituent plus de 20 % des déplacements dans les territoires peu denses, contre moins de 10 % dans les communes les plus densément peuplées.

Territoires peu denses : 58 % de trajets entre 5 et 100 kms

	Communes rurales	Communes intermédiaires	Communes denses
0-1 km	13,07 %	15,36 %	22,32 %
1-5 kms	27,66 %	41,44 %	41,05 %
5-20 kms	37,69 %	29,65 %	27,19 %
20-100 kms	20,06 %	12,15 %	7,95 %
100-500 kms	1,22 %	1,07 %	1,03 %
500-2000 kms	0,27 %	0,29 %	0,41 %
> 2 000 kms	0,03 %	0,04 %	0,05 %

³ La prochaine est prévue en 2026.

⁴ Ministères de la transition écologique et de l'aménagement du territoire, SDES, [Les pratiques de mobilité des Français varient selon la densité des territoires](#).

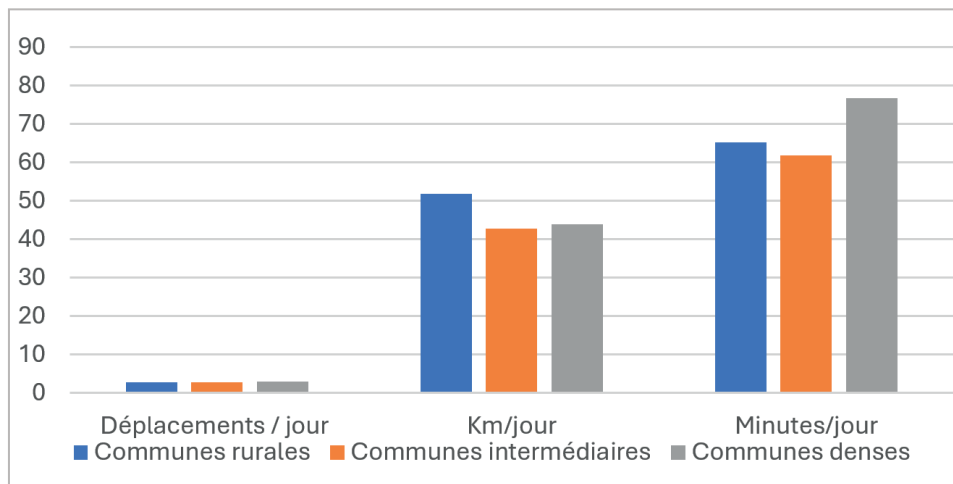


Source : Aurélien BIGO, Fabien PEREZ, Les pratiques de mobilité des Français, 2024
[À partir de l'enquête nationale sur la mobilité des personnes 2019]

S'ils se déplacent moins au quotidien, les ménages des communes les plus densément peuplées partent en voyage, en moyenne, plus souvent et plus loin : près de 30 % de leurs distances parcourues concernent des déplacements de 1 000 km ou plus, une part nettement supérieure à celle des populations des communes intermédiaires (19 %) et des communes rurales (15 %).

Si les trajets du quotidien effectués par les ménages résidant dans les communes peu denses sont plus longs en termes de distance parcourue, il n'en va pas nécessairement de même des temps de déplacement. Les habitants des communes rurales se déplacent en moyenne 65 minutes par jour, soit onze minutes de moins que dans les communes les plus densément peuplées (1 heure 16). Ce sont les ménages résidant dans les communes de densité intermédiaire qui consacrent le moins de temps à leurs déplacements (62 minutes).

Territoires ruraux : des distances parcourues plus élevées, mais des temps de trajet inférieurs aux communes les plus densément peuplées



Source : Enquête nationale sur la mobilité des personnes, 2019.

Des distances domicile-travail deux fois plus élevées dans le rural

Les trajets domicile-travail et domicile-études représentent moins d'un tiers des déplacements, mais sont structurants : ils conditionnent en effet pour une large part les autres déplacements quotidiens, et constituent ainsi des déplacements à enjeux. C'est tout particulièrement le cas dans les territoires ruraux, où ces déplacements présentent des caractéristiques spécifiques liées à la localisation des pôles d'emplois.

Moins d'emplois que d'actifs dans les territoires ruraux, particulièrement dans le rural périurbain

Dans les territoires ruraux, on compte moins d'emplois que de personnes en emploi, situation inverse à celle observée dans les espaces urbains. Pour 100 personnes en emploi résidant dans l'espace rural, on dénombre 64 emplois, contre 112 dans les territoires urbains. Il existe toutefois des différences selon les espaces : c'est dans les espaces ruraux périurbains, situés à proximité d'un pôle d'emploi, que l'écart entre le nombre d'emplois et d'actifs en emploi est le plus important ; l'écart est moins marqué dans le rural non périurbain ; les bourgs ruraux non périurbains offrent même davantage d'emplois qu'ils ne comptent d'actifs en emploi.

Près de la moitié des actifs résidant dans le rural partent travailler en ville

Seuls un quart des actifs en emploi résidant dans les espaces ruraux travaillent dans leur commune de résidence, contre 40 % dans l'urbain. Cette proportion est toutefois plus forte dans le rural non périurbain (32 %) que dans le rural périurbain (20 %).

Près de la moitié des personnes en emploi résidant dans une zone rurale travaillent en zone urbaine. Des disparités importantes existent toutefois entre

les territoires. La proportion est plus élevée pour les résidents du périurbain (58 %), attirés par les pôles d'emplois voisins, que pour ceux du rural non périurbain (32 %).

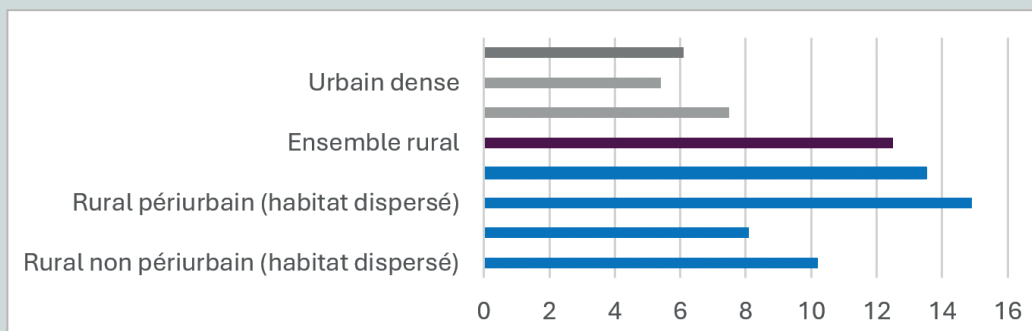
Des distances domicile-travail toujours plus élevées dans le rural

La distance médiane des déplacements domicile-travail est plus de deux fois supérieure pour les travailleurs résidant dans les zones rurales que pour ceux habitant en urbain. La moitié des personnes en emploi résidant dans un espace rural parcourent ainsi 13 kilomètres ou plus pour aller travailler, contre au moins 6 kilomètres pour les travailleurs habitant dans une zone urbaine.

Les actifs habitant dans le rural périurbain sont ceux qui parcourent les plus longues distances. Cela s'explique notamment « *par la plus grande part de cadres et de professions intermédiaires dans ces espaces que dans le rural non périurbain : ce sont eux qui effectuent les trajets les plus longs, leurs emplois étant plus concentrés dans les pôles urbains* ».

Entre 1999 et 2019, la distance médiane domicile-travail a davantage augmenté pour les actifs en emploi résidant dans le rural (+ 4,4 km, contre 2,3 km pour l'ensemble des actifs en emploi). « *Dans les territoires ruraux, l'allongement de la distance domicile-travail résulte à la fois de la périurbanisation et de la concentration de l'emploi dans les pôles. En effet, l'emploi augmente moins vite dans l'espace rural que dans l'espace urbain entre 1999 et 2019 (...). Dans le même temps, la population active en emploi croît deux fois plus vite dans le rural que dans l'urbain (...), notamment dans les zones périurbaines (...). Cependant, depuis le début de la crise sanitaire, la fréquence des trajets a pu diminuer à la faveur du développement du télétravail* ».

Distance médiane domicile-travail selon la densité du lieu de résidence en 2019



Source : INSEE, « Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural », INSEE Première, n°1948, mai 2023.

Une forte dépendance au véhicule individuel

À l'échelle nationale, la voiture reste, en 2019, le premier mode de transport, choisie pour près de 63 % des déplacements, même si elle est un peu moins utilisée qu'en 2008 (65 %). La marche (23,7 %) et les transports en commun (9,1 %) ont légèrement progressé sur la période. La part du vélo est quant à elle restée stable, à hauteur de 2,7 %.

Si elle concerne l'ensemble des territoires, à l'exception particulière de l'Île de France, **la prédominance de la voiture est néanmoins plus particulièrement marquée dans les territoires ruraux**. L'automobile y reste ainsi utilisée dans près de 80 % des déplacements, à un niveau stable depuis 2008. La part de la voiture tend à diminuer au fur et à mesure de

l'augmentation de la taille des agglomérations : elle ne représente par exemple plus que 66 % dans les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants, et 58 % dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. À l'inverse, la part modale de la marche est près de deux fois inférieure dans les territoires ruraux par rapport aux agglomérations de plus de 20 000 habitants. Le vélo n'y représente que 2 % des déplacements, les transports en commun 3 %. Dans les communes denses, la marche et l'usage des transports en commun sont plus fréquents.

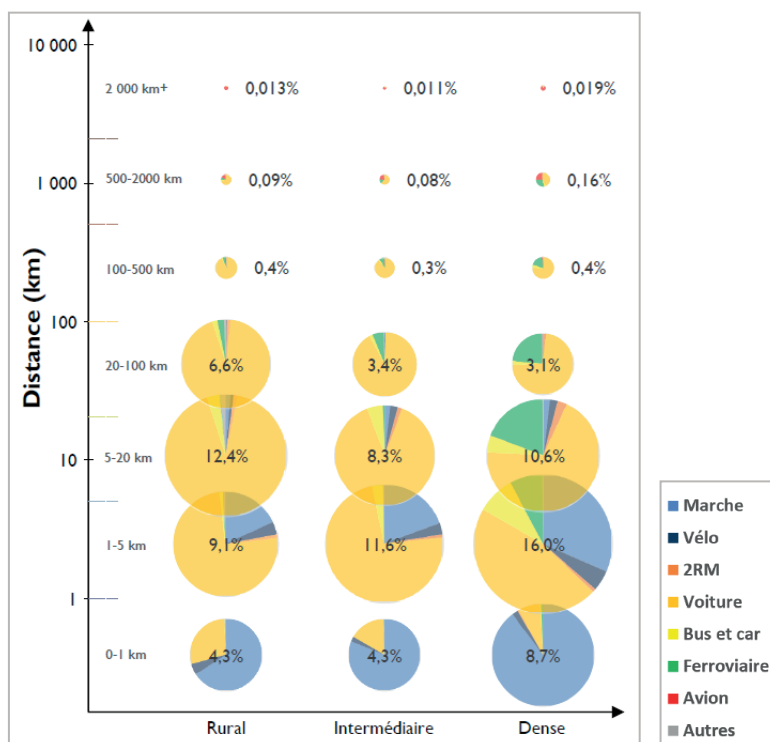
La marche est majoritaire pour les déplacements les plus courts (jusqu'à un kilomètre), en rural comme en urbain. La voiture devient ensuite prédominante, avec toutefois une différenciation notable selon les territoires sur les trajets d'un à cinq kilomètres et, dans une moindre mesure de cinq à vingt kilomètres : la voiture est très largement majoritaire dans les communes rurales et de densité intermédiaire, moins dans les communes denses.

Près de 80 % des déplacements effectués en voiture dans les territoires peu denses

	Voiture	Marche	Transports en commun	Vélo	Autre
Rural	79,5 %	12,8 %	3,3 %	2,2 %	2,2 %
Agglo. < 20 000 hab.	73,2 %	18,9 %	3,7 %	2,9 %	1,3 %
Agglo. 20 000 – 100 000 hab.	66,1 %	25,6 %	5,0 %	2,7 %	0,7 %
Agglo. 100 000 – 2 millions d'hab.	58,5 %	26,2 %	10 %	3,2 %	2,1 %
Agglo. parisienne	33,3 %	38,0 %	24,8 %	2,1 %	1,7 %

Source : Enquête mobilité des personnes 2019.

Déplacements par mode et selon la densité de la commune de résidence en 2019

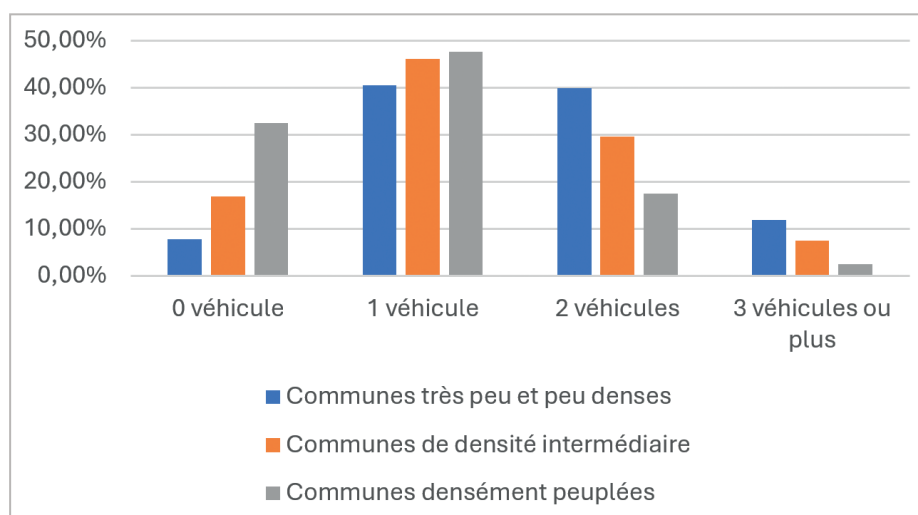


Source : Aurélien BIGO, Fabien PEREZ, Les pratiques de mobilité des Français, 2024
[À partir de l'enquête nationale sur la mobilité des personnes 2019]

Cette dépendance à la voiture plus marquée dans les territoires ruraux se confirme au regard des taux d'équipement des ménages. Près d'un tiers des ménages (32,5 %) résidant dans des communes densément peuplées ne possèdent aucun véhicule, contre

seulement 7,8 % dans les communes peu denses. À l'inverse, 51,8 % des ménages ruraux disposent d'au moins deux véhicules, contre 19,9 % dans les communes denses et 37 % dans les communes de densité intermédiaire.

Un ménage rural sur deux dispose d'au moins deux véhicules



Source : Enquête mobilité des personnes 2019.

Une dépendance au véhicule individuel encore plus marquée en Nouvelle-Aquitaine

Selon une étude publiée en 2024 par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)⁵, la Nouvelle-Aquitaine est l'une des régions qui, pour les déplacements domicile-travail, utilise :

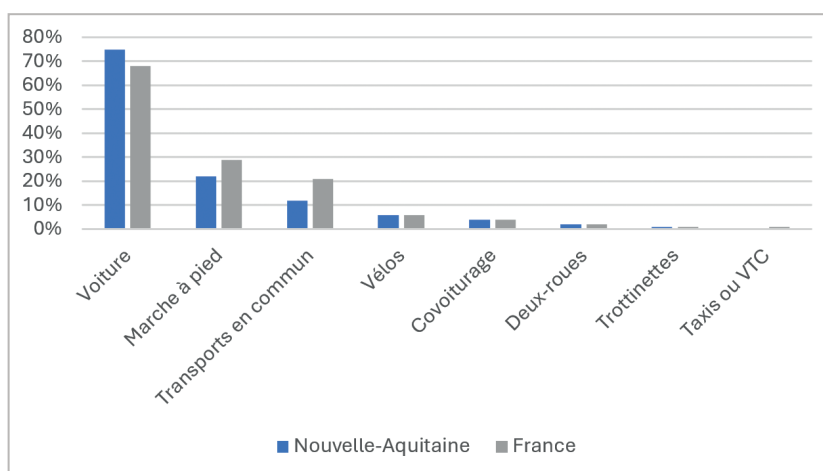
- le plus la voiture ou la moto (86 % des navetteurs, soit trois points de plus que la moyenne de province ; à l'exception de la Gironde (77 %), la part des navetteurs qui utilise la voiture varie de 87 % en Haute-Vienne à 93 % dans les Landes, le taux départemental le plus élevé de France ;
- le moins les transports en commun (5,6 % des navetteurs, contre 7,9 % en moyenne en province). Dans sept communes sur dix, moins de 1 % des navetteurs empruntent le bus ou le train. L'écart est significatif entre la Gironde (12,1 % des navetteurs) et les autres départe-

ments, plus ruraux. Ils sont par exemple 4,9 % en Haute-Vienne, 4,4 % dans la Vienne et entre 1 % et 3,5 % pour les autres départements.

Ce constat d'une dépendance encore plus marquée au véhicule individuel est confirmé par le Baromètre des mobilités du quotidien publié par Wimoov⁶. La troisième édition de cette enquête (2024) livre une photographie des pratiques de mobilité des Françaises et des Français, déclinée à l'échelle régionale. Elle confirme que :

- la voiture est en Nouvelle-Aquitaine (75 %) davantage qu'à l'échelle nationale (68 %) le principal mode de déplacement des répondants ;
- la part des transports collectifs (12 %) est très nettement inférieure à la moyenne nationale (21 %) ;

Modes de transports principaux en 2023



Source : Wimoov, 3^{ème} Baromètre des mobilités du quotidien, 2024.

⁵ DREAL Nouvelle-Aquitaine, Focus sur... Émissions de CO₂ en Nouvelle-Aquitaine - Trajets domicile travail : plus de CO₂ dû à un usage de la voiture plus fréquent qu'en province, n°78, novembre 2024.

⁶ [Baromètre des Mobilités du Quotidien](#).

De nouvelles pratiques de mobilité quotidienne post COVID ?

Issues de l'enquête sur la mobilité des personnes 2019, les données présentées ne tiennent pas compte des évolutions plus récentes, liées notamment au développement de nouvelles pratiques de déplacement post-covid.

Une récente étude du CEREMA livre de premières tendances pour les aires urbaines. Il faudra toutefois attendre les résultats de la prochaine enquête nationale sur la mobilité des personnes pour apprécier dans quelle mesure ces tendances se confirment dans les territoires les plus éloignés des grands centres urbains.

Un recul de la mobilité dans les aires urbaines, y compris dans le rural périurbain

Tirant les enseignements des enquêtes ménages déplacements menées par les collectivités depuis 2021, le CEREMA met en évidence un recul de près de 10 % de la mobilité dans les aires urbaines. Tous les territoires sont concernés, des centres-

viles aux espaces périurbains. Cette baisse de la mobilité est principalement portée par une baisse du nombre de déplacements liés au travail, sans doute liée à la pratique du télétravail qui s'est diffusée plus largement dans certaines professions à partir de 2020. Les déplacements liés aux achats diminuent également sensiblement dans le rural périurbain, du fait entre autres du développement de l'achat en ligne, ainsi que les trajets liés aux loisirs.

Des évolutions dans les modes de transport

Les transports en commun poursuivent leur progression en ville, au détriment de la voiture. Sur les petits trajets (moins de 10 kilomètres), les modes actifs connaissent une nette progression dans les grands centres urbains (+ 9 points par rapport à la période 2007-2013). La voiture reste en revanche prédominante pour les déplacements du quotidien supérieurs à 10 kilomètres, qui représentent une part croissante des distances parcourues.

Source : CEREMA, *Mobilités du quotidien : tendances et enseignements à partir des enquêtes EMC2*, novembre 2025 ([Lien](#)).

Fiche n°2

Une problématique particulièrement sensible en Nouvelle-Aquitaine

En résumé

Toutes les régions sont confrontées, à des degrés divers, aux enjeux de mobilité dans leurs espaces peu denses. La problématique est toutefois particulièrement prégnante en Nouvelle-Aquitaine, région peu densément peuplée, à la population rurale assez peu concentrée.

Les territoires ruraux, et plus particulièrement les territoires d'une large moitié Est de la région, des Pyrénées-Atlantiques aux départements de l'ex-Limousin, concentrent un certain nombre de vulnérabilités susceptibles de fragiliser les conditions de déplacement. Parmi les facteurs les plus déterminants :

- l'accessibilité relativement moins bonne aux équipements et services, conséquence du caractère rural de la région ;
- l'éloignement des réseaux de transport en commun ;
- la précarité et le vieillissement d'une partie de la population.

Chiffres clés

Nouvelle-Aquitaine

3^e région la plus rurale de France

51 % des habitants réside dans une commune rurale

65 % de la population rurale réside dans une commune à habitat (très) dispersé

20 % de la population ne dispose pas dans sa commune des équipements et services de base

16 % : taux de pauvreté dans les communes rurales non périurbaines (13 % à l'échelle régionale)

55 % des 50-74 ans résident dans des communes rurales

69 % des habitant.es d'EPCI ruraux hors influence sont à plus de 10 minutes à pied d'un arrêt de transport en commun (57 % pour les EPCI ruraux sous influence urbaine et 22 % pour les EPCI à dominante urbaine)

Une des régions les plus rurales de France

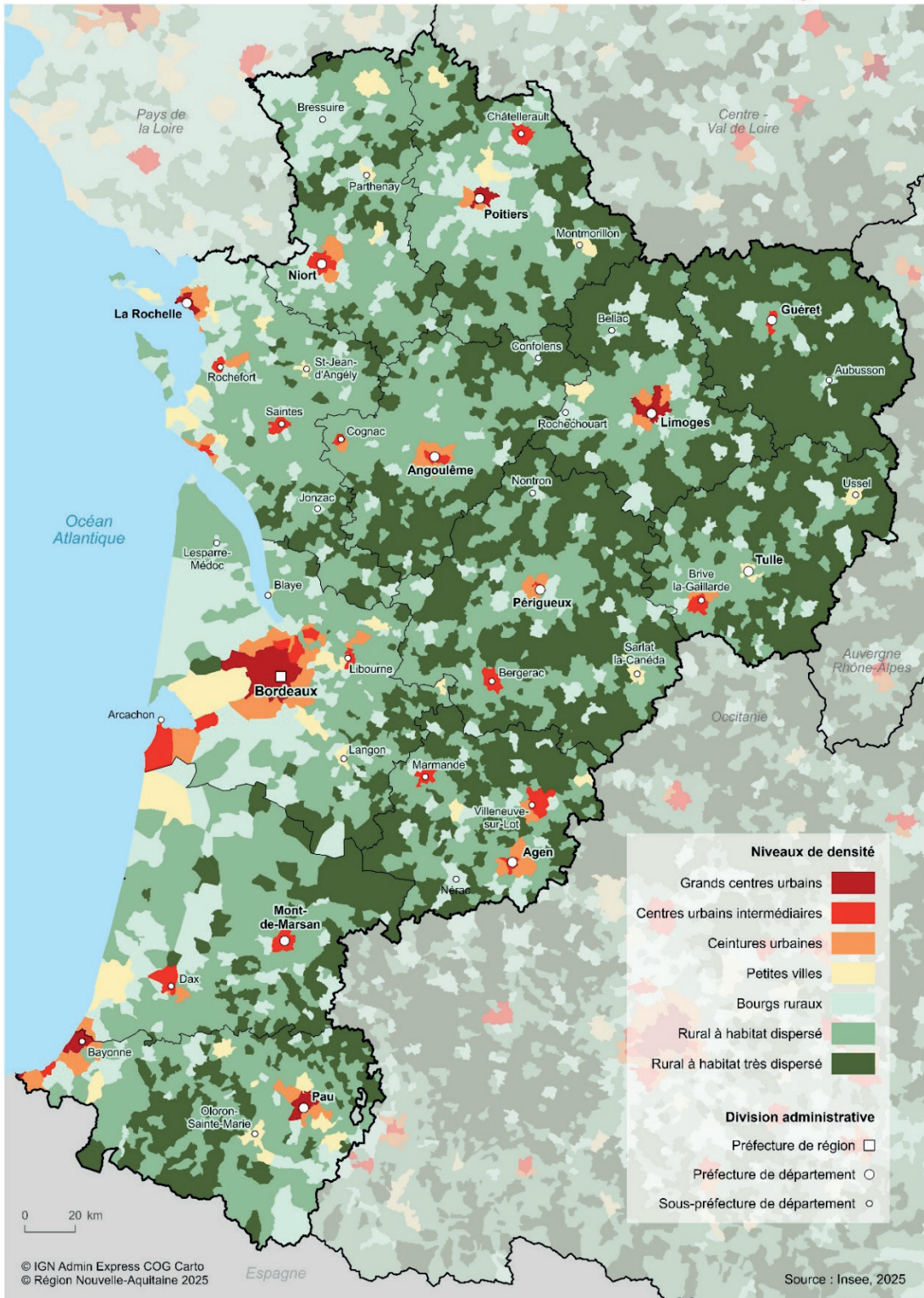
La Nouvelle-Aquitaine est, après les régions Bourgogne-Franche-Comté et Bretagne, la **troisième région la plus rurale de France** par sa population⁷. Elle est ainsi particulièrement exposée aux problématiques de mobilité dans les territoires

peu denses. En 2023, trois millions de Néo-Aquitains peuplent les 4 024 communes identifiées comme rurales par l'INSEE au regard de leur faible densité de population⁸. En Nouvelle-Aquitaine, plus d'un habitant sur deux (51 %) réside ainsi dans une commune rurale, bien davantage qu'à l'échelle nationale (33 % en 2018). À l'exception de la Gironde et des Pyrénées-Atlantiques, tous les départements néo-aquitains sont à prédominance rurale.

⁷ INSEE, « Un Néo-Aquitain sur deux vit dans une commune rurale », *INSEE Flash Nouvelle-Aquitaine*, n°66, avril 2021.

⁸ La grille communale de densité de l'INSEE permet de classer les communes en fonction de la répartition de la population sur leur territoire. Plus la population est concentrée et nombreuse, plus la commune est considérée comme dense. L'appartenance à un niveau de la grille n'est pas simplement liée à la densité moyenne de population, mais prend également en compte l'importance au sein de la commune de zones concentrant un grand nombre d'habitants sur une faible surface. Pour le détail de la méthodologie, voir : INSEE, *La grille communale de densité à 7 niveaux*, documents de travail n°2022-18, janvier 2023 ([lien](#)).

Panorama des zonages : Zonages d'étude
La grille communale de densité



Source : Région Nouvelle-Aquitaine, DATAR, *Panorama des zonages en Région Nouvelle-Aquitaine*, édition 2025.

Les territoires peu denses ne sont toutefois pas homogènes. La grille communale de densité construite par l'INSEE permet de distinguer des bourgs ruraux, petites polarités où la population est plutôt regroupée, des espaces (très) peu denses où l'habitat est dispersé. **En Nouvelle-Aquitaine, la population rurale est relativement peu concentrée, rendant l'organisation de services de mobilité plus difficile** : les bourgs ruraux représentent seulement un tiers (35 %) de la population rurale, les espaces

ruraux à habitat (très) dispersé les deux tiers (65 %). 8 % de la population, soit plus de 450 000 personnes, réside dans des territoires à habitat très dispersé.

Si les zones peu denses recouvrent une très large partie de la région, les zones très peu denses, porteuses de forts enjeux en termes de mobilité, tendent à se concentrer des Pyrénées-Atlantiques en remontant vers l'ex-Limousin, en passant par le Lot-et-Garonne et la Dordogne.

51 % des Néo-aquitains résident dans une commune rurale en 2023

		Nombre de communes	Nombre d'habitants	% habitants
Communes à forte densité	Grands centres urbains	34	1 334 333	22 %
Communes à densité intermédiaire	Centres urbains intermédiaires	30	634 234	11 %
	Ceintures urbaines	119	549 649	9 %
	Petites villes	102	434 927	7 %
Communes à (très) faible densité	Bourgs ruraux	422	1 063 394	18 %
	Rural à habitat dispersé	2 053	1 542 612	26 %
	Rural à habitat très dispersé	1 549	451 140	8 %

Source : Région Nouvelle-Aquitaine (DATAR) – Panorama des zonages en région Nouvelle-Aquitaine, 2025

Au-delà de leur seule densité de population, les territoires ruraux se différencient également par leur niveau d'interdépendance avec les espaces urbains. Afin de tenir compte de l'influence économique et sociale des pôles d'emplois sur les communes environnantes, et donc des mobilités qu'elle est susceptible de générer, il peut être intéressant de combiner

la grille communale de densité avec le zonage en aires d'attraction des villes développé par l'INSEE. On peut alors distinguer des communes rurales qui appartiennent à une aire d'attraction des villes (54 % de la population rurale de Nouvelle-Aquitaine) des communes rurales autonomes (46 %)⁹.

9 Carte en annexe.

Un éloignement des services et des populations vulnérables¹⁰ dans les territoires peu denses

Un éloignement des commerces, équipements et services

Les territoires peu denses cumulent les contraintes pesant sur les mobilités. **L'éloignement des équipements, commerces et services, publics et privés, génère des besoins accrus de mobilité, et donc des difficultés supplémentaires pour les populations qui peinent à se déplacer.** Le Sénat le reconnaît dans un rapport de 2021 consacré aux mobilités dans les espaces peu denses : « qu'il s'agisse de services publics, de services commerciaux privés ou d'offres de mobilité, les espaces peu denses ont fait l'objet depuis plusieurs décennies d'un déséqui-

pement préoccupant »¹¹. Dans les zones peu denses, les distances à parcourir pour accéder aux services du quotidien sont ainsi plus grandes qu'en ville. L'accessibilité aux services est en effet étroitement dépendante de la répartition de la population dans les territoires : les temps d'accès augmentent lorsque la densité de population diminue. Ce sont ainsi les espaces les moins densément peuplés qui présentent, en général, les temps d'accès les plus longs.

Ce constat est confirmé par une étude réalisée en novembre 2021 par la DATAR¹² de la Région Nouvelle-Aquitaine. Quatre niveaux de services et équipements ont été définis, des services du quotidien aux plus structurants. Près de 20 % de la population ne dispose pas, dans sa commune, de services et équipements de base, dont le temps moyen d'accès est alors de 6,5 minutes. Ce taux monte à 40 % pour les équipements de niveau 2, avec un temps moyen d'accès de 10 minutes. Les temps d'accès augmentent logiquement pour les équipements et services plus structurants, et donc plus éloignés, jusqu'à atteindre 32,5 minutes pour la gamme supérieure.

Focus sur l'accès aux équipements et services en Nouvelle-Aquitaine

L'étude de la DATAR identifie quatre principaux niveaux d'équipement :

- niveau 1 : présence simultanée de 12 services et équipements du quotidien principalement des services aux particuliers (salon de coiffure, restaurant, artisans du bâtiment...) + école élémentaire + boulangerie + infirmier ;
- niveau 2 : présence simultanée de 29 services et équipements dont médecin généraliste + pharmacie + chirurgien-dentiste + bureau de poste + banque + station-service + supermarché + collègue...
- niveau 3 : présence simultanée de 70 services et équipements dont lycée + commerces + services de santé et services aux particuliers spécialisés + équipements de sports, loisirs et culture (cinéma, piscine ou une salle de remise en forme) ;
- niveau 4 : quasi-totalité des services : santé + commerces de la grande distribution ou alimentaires spécialisés + administration judiciaire + administration fiscale + établissements scolaires et universitaires + équipements de sport, loisirs et culture (théâtre, conservatoire, musée, plateau pour la pratique du roller skate ou du vélo bicross...).

10 L'impact de ces facteurs de vulnérabilité sur les mobilités sera plus largement développé dans les fiches n°3 et 4.

11 Sénat, *Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui*, Doc. Parl Sénat n°313, janvier 2021.

12 Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale.

Taux d'équipement et temps d'accès aux équipements en France et en Nouvelle-Aquitaine

Niveau d'équipement	Nouvelle-Aquitaine			France		
	Part de la population équipée	Temps d'accès (min.)		Part de la population équipée	Temps d'accès (min.)	
		Ensemble	Pop. non équipée		Ensemble	Pop. non équipée
Niu. 1 ou plus	81,5 %	1,2	6,5	86,8 %	0,8	6,4
Niu. 2 ou plus	58,5 %	4,1	9,9	69,0 %	2,9	9,4
Niu. 3 ou plus	35,3 %	12,4	19,1	45,8 %	9	16,7
Niveau 4	16,7 %	27,1	32,5	22,1 %	21,7	27,9

Source : Région Nouvelle-Aquitaine, Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale, *L'accessibilité aux services et aux équipements de la Nouvelle-Aquitaine et de ses territoires*, novembre 2021.

Du fait de son caractère rural, la région présente une relativement moins bonne accessibilité aux services et équipements qu'à l'échelle nationale :

« s'agissant de la proportion de la population, les chiffres pour la Nouvelle-Aquitaine en matière de niveau d'équipements et de services sont sensiblement inférieurs à ceux observés dans l'ensemble métropolitain, de 5 points environ pour les niveaux 1 et 4 et de 10 points environ pour les niveaux 2 et 3 »¹³. Les temps d'accès sont supérieurs, mais dans une proportion relativement limitée, de l'ordre de quelques minutes.

L'étude de la DATAR régionale souligne également « des disparités infrarégionales d'accessibilité relativement marquées ». Elle identifie ainsi 12 EPCI¹⁴ dont les temps d'accès aux équipements et services de niveau 2 sont supérieurs à 10 minutes, 17 EPCI dont les temps d'accès au niveau 3 dépasse les 30 minutes, et jusqu'à 8 EPCI dont le temps de trajet au niveau 4 excède une heure. De manière générale, ces différences s'expliquent par le caractère plus ou moins rural des EPCI, ainsi que par leur taille : plus un EPCI est peuplé, moins le temps moyen d'accès est élevé.

Au-delà de l'éloignement des commerces physiques, l'évolution des comportements de consommation liée à l'essor du e-commerce génère et modifie les flux de mobilité. Si elles s'accompagnent d'un développement des flux logistiques, ces nouvelles pratiques de consommation restent toutefois, du côté du consommateur, plus difficiles à appréhender. Le e-commerce remplace la nécessité pour les consommateurs de se rendre en magasin. Pour autant, des déplacements restent nécessaires pour réceptionner les colis lorsque ceux-ci ne sont pas livrés à domicile, ou encore pour restituer des objets endommagés ou qui ne seraient pas à la hauteur des attentes.

Des vulnérabilités qui touchent plus particulièrement les populations rurales

De manière générale, la pauvreté monétaire apparaît moins fréquente et moins intense en Nouvelle-Aquitaine qu'à l'échelle nationale. En 2020, 13,3 % de la population régionale vivait sous le seuil de pauvreté¹⁵. **C'est principalement dans les espaces urbains denses ainsi que dans les communes les plus rurales que sont observés, dans la région, les taux de pauvreté les plus élevés.**

¹³ Région Nouvelle-Aquitaine, DATAR, *L'accessibilité aux services et aux équipements de la Nouvelle-Aquitaine et de ses territoires*, novembre 2021.

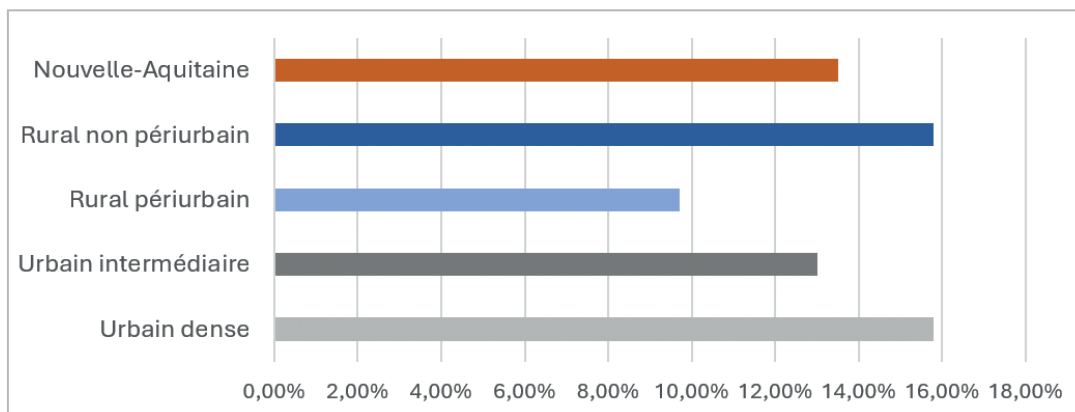
¹⁴ Établissement public de coopération intercommunale.

¹⁵ La pauvreté monétaire ne rend toutefois pas totalement compte du pouvoir d'achat qui peut être affecté par les niveaux différents du coût de la vie selon les territoires. Surtout, cette approche, basée sur un seuil statistique calculé à partir du niveau de vie médian, ne permet pas de saisir la question de la pauvreté dans toutes ses dimensions et réalités. Dans son [rapport](#) de juin 2023, *Enrayer la fabrique de la pauvreté en Nouvelle-Aquitaine*, le CESER de Nouvelle-Aquitaine a mis en évidence, au-delà des seuils statistiques utilisés par les pouvoirs publics, l'existence d'un « halo de pauvreté » affectant plus du tiers de la population régionale, de manière plus ou moins prononcée.

Des écarts marqués différencient néanmoins les territoires ruraux. Ainsi, « les communes rurales périurbaines, dans lesquelles vivent davantage de couples avec enfants et de ménages aux âges intermédiaires moins susceptibles d'être exposés au phénomène, concentrent peu de pauvreté (9,7 %) »¹⁶. En revanche, « dans les communes rurales non périurbaines, en général plus isolées, le taux de

pauvreté y est plus élevé (15,8 %) ». Ce sont donc les territoires de l'Est de la région, depuis le Lot-et-Garonne jusqu'aux départements de l'ex-Limousin qui, concentrant le plus de territoires ruraux isolés, connaissent les taux les plus élevés de pauvreté monétaire. La pauvreté dans les communes rurales, en particulier dans les espaces isolés, est plus marquée en Nouvelle-Aquitaine qu'au niveau national.

Une pauvreté monétaire plus particulièrement marquée dans le rural non périurbain et dans les communes denses de Nouvelle-Aquitaine (2020)



Source : INSEE, « Panorama de la pauvreté en Nouvelle-Aquitaine : une diversité de situations individuelles et territoriales », INSEE Dossier Nouvelle-Aquitaine n°08, octobre 2023.

Le vieillissement démographique est également un facteur important de vulnérabilité des populations rurales au regard de la mobilité. La population de Nouvelle-Aquitaine est la plus âgée de France : les 65 ans et plus y représentent 24,5 % de la population, soit quatre points de plus qu'au niveau national. Leur répartition n'est toutefois pas homogène sur le territoire régional. De manière générale, c'est dans les territoires ruraux de l'Est de la Région que la part des seniors est la plus importante, ainsi que sur les territoires littoraux. Une étude récente de l'INSEE montre ainsi que plus de la moitié (55 %) des 50-74 ans résident dans des communes rurales, alors que 18 % vivent dans les grands centres urbains. Les 50-74 ans sont sur-représentés dans les départements les plus ruraux (39 % de la population en Creuse, 38 % en Dordogne), alors qu'ils sont sous-représentés (29 %) en Gironde¹⁷.

Une offre de transport peu développée dans les territoires peu denses

Malgré leur très grande diversité, **les territoires peu denses sont globalement caractérisés par des réseaux de transport en commun souvent peu développés, parfois inexistant, et peu performants**, du fait notamment d'une faible densité et de la dispersion des populations et des activités. Structurant à l'échelle régionale et pour les territoires desservis, le réseau ferroviaire, concurrencé par la généralisation de l'automobile, s'est fortement contracté.

16 INSEE, « Panorama de la pauvreté en Nouvelle-Aquitaine : une diversité de situations individuelles et territoriales », INSEE Dossier Nouvelle-Aquitaine, n°08, octobre 2023.

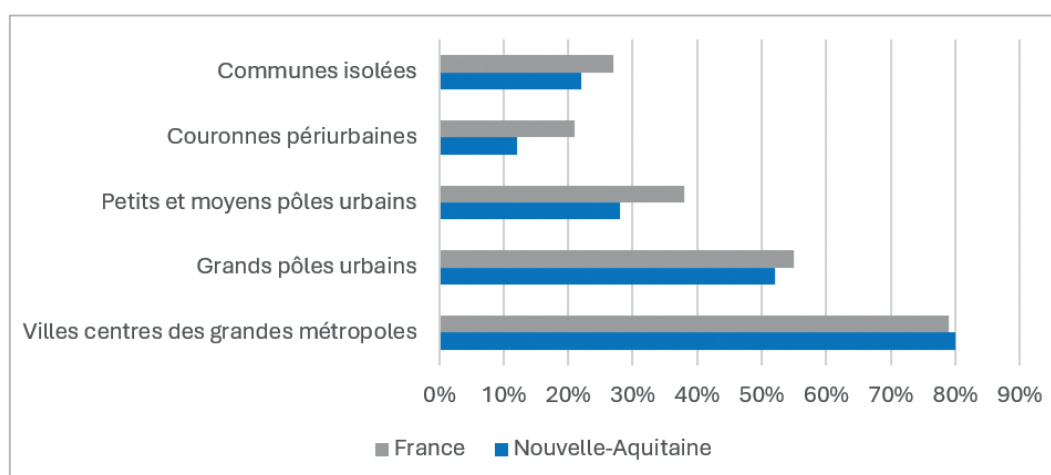
17 INSEE, « Un Néo-Aquitain sur trois âgé de 50 à 74 ans », INSEE Flash Nouvelle-Aquitaine, n°120, janvier 2025.

Alors qu'il s'étendait jusqu'à 60 000 kilomètres dans l'entre-deux guerres mondiales, il ne compte plus, en 2023, que 27 600 kilomètres, dont 3 410 en Nouvelle-Aquitaine. Les réseaux de bus interurbains desservent, de manière complémentaire, les territoires de la région, avec des fréquences qui sont souvent, dans les espaces peu denses, limitées.

L'édition régionale du 3^e Baromètre des mobilités du quotidien souligne un **accès plus difficile en**

Nouvelle-Aquitaine aux services de mobilité. 45 % des personnes interrogées déclarent avoir le choix de leur mode de transport, ce qui est moins qu'au niveau national (55 %). Le choix apparaît nettement moins important, y compris par rapport aux autres régions, pour les populations des petits et moyens pôles urbains, des communes périurbaines et des communes isolées. 20 % indiquent n'avoir accès à aucun service de mobilité alternatif à la voiture près de chez eux (15 % à l'échelle nationale).

Un choix du mode de transport restreint dans les zones peu denses de Nouvelle-Aquitaine



Source : Wimoou, 3^e Baromètre des mobilités du quotidien, 2024.

Selon l'enquête, la région apparaît moins bien dotée en transports collectifs urbains : 39 % des habitants indiquent en disposer à proximité de leur domicile, contre 52 % au niveau national ; la Nouvelle-Aquitaine se situe ainsi à un niveau comparable à la Bourgogne-Franche-Comté (38 %) et dans une moindre mesure à la Bretagne (43 %), régions les plus rurales de France. Les autres services de mobilité (transports en commun interurbains, véhicules en libre-service) se situent globalement dans la moyenne.

La DATAR de la Région Nouvelle-Aquitaine s'est intéressée, dans une étude de juin 2025¹⁸, aux distances d'accès aux transports en commun. En moyenne, près de six Néo-Aquitains sur dix (57,8 %) résident à plus de dix minutes de marche d'un arrêt de transport en commun¹⁹. Et encore le chiffre ne dit rien de la qualité de la desserte proposée, tant en termes d'horaires que de fréquence de passage des trains ou cars. L'étude ne renseigne pas davantage sur les autres formes

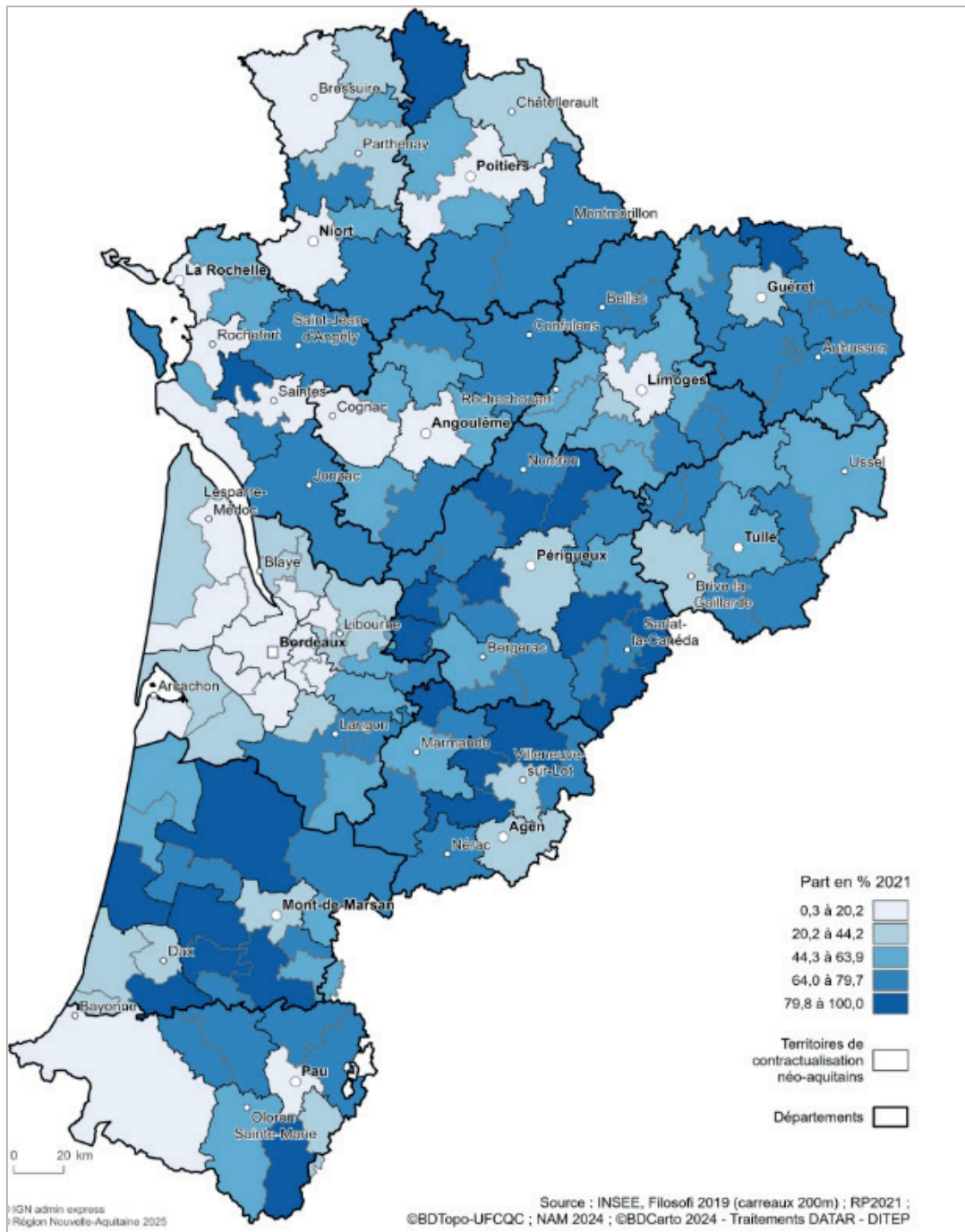
de mobilité (covoiturage, transport solidaire...) pouvant desservir le territoire. Cette part varie de 0,3 % pour Bordeaux Métropole, jusqu'à 100 % pour les communautés de communes du Pays de Duras et celle de Côte Landes Nature. La part des personnes éloignées de plus de dix minutes d'un arrêt de transport en commun est supérieure ou égale à 80 % dans 23 EPCI de la région : ces EPCI se concentrent plus particulièrement dans les Landes, en Dordogne et dans le Lot-et-Garonne [voir carte ci-après].

Les intercommunalités rurales, en particulier celles qui ne sont pas situées dans l'aire d'influence urbaine, sont celles qui, logiquement, accusent les chiffres les plus élevés : 68,9 % de la population y vit à plus de 10 minutes à pied d'un arrêt de transport en commun, contre 56,5 % pour les intercommunalités rurales sous influence, et 21,5 % pour les intercommunalités à dominante urbaine.

18 Région Nouvelle-Aquitaine, DATAR, *Ménages sans voiture et distance aux transports en commun - Typologie des intercommunalités néo-aquitaines*, La carte du mois, juin 2025.

19 Temps de trajet qui peut déjà constituer un frein important pour les personnes dont la mobilité est réduite (personnes âgées, en situation de handicap...).

Part des personnes vivant à plus de dix minutes de marche d'un arrêt de transport en commun par intercommunalité



Région Nouvelle-Aquitaine, DATAR, *Ménages sans voiture et distance aux transports en commun - Typologie des intercommunalités néo-aquitaines*, La carte du mois, juin 2025.

Fiche n°3

Les difficultés d'accès à la mobilité, catalyseur d'inégalités sociales dans les territoires ruraux

En résumé

La dépendance à la voiture individuelle, particulièrement marquée dans les zones peu denses, rend vulnérable une partie des populations rurales dans leurs déplacements.

N'ayant pas ou difficilement accès, pour différentes raisons, à la mobilité, certaines personnes sont « prisonnières » de leur espace de vie. D'autres sont mobiles, mais fragilisées par le coût des déplacements automobiles. Dans les zones peu denses où les alternatives sont limitées voire inexistantes, toutes les personnes qui ne peuvent pas conduire ou disposer d'un véhicule sont plus particulièrement vulnérables.

Renoncements à se soigner, se former, se rencontrer, se divertir... Les difficultés de mobilité ont des conséquences directes sur la vie quotidienne des populations, allant jusqu'à conduire à de véritables situations d'isolement voire d'exclusion sociale.

La précarité face à la mobilité est ainsi un catalyseur plus global d'inégalités sociales : elle crée et amplifie les fractures sociales, mais aussi territoriales, et fragilise un peu plus le lien social.

Chiffres clés

22 % des Néo-Aquitains en situation de précarité face à la mobilité

Une personne sur dix sans aucun équipement individuel de mobilité

Près d'un habitant sur trois (31 %) a, en zone rurale, déjà renoncé à un déplacement ces cinq dernières années

38 % des jeunes ruraux en recherche d'emploi indiquent avoir déjà renoncé à passer un entretien en raison de difficultés de déplacement

30 % des seniors immobiles sur une journée en zones peu denses

20 % des personnes en situation de handicap dans l'incapacité de se déplacer seules sur certains de leurs itinéraires

Des situations différentes de vulnérabilité face à la mobilité dans les zones peu denses

La faible desserte en transport en commun, ainsi que l'éloignement des équipements, commerces ou services conduisent les espaces peu denses à **une**

très grande dépendance au véhicule personnel, porteuse de forts enjeux sociaux. Cette dépendance à la voiture, subie en l'absence d'alternative, est en effet une **source de vulnérabilité pour une partie des populations qui vivent en milieu rural.** Le mouvement des Gilets jaunes, qui émerge en partie suite à la hausse du prix des carburants ou encore la limitation à 80 kilomètres-heure de la vitesse maximale sur les routes à double sens, a ainsi mis au jour la fragilité, pour une partie de la population, des conditions de mobilité dans les espaces peu denses.

Cette dernière catégorie rassemble une large part de la population qui vit en milieu rural : les ménages aux revenus modestes à aisés, qui « parviennent à satisfaire eux-mêmes leurs besoins en mobilités, grâce à des déplacements essentiellement autostolistes *a priori* non- problématiques d'un point de vue financier ». Si elle ne semble pas présenter de risques sociaux particuliers, cette dernière catégorie de personnes présente, avec celle des « vulnérables », de forts enjeux environnementaux, sanitaires et d'aménagement du territoire, développés plus largement dans la fiche n°4.

Les « assignés territoriaux »²⁰, peu ou pas mobiles

Les « assignés territoriaux » sont des personnes qui n'ont pas ou difficilement accès à la mobilité, pour des raisons qui peuvent être financières (coût du permis de conduire, de l'achat et de l'usage d'un véhicule...), **physiques** (liées à l'âge, à une situation de handicap), **culturelles** (forte difficulté à quitter son territoire) ou encore **comportementales** (déficit de capacité de mobilité, par exemple incapacité à acheter seul un titre de transport).

« Ces ménages sont très fortement ancrés dans leur proximité, « prisonniers » de leur espace de vie. En conséquence de ces difficultés de mobilité, le territoire que ces ménages peuvent parcourir est limité ; ils sont très dépendants des services et commerces de proximité, ainsi que de leur réseau familial et amical proche »²¹.

Différentes populations vivant en milieu rural sont plus particulièrement concernées par ces situations d'immobilité contrainte, des plus jeunes qui, faute de voiture, se retrouvent dans l'impossibilité de suivre des formations ou de passer des entretiens d'embauche, aux plus âgées qui comptent sur leurs proches (famille, amis...) pour se déplacer pour se rendre à des rendez-vous médicaux ou faire leurs courses²².

Le Baromètre des mobilités du quotidien estimait, dans son édition 2024, à **10 % la part de la population française ne disposant en propre d'aucun équipement de mobilité** (sans voiture ou permis, sans vélo, sans abonnement aux transports en commun ou à un service partagé). Les foyers aux plus bas revenus, ainsi que les demandeurs d'emploi ou encore les non diplômés sont particulièrement représentés.

Les territoires néo-aquitains ne sont pas tous confrontés avec la même intensité à la problématique. Si elle n'épuise pas l'analyse, la carte proposée par la DATAR de la Région Nouvelle-Aquitaine permet d'identifier les territoires les plus vulnérables. Son intérêt est de croiser deux indicateurs : la part des personnes vivant à plus de dix minutes de marche d'un arrêt de transport en commun²³ et la part des personnes vivant dans un ménage sans voiture.

La carte fait ainsi apparaître des territoires, essentiellement dans le périurbain bordelais, où la grande majorité des personnes sont équipées en voiture et sont proches d'arrêts de transport en commun. À l'opposée, des territoires présentent des valeurs élevées pour les deux indicateurs, pouvant laisser craindre des difficultés de mobilité plus marquées : c'est le cas des Communautés de communes du Pays Foyen et des Portes de Vassivière. Sans atteindre la situation de ces deux EPCI, de nombreuses intercommunalités rurales de la région cumulent sur les deux indicateurs des valeurs moyennes et/ou élevées. Dans d'autres au contraire, par exemple dans les Landes ou le Lot-et-Garonne, les arrêts de transport en commun sont certes éloignés pour une part importante de personnes, mais une proportion plus faible de ménages vit sans voiture.

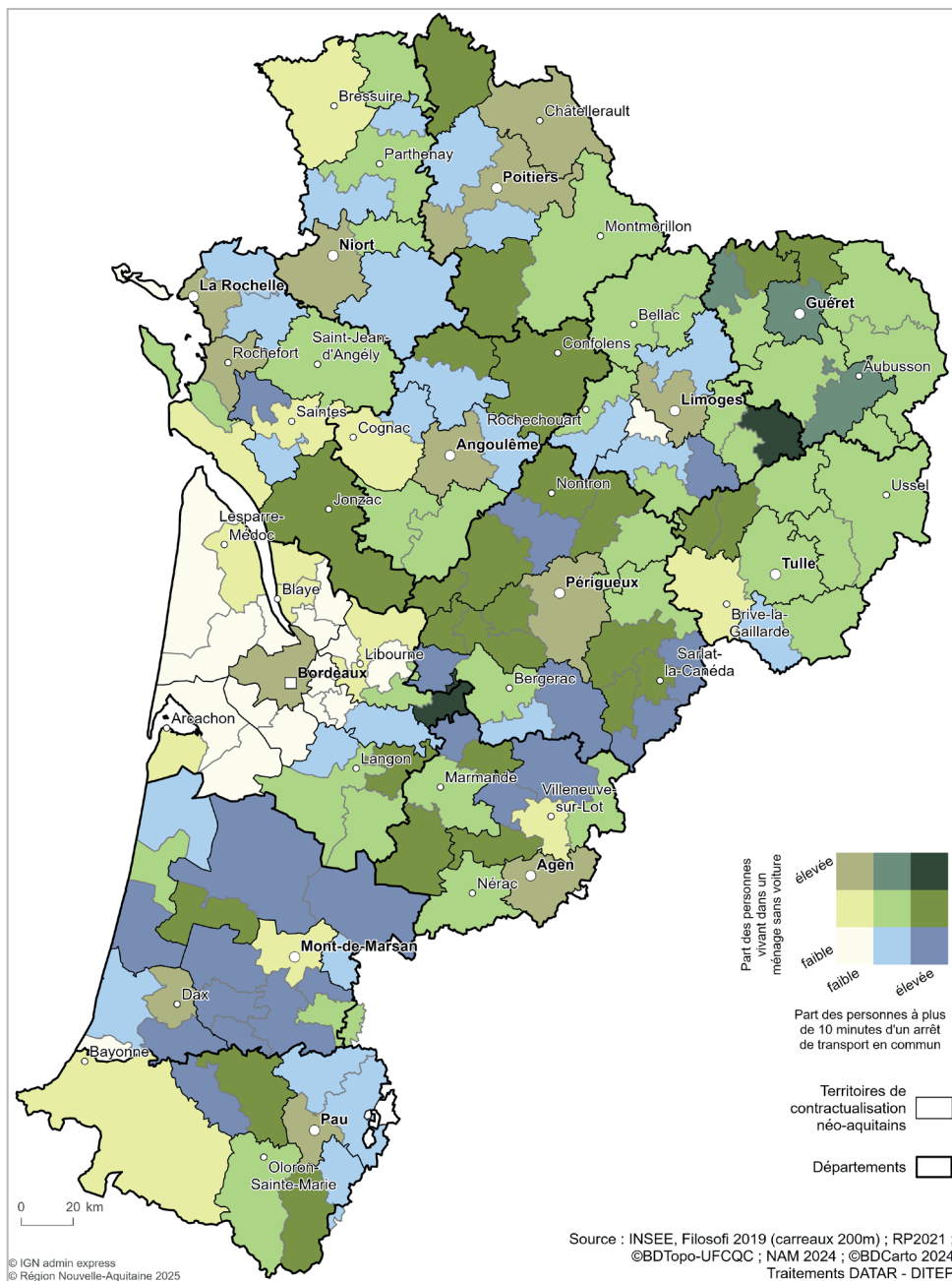
20 Pour reprendre les termes d'Eric LE BRETON dans son ouvrage *Les raisons de l'assignation territoriale : quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité de personnes désqualifiées*, Institut pour la ville en mouvement, 2002.

21 Marie HUYGHE, Hervé BAPTISTE et Jean-Paul CARRIERE, « Quelles organisations de la mobilité plus durable et moins dépendante de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine », *précité*.

22 Sur cette question, voir plus largement ci-après.

23 Voir aussi fiche n°2.

Personnes vivant dans un ménage sans voiture et personnes à plus de dix minutes à pied d'un arrêt de transport en commun



Région Nouvelle-Aquitaine, DATAR, *Ménages sans voiture et distance aux transports en commun - Typologie des intercommunalités néo-aquitaines*, La carte du mois, juin 2025.

Les « vulnérables », mobiles mais fragilisés par le coût des carburants

Les ménages « vulnérables » consacrent une part importante de leur budget aux dépenses de mobilité quotidienne (achat, entretien et réparation de véhicules, carburant, stationnement...). Cette forme de vulnérabilité s'inscrit plus largement dans la **précarité énergétique** à laquelle de nombreux ménages sont confrontés du fait de la hausse du coût de l'énergie.

Ces populations à revenus modestes, très présentes dans les territoires ruraux et généralement largement dépendantes de l'automobile faute d'offre alternative de transport, sont particulièrement exposées à l'augmentation du prix des carburants. La recherche de coûts fonciers moindres et d'une offre importante de terrains constructibles, mais aussi d'une qualité de vie perçue comme meilleure, a en effet conduit une partie de la population à s'éloigner des villes. S'éloignant du même coup de leur lieu d'emploi, ces populations augmentent les distances, et donc le coût de leurs déplacements.

22 % de la population en situation de précarité-mobilité en Nouvelle-Aquitaine

Le Baromètre des mobilités du quotidien, construit par la Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoou, permet d'apprécier la réalité sociale des mobilités en France et dans ses régions. Construit à partir d'une enquête menée auprès d'un large panel de Français, répartis au sein des métropolitaines et représentatifs de la diversité de la population, le Baromètre propose un indicateur de la précarité face à la mobilité. Six facteurs qui relèvent différentes causes (ressources financières, dépenses en énergie, conditions de mobilité) et dimensions (économique, technique, géographique) sont plus spécifiquement croisés, pour identifier trois situations distinctes et complémentaires : la précarité carburant, la vulnérabilité en matière de mobilité et la dépendance à la voiture. Dans sa troisième édition (2024), le Baromètre évalue à :

- 11 % la part de la population régionale (10 % à l'échelle nationale) en « **précarité carburant** » : il s'agit des personnes qui ont un bas revenu, des dépenses en carburant élevées et /ou qui doivent déjà restreindre leurs déplacements ;

- 11 % la part de la population néo-aquitaine « **vulnérable en matière de mobilité** » (10 % à l'échelle nationale), soit des ménages à bas revenu qui ont des conditions de mobilité contraignantes, telles qu'une longue distance à parcourir, l'absence d'alternative à la voiture ou des véhicules vieillissant ;
- 14 % la part de la population régionale « **dépendante à la voiture** » : ce facteur, non lié à la situation économique personnelle, permet d'identifier tous les automobilistes qui ont des dépenses élevées en carburants et des conditions de mobilité contraignantes comme les longues distances ou qui n'ont pas d'autre choix que la voiture.

Au total, déduction faite des cumuls, **22 % de la population régionale se trouverait dans une situation de précarité face à la mobilité**, plaçant la Nouvelle-Aquitaine dans une situation plutôt défavorable par rapport aux autres régions.

Source : Wimoou, Baromètre des mobilités du quotidien (3^e édition, 2024) - [Lien](#)

Des conséquences directes sur la vie quotidienne

Aller travailler, étudier ou se former, faire ses courses, se soigner, se divertir, se rencontrer... la majeure partie des actes de la vie quotidienne implique de se déplacer. Or en Nouvelle-Aquitaine comme dans le reste du pays, environ une personne sur cinq rencontre des difficultés à se déplacer librement ou à un coût supportable. Plus d'un million de Néo-Aquitains souffriraient ainsi d'une liberté de mouvement entravée. Les zones peu denses, qui cumulent certaines contraintes (éloignement du travail, des commerces, services et équipements, vieillissement démographique, population parfois plus précaire...), sont nécessairement concernées par ce constat, qui peut aussi s'appliquer à d'autres territoires (à l'image, par exemple, de certains quartiers prioritaires de la politique de la ville qui souffrent de situations d'enclavement).

Derrière ces chiffres se cachent ainsi des situations sociales difficilement acceptables : accès entravé à la formation ou à l'emploi, difficultés d'accès aux commerces, aux services publics ou privés, ou encore aux activités sportives ou culturelles, renoncement aux soins... Ces difficultés, ces renoncements aux déplacements peuvent même conduire à de véritables situations d'exclusion sociale et d'isolement. Cette inégalité devant les possibilités de se déplacer est un catalyseur plus global d'inégalités sociales ; la précarité face à la mobilité crée et amplifie les fractures sociales, mais aussi territoriales, et fragilise un peu plus le lien social.

Concrétiser pour chacune et chacun le droit à la mobilité, reconnu par la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019²⁴, est un défi ambitieux, mais aussi une nécessité. Façonnant l'ensemble de notre vie quotidienne, la mobilité est la porte d'entrée de nombreux droits fondamentaux, de nombreuses libertés. Penser et développer la mobilité de manière inclusive, par une approche d'abord centrée sur les besoins des populations et notamment des plus fragiles, constitue ainsi un levier plus global de lutte contre les inégalités sociales et territoriales.

Des renoncements souvent liés à l'insuffisance de l'offre de transport

Selon la troisième édition (2024) du Baromètre des mobilités du quotidien, 40 % des personnes interrogées déclarent avoir renoncé au moins une fois à un déplacement au cours des cinq dernières années. Ce taux est néanmoins sensiblement plus faible dans les zones rurales (31 %) que dans les territoires urbains (de 36 à 53 % selon la taille des unités urbaines). Une explication pourrait résider, selon les auteurs du Baromètre, dans la forte dépendance à la voiture dans les zones peu denses ; les personnes exposées seraient ainsi celles qui ne disposeraient pas de véhicule. À l'inverse, dans les espaces urbains, les populations sont plus dépendantes des transports en commun, plus sus-

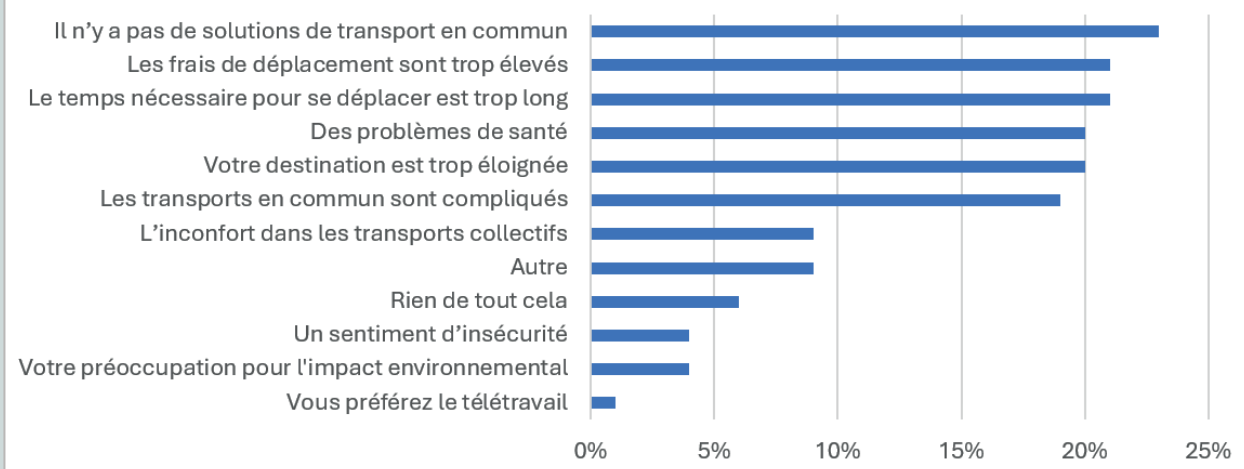
ceptibles de défaillir. Parmi les personnes ayant renoncé au moins une fois, plus d'un tiers (38 %) a renoncé plus régulièrement à un déplacement, et rencontre donc des difficultés persistantes à se déplacer.

Parmi les six principales raisons d'empêchement, quatre d'entre elles sont directement liées aux transports : absence de solutions de transport, temps de déplacement trop long, frais de déplacement trop élevés, complexité des transports. Les deux autres grandes raisons invoquées tiennent à l'éloignement de la destination et aux problèmes de santé.

24 La mise en œuvre progressive du droit à la mobilité permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public (art. L. 1111-2 du Code des transports).

Quelles sont les deux principales raisons qui vous ont empêché de faire ces déplacements ?

Quelles sont les deux principales raisons qui vous ont empêché de faire ces déplacements ?



Les déplacements les plus affectés sont les visites à un proche, les activités sportives et de loisirs et les rendez-vous médicaux, ainsi que, dans une moindre mesure, les déplacements liés à la recherche d'un emploi.

De manière générale, ce sont les populations les plus fragilisées qui déclarent le plus de renoncements, témoignant de la forte dimension socio-économique des mobilités. Selon le Baromètre, « les renoncements à la visite d'un.e proche, d'un rendez-vous médical et d'un emploi sont princi-

palement le fait des personnes vulnérables d'un point de vue socio-économique : jeunes, demandeurs d'emplois, personnes au foyer, personnes n'ayant pas le permis de conduire, foyers aux faibles revenus... Les demandeurs d'emploi, les jeunes et les personnes n'ayant pas le permis de conduire apparaissent comme les profils les plus « renoncateurs », en particulier les demandeurs d'emploi qui cumulent les vulnérabilités. Par ailleurs, les 18-34 ans sont plus particulièrement concernés par les renoncements aux activités culturelles et sportives.

Source : Wimoou, Baromètre des mobilités du quotidien (3^e édition, 2024) - [Lien](#)

Des populations plus particulièrement confrontées aux difficultés de mobilité

Toutes les personnes qui ne peuvent pas conduire ou disposer d'un véhicule sont, dans les zones peu denses où les alternatives sont limitées voire inexistantes, particulièrement vulnérables. Cela concerne plus particulièrement une partie de la jeunesse, les personnes âgées ou encore en situation de handicap.

Au-delà des problématiques spécifiques de mobilité qui seront rappelées ci-après de manière synthétique, **la précarité apparaît**, pour ces différentes populations, **comme un facteur majeur de vulnérabilité**. Pour les jeunes, les personnes en insertion, les personnes âgées ou en situation de handicap, la mobilité constitue, en particulier dans les zones peu denses où les distances à parcourir sont plus importantes, un coût qu'elles ne peuvent pas toujours assumer. Dans des territoires où la voiture est souvent le seul mode de déplacement, le coût du permis de conduire, le coût d'achat et d'entretien d'un véhicule, ou encore le coût des carburants restreignent, pour les populations précaires ou à revenus modestes,

les possibilités de déplacement et entravent donc de nombreux actes du quotidien, voire obèrent l'avenir des personnes concernées. C'est par exemple le cas lorsque les difficultés de déplacement conduisent à renoncer à des études supérieures, à un emploi ou encore à toute vie sociale...

Les jeunes

Les difficultés à se déplacer affectent fortement les jeunes qui vivent dans les territoires peu

denses. 1,44 millions de jeunes de 3 à 24 ans vivent en Nouvelle-Aquitaine. Près de la moitié réside dans une commune rurale, contre seulement un tiers à l'échelle nationale²⁵. Une étude publiée en mai 2024 par l'Institut Terram et Rura illustre les contraintes qui pèsent sur les jeunes ruraux (de 15 à 29 ans), pour qui « les kilomètres sont lourds de conséquences sur le quotidien »²⁶. Dans ces territoires où la voiture reste bien souvent indispensable, les difficultés d'accès au permis de conduire (coût, facilité d'accès à l'autoécole, délai d'examen...) prennent un relief particulier.

Des kilomètres en plus pour les jeunes ruraux

Eloignés des services et opportunités, les jeunes de plus de 18 ans passent en moyenne 2 heures 37 par jour dans les transports, soit 42 minutes de plus que les jeunes urbains majeurs, et autant de temps en moins pour les loisirs ou la vie sociale ou de famille. L'offre de transports en commun n'apparaît pas suffisante pour compenser l'éloignement. Les jeunes ruraux s'estiment ainsi mal desservis par les transports en commun, notamment le bus (53 %) et le train (62 %), contre respectivement 14 % et 24 % pour les jeunes urbains. Ce constat ressort également de l'enquête réalisée auprès des jeunes néo-aquitains par le Conseil

régional des jeunes : les plus de 3 000 réponses mettent en avant trois principales sources d'insuffisances : la tarification, l'offre et les horaires des transports régionaux²⁷.

Corolaire des insuffisances de l'offre de transport, les jeunes sont, selon l'étude de l'Institut Terram et de Rura, 69 % à dépendre de la voiture, contre 38 % des jeunes urbains. Cette dépendance est source de vulnérabilité : près de sept jeunes ruraux sur dix se disent en risque de perdre leur emploi si leur mode de transport actuel était compromis.

Source : Institut Terram, Rura, *Jeunesse et mobilité : la fracture rurale*, mai 2024.

« Lorsque pour des raisons de distance, de carence de l'offre de transports, de contraintes financières ou de manque de temps, ces déplacements deviennent impossibles, les renoncements se multiplient », soulignent les auteurs de l'étude. « Les jeunes ruraux sont alors contraints de se priver de culture, de faire

un trait sur la poursuite de leurs études, de renoncer à une expérience à l'étranger, d'orienter leur premier emploi en fonction des trajets, de choisir entre loisirs et carburant quand ils font leurs comptes. Cette accumulation d'entraves façonne leur présent et leur avenir ».

25 Plus précisément, 53 % des enfants et adolescents de 3 à 17 ans vivent dans une commune rurale ; les 18-24 ans ne sont plus que 37 % à résider dans une commune rurale, une partie des jeunes ruraux s'installant dans des communes urbaines pour leurs études ou trouver un premier emploi. Voir plus largement : INSEE, « Entre 15 et 17 ans, neuf Néo-Aquitains ruraux sur dix changent de commune pour rejoindre leur lieu d'études », *INSEE Flash Nouvelle-Aquitaine*, n°72, janvier 2022.

26 Institut Terram, Rura, *Jeunesse et mobilité : la fracture rurale*, mai 2024.

27 Conseil régional des jeunes de Nouvelle-Aquitaine, *Rapport Enquêtes Mobilités*, 2024 ([lien](#)).

C'est particulièrement le cas à certains **moments clés**, au moment pour les jeunes de s'engager dans des études supérieures ou de construire leur parcours professionnel. **Les difficultés de transport apparaissent ainsi comme l'un des freins majeurs à la poursuite d'études des jeunes, particulièrement dans les zones peu denses**²⁸. Le constat est d'autant plus préoccupant en Nouvelle-Aquitaine, où le taux de poursuite d'études après le baccalauréat est inférieur à la moyenne nationale. La configuration territoriale de la région, avec des pôles universitaires concentrés dans quelques centres majeurs, n'y est pas étrangère. Elle impose des distances et des temps de trajets importants, d'autant que les dessertes en transports en commun ne sont pas toujours adaptées (horaires, fréquences, fiabilité...). Par ailleurs, bien que des dispositifs d'aides existent, le coût du transport continue de représenter un enjeu budgétaire significatif pour de nombreux étudiants et leurs familles. Ces différentes contraintes peuvent conduire certains jeunes à privilégier des formations de proximité, moins alignées avec leurs aspirations premières, voire à renoncer à la poursuite d'études ; elles peuvent également peser négativement sur leur réussite.

L'entrée dans le monde du travail peut également se trouver compliquée par les difficultés de mobilité. Ainsi, toujours selon l'étude de l'Institut Terram et de Rura, 38 % des jeunes ruraux en recherche d'emploi indiquent avoir déjà renoncé à passer un entretien en raison de difficultés de déplacement, soit 19 points de plus que les jeunes urbains. Une fois en poste, écrivent les auteurs de l'étude, « la distance moyenne entre leur lieu de travail et leur domicile continue de peser sur les jeunes ruraux : 45 % d'entre eux ont déjà rencontré des difficultés pour se rendre au travail en raison de l'éloignement ou de problèmes de transport. Les frais nécessairement associés aux déplacements viennent alourdir cet état de fait : à titre d'exemple, le budget moyen pour les transports d'un jeune rural s'élève à 528 euros par mois versus 307 euros pour les jeunes urbains du même âge. Un coût qui conduit les jeunes des territoires à renoncer à certaines opportunités professionnelles ou bien à entamer leur reste à vivre ».

Ces difficultés d'accès à la mobilité peuvent alimenter comme, pour d'autres populations, un sentiment de relégation et d'enfermement, voire de non-inclusion dans la société d'une partie des jeunes ruraux²⁹.

Les personnes âgées

Avec près de deux millions de personnes âgées de 60 ans ou plus en 2021, dont près de 710 000 de 75 ans ou plus, la Nouvelle-Aquitaine est tout particulièrement concernée par les enjeux de mobilité des seniors, notamment dans les zones peu denses. Pour de nombreuses personnes âgées, l'usage de la voiture individuelle devient plus difficile voire impossible. La perte d'autonomie, les situations de handicap physique ou cognitif, mais aussi le coût devenu trop élevé, amènent nombre de seniors à renoncer à conduire. **Ce moment de la déprise automobile peut constituer une rupture brutale dans la vie des personnes âgées**, « une rupture qui, en affectant leur mobilité et leur autonomie, affecte toute leur vie sociale et leur vision d'eux-mêmes »³⁰. Au-delà du renoncement à la conduite, il devient plus difficile pour les personnes âgées de se déplacer ; être autonome dans ses déplacements, même par la simple marche à pied, suppose des ressources physiques et cognitives qui peuvent être affectées par le vieillissement.

Ces difficultés sont logiquement plus marquées dans les territoires peu denses, caractérisés par un éloignement des lieux de socialisation, des commerces et services. Or les alternatives, qui sont déjà peu développées dans ces territoires, ne sont pas toujours adaptés aux besoins spécifiques des seniors : manque d'aménagements ou de véhicules accessibles, difficultés d'usage des outils numériques de réservation de trajets...

Selon le CEREMA, « le taux d'immobilité en zones peu denses peut atteindre 30 % des personnes seniors sur une journée, bien au-delà de ce qui est observé en zone plus dense. Il s'agit en partie d'une immobilité non choisie, révélant les difficultés de déplacements, d'accès aux services primaires et

28 Sur cette question, se référer plus largement au rapport du CESER Nouvelle-Aquitaine, *Cap vers l'enseignement supérieur : la voix des jeunes comme boussole* adopté en décembre 2025.

29 Clément REVERSE, « Les « cassos », ces jeunes ruraux dont on ne veut pas », *The Conversation*, octobre 2025.

30 Secours Catholique - Caritas France, *Territoires ruraux : en panne de mobilité*, avril 2024, p. 38.

à l'emploi »³¹. **Derrière ces difficultés de déplacements, c'est la capacité pour les seniors de se soigner, d'accéder aux commerces et services essentiels, qui est remise en cause ; c'est aussi la possibilité de maintenir une vie sociale active qui est fragilisée, avec des risques d'isolement voire**

de véritable « mort sociale » dans les situations les plus difficiles. Selon la troisième édition du Baromètre de l'isolement des personnes âgées en France, 750 000 personnes âgées seraient ainsi en situation d'extrême isolement, chiffre en forte hausse ces dernières années (+ 150 % en huit ans)³².

La fin prochaine du permis de conduire à vie

Le Parlement Européen a approuvé, le 21 octobre 2025, une révision des règles européennes sur le permis de conduire afin d'améliorer la sécurité routière et diminuer le nombre d'accidents. Plusieurs mesures viennent ainsi modifier en profondeur le permis de conduire pour les conducteurs de motos et/ou de voitures :

- la durée de validité du permis sera de 15 ans maximum (dix ans dans les pays où le permis sert également de pièce d'identité, comme en France) ; les États membres pourront prévoir une durée plus faible pour les personnes âgées de plus de 65 ans ;
- pour l'obtention et le renouvellement du permis, les conducteurs devront se soumettre à une visite médicale comportant notamment un examen ophtalmologique et cardiovasculaire. La directive prévoit toutefois la possibilité de remplacer la visite médicale par une auto-évaluation ou d'autres systèmes d'évaluation conçus au niveau national.

Cette directive fait débat en France. Certains voient une évolution nécessaire pour prévenir les accidents liés à l'état de santé des conducteurs. D'autres, et notamment les personnes âgées, expriment des craintes pour leur autonomie, notamment dans les territoires ruraux où la voiture reste indispensable.

Ces mesures rendent en tous les cas d'autant plus nécessaire la mise en place de solutions alternatives à l'automobile, afin d'éviter que les personnes âgées ne soient confrontées à de nouvelles difficultés de mobilité et ne tombent davantage dans des situations d'isolement et d'exclusion.

Les États membres disposent de trois ans pour transposer ces nouvelles mesures dans leur législation nationale, ainsi que d'une année supplémentaire pour prévoir les modalités de mise en œuvre des dispositions.

Les personnes en situation de handicap³³

Les transports sont trop souvent, pour les personnes en situation de handicap, un **« parcours du combattant »**. **Être en situation de handicap, c'est en effet vivre au quotidien avec des difficultés d'accessibilité, voire des situations d'inaccessibilité.**

Selon l'enquête mobilités des personnes 2019, les personnes en situation de handicap se déplacent en moyenne moins souvent et moins loin que la moyenne des Français³⁴. Un jour moyen de semaine, une personne en situation de handicap sur quatre ne quitte pas son domicile, contre seulement une sur dix pour le reste de la population. De même, les personnes en situation de handicap réalisent

31 CEREMA, « Mobilité dans les zones peu denses – un enjeu de cohésion territoriale », *Les essentiels*, mars 2024.

32 Petits Frères des Pauvres, *Troisième Baromètre de l'isolement des personnes âgées en France*, septembre 2025.

33 Il existe différentes manières d'appréhender le handicap dans les données statistiques, les unes liées aux limitations fonctionnelles rencontrées par les personnes concernées, les autres liées à la reconnaissance administrative du handicap. Dans le cadre de cette dernière approche, et à titre d'illustration non exhaustive, on recense ainsi, en Nouvelle-Aquitaine 43 300 enfants et adolescents bénéficiaires de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé (AEEH), 135 700 adultes allocataires de l'allocation adulte handicapé (AAH) ou encore 264 200 personnes bénéficiant d'une reconnaissance de la qualité de travailleurs handicapés. Source : CEAI et ARS de Nouvelle-Aquitaine, *Les chiffres clés du handicap en Nouvelle-Aquitaine – 2025* ([Lien](#)).

34 Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, *Les pratiques de mobilité des personnes en situation de handicap*, Datalab Transport, novembre 2023.

en moyenne 2,5 déplacements quotidiens, contre 3,1 pour les personnes sans handicap. Les personnes en situation de handicap ont moins souvent une voiture à leur disposition, sont moins nombreuses à détenir le permis de conduire. La voiture reste toutefois leur principal mode de transport (57,9 % des déplacements locaux), utilisée à un niveau moindre que les personnes sans handicap (67,5 %). En contrepartie, elles se déplacent plus souvent à pied (30 % des déplacements, contre 19 % pour les personnes sans handicap) et recourent légèrement plus aux transports en commun.

Ces écarts, indiquent les auteurs de l'enquête, s'expliquent pour partie par les **difficultés rencontrées dans leurs déplacements** : près d'une personne sur deux déclare ainsi qu'un problème de santé de longue durée les gêne pour leurs déplacements ; 20 % indiquent ne pas pouvoir se déplacer seules sur certains de leurs itinéraires. Le manque d'accessibilité de la chaîne de déplacements (matériels roulants, arrêts, information et accompagnement...) reste, en dépit des progrès réalisés, un obstacle majeur pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. Les travaux de mise en accessibilité des gares et arrêts routiers prioritaires, prévus dans les agendas d'accessibilité programmés en vue de l'échéance de septembre 2024, ont pris du retard. À titre d'exemple, 29 gares sur les 48 visées en Nouvelle-Aquitaine, étaient accessibles en mars 2025, selon la Région. La 4^e édition de l'enquête annuelle sur le suivi de la mise en œuvre de l'accessibilité des réseaux routiers non urbains auprès des régions montre qu'à l'échelle nationale, 40 % des arrêts interurbains prioritaires sont aménagés³⁵.

Ces problématiques ne sont pas spécifiques aux zones rurales, mais elles prennent dans les territoires peu denses un relief particulier : outre les enjeux généraux déjà évoqués d'éloignement des services et opportunités, l'inadaptation des voiries, et notamment des trottoirs, ainsi que le manque de services de transport adaptés entravent encore davantage la liberté de mouvement et l'autonomie des personnes en situation de handicap. Témoignant de sa situation personnelle, une personne en situation de handicap reçue lors des auditions le confirmait : dans les territoires ruraux, « il vaut mieux être équipé

d'une voiture plutôt que d'attendre les transports ».

Au-delà des limitations rencontrées dans les déplacements, les écarts de mobilité constatés avec les personnes sans handicap s'expliquent aussi, selon les auteurs de l'enquête sur la mobilité des personnes de 2019, par « les caractéristiques sociodémographiques, moins favorables à la mobilité, de la population en situation de handicap : moins souvent en emploi, avec moins d'enfants à charge, moins équipée de véhicules notamment. En raisonnant à caractéristiques sociodémographiques identiques (...), les écarts de mobilité sont réduits de moitié »³⁶.

Les femmes

Si les contraintes face à la mobilité ne leur sont pas réservées, la situation des femmes vivant en milieu rural est moins souvent identifiée. Dans un rapport de 2021³⁷, la Délégation aux droits des femmes du Sénat a dressé un large tour d'horizon des difficultés et obstacles rencontrés par les onze millions de femmes qui vivent dans les territoires ruraux (1,2 millions en Nouvelle-Aquitaine), à tous les âges et dans tous les aspects de leurs vies. La mobilité, parce qu'elle est au cœur de **la liberté d'agir** des femmes en milieu rural, est l'une des principales d'entre elles.

Alors que la voiture représente le principal et parfois l'unique mode de déplacement en milieu rural, les femmes y ont un accès plus restreint que les hommes. Ainsi, selon la Délégation, seules 80 % d'entre elles sont détentrices du permis B contre 90 % des hommes ; lorsqu'un ménage possède une voiture, c'est principalement l'homme qui l'utilise. Les alternatives à l'automobile, lorsqu'elles existent, ne prennent pas en compte les **spécificités des habitudes de déplacement des femmes dans la gestion du quotidien : même si des évolutions sont perceptibles, les femmes enchainent souvent de nombreux trajets** (vers les établissements scolaires, les commerces, l'entourage à aider...), auxquels les transports en commun ruraux ou le covoiturage ne permettent pas de répondre efficacement. S'y ajoutent également les préoccupations liées à la sécurité, qui peuvent freiner le recours à ces alternatives.

35 CEREMA, *Résultats de la 4^{ème} enquête sur l'accessibilité des transports urbains et interurbains auprès des AOM et collectivités*, juillet 2025 ([Lien](#)).

36 Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, *Les pratiques de mobilité des personnes en situation de handicap*, Datalab Transport, novembre 2023.

37 Sénat, *Rapport d'information fait au nom de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances entre les hommes et les femmes, sur la situation des femmes dans les territoires ruraux*, Doc. Parl. Sénat n°60, octobre 2021.

Or « **la mobilité est à l'intersection de tous les sujets qui touchent de près les femmes vivant dans les territoires ruraux et au cœur de l'articulation des temps de vie** ». L'éloignement et les difficultés de mobilité rendent plus compliqué l'accès à l'emploi, aux commerces, aux services, aux soins, aux associations ou encore aux loisirs. En particulier, le manque de solutions de garde d'enfants à proximité, et notamment de crèches, en milieu rural est un enjeu central : éloignés des lieux de travail ou de formation, ils allongent les temps et les coûts de transport des mères, les conduisant parfois, pour des raisons économiques, à renoncer à une activité professionnelle. Les difficultés de mobilité sont également à l'origine d'un isolement plus grand des femmes, entravent le recours aux droits ou la lutte contre les violences conjugales...

Un récent rapport de l'Institut Terram et de Rura le résume ainsi³⁸ : « là où les infrastructures, les services et les mobilités sont plus rares, la charge invisible se densifie mécaniquement et pèse davantage sur les femmes. Il en résulte une économie du temps plus contrainte, une autonomie plus restreinte et des marges de choix plus étroites, tant dans la sphère intime que professionnelle ». **Les contraintes propres aux territoires ruraux apparaissent ainsi comme un catalyseur des inégalités entre les femmes et les hommes.** Agir sur les difficultés de mobilité et l'éloignement rencontrés dans les territoires ruraux participera indirectement à une égalité plus réelle entre les femmes et les hommes.

38 Rura, Institut Terram, *Ce que vivent (vraiment) les femmes rurales*, décembre 2025.

Un système de mobilité difficilement soutenable

En résumé

Depuis plusieurs décennies, l'aménagement du territoire s'est essentiellement construit autour de la voiture. Éloignant les habitantes et habitants des zones d'emplois, des commerces et services..., l'étalement urbain génère des besoins accrus de mobilité et, ce faisant, nourrit la dépendance à la voiture.

Cette dépendance à la voiture a structuré un système de mobilité qui n'est plus soutenable :

- pour les territoires, pour qui l'extension et l'entretien du réseau routier sont coûteux, de même que les externalités du transport routier. La place prééminente de la voiture dans l'espace public pèse également négativement sur le développement des modes de transport alternatifs et la qualité du cadre de vie, fragilisant l'attractivité des centres-bourgs ruraux ;
- pour l'environnement : le secteur des transports reste le premier émetteur de gaz à effet de serre, peinant à réduire ses émissions. Or les zones peu denses sont, de par leurs caractéristiques de mobilité, surreprésentées dans les émissions liées au transport ;
- pour la santé publique, à travers l'accidentologie et les pollutions induites par la circulation routière, ou encore la sédentarité auxquels les déplacements motorisés participent.

Chiffres clés

3 602 communes à habitat dispersé en Nouvelle-Aquitaine, dont **1 549** à habitat très dispersé

180 000 kilomètres de route en Nouvelle-Aquitaine

44 % : part des transports dans les émissions de gaz à effet de serre en Nouvelle-Aquitaine (34 % au niveau national)

- 31 % : objectif de réduction des émissions de GES liées au transport à l'horizon 2030 (par rapport au niveau de 2022)

42 % : part des territoires peu denses dans les émissions nationales de GES liées au transport

7 heures : durée quotidienne moyenne d'activités sédentaires des adultes

43 % : part des émissions d'oxydes d'azote émises par le transport routier en Nouvelle-Aquitaine

Au-delà de la satisfaction des besoins individuels de déplacement, porteuse de forts enjeux sociaux évoqués dans la fiche précédente, la mobilité présente également une **dimension collective**.

La dépendance à la voiture, plus particulièrement marquée dans les territoires peu denses, a structuré un modèle de mobilité qui n'est aujourd'hui plus soutenable.

Des enjeux de développement territorial

Des territoires peu denses modelés par la voiture individuelle

La structuration des déplacements dans les zones peu denses n'est pas seulement due à leurs caractéristiques intrinsèques (la faible densité de population) ; elle réside plus largement dans les dynamiques d'aménagement de ces dernières décennies qui ont accru les besoins de mobilité dans ces territoires.

En permettant un accès rapide à l'emploi, aux différents services de la vie quotidienne, l'automobile a bouleversé en quelques décennies le développement des territoires et des modes de vie : « l'aménagement du territoire a été conçu par la voiture et pour la voiture »³⁹. Le développement de l'automobile a alimenté le processus d'étalement urbain, et plus particulièrement la dispersion de l'habitat. Plutôt que de réduire les temps de parcours,

les gains de vitesse autorisés par la généralisation du véhicule individuel ont été investis dans une augmentation des distances parcourues. Ménages et entreprises ont ainsi pu accéder à des espaces plus éloignés, plus étendus et moins chers.

En permettant à des ménages de quitter les petites villes et bourgs ruraux pour aller résider dans des lotissements ou maisons situées à leur périphérie, le développement des réseaux routiers et la diffusion de la voiture individuelle ont également contribué à la dévitalisation des centres-bourgs.

La Nouvelle-Aquitaine est particulièrement concernée par cette dynamique d'étalement urbain et de dispersion de l'habitat. La grille communale de densité, qui mesure non seulement l'importance de la population mais aussi son degré de concentration, en donne la mesure : les bourgs ruraux représentent 10,5 % des communes rurales de Nouvelle-Aquitaine (35 % de la population rurale) ; près de neuf communes rurales sur dix, rassemblant les deux tiers de la population rurale, se rangent ainsi des communes à habitat dispersé (51 % des communes rurales) ou très dispersé (38,5 % des communes rurales).

Une fragmentation du tissu urbain

La hausse des coûts du foncier et de l'immobilier a poussé les ménages les moins fortunés à s'éloigner des centres-villes devenus moins accessibles. Le marché du logement a de plus parfois été asséché, dans les territoires touristiques, par le succès des plateformes de location immobilière. Dans d'autres cas, les ménages sont attirés par la meilleure qualité de vie perçue des espaces ruraux : moindre promiscuité qu'en ville, possibilité d'une maison individuelle de plus grande surface, avec jardin, qualité paysagère ou environnementale... autant d'aménités prêtées aux territoires ruraux qui participent également à ces phénomènes de périurbanisation et de dispersion de l'habitat. À l'inverse, les

centres-villes et centres-bourgs, qui mêlaient traditionnellement habitat et emploi, ont perdu en attractivité.

Si elle revêt des formes diversifiées, la périurbanisation a pour caractéristique de fragmenter le tissu urbain. Il en résulte un mitage de l'espace, alternant constructions immobilières et enclaves agricoles, forestières ou naturelles plus ou moins étendues. Cette dispersion de l'habitat n'est pas propre aux couronnes périurbaines des aires urbaines ; elle est également particulièrement marquée dans les territoires ruraux, où les tensions foncières sont pourtant faibles ou inexistantes.

39 Aurélien BIGO, « La voiture a pris une telle place qu'il ne peut pas y avoir un seul mode de transport qui la remplace », *Le Monde*, 19 août 2023.

Les activités économiques ont également contribué à ce mouvement, avec la dédensification des zones d'emploi et leur étalement autour des villes et bourgs. Ces évolutions ont totalement redessiné la ville. Autour de la ville centre, se sont ainsi multipliées des centralités périurbaines, liées à l'implantation des entreprises. De nouvelles polarités se sont organisées aux franges des villes, autour de parcs et zones d'activités, de plateformes logistiques, de zones

commerciales... On a ainsi vu se constituer, en marge des villes, de nouvelles polarités réunissant, comme le ferait un centre-ville, différents commerces, activités de service ou de loisirs.

- Sur ces phénomènes d'étalement urbain, se reporter notamment au [rapport](#) du CESER de Nouvelle-Aquitaine, *Maîtrise du foncier : des intentions aux bonnes pratiques en Nouvelle-Aquitaine*, juin 2019.

Ces nouvelles manières « d'habiter » le territoire, favorisées par la généralisation de l'automobile, éloignent les habitantes et habitants des zones d'emplois, des commerces et services... générant des besoins accrus de mobilité. Or, une fois que l'habitat, les zones d'emploi sont dispersées sur le territoire, la dépendance à la voiture devient difficile à éviter. Même si les trajets courts représentent une part non négligeable des déplacements, les distances tendent néanmoins à s'allonger. Il devient alors plus difficile de se déplacer en marchant ou à vélo ; de même, cette dispersion de l'habitat et des activités rend les transports en commun moins adaptés. Pertinents dans les zones urbaines où les flux de déplacement sont importants, ils deviennent moins efficaces, d'un point de vue économique, dans les espaces peu denses.

La mise en œuvre des politiques de sobriété foncière puis à terme de « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN), progressivement déclinée dans les documents de planification régionaux (SRADDET) et locaux (SCoT, PLUi), conduira à repenser les manières d'aménager le territoire, en invitant par exemple à reconquérir les centres-villes et centres-bourgs et à maîtriser l'étalement urbain. Elle pourrait contribuer à limiter la forte dépendance à la voiture caractéristique des zones peu denses.

Les conséquences du « tout voiture » sur le développement territorial

Corollaire de ce « modèle » d'aménagement du territoire, les infrastructures routières, et notamment le réseau capillaire, sont particulièrement développées en France. Les 382 000 kilomètres de routes départementales et 715 000 kilomètres de routes communales⁴⁰ forment un réseau routier local « exceptionnellement développé »⁴¹. Région la plus vaste de France, la Nouvelle-Aquitaine compte le réseau routier le plus étendu de France (180 000 kms, dont près de 177 000 kms de routes départementales et communales)⁴². À l'échelle nationale, le réseau communal continue de s'étendre, tirant la croissance de l'ensemble du réseau routier : la longueur totale des routes communales (hors DOM) a ainsi progressé de 18,5 % entre 1999 et 2019, gagnant près de 110 000 kilomètres⁴³. Entre 2014 et 2023, il s'étendait encore d'environ 35 000 kilomètres⁴⁴.

40 Ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, *Chiffres clés des transports – Édition 2025*, Datalab, mars 2025.

41 Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, *Les infrastructures linéaires de transport : évolutions depuis 25 ans*, décembre 2016.

42 INSEE, Réseau routier au 31 décembre 2023 – Comparaisons régionales et départementales, *Chiffres-clés*, décembre 2024 ([lien](#)).

43 Ministère de la transition écologique, *Chiffres clés du transport – Édition 2021*, Datalab, mai 2021.

44 Ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, *Chiffres clés des transports – Édition 2025*, Datalab, mars 2025.

Or la construction et l'entretien de ce réseau routier local dense représentent un coût important pour les collectivités. Selon une étude de la Direction générale des collectivités locales, les dépenses de voirie des collectivités de plus de 3 500 habitants⁴⁵ s'élevaient ainsi, en 2023, à 13,3 milliards d'euros en 2023, dont 7,1 Md€ pour les communes et leurs groupements et 5,9 Md€ pour les départements⁴⁶. Ces montants sont déjà élevés, alors même que les collectivités doivent faire face, dans un contexte budgétaire contraint, au vieillissement des réseaux, aux exigences croissantes de sécurisation ou encore aux défis du changement climatique (dégradation des matériaux, adaptation des infrastructures...). Les dépenses par habitant se révèlent d'autant plus importantes que le département est rural. Au niveau communal, l'analyse met en lumière l'importance de la dynamique de construction de logements dans les dépenses de voirie.

Au-delà du coût financier direct pour la collectivité, la multiplication des routes contribue à la dynamique d'artificialisation des sols et à ses multiples effets négatifs, notamment sur l'environnement (imperméabilisation des sols, fragmentation des habitats naturels...).

La voiture occupe une place très importante dans l'espace public, que ce soit en stationnement (parking, stationnement en bord de rue...) ou en déplacement : « avec les infrastructures actuelles, un déplacement réalisé en voiture consomme 50 à 300 fois plus d'espace qu'un déplacement réalisé avec tout autre mode »⁴⁷. Cela a des **conséquences négatives à la fois sur l'usage des modes moins carbonés**, qui n'ont pas toujours les conditions pour se développer, **et sur la qualité du cadre de vie, y compris dans les zones peu denses** : nombre de centres-bourgs ruraux sont ainsi toujours organisés autour de la voiture, avec des effets négatifs en termes de qualité du cadre de vie. Outre les impacts liés à la circulation routière proprement dite (bruit, pollutions, accidentologie...), la qualité même de

l'espace public est fragilisée par la place prééminente de la voiture, contribuant à la dévitalisation de nombreux centres-bourgs. Le stationnement omniprésent dans certains centres-bourgs nuit par exemple à la qualité architecturale, constitue une barrière physique pour les modes actifs, mais aussi sociale, en limitant les interactions entre usagers ; il accentue également l'imperméabilisation des sols et la surchauffe urbaine.

Des enjeux de transition énergétique et environnementale

Le transport, premier secteur émetteur de gaz à effet de serre

Les transports sont soumis à une double contrainte carbone, liée d'une part à la dépendance à des énergies fossiles amenées à se raréfier et d'autre part aux émissions des gaz à effet de serre qui alimentent le changement climatique. **Le transport est ainsi devenu le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre (GES)**. Il est à lui seul responsable de plus du tiers des émissions (34 %)⁴⁸. La part des transports dans les émissions de gaz à effet de serre est encore plus marquée en Nouvelle-Aquitaine : ils représentent 44 % des émissions régionales⁴⁹.

Alors que les émissions de l'ensemble des autres secteurs diminuaient de 41 % entre 1990 et 2023, celles des transports progressaient légèrement (+2,8 %). Après le pic observé en 2004, les émissions liées aux transports tendent toutefois à diminuer (-0,8 % en moyenne par an entre 2004 et 2023).

45 Les données comptables ne permettent pas d'analyser les dépenses de voirie des communes de moins de 3500 habitants, qui ne sont pas tenues de ventiler leurs dépenses par fonction.

46 Direction générale des collectivités locales, « Les dépenses de voirie des collectivités locales entre 2013 et 2023 », *Bulletin d'information statistique*, n° 192, février 2025.

47 The Shift Project, *Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone - Vers un système cohérent d'alternatives à la voiture solo dans les zones de moyenne densité* 2020.

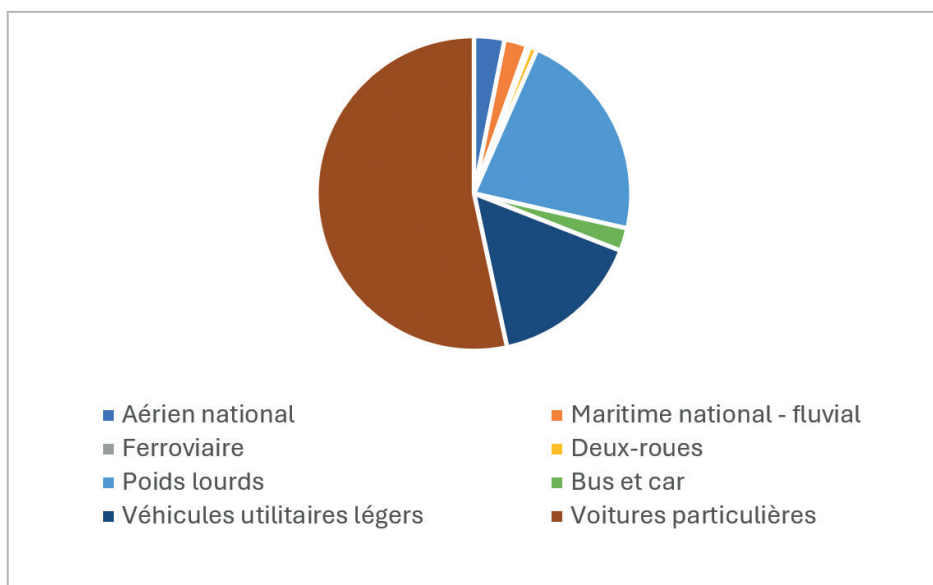
48 Loin devant l'agriculture (20 %), l'industrie manufacturière et la construction (17 %), les bâtiments résidentiels et tertiaires et les activités tertiaires (16 %), l'industrie de l'énergie (9 %) et le traitement centralisé des déchets (4 %). Source : Ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, *Chiffres clés des transports - Édition 2025*, Datalab, mars 2025.

49 Observatoire régional énergie, gaz à effet de serre, biomasse de Nouvelle-Aquitaine.

Le transport routier est responsable de 94 % des émissions du secteur, dont plus de la moitié (53 %) proviennent des voitures particulières. Les émissions de CO₂ par kilomètre parcouru des véhicules particuliers ont certes diminué de 24 % entre 1990 et 2023, grâce à l'amélioration de l'efficacité énergétique des moteurs thermiques et à l'émergence des véhicules hybrides et électriques. Mais ces progrès

sont contrebalancés par la hausse de la circulation. « En outre, l'effet de la réduction des émissions unitaires des voitures particulières est freiné par le vieillissement du parc automobile, l'augmentation du poids et de la puissance des voitures particulières et la recomposition du parc en faveur de la motorisation essence, plus émissive en CO₂ »⁵⁰.

Émissions de gaz à effet de serre par mode de transport



Source : Ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, *Chiffres clés des transports – Édition 2025*, Datalab, mars 2025.

Si une décroissance des émissions de GES liées au transport s'est amorcée, bien plus lente que celles des autres secteurs, beaucoup reste à faire pour

atteindre l'objectif que s'est fixé la France, en lien avec ses engagements internationaux et européens, d'atteindre la neutralité carbone dès 2050.

⁵⁰ Ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, *Chiffres clés des transports – Édition 2025*, Datalab, mars 2025.

Les transports dans la stratégie nationale bas carbone

Feuille de route pour lutter contre le changement climatique, la stratégie nationale bas carbone (SNBC) définit, dans ses premières orientations, une trajectoire de réduction des émissions de GES pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Un objectif intermédiaire est fixé : réduire, à l'horizon 2030, de 50 % les émissions brutes par rapport à leur niveau de 1990. Pour tenir ces objectifs, la France devra désormais baisser ses émissions de gaz à effet de serre de 5 % chaque année entre 2022 et 2030, contre 2 % de réduction annuelle en moyenne de 2017 à 2022. Cette accélération impose des transformations dans tous les secteurs émetteurs de GES.

Pour les transports, la SNBC définit, dans sa troi-

sième version, une réduction de 31 % des émissions à l'horizon 2030 par rapport à leur niveau de 2022 (soit un effort de -27 % par rapport au niveau de 1990), impliquant une très nette accélération du rythme de décarbonation des mobilités.

Réduire les émissions du secteur des transports nécessite d'agir sur l'ensemble des leviers : maîtrise de la demande, report modal, augmentation du taux d'occupation pour le transport de voyageurs, amélioration de la performance énergétique des moyens de transport, progression de la part de véhicules électriques produits en France et électrification des moyens de transport / utilisation d'énergies décarbonées telles les agrocarburants.

Source : Projet de stratégie nationale bas carbone n°3 – Premières grandes orientations à l'horizon 2030 et enjeux à l'horizon 2050, novembre 2024.

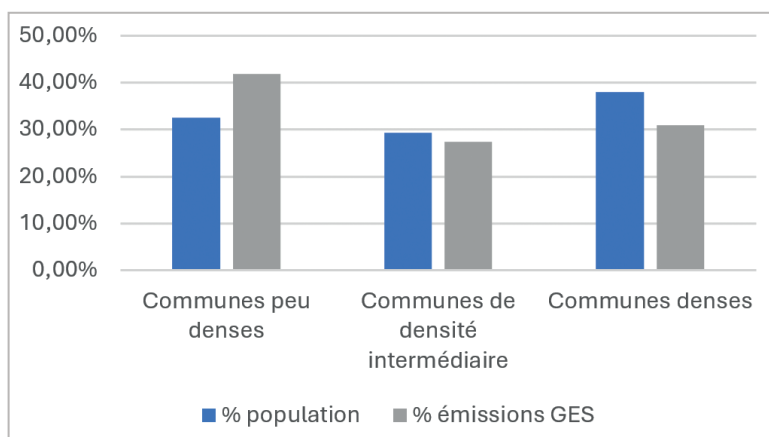
Des territoires peu denses surreprésentés dans les émissions liées aux transports

Du fait de l'utilisation très développée de la voiture, sur des distances relativement plus importantes, les territoires ruraux sont surreprésentés dans les émissions de gaz à effet de serre liées au transport. Selon l'enquête nationale sur la mobilité des personnes, les habitants des communes rurales concentrent, à l'échelle nationale, 42 % des émissions directes de gaz à effet de serre des déplacements, soit une part supérieure à leur poids dans la popu-

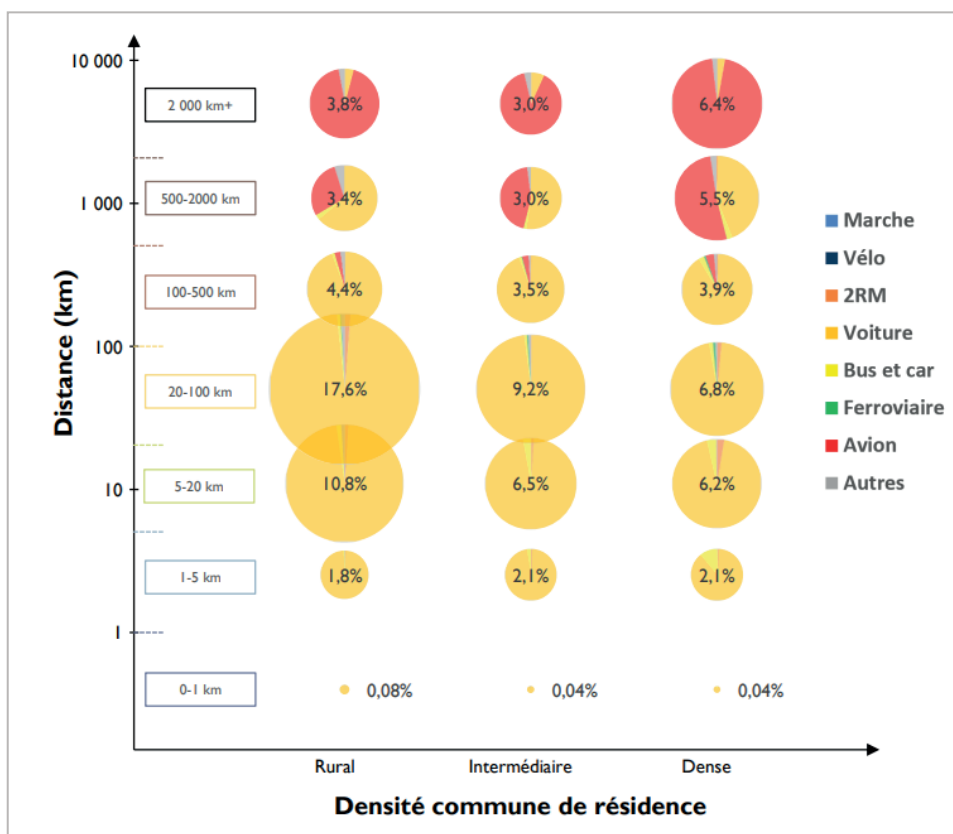
lation (33 %). L'enjeu se situe plus précisément sur les déplacements de moins de 100 kilomètres, quasi-exclusivement effectués en voiture, qui concentrent près des trois-quarts de leurs émissions directes.

Les habitants des communes densément peuplées concentrent quant à eux 31 % des émissions directes de gaz à effet de serre, soit une part moins importante que leur poids dans la population (38 %). Leurs émissions pour les déplacements du quotidien sont moindres, malgré des déplacements longue distance – principalement en avion – plus nombreux et plus longs.

Émissions de GES selon la densité de la commune de résidence



Source : Enquête nationale sur la mobilité des personnes, 2019.



Source : Aurélien BIGO, Fabien PEREZ, *Les pratiques de mobilité des Français*, 2024 [À partir de l'enquête nationale sur la mobilité des personnes 2019].

Des enjeux de santé publique

Au-delà des émissions de gaz à effet de serre, dont la réduction participerait à maîtriser notre impact sur le climat, **la mobilité est également un enjeu de santé publique**. Différents travaux ont ainsi mis en évidence les effets, positifs ou négatifs, des transports sur la santé. Selon les modes utilisés, la qualité des transports n'est pas sans incidence sur le bien-être physique (activité physique ou sédentarité, accidentologie, pollutions...), mental (stress, fatigue mentale...) ou social (interactions sociales, promiscuité...) qui définissent la santé⁵¹.

Les enjeux de santé publique ne sont évidemment pas propres aux zones peu denses, mais les concernent

plus spécifiquement au regard de la place privilégiée qu'y occupe la voiture. Sans épuiser le sujet, qui appellerait de plus longs développements⁵², la prédominance de l'automobile dans les trajets du quotidien et la place plus limitée des mobilités actives expose plus particulièrement les populations rurales :

- **à l'accidentologie routière** : chaque jour en Nouvelle-Aquitaine, on recense en moyenne 12 accidents, un tué, 15 blessés et 5 blessés hospitalisés⁵³. Les déplacements en véhicule de tourisme représentent 56 % de la mortalité et 42 % des blessés graves (respectivement 19 % et 31 % pour les déplacements en deux-roues motorisés). De leur côté, les déplacements en modes doux représentent 17 % de la mortalité, et 20 % des blessés graves ;

51 Au sens de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), « la santé est un état de complet bien-être à la fois physique, mental et social et pas seulement l'absence de maladie ou d'infirmité ».

52 Voir notamment CEREMA, *PNSE 3 – La santé environnementale dans les transports – Impacts de la qualité des transports du quotidien sur la santé*, Rapport d'étude, décembre 2024.

53 Observatoire régional de la sécurité routière de la région Nouvelle-Aquitaine, *Bilan annuel de l'accidentalité routière de la région Nouvelle-Aquitaine*, octobre 2025.

- **à la sédentarité** : l'hypermobilité qui caractérise nos sociétés modernes s'accompagne d'une immobilité corporelle croissante. L'inactivité physique et la sédentarité gagnent du terrain dans la population française. En moyenne, un adulte passe autour de sept heures par jour dans des activités sédentaires, dont cinq heures devant les écrans (hors activité professionnelle)⁵⁴. La sédentarité touche également les enfants : les 6-17 ans passent en moyenne 4 heures 11 minutes par jour devant un écran, la durée augmentant avec l'âge⁵⁵. Or un mode de vie sédentaire a des effets négatifs sur la santé physique et mentale, le bien-être et la qualité de vie. Il contribue entre autres au surpoids et à l'obésité, qui concerne désormais en France un adulte sur deux.

Au-delà de l'activité physique régulière, indispensable mais insuffisante pour compenser les effets délétères de la sédentarité, un mode de vie actif doit être privilégié. Le recours très large à la voiture, encore plus marqué dans les zones peu denses, participe à ces niveaux élevés de sédentarité. En effet, au regard des autres modes, « l'usage de la voiture particulière (...) est celui qui induit le moins d'activité physique et limite le moins la sédentarité »⁵⁶. À l'inverse, les modes actifs (marche à pied, vélo) contribuent, en induisant de l'activité physique, à l'amélioration de la santé ;

- **aux pollutions**, sonores mais aussi atmosphériques : le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air⁵⁷.

Le transport routier, source importante de pollution de l'air

Outre les gaz à effet de serre, les véhicules à moteur thermique émettent notamment des oxydes d'azote, reconnus comme irritant des voies respiratoires. Le transport routier représente en Nouvelle-Aquitaine 43 % des émissions⁵⁸. Celles-ci sont en diminution du fait de l'amélioration de la performance des véhicules, dont l'effet est toutefois atténué par les hausses de trafic. Liées au trafic automobile, les émissions d'oxydes d'azote se retrouvent principalement le long des axes de circulation. La Gironde représente ainsi logiquement le premier département contributeur aux émissions régionales (23 %), tandis que les départements ruraux de l'Est de la région n'y participent qu'à hauteur de 5 à 7 %.

S'ils n'en constituent qu'une source relativement limitée (environ 8 % des émissions nationales de particules de diamètre inférieur à 2,5 µm), les transports routiers contribuent aux émissions de particules fines, classées comme cancérigènes pour l'homme et pouvant causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires. Alors que les émissions de particules liées à l'échappement ont très nettement baissé avec la généralisation des filtres à particules, celles provenant de l'abrasion des freins, des pneumatiques et des chaussées sont devenues prépondérantes.

Indépendamment des problématiques liées à la place prééminente de la voiture dans les territoires peu denses, **les difficultés de mobilité rencontrées par une partie des populations rurales peuvent être plus généralement préjudiciables à leur santé**. Combinées à la désertification médicale,

elles conduisent par exemple à des renoncements aux soins, au suivi de pathologies ou encore aux actions de prévention⁵⁹. De même, l'isolement social auxquels elles conduisent parfois peut avoir un impact négatif sur la santé mentale des personnes concernées.

54 ANSES, *Avis relatif à l'évaluation des risques liés aux niveaux d'activité physique et de sédentarité des adultes de 18 à 64 ans*, janvier 2022.

55 Santé publique France, *Activité physique et sédentarité dans la population en France – Synthèse des données disponibles en 2024*, septembre 2024.

56 CEREMA, *PNSE 3 – La santé environnementale dans les transports – Impacts de la qualité des transports du quotidien sur la santé*, Rapport d'étude, décembre 2024.

57 Ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, *Chiffres clés des transports – Édition 2025*, Datalab, mars 2025.

58 Source : Atmo Nouvelle-Aquitaine.

59 Problématique identifiée par le Projet régional de santé (PRS) Nouvelle-Aquitaine 2018-2028.

MESSAGES-CLÉS DU CESER

❖ Vers des mobilités locales plus durables et inclusives

Travailler, se former, se soigner, faire ses courses, se rencontrer ou encore se divertir... de nombreux actes du quotidien impliquent de se déplacer. Du fait de distances moyennes de déplacement plus importantes et d'une offre de transport nettement moins développée que dans les territoires urbains, la voiture est bien souvent l'unique moyen pour se déplacer dans les zones peu denses. C'est particulièrement le cas en Nouvelle-Aquitaine, région rurale à la population assez peu concentrée, où les territoires ruraux cumulent un certain nombre de vulnérabilités susceptibles de fragiliser les conditions de mobilité.

Organisé autour du « tout voiture », ce « modèle » de mobilité se révèle, dans les zones peu denses, particulièrement vulnérable. Véritable « catalyseur » d'inégalités économiques et sociales, voire d'exclusion, il laisse de côté une partie des populations rurales, dépourvues de solution de mobilité ou fragilisées par le coût des déplacements automobiles. Au-delà de la seule satisfaction des besoins individuels de déplacement, ce « modèle » de mobilité n'est pas compatible avec les enjeux d'un aménagement et d'un développement durables des territoires, au premier desquels la lutte contre le dérèglement climatique.

Répondre à l'urgence sociale et environnementale. C'est à cette double exigence que les mobilités doivent répondre dans les territoires peu denses. Compte tenu des caractéristiques propres de ces territoires, la voiture individuelle continuera à répondre à de nombreux besoins de mobilité. Un modèle plus équilibré, construit autour de mobilités plus durables et inclusives, est toutefois possible, afin de :

- garantir une mobilité pour toutes et tous, et notamment les plus fragiles, contribuant ainsi à lutter contre les inégalités économiques et sociales et les fractures territoriales ;
- préserver l'environnement, la santé et de lutter contre le changement climatique (atténuation et adaptation), en favorisant le report modal vers des alternatives décarbonées ;
- renforcer l'attractivité et la cohésion des territoires ruraux, en développant l'accès aux emplois, aux services, à la vie sociale, le tourisme, ou encore en participant à redynamiser des bourgs-centres en voie de dévitalisation.

Au regard de l'ampleur des besoins et des ressources limitées des collectivités, le défi est ambitieux. Pour autant, des solutions pour développer des mobilités plus durables et inclusives dans les zones peu denses existent, en témoignent les initiatives qui essaient dans nombre de territoires néo-aquitains. C'est autour de ces solutions et plus globalement des conditions à réunir pour déployer des politiques volontaristes de mobilité locale que le CESER articulera ses propositions.

2 : Un panel de solutions pour des mobilités durables et inclusives

> Les fiches

Fiche 5 • TER et lignes routières : le réseau régional de transport

Fiche 6 • Les services locaux de mobilité : le maillage fin des territoires

Fiche 7 • Les mobilités actives : un potentiel à explorer dans les territoires ruraux

Fiche 8 • La voiture, autrement

TER et lignes routières : le réseau régional de transport

En résumé

S'ils n'ont pas vocation à irriguer les territoires jusqu'au dernier kilomètre, les réseaux régionaux de transport en commun (TER, lignes routières) ont toute leur place dans la desserte des zones peu denses.

Participant à la vitalité des territoires ruraux, ils ont vocation à constituer une armature autour de laquelle peuvent être organisés les autres moyens et services de transport, en s'appuyant sur des logiques de complémentarité et de rabattement.

Or la France a, davantage que ses voisins, désinvesti dans l'offre de transports à l'extérieur des agglomérations.

Le constat se confirme en Nouvelle-Aquitaine, où la desserte en TER ou cars interurbains se heurte, dans les zones peu denses, à deux difficultés plus particulières qui tiennent :

- au vieillissement du réseau ferré, qui nuit à la performance et à l'attractivité des transports ferroviaires ;
- à la relative faiblesse de l'offre ferroviaire et routière, malgré le volontarisme de la Région.

Pour répondre à une plus grande diversité de besoins de déplacement dans les zones peu denses et véritablement accélérer la décarbonation des mobilités, une nouvelle donne des transports régionaux est nécessaire. L'objectif : proposer, sur les dessertes où un potentiel de trafic est identifié, une offre dense tout au long de la journée et de la semaine. Cela ne sera toutefois possible sans une évolution du modèle de financement des mobilités et une remise à niveau du réseau ferré régional.

Chiffres-clés

1,142 milliards d'euros : montant des dépenses « mobilité » inscrites au budget régional 2026 (**34 %** des dépenses régionales)

TER

32 lignes sur 3 410 kms (dont plus de 50 % de lignes de desserte fine du territoire)

310 haltes ou gares

775 TER par jour

102 000 voyageurs par jour

CARS RÉGIONAUX

240 lignes routières régionales

7 000 points d'arrêt

Une offre régionale de transports encore insuffisante en zones peu denses

S'ils ne peuvent pas être déployés partout, compte tenu de leurs coûts fixes (transport ferroviaire notamment) et de la massification des flux qu'ils supposent, **les services de transport régulier « classiques » (TER, cars régionaux) contribuent à répondre aux besoins de mobilité dans les territoires peu denses.** La participation citoyenne sollicitée dans le cadre de l'avis du CESE sur les mobilités en zones peu denses l'a d'ailleurs mis en évidence : **la demande de transports collectifs ressort au premier rang des attentes des habitantes et habitants des territoires ruraux**⁶⁰. Or, confirme le CESE dans ce même avis, « nombre d'acteurs s'accordent pour constater **que la France a davantage désinvesti que ses voisins européens dans l'offre de transports collectifs en dehors des grandes agglomérations** ».

Au-delà des enjeux généraux d'information, de qualité du service ou encore d'attractivité de la tarification, la desserte en transports collectifs se heurte plus spécifiquement, dans les zones peu denses, à deux problématiques importantes⁶¹. La première tient au **vieillessement du réseau ferroviaire, fruit de décennies de sous-investissement, qui affecte plus particulièrement les lignes de desserte fine du territoire.** Les circulations ferroviaires s'en trouvent, sur certaines lignes, particulièrement impactées par la détérioration des temps de parcours et la multiplication des retards ; des travaux d'urgence sont nécessaires pour éviter la fermeture de certaines lignes, quand ce n'est pas déjà le cas⁶². Au-delà de l'indispensable régénération du réseau, l'enjeu est aussi celui de sa modernisation et de sa résilience : certaines lignes, de même que certains nœuds ferroviaires, arrivent à saturation, et freinent le développement de l'offre ferroviaire ; d'autres pourraient voir leurs performances sensiblement améliorées, confortant leur attractivité.

Le deuxième enjeu tient **au niveau limité ainsi qu'à la structuration de l'offre de transport ferroviaire et routier dans les zones peu denses.**

Une offre de transports publics hors agglomération en retrait

En 2019, l'Autorité de la qualité de service dans les transports comparait la qualité de la desserte en transports publics réguliers depuis les zones rurales en France, Espagne et Allemagne⁶³. L'étude soulignait la faible fréquence et la plus faible amplitude des dessertes en France par rapport aux deux autres pays étudiés, ainsi que les temps de correspondance plus importants.

S'intéressant plus spécifiquement à l'offre ferroviaire en Europe, une étude du Laboratoire Aménagement, Économie, Transports (LAET)

confirme que l'offre française « est en retrait pour les « petites lignes » par rapport au reste du panel étudié »⁶⁴, et ce même en tenant compte des différences de population : « pour un même niveau de population, l'offre française est presque toujours inférieure à celle de ses voisins, notamment dans le cas des petites lignes ». Elle tend aussi à être davantage concentrée sur les périodes de pointe, alors que d'autres pays privilégient la régularité du service, permettant ainsi de répondre à davantage de besoins de déplacement tout en réduisant les temps d'attente.

60 CESE, *Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ?* Avis du 11 juillet 2023.

61 Cet enjeu de la régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire est régulièrement rappelé par le CESER de Nouvelle-Aquitaine. Voir par exemple [l'avis](#) des 4 et 5 juin 2024 sur l'avenant n°1 au Contrat de Plan État-Région 2021-2027 relatif au volet mobilités, ainsi que l' [avis](#) des 11 et 12 juin 2025 sur la contribution régionale à la conférence organisée par l'État : Ambition France Transports – Financer l'avenir des mobilités.

62 Ussel - Laqueuille (2014), Saint Yrieix la Perche – Objat (2016), Angoulême - Saillat sur Vienne (2018), Felletin-Busseau sur Creuse (2025).

63 Autorité de la qualité de service dans les transports, *Comparaison de la qualité de la desserte en transports publics réguliers depuis les zones rurales en France, en Espagne et en Allemagne*, juin 2019.

64 F. LAROCHE, G. MONCHAMBERT, « Offre ferroviaire en Europe et " petites lignes " : la France peut mieux faire », *Transports, Infrastructures et Mobilité*, 2019, 514, pp.52.

Dans le même sens, la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) déplore « une offre insuffisante, ciblée au mieux sur les déplacements domicile-travail et scolaires, donc avec des « trous horaires »⁶⁵ en journée, dissuasifs pour les déplacements plus occasionnels, des fréquences faibles, avec une quasi-absence d'offre le soir et en week-end. Parmi les autres freins identifiés, la FNAUT souligne la fermeture des guichets ou encore l'absence systématique de distributeurs

dans les gares, qui rend plus difficile de se procurer un titre de transport sans outil numérique, les correspondances insuffisamment étudiées, ou encore la qualité d'exploitation des TER, encore insuffisante. Les usagers soulignent également, en comparaison d'autres pays, la pauvreté des équipements sur les lignes d'autocars, tant au niveau des espaces d'attente que de l'information voyageur.

Si la situation est variable selon les dessertes, de nombreuses lignes régionales, ferroviaires et routières, de Nouvelle-Aquitaine n'échappent pas à ce constat, malgré le volontarisme de la Région⁶⁶. Long d'environ 3 400 kilomètres, dont environ la moitié de lignes de desserte fine du territoire, et desservant plus de 300 gares et haltes, le réseau ferroviaire régional de Nouvelle-Aquitaine est parcouru chaque jour par 775 TER. Il est complété par un ensemble de 240 lignes routières régulières, principalement organisées à l'échelle départementale, desservant 7 000 points d'arrêt. S'il atteint déjà un certain niveau de développement, le réseau régional de transport ne couvre toutefois pas de manière homogène tous les territoires. Une partie des populations qui résident dans les zones peu denses sont ainsi éloignées des réseaux de transport⁶⁷.

Surtout, malgré les efforts réalisés, l'offre régionale tend encore trop à se concentrer sur les périodes de pointe, afin de répondre aux déplacements pendulaires domicile-travail/études, laissant ainsi des trous de desserte parfois importants hors des périodes de pointe. Les fréquences s'en ressentent, ainsi que les amplitudes de service, limitant notamment les possibilités de déplacement en soirée ou le week-end. Si certaines lignes TER présentent une fréquence élevée, notamment sur les dessertes périurbaines, d'autres, dans des territoires plus ruraux, ne comptent que quelques allers-retours quotidiens (par exemple, cinq à six, en semaine, sur les lignes Niort-Saintes, Sarlat-Bordeaux ou encore Limoges-Ussel).

Pour une nouvelle donne des transports collectifs

Pour le CESER, **il est indispensable de rompre le cercle vicieux qui s'est trop souvent instauré en matière de transports collectifs** : peu nombreux, ils apparaissent peu attractifs et peu fréquentés, ce qui peut amener à réduire l'offre, pénalisant encore davantage leur attractivité. **Pour répondre aux besoins de populations rurales éloignées des réseaux de transport et véritablement accélérer la décarbonation des mobilités, une nouvelle donne des transports publics, fondée sur une doctrine de l'offre, est nécessaire.** C'est l'offre de transports en commun qui créera, dans les territoires où elle est pertinente (en fonction de la densité, des flux de déplacement...), la demande. C'est donc à une **politique volontariste de développement des transports collectifs** qu'appelle le CESER pour répondre plus efficacement aux besoins de déplacement des populations. L'évolution de la fréquentation des transports régionaux ces dernières années en Nouvelle-Aquitaine tend à le démontrer : la progression de l'offre entre 2018 et 2024 (+ 13 % de TER, + 31 % de cars régionaux) a rencontré le succès : la fréquentation a sur la même période progressé de 56 % pour les TER et 26 % pour les cars régionaux, preuve d'une attente de la population.

65 Fédération nationale des associations d'usagers des transports, *Quelles solutions pour des mobilités durables en zones peu denses ?* audition devant le CESE, mai 2022.

66 Pour l'année 2025, la Région Nouvelle-Aquitaine consacrera 1,118 Md€ aux mobilités, soit le tiers de son budget. 337M€ sont dédiés aux investissements et 781M€ au fonctionnement des différentes offres régionales.

67 Se reporter également à la fiche n°3, et notamment à la carte qui différencie les territoires selon leur plus ou moins grande proximité avec les arrêts de transport en commun.

Proposer tout au long de la journée et de la semaine, une offre dense et bien articulée avec les autres modes de transport, là où un potentiel de trafic est identifié. C'est autour de cet objectif que les transports régionaux doivent être pensés et renforcés, qu'il s'agisse de desservir des bassins de vie périurbains ou des territoires ruraux isolés. **C'est en effet à partir d'un schéma de dessertes régulières, permettant de répondre à une plus grande diversité de besoins de mobilité que les seuls déplacements domicile-travail/études, qu'il sera possible d'attirer de nouveaux publics.** La mise en place en juillet 2022 de la navette entre Niversac et Mussidan, qui vient compléter les dessertes TER Limoges-Périgueux-Bordeaux et Périgueux-Agen, s'inscrit dans cette direction. Au-delà du développement de l'offre, l'enjeu est aussi celui de l'**intermodalité**, c'est à dire de **la complémentarité des différentes solutions de mobilité**, avec l'objectif d'assurer au voyageur un trajet « sans coutures », du premier au dernier kilomètre⁶⁸.

Sans prétendre les transposer à des réalités territoriales nécessairement différentes, des exemples étrangers montrent qu'**il est possible de développer avec succès une offre de transports collectifs de qualité dans des territoires ruraux.** La réouverture de la ligne Merano – Malles, est un exemple de relance d'une ligne présentée comme condamnée. Située dans le Sud Tyrol italien, cette ligne de montagne de 60 kilomètres avait été fermée par les Chemins de fer Italiens, faute de fréquentation. Les collectivités locales se sont fortement impliquées pour sa réouverture, qui intervient en 2005. Après dix ans de mise en service, elle transporte 7 000 voyageurs par jour. Son électrification, non prévue au départ en raison de son coût, est désormais en cours.

Le Landbus Bregenserwald

Situé à l'extrême Ouest de l'Autriche, dans la province du Vorarlberg, le Bregenserwald (32 000 habitants) a ainsi mis en place un réseau de 20 lignes de bus (dont 2 lignes de nuit) et 600 points d'arrêt maillant, à l'heure et parfois à la demi-heure pour les lignes structurantes, les 23 villages qui le constituent.

Chaque année, ce sont plus de 3,3 millions de kilomètres qui sont parcourus par les 40 bus du réseau. Parmi les clés du succès : la densité de l'offre tout au long de la journée et de la semaine, des correspondances systématiques, une infrastructure et des véhicules soignés, un tarif simple et attractif...⁶⁹.

Nécessaire pour véritablement amplifier le report modal et répondre aux besoins de mobilité, le développement des transports régionaux se heurte aujourd'hui à des contraintes budgétaires de plus en plus fortes. Si des solutions plus adaptées à la desserte des territoires peu denses (train léger, liaisons routières...) peuvent dans certaines configurations constituer un élément de réponse, cela ne permet toutefois pas de s'exonérer d'une **réflexion plus globale sur le financement des mobilités, dont le modèle apparaît aujourd'hui « à bout de souffle⁷⁰ ».**

68 Sur cette question, voir plus largement la fiche n°11.

69 Voir plus largement M. CUREAU, « Le transport en commun dans les zones rurales est pertinent quand on croit en lui. Illustration à travers le cas du réseau d'autocars du Bregenserwald en Autriche », *Transports urbains*, n°133, septembre 2018.

70 Sur cette question, voir plus largement partie 3.

Le train léger innovant, avenir des petites lignes ferroviaires ?

Offrir un service de qualité à coût maîtrisé sur les petites lignes : en rompant avec le modèle ferroviaire classique du train lourd, au coût parfois élevé au regard des besoins, le train (très) léger doit permettre de proposer des solutions adaptées pour l'exploitation et le renouveau des petites lignes ferroviaires. L'objectif est triple :

- répondre aux besoins de mobilité dans les territoires desservis par les lignes de desserte fine, en proposant des dessertes plus fréquentes, et ainsi attirer plus de voyageurs ;
- contribuer à la décarbonation du matériel roulant, en éliminant les moteurs thermiques (trains alimentés par batterie par exemple) ;
- proposer un modèle économique plus soutenable pour ces lignes, en concevant des trains plus légers, des équipements de voie ou des éléments de signalisation plus sobres, adaptés aux besoins. En d'autres termes, pouvoir proposer des trains moins chers à acquérir, à exploiter et à entretenir. L'objectif serait ainsi de créer un cercle vertueux : « baisser les coûts, développer l'offre de transport en augmentant le nombre de trains, attirer plus de voyageurs, et ainsi améliorer l'équation économique de ces lignes »⁷¹.

Plusieurs projets sont en cours de développement. L'État en accompagne cinq, retenus en 2022, au titre de l'appel à manifestation d'intérêt portant

sur la digitalisation et la décarbonation du transport ferroviaire⁷².

Encore au stade du développement et de l'expérimentation, le modèle du train léger soulève des interrogations économiques et techniques qu'il convient de clarifier pour en déterminer le plus justement possible le domaine de pertinence. L'interopérabilité est l'un des principaux enjeux. Certains projets (comme TELLi mené par la SNCF), qui répondent plutôt à une logique d'optimisation, s'inscrivent dans le système ferroviaire classique avec lequel ils sont interopérables.

Les autres, plus nombreux, répondent au modèle du train ultraléger, dont les spécifications techniques rendent difficile voire impossible la coexistence avec les circulations classiques ; ces trains auront alors vocation à circuler sur des voies dédiées, avec des exigences d'armement des voies ou de maintenance potentiellement moins contraignantes. Cela pose ainsi la question de leur connexion au réseau classique, par exemple pour accéder aux gares ou aux ateliers de maintenance, ou encore de leur capacité à accueillir des circulations, plus lourdes, de fret. Compte tenu de ces contraintes, combien de lignes se prêteront réellement à ces solutions ? Dédier des matériels sur certaines lignes pourrait par ailleurs, en ne permettant pas aux trains de rouler partout, fragiliser la cohérence qui est l'une des principales forces du réseau ferroviaire.

71 Gouvernement, *Résultats de l'appel à manifestation d'intérêt « Digitalisation et décarbonation du transport ferroviaire – Volet Trains légers »*, dossier de presse, mars 2022.

72 Train Léger Innovant et Draisy, menés par la SNCF, Écotrain, conduit par Stratiforme, le projet Flexmove mené par Akka Technologies et la Sicef et SIG4LDFT mené par Alsom.

» PRÉCONISATIONS DU CESER

SOLUTIONS DE MOBILITÉ

1. Impulser une « nouvelle donne » des services régionaux de transport

S'ils ne peuvent être déployés dans tous les territoires, les transports en commun ont toute leur place dans le développement des mobilités dans les zones peu denses. Le réseau TER, complété par les lignes routières interurbaines, doit constituer l'armature des transports, autour de laquelle se déclinent différents services de mobilité assurant un maillage plus fin des territoires.

Réinvestir les transports collectifs autour d'un renforcement et d'une amélioration de l'offre est une nécessité pour répondre aux besoins de mobilité de populations rurales parfois éloignées des solutions de transport et véritablement accélérer la décarbonation des mobilités. Cette amélioration des transports du quotidien, dans les bassins périurbains comme dans les territoires plus ruraux, suppose notamment :

- une remise à niveau du réseau ferré régional, préalable à tout développement significatif et durable de l'offre ferroviaire régionale, ainsi que la réouverture de lignes fermées ; cela supposera la définition d'un nouveau modèle de financement des infrastructures⁷³ ;

- Le renforcement et la reconfiguration des dessertes régionales, permettant de répondre, au-delà des seuls déplacements pendulaires, à une plus grande diversité de besoins de mobilité. Le renforcement de la fréquence et le cadencement des dessertes tout au long de la journée, en semaine comme le week-end, ainsi que de l'amplitude des services, est indispensable pour permettre de nouveaux usages et ainsi attirer de nouveaux usagers, au-delà des publics captifs. L'amélioration de la qualité de service (fiabilité, information...) ainsi que la lisibilité et l'attractivité de la tarification participeront également au succès de l'offre proposée.

Sans être une « solution miracle », le train léger pourrait constituer l'une des réponses à la desserte ferroviaire des territoires peu denses. Les conditions techniques et économiques de son déploiement restent toutefois à construire. Il conviendra alors d'en déterminer le réel domaine de pertinence au regard de ses avantages mais aussi de ses contraintes (en termes notamment d'intégration avec le système ferroviaire classique, de maintien d'une possibilité de circulations fret...).

⁷³ Sur la question du financement, se reporter plus largement aux développements de la troisième partie.

Les services locaux de mobilité : Le maillage fin des territoires

En résumé

Les transports en commun sont une composante importante du panel d'offres de mobilité déployables dans les zones peu denses. Dans certaines configurations territoriales, la demande peut être suffisamment importante pour justifier, à un coût supportable pour la collectivité et l'utilisateur, la mise en place d'une ou plusieurs lignes régulières de transport collectif.

Le plus souvent, il sera préférable d'opter pour un service de transport à la demande, particulièrement adapté à la desserte des territoires peu denses dans lesquels les flux sont trop insuffisants et diffus pour pouvoir mettre en place un service de transport régulier efficace à un coût supportable. Sa flexibilité lui permet d'offrir un service de proximité adapté aux besoins des usagers.

Ouverts aux usagers non commerciaux, les transports scolaires peuvent également constituer une réponse, ponctuelle et limitée, aux besoins de déplacement dans les territoires ruraux. Leur configuration particulière tend toutefois à en adresser plus spécifiquement l'usage à des publics dont les besoins de mobilité sont proches des scolaires.

Les services de mobilité solidaires ont vocation à apporter des solutions de déplacement aux personnes en difficulté qui, pour des raisons diverses, ne peuvent conduire ou disposer d'un véhicule, ou encore accéder aux services de transport. Souvent portées par le monde associatif, ces initiatives peuvent emprunter des formes diverses : accompagnement à la mobilité, prêt ou location de véhicules à tarif solidaire, garages ou auto-écoles solidaires, mais aussi transport d'utilité sociale (TUS), solution particulièrement adaptée à la desserte des zones peu denses, en complément des services de mobilité mis en place par les collectivités. Le modèle du TUS et plus généralement des mobilités solidaires, reste toutefois fragile, de nombreuses structures porteuses étant exposées, dans un contexte budgétaire de plus en plus contraint, à un désengagement de leurs financeurs.

Les transports en commun

Les lignes régulières de transport

Au-delà des réseaux structurants (TER et cars régionaux), **les transports collectifs ont également toute leur place dans la desserte fine des territoires peu denses.** La solution n'est pas généralisable dans toutes les zones peu denses. Pour autant, la demande peut, dans certains territoires ruraux, être suffisamment forte pour justifier la mise en

place, à un coût supportable pour la collectivité et l'utilisateur, d'une ou plusieurs lignes régulières de transport, assurées par bus ou minibus. Au regard de la faible densité et de la dispersion de la population, ces services n'ont pas en règle générale vocation à desservir tous les territoires ou toutes les communes de l'intercommunalité. En revanche, ils peuvent présenter un intérêt spécifique pour relier les différents quartiers de la commune centre ou différentes communes de l'intercommunalité entre elles, desservir des équipements structurants (hôpital, établissement scolaire...) ou encore favoriser le rabattement vers les gares ou pôles intermodaux.

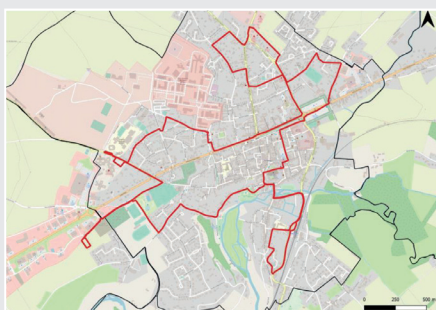
La mise en œuvre d'une ligne régulière de bus nécessite des investissements, dont le plus important porte sur le matériel roulant. S'y ajoutent les coûts de fonctionnement (rémunération du personnel,

achats d'énergie, maintenance...), estimés par le CEREMA entre 60 000 et 180 000 euros annuels par véhicule en exploitation⁷⁴.

DANS LES TERRITOIRES

Un service de transport urbain : le *Fil Bus* de Saint-Maixent l'École

Géré par la régie mobilité de la Communauté de communes Haut Val de Sèvre, le *Fil bus* relie les différents quartiers de la ville de Saint-Maixent l'École. Neuf tournées (4 le matin, 5 l'après-midi) desservent en environ une heure les 20 arrêts du circuit. Ce service, assuré par un minibus électrique, est proposé gratuitement du lundi au samedi matin, pour un coût de 180 000 euros par an.



En dépit de différentes difficultés, liées notamment à l'entretien et aux réparations du minibus électrique, le service rencontre un succès accru, avec environ 120 personnes transportées quotidiennement.

Une étude est en cours pour améliorer la fréquence de la desserte et les correspondances avec les trains, ainsi que pour proposer une desserte des communes limitrophes et pôles d'emploi de l'agglomération (création d'une deuxième ligne).

La desserte de bourgs ruraux en Sud Gironde

Regroupant trois Communauté des Communes du Sud Gironde (Convergence Garonne, Sud-Gironde, Sud Gironde en Réolais), le syndicat Sud Gironde Mobilités organise et exploite directement trois lignes régulières de transport entre Cérons et Podensac (ligne A), Langon et Toulenne (ligne B) et à La Réole (ligne C). Ce service, assuré par minibus, est gratuit pour les usagers. Ces lignes desservent huit communes du territoire, avec des horaires réguliers.



Au 21 octobre, 15 223 voyageurs avaient déjà emprunté les lignes régulières A, B et C, soit une moyenne de plus de 330 usagers par jour et plus de 35 000 km parcourus. Les premières semaines de service montrent des dynamiques différentes selon les lignes. La ligne C, qui dessert La Réole, est la plus fréquentée avec environ 150 voyageurs quotidiens, confirmant un véritable besoin de mobilité locale dans cette commune au relief plus marqué.

Source : Communauté de communes du Haut Val de Sèvre, Sud Gironde Mobilités [Auditions du 2 septembre 2025]

74 CEREMA, *Les services urbains de transport régulier en zones peu denses*, Boîte à outils « Mobilités en territoires peu denses », fiche n°6, 2023.

Le transport à la demande

À la différence des services réguliers, qui circulent selon des itinéraires et des horaires prédéfinis, les services de transport à la demande (TAD) se déclenchent uniquement sur réservation des usagers. Hybride entre une ligne régulière et un service de taxis, **le TAD est particulièrement adapté à la desserte des territoires peu denses, où la demande est trop diffuse ou insuffisante pour pouvoir mettre en place, à un coût supportable, un service de transport régulier efficace.** Le transport à la demande peut répondre à des besoins variés : desserte des commerces et services du centre-bourg depuis des territoires isolés, en rabattement vers des pôles d'échanges, ou encore pour répondre à une demande de déplacements en horaires atypiques.

Le TAD est apprécié pour sa flexibilité, qui lui permet d'offrir un service de proximité adapté à la demande des usagers. Le transport à la demande peut être réservé à certaines catégories d'usagers (les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite... pour leurs besoins de la vie quotidienne), ou être plus largement ouvert, aux actifs (rabattement vers une gare, desserte d'une zone d'activité...) ou aux jeunes (accès aux équipements culturels et sportifs par exemple).

Les services de transport à la demande peuvent être organisés selon des modalités différentes. On peut ainsi distinguer :

- la ligne virtuelle, qui fonctionne selon un itinéraire prédéfini ; à la différence d'une ligne régulière, elle est activée sur réservation des usagers. Forme de TAD la plus proche d'une ligne régulière, la ligne virtuelle est la moins flexible. Elle est plus particulièrement adaptée pour répondre à des flux canalisés, par exemple entre bourgs ;
- le transport à la demande zonal, qui fonctionne au sein d'un territoire donné, sans itinéraire ni horaire prédéfini. Cette modalité est plus adaptée à la desserte des zones peu denses. L'itinéraire est alors optimisé en fonction des réservations. Lorsque les arrêts ne sont pas prédéfinis, on parle de TAD en « porte à porte », forme de TAD la plus poussée, particulièrement adaptée aux personnes ayant de grandes difficultés à se déplacer.

DANS LES TERRITOIRES

OssauLib', le TAD de la Vallée d'Ossau

La Communauté de communes de la Vallée d'Ossau organise depuis 2016, par délégation de compétence de la Région, un service de transport à la demande. Ouvert à tous, y compris aux mineurs sur autorisation parentale, OssauLib' propose aux habitant.es des 18 villages de la vallée un service de transport de « porte à arrêt » : depuis le domicile, un véhicule conduit les usagers vers l'un des points d'arrêt prédéfinis dans les six communes desservies (mairies, services...). Une prise en charge spécifique en « porte à porte » est prévue pour les personnes à mobilité réduite et les plus de 75 ans.



OssauLib' a trouvé son public, avec 3 337 voyageurs transportés en 2024 et 19 500 kilomètres parcourus en charge, pour un coût de 51 000 euros.

Avec 73 % des utilisatrices et utilisateurs de plus de 75 ans ou à mobilité réduite, le service joue un rôle essentiellement social. 24 % des déplacements sont motivés pour des motifs de santé, et 20 % pour les courses.

Le transport à la demande du réseau Evalys (Val de Garonne Agglomération)

En complément de son réseau de lignes régulières, la Communauté d'agglomération Val de Garonne Agglomération propose :

- pour les déplacements pendulaires, un service de navettes express vers et depuis les gares de Marmande (5 lignes) et Tonneins (2 lignes). Ce service fonctionne sur réservation préalable chaque matin avant 8 heures et chaque soir après 18 h, selon des horaires synchronisés avec les TER ;
- un service de dessertes locales depuis/vers les gares de Marmande et Tonneins, qui fonctionne également sur réservation préalable. Le réseau de TAD se compose de 13 zones sur Marmande et de 8 zones sur Tonneins.

Service de TAD Tonneins



Source : Communauté de communes de la Vallée d'Ossau [Audition du 2 septembre 2025] et Communauté d'agglomération Val de Garonne Agglomération [Audition du 6 mai 2025].

La mise en place d'un TAD implique des dépenses d'investissement (matériel roulant, système de gestion...) et de fonctionnement (rémunération des personnels, coût de l'énergie, entretien des véhicules...) variables selon les caractéristiques

du territoire et du service. Le CEREMA estime le coût de fonctionnement autour de 10 à 40 euros la course, soit entre 20 000 et 60 000 euros par an et par véhicule.

Compte tenu de son coût potentiellement élevé si le service fonctionne bien, l'enjeu est **d'identifier et de hiérarchiser les besoins pour déterminer le service de TAD le plus approprié**. Il sera alors possible de déterminer le plus justement possible le public cible, la stratégie de desserte (TAD « thématique », par exemple pour desservir le marché tel ou tel jour de la semaine, afin de faciliter la mutualisation du

service), les jours et horaires de fonctionnement, le plafonnement éventuel des usages, les modalités de réservation ou encore la tarification. **Afin de maîtriser les coûts, l'autorité organisatrice devra être attentive au bon dimensionnement du service au regard de sa stratégie de mobilité : un équilibre devra être recherché avec les autres services de mobilité.**

Le rôle des taxis dans la mobilité en zones peu denses

Profession réglementée relevant des transports publics particuliers de personnes, les taxis jouent un rôle important dans la mobilité dans les zones peu denses. La profession regroupe environ 4 500 autorisations de stationnement (licences) en Nouvelle-Aquitaine qui assurent, au-delà des centres urbains, un maillage fin dans les espaces ruraux. Les taxis assurent dans ces territoires des activités variées :

- Transports de malades ;
- Transports scolaires, pour les élèves en situation de handicap ;
- Transports sociaux ; visites sociales, visites judiciaires, placement de mineurs ou majeurs, réquisitions par l'Aide Sociale à l'Enfance, convention avec les autorités judiciaires pour les transports d'urgence pour les femmes victimes de violence...
- Transports privés au profit d'entreprises, de services d'assistance et d'assurance ;
- Transports pour les collectivités ou établissements : crèches, personnes âgées, clubs sportifs, EHPAD, centres pour personnes handicapées...
- Transports touristiques ;
- Transports des jeunes (retours de soirée) ;
- Transports collectifs pour un opérateur de transport en commun : bout de ligne, services de substitution...

- Connexions avec les gares ou pôles multimodaux en l'absence de service.

Le transport de malades assis questionné

Le transport de malades assis représente la majeure partie de l'activité des entreprises de taxis dans les zones peu denses. Dans ces territoires particulièrement confrontés aux problématiques de désertification médicale, les taxis jouent ainsi, avec les ambulances, ainsi un rôle essentiel dans l'accès aux soins. Or celui-ci pourrait être remis en question par la nouvelle convention cadre conclue entre l'Assurance maladie et les taxis, qui vise notamment à maîtriser des dépenses de transport sanitaire en hausse de 45 % depuis 2014⁷⁵ (sous l'effet du vieillissement de la population, de l'augmentation des maladies chroniques ou encore de la désertification médicale).

La nouvelle convention, entrée en vigueur au 1^{er} novembre 2025, modifie en profondeur la tarification et les conditions de remboursement des trajets médicaux en taxi conventionné. Elle risque de mettre en péril l'équilibre économique de nombreuses entreprises, diminuant l'offre de transport pour les malades, en particulier dans les territoires ruraux éloignés des centres de soins. La convention encourage par ailleurs les transports partagés, avec le risque d'un allongement des temps des trajets pour des patients déjà fatigués par leur soins.

75 DREES, *Les dépenses de santé en 2024 – Résultats des comptes de la santé*, Edition 2025, 2025.

Le transport scolaire ?

Services publics réguliers de transports routiers, les transports scolaires sont créés pour assurer principalement à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement. En Nouvelle-Aquitaine, 6 500 lignes sont ainsi dédiées au transport des élèves de la maternelle au lycée, mobilisant environ 4 000 cars scolaires. Le transport scolaire obéit à une **réglementation** et à des **régimes de responsabilité spécifiques**, justifiés par la nécessité d'assurer la **sécurité** des élèves transportés. Pour autant, **l'ouverture des lignes scolaires à d'autres usagers est possible**, « sous réserve que cette ouverture n'ait pas de conséquences sur la qualité du service pour les élèves »⁷⁶.

Si elle paraît séduisante au regard de la densité du maillage qu'ils assurent, **l'ouverture des transports scolaires à des usagers commerciaux n'est toutefois pas sans difficulté** :

- pour l'utilisateur, dont les besoins doivent correspondre au calendrier (pas de desserte pendant les vacances) et aux horaires des transports scolaires (début et fin de journée) ; les circuits sont organisés sur la base des cartes scolaires pour acheminer les élèves vers leurs établissements : ils ne sont pas directs et ne desservent pas forcément les centres-bourgs ou les secteurs commerciaux ;
- pour l'autorité organisatrice, qui doit s'assurer de places disponibles à bord. Le transport scolaire est en effet difficile à optimiser : il peut par

exemple s'avérer difficile d'estimer la fréquentation des bus, variable d'un jour à l'autre. Compte tenu d'un sous-usage des transports scolaires au regard des inscriptions, la Région pratique le « surbooking », afin d'optimiser les coûts ;

- en termes de sécurité pour les élèves, et notamment des plus jeunes, amenés à voyager avec des adultes, comme c'est le cas en zone urbaine dans les transports en commun empruntés par les scolaires.

Pour autant, **l'ouverture des transports scolaires aux usagers commerciaux peut constituer une solution, sans doute ponctuelle, à certains besoins de déplacement en zones peu denses**. Elle peut en particulier intéresser des usagers dont les besoins de mobilité sont assez proches des élèves (enseignants ou stagiaires, élèves en BTS, apprentis...).

La Région Nouvelle-Aquitaine autorise l'accès des usagers commerciaux au transport scolaire en s'entourant d'un certain nombre de garanties légitimes au regard du bon fonctionnement du service et de la protection des élèves (encadré ci-après). Elle gagnerait en revanche à en faciliter les modalités : la procédure reste un peu lourde (formulaire à remplir pour obtenir un dossier à compléter et renvoyer) ; elle pourrait ainsi être complétée par une démarche directe d'inscription en ligne, à laquelle le service compétent répondrait ensuite favorablement ou défavorablement. Il en va de même des procédures d'achat des titres, les cars scolaires ne disposant pas d'outils permettant la vente de titre et les conducteurs, pour la plupart, n'étant pas habilités à manier des fonds.

L'ouverture des transports scolaires aux usagers commerciaux en Nouvelle-Aquitaine

« Les usagers commerciaux (y compris les apprentis rémunérés) peuvent accéder aux circuits scolaires transportant exclusivement des élèves de cycle secondaire (collèges et lycées) dès lors que le besoin de déplacement est compatible avec le rythme et le calendrier scolaire. L'accès aux circuits scolaires des élèves de primaire et de maternelles n'est pas autorisé sauf pour le personnel travaillant (y compris en stage) dans l'école desservie.

Ce droit d'accès sera octroyé, dans la limite des places disponibles sur les circuits existants et hors correspondance et soumis à l'accord de l'Autorité Organisatrice de second rang le cas échéant. Il se fera sur les places situées à l'avant du véhicule, en proximité du conducteur. Il ne donne pas droit à l'adaptation d'offre ni à la création de points d'arrêts supplémentaires. La tarification applicable est celle de la gamme tarifaire du transport interurbain en vigueur. L'achat de titre ne pourra s'effectuer à bord des cars ».

Source : art. 3.1.5 du règlement des transports scolaires de la Région Nouvelle-Aquitaine 2025-2026.

⁷⁶ Article L. 3111-7 du Code des transports.

| Les mobilités solidaires

Se rendre à son travail, à un rendez-vous médical ou encore faire ses courses : de nombreux actes de la vie quotidienne ne sont pas accessibles à toutes et tous, et notamment aux plus fragiles⁷⁷. C'est à cette problématique qu'entendent répondre les initiatives de mobilité solidaire. Leur objectif : **proposer une solution de déplacement aux personnes qui en manquent, et qui, de ce fait, pourraient être contraintes à renoncer à un trajet pourtant nécessaire, voire à un plus grand isolement**. Les initiatives de mobilité solidaire s'adressent ainsi plus particulièrement aux personnes âgées en perte d'autonomie, aux personnes à mobilité réduite, aux personnes à faibles revenus... qui, pour différentes raisons, ne peuvent conduire ou disposer d'un véhicule, ou encore accéder aux services de transport.

Il n'existe pas de définition précise des services de mobilité solidaire. Leur point commun tient dans

leur finalité : apporter des solutions de mobilité aux publics en difficulté.

Une collectivité autorité organisatrice de la mobilité (AOM) peut ainsi agir en faveur des mobilités solidaires en :

- rendant plus inclusif ses services de transport, par exemple en proposant une tarification spécifique pour permettre aux personnes aux faibles ressources d'en bénéficier ;
- développant des services adaptés, tels des services de transport à la demande à destination des personnes âgées ou à mobilité réduite ;
- accompagnant les publics concernés vers la mobilité : conseil en mobilité, plateforme de mobilité...
- accompagnant les initiatives de mobilité solidaire portées par d'autres collectivités ou des acteurs associatifs.

DANS LES TERRITOIRES

L'exemple du Lot-et-Garonne

Le Département du Lot-et-Garonne a fait de la mobilité solidaire l'un de ses trois principaux axes d'intervention. L'analyse départementale des populations vulnérables a en effet révélé qu'un Lot-et-garonnais sur quatre était en situation de vulnérabilité (et un sur deux potentiellement vulnérable). Le Département a ainsi identifié :

- la nécessité de communiquer sur les solutions existantes et d'en développer de nouvelles pour répondre aux plus près des besoins des habitants confrontés à des problèmes de mobilité ;
- les besoins et attentes fortes des acteurs, identifiant le Département comme le coordinateur et « assembleur » pertinent sur le sujet de la mobilité solidaire.



La stratégie départementale en faveur des mobilités solidaires se décline autour :

- de la création d'une Plateforme de Mobilité à rayonnement départemental ;
- du soutien des solutions de mobilité en réponse aux besoins non pourvus ;
- de l'accompagnement des territoires dans l'exercice de leurs compétences AOM.

Le Département a par ailleurs accepté de piloter, par bassin de mobilité, la démarche d'élaboration des Plans d'actions communs en faveur des mobilités solidaires (PAMS).

Source : Département du Lot-et-Garonne [Audition du 6 mai 2025].

⁷⁷ Sur cette question, voir plus largement fiche n°3.

Dans d'autres cas, **les démarches de mobilité solidaire sont portées par le monde associatif. Le tissu associatif et l'engagement spontané des habitants-citoyens-voisins** dans un esprit de fraternité constitue une ressource précieuse, permettant de subvenir à l'essentiel et de constituer un socle pour développer des solutions pérennes dans les zones très peu denses. Les actions peuvent être de nature très diverse : conseil et accompagnement à la mobilité, prêt ou location à tarif solidaire de véhicules

(vélos, scooters, voitures...), garages ou auto-écoles solidaires, transport d'utilité sociale (TUS).... Le TUS est un service de transport organisé exclusivement par des associations ; il permet à des personnes précaires ou dont l'accès aux transports est limité, de se déplacer pour aller à un rendez-vous médical ou administratif, faire ses courses.... Généralement, les conducteurs sont des bénévoles, mis en relation avec les bénéficiaires par l'association.

Quel cadre juridique pour le transport d'utilité sociale ?

La loi du 9 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes a, avec ses décrets d'application, donné un cadre juridique au service d'utilité sociale.

Organisé exclusivement par des associations, le transport d'utilité sociale est mis en place à l'attention de personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique (résider dans une commune rurale ou appartenant à une unité urbaine de moins de 12 000 habitants) ; dans ce cas, le trajet effectué en TUS doit être réalisé dans le périmètre de communes rurales ou d'unités urbaines de moins

de 12 000 habitants, ou avoir pour destination un pôle d'échange multimodal.

Les services de transport d'utilité sociale sont exécutés avec des véhicules appartenant à l'association organisatrice ou mis à sa disposition à titre non lucratif.

Le transport d'utilité sociale ne peut porter que sur des trajets d'une distance inférieure ou égale à 100 kilomètres.

Le service est fourni à titre non onéreux avec la possibilité de demander aux personnes transportées une participation aux coûts, plafonnée à 0,32 euros par kilomètre parcouru.

Source : art. R. 3133-1 et s. du Code des transports.

Souple et permettant d'irriguer tout le territoire, le TUS est particulièrement adapté à la desserte des zones peu denses, en complément des services de mobilité mis en place par la collectivité AOM.

Au-delà d'un simple service de mobilité, il joue aussi, plus largement, un rôle important de lien social et de solidarité pour des personnes souvent isolées et/ou en situation de précarité.

DANS LES TERRITOIRES

Des actions de mobilité solidaire en Sud Gironde

► Transport d'utilité sociale

Sud Gironde Mobilité propose un service de transport d'utilité sociale délégué à l'association Cap Solidaire spécialiste de la mobilité sociale et solidaire sur le territoire depuis plusieurs années. Ce service s'adresse aux personnes en situation de handicap ou de vulnérabilité sociale (isolement, ressources modestes ou difficultés d'accès aux transports), qui rencontrent des difficultés à se déplacer pour accéder à l'emploi, à l'insertion ou aux soins. Les potentiels bénéficiaires doivent être impérativement orientés par un des prescripteurs du territoire (professionnels de l'insertion, du médico-social, travailleurs sociaux, structures d'accompagnement...).

Le service fonctionne en porte à porte, du domicile à l'adresse de destination, sur des trajets de 100 kilomètres maximum. Le TUS est payant : le tarif est modulé selon le revenu fiscal du bénéficiaire, de 0,12 € / km à 0,32 € / km.

► Plateforme de mobilité T-Cap

Cap Solidaire pilote également une plateforme mobilité T-Cap, qui propose aux bénéficiaires adressés par des prescripteurs :

- un diagnostic mobilité et un accompagnement (entretiens individualisés, actions et ateliers collectifs...), afin de leur (re)donner les « clés de la mobilité » ;
- un service de location, à tarif solidaire, de scooters et d'automobiles ;
- une offre de micro-crédit achat réparation.

Plateforme de covoiturage Cap'Covoit

Sud Gironde Mobilité propose, toujours en partenariat avec Cap Solidaire, une plateforme de covoiturage solidaire qui permet aux personnes ne disposant pas de moyen de transport de se déplacer dans les zones rurales. Le service est gratuit et accessible à tous, sans frais pour les usagers.

Source : Sud Gironde Mobilités [Audition du 2 septembre 2025]

La mise en place d'un TUS est relativement simple et peu coûteuse par rapport à d'autres services de mobilité. Les investissements peuvent rester limités, en se limitant pour l'association organisatrice à l'achat de matériel informatique et téléphonique. Les coûts de fonctionnement peuvent être plus élevés, notamment si l'association salarie un ou plusieurs référents pour animer le service et effectuer les mises en relation. Selon le CEREMA, le budget annuel de fonctionnement d'un TUS oscillait, en 2023, entre 17 000 et 34 000 euros⁷⁸. **Le modèle du TUS et plus généralement des mobilités solidaires reste toutefois fragile**, car dépendant plus particulièrement :

- de subventions que l'association organisatrice peut obtenir auprès des pouvoirs publics et d'autres acteurs économiques ; dans un contexte budgétaire de plus en plus contraint, de nombreuses structures sont exposées à un désengagement des financeurs susceptible de remettre en cause les services proposés⁷⁹ ;
- de la capacité à constituer puis à faire vivre un réseau de bénévoles sans lequel le bon fonctionnement du TUS serait compromis.

⁷⁸ CEREMA, *Le transport d'utilité sociale s'appuyant sur les véhicules de bénévoles*, Boîte à outils « Mobilités en territoires peu denses », fiche n°8, 2023.

⁷⁹ Sur cette question, voir plus largement en partie 3.

» PRÉCONISATIONS DU CESER

SOLUTIONS DE MOBILITÉ

2. Développer les services locaux de transport en commun, permettant un maillage fin des territoires peu denses

Ces services locaux peuvent reposer :

- sur la mise en place d'une ou plusieurs lignes régulières, dans les configurations où la demande peut être suffisamment importante pour le justifier ; la qualité de l'offre (fréquence, adaptation des horaires, qualité de service, information...) est un facteur important de succès ;
- ou, le plus souvent, sur l'organisation de services de transport à la demande, particulièrement adaptés à la desserte des territoires peu denses. Afin de maîtriser les coûts, l'autorité organisatrice devra être attentive au bon dimensionnement du service au regard de sa stratégie de mobilité. Priorité devrait être donnée aux personnes les plus vulnérables, rencontrant de fortes difficultés de déplacement ;
- plus ponctuellement, sur les services de transport scolaire : si l'exigence première de sécurité des élèves doit être garantie, le CESER invite le Conseil régional à poursuivre sa réflexion sur l'ouverture des transports scolaires : les conditions d'accès aux usagers non scolaires gagneraient notamment à être facilitées (modalités d'inscription, de paiement...).

La complémentarité (en termes de desserte, d'horaires...) avec les réseaux structurants de transport (TER et cars régionaux notamment) et plus largement l'enjeu de l'intermodalité⁸⁰, doivent guider la conception des offres locales de transport en commun.

3. Reconnaître et valoriser l'apport des solutions de mobilité solidaire dans l'écosystème de la mobilité des territoires peu denses

Contribuant à la mobilité pour toutes et tous, la mobilité solidaire apparaît comme une composante à part entière du panel de solutions à déployer dans les territoires peu denses. Réponse spécifiquement adaptée aux besoins des populations fragiles, particulièrement exposées aux difficultés de déplacement et au risque d'isolement, les solutions de mobilités solidaires doivent être renforcées et développées autour de trois principales orientations :

- la prise en compte dans les politiques locales de mobilité des besoins spécifiques des populations les plus fragiles : mise en place de services d'accompagnement à la mobilité, de tarifications solidaires, ou encore de services de transport dédiés ;
- la sécurisation des initiatives associatives de mobilité solidaire, à travers notamment :
 - la constitution et le renouvellement d'un vivier de bénévoles, au cœur du dispositif ;
 - la pérennisation des financements, dans un contexte de contraintes budgétaires accrues et de désengagement de certains financeurs ;
 - un dispositif assurantiel adapté à la couverture des risques spécifiques du service de mobilité solidaire et notamment du transport d'utilité sociale.
- l'intégration des mobilités solidaires dans l'écosystème des mobilités locales : l'enjeu est celui de l'articulation et de la coordination des différentes initiatives de mobilité solidaire entre elles et, plus généralement, avec l'ensemble de l'offre locale de mobilité. L'élaboration des plans d'actions communs en faveur des mobilités solidaires (PAMS) ou encore l'ouverture de la gouvernance locale de la mobilité aux acteurs de la mobilité solidaire, pourraient y participer.

⁸⁰ Sur cet enjeu, voir plus largement partie 3.

Les mobilités actives : un potentiel à explorer dans les territoires ruraux

En résumé

Avec 40 % des déplacements de moins de cinq kilomètres, les territoires peu denses présentent un réel potentiel de développement des mobilités actives (marche, vélo...). Pas ou peu émetteurs de gaz à effet de serre et de pollutions, ouverts au plus grand nombre, favorables à la santé, participant à la vitalité des centres-bourgs ... leurs avantages ne manquent pas.

Rarement considérée comme un mode de transport à part entière, la marche à pied doit être considérée comme une composante effective des politiques locales de mobilité. L'aménagement urbain doit ainsi être pensé pour renforcer le potentiel piétonnier des bourgs ruraux, à travers notamment des cheminements piétons offrant sécurité, confort et attrait pour tous leurs utilisateurs et utilisatrices.

Le vélo a également toute sa place dans les mobilités de proximité dans les zones peu denses. Développer la pratique cycliste dans les déplacements du quotidien suppose de promouvoir un « système vélo », articulant, outre les actions de communication et d'animation :

- la mise en place d'un réseau cyclable adapté, garantissant en premier lieu la sécurité des cyclistes, et attractif ;
- le déploiement d'un écosystème de services autour du vélo, répondant aux besoins des cyclistes.

Le développement des modes actifs invite, de manière plus globale, à une réflexion sur le partage de l'espace public et la cohabitation entre les différents usagers et modes de transport.

Marqués par un usage plus important qu'ailleurs de l'automobile, les territoires peu denses n'apparaissent pas, de prime abord, favorables au développement des mobilités actives (marche à pied, vélo, trottinette...) : les distances du quotidien y sont en moyenne plus importantes que dans les territoires les plus denses, l'emploi, les commerces et services plus éloignés...

Les territoires ruraux n'en restent pourtant pas moins des espaces propices aux mobilités actives. Si les configurations sont très différentes selon les territoires, **il existe un réel potentiel de développement des modes actifs dans les espaces peu denses** : 13 % des déplacements font moins d'un kilomètre, 27,6 % entre un et cinq kilomètres, des distances où les modes actifs peuvent constituer de réelles alternatives à l'automobile. La marche à pied a ainsi toute sa place pour les trajets les plus courts (jusqu'à un à deux kilomètres), le vélo pour

des déplacements jusqu'à cinq kilomètres, voire davantage pour les vélos à assistance électrique. Sur des plus longues distances, ils doivent se penser en complémentarité avec d'autres modes de transport.

Les modes actifs présentent des avantages indéniables : pas ou peu émetteurs de gaz à effet de serre⁸¹ et de polluants, ils sont aussi des modes de déplacements inclusifs : à l'exception de personnes à mobilité réduite ou des plus âgées, ils sont accessibles à toutes et tous gratuitement ou à coût relativement faible par rapport à l'automobile. Mobilisant la force musculaire, ils participent aussi à l'activité physique quotidienne et à ses effets positifs sur la santé. Différents travaux ont enfin montré que la marche à pied et le vélo sont favorables à la vitalité des commerces, au lien social dans les centres-bourgs en zone rurale, participant à leur attractivité.

81 Une récente étude de l'ADEME a montré « qu'en généralisant les meilleures pratiques actuelles, « les émissions de gaz à effet de serre et de polluants diminueraient ainsi de 15 % pour l'ensemble de la mobilité locale (ensemble des déplacements de moins de 80 km), soit une économie de 8 millions de tonnes de CO₂ par an » (M. CHASSIGNET, ADEME, N. HORNET, L. LAVIELLE, G. MARTIN, BL évolution, *Contribution du développement de la marche et du vélo à la décarbonation et l'amélioration de la qualité de l'air*, 2025.

| La marche à pied

La marche à pied est rarement considérée comme une composante à part entière des politiques de mobilité. Elle reste assez largement inexploitée en tant que mode de déplacement en soi. C'est notamment le cas dans les zones peu denses, où la voiture tend à être le mode de déplacement « naturel » et les aménagements moins adaptés à la marche. La pratique de la marche à pied y est de fait plus limitée, y compris pour les trajets de courte distance. Les espaces où l'habitat est dispersé, à dominante essentiellement résidentielle, n'offrent certes que peu de destinations accessibles à pied. **Les bourgs ruraux, qui concentrent à la fois une certaine densité d'habitations et une mixité d'activités sont en revanche plus propices au développement de la marche à pied.** La proximité de destinations variées qu'ils offrent, permettant de répondre à différents besoins du quotidien, révèle ainsi un réel potentiel de développement de la marche à pied, ainsi que des autres modes actifs. La pratique de la marche à pied, qui n'y va pas aujourd'hui toujours de soi, pourrait s'y développer, pourvu que l'aménagement urbain soit pensé dans ce sens.

Une approche transversale est nécessaire pour en renforcer le potentiel piétonnier, de la qualité même des cheminements jusqu'à la qualité plus globale de l'espace urbain. Les cheminements piétons doivent ainsi être pensés pour assurer la sécurité, le confort et l'attrait pour tous leurs utilisateurs et utilisatrices, et notamment pour les personnes âgées ou à mobilité réduite pour qui le déplacement peut rapidement devenir difficile.

Encourager la marche, c'est ainsi⁸² :

- proposer des cheminements piétons **sécurisés**, permettant un déplacement de toutes et tous, et notamment des personnes âgées ou à mobilité réduite, sans risque important de chute ou d'accident : les trottoirs et autres cheminements doivent ainsi, par exemple, être bien dimensionnés, continus, correctement éclairés, revêtus et régulièrement entretenus, sans déclivité ou adaptés, sans obstacles... L'espace public doit par ailleurs être aménagé pour favoriser une **cohabitation apaisée** avec les autres usagers de la rue : sécurisation des traversées (éclairage des passages piétons par exemple), mise en place de zones 30 ou de zones de rencontre rendues clairement identifiables par une signalétique appropriée...
- développer, à l'échelle du bourg, la **continuité**, la **cohérence** et la **lisibilité** des cheminements piétons pour en relier les différents pôles ou quartiers ; les **jalonnements** participent à cette notion de réseau piétonnier ; ils peuvent également, lorsqu'ils indiquent les temps de parcours, faire prendre conscience que certains lieux sont rapidement accessibles à pied et ainsi encourager la pratique de la marche.
- proposer, plus généralement, un espace dans lequel il est agréable de se déplacer à pied. Des espaces publics de qualité donneront ainsi plus facilement envie de les parcourir, qu'il s'agisse de la qualité architecturale ou paysagère, de la végétalisation, ou encore d'aménagements en améliorant le confort (espaces de repos, toilettes, ombrages et abris, bibliothèques de rue, stations wifi...).

82 Pour une présentation détaillée des différents outils mobilisables, se référer notamment à la série de fiches *Favoriser la marche* élaborée par le CEREMA ([lien](#)).

La politique cyclable

En plein essor dans les espaces urbains, l'usage du vélo peine à se développer dans les territoires peu denses, où il reste souvent cantonné à des pratiques de loisirs. Dans ces territoires où la voiture occupe une place centrale dans les mobilités et l'organisation de l'espace, le développement du vélo semble de prime abord difficile. La circulation routière et le manque d'itinéraires cyclables sécurisés découragent les usagers. **Le vélo dispose pourtant dans ces territoires peu denses d'un réel potentiel de développement pour des déplacements de quelques kilomètres.**

Développer le vélo dans les territoires suppose de proposer un « système vélo » aussi performant que le « système voiture ». Ce système vélo peut se définir comme « l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre »⁸³. **Une politique cyclable ne se résume ainsi pas à la mise en place d'infrastructures ou d'aménagements cyclables. Favoriser la pratique du vélo suppose plus largement de construire tout un écosystème répondant aux besoins des cyclistes.**

Les besoins d'un usager à vélo⁸⁴



Développer un réseau d'itinéraires cyclables

Proposer une offre d'itinéraires adaptés aux cyclistes est une condition essentielle pour développer l'usage du vélo dans les territoires

peu denses. L'absence d'infrastructures cyclables sécurisés constitue en effet le premier frein au développement du vélo. Sécuriser un réseau cyclable suppose notamment de maîtriser la vitesse des usagers motorisés, de séparer les circulations entre ces derniers et les cyclistes, ainsi que de sécuriser les intersections.

83 Définition proposée par F. HERAN dans le dictionnaire du Forum Vies Mobiles ([Lien](#)).

84 Club des villes et territoires cyclables et marchables, *Le guide des services vélos pour les collectivités*, 2024.

Comment sécuriser les itinéraires cyclables ?


Il existe toute une palette d'outils permettant de renforcer la sécurité, réelle et perçue, de la circulation cycliste. Au-delà des équipements individuels assurant la protection et la visibilité des cyclistes, les actions peuvent ainsi porter sur :

- la mise en place d'aménagements cyclables, dont :
 - les pistes cyclables, séparées de la chaussée générale ; elle sont souvent situées le long des axes principaux, où la mixité des modes n'est généralement pas recommandée ;
 - les voies vertes, routes exclusivement dédiées à la circulation des vélos et véhicules non motorisés, qui trouvent toute leur place dans les territoires ruraux ;
 - les bandes cyclables, voies de circulation réservées aux vélos et aux engins de déplacement personnel motorisés mais non séparées de la chaussée générale. Souvent perçues par les cyclistes comme moins sûres et attractives qu'une piste cyclable, elles peuvent convenir aux situations où les trafics cyclistes et motorisés sont modérés ;

- les chaussées à voie centrale banalisée, bordée de part et d'autre de voies empruntées par les cyclistes ; les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale, et peuvent se déporter sur la partie cyclable lorsqu'ils sont amenés à se croiser.

De manière générale, plus la vitesse de circulation et/ou le trafic sont importants, plus il est indispensable de séparer les modes. La proximité avec les véhicules motorisés est un facteur de stress et d'insécurité pour de nombreux cyclistes ; au-delà d'un certain seuil de trafic, un aménagement séparé de la chaussée principale doit ainsi être privilégié. De même, la modération de la vitesse réellement circulée est indispensable, en termes de sécurité comme de qualité du déplacement, pour envisager de faire circuler sur un même espace cyclistes et usagers motorisés.

Quel aménagement cyclable choisir ?

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

- la mise en place de zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre) : ce sont des rues où le faible volume de trafic motorisé et la vitesse réduite des véhicules rendent en général possible la circulation des cyclistes, des piétons et des usagers motorisés sur un même espace ; au-delà des aménagements, tout un travail de sensibilisation doit être mené pour assurer une cohabitation apaisée des différents modes ;
- le soin apporté aux intersections, lieux où se concentrent les interactions entre les modes. Cela implique de travailler la visibilité réciproque des usagers, la lisibilité des carrefours, les régimes de priorité ou encore de limiter le nombre et la surface des zones d'interaction.

Source : CEREMA, Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite, Les cahiers du CEREMA, 2021.

Au-delà de l'aspect sécurité, essentiel dans la décision d'utiliser le vélo dans les déplacements du quotidien, d'autres critères participent à la qualité des itinéraires cyclables. **Un réseau cyclable attractif sera :**

- **un réseau continu**, évitant les discontinuités qui découragent la pratique ; le traitement des coupures cyclables est donc essentiel ; le vélo et plus généralement les modes actifs doivent être systématiquement intégrés aux différents projets d'aménagements publics (construction d'un nouvel établissement scolaire, réaménagement de voirie...) ;
- **un réseau suffisamment maillé** pour éviter les détours inutiles (sauf si des dénivelés trop prononcés ou un trop grand nombre d'intersections invitent à privilégier un trajet alternatif) ;
- **un réseau connecté**, permettant de relier les pôles générateurs de déplacement (commerces, équipements culturels ou sportifs, établissements scolaires, points d'intérêt touristique...) et les autres réseaux de transport afin de favoriser l'intermodalité⁸⁵ ; à une échelle plus large, l'objectif doit être de penser les liaisons avec les communes voisines ;
- **un réseau confortable**, minimisant les arrêts imposés, au bon confort de roulement, bien jalonné (avec une signalétique permettant une identification aisée des itinéraires mais aussi des zones de circulation apaisée), ou encore préservé des nuisances des flux motorisés les plus importants ;

- **un réseau adapté aux nouveaux usages** : vélos cargos, vélos avec remorques, engins de déplacement personnel motorisés...⁸⁶

L'élaboration d'un réseau d'itinéraires cyclables doit induire une réflexion plus globale sur le partage de l'espace public. Outre les documents de planification stratégique (PLUi, Schéma directeur des aménagements cyclables...), **le plan de circulation permet de repenser le partage de l'espace public entre ses différents usagers et ainsi favoriser le vélo et les autres modes actifs.** Il permet notamment de hiérarchiser les usages de la voirie, en canalisant le transit motorisé sur les axes principaux ; le reste du réseau peut alors être structuré entre itinéraires partagés et itinéraires dédiés aux cyclistes (double sens cyclable, impasse sauf cyclistes...).

Dans le même sens, réfléchir au partage de l'espace public entre les différents modes invite à repenser la politique de stationnement :

- automobile : **limiter le stationnement sur voirie** dans les centres-bourgs, en privilégiant par exemple le stationnement à leur périphérie immédiate, pourrait par exemple rendre la voiture moins attractive pour des trajets courts, ou permettrait de libérer de l'espace pour des aménagements cyclables ;

85 Sur la question de l'intermodalité, voir plus largement fiche n°11.

86 CEREMA, *Le schéma directeur des aménagements cyclables : planifier un réseau cyclable complet, continu et attractif*, février 2024.

- cyclable : le risque de vol ou de dégradation du vélo constitue un frein régulièrement cité à la pratique du vélo. Le **stationnement sécurisé** des vélos est, au même titre que les aménagements dédiés, une composante importante d'une politique cyclable. Or l'offre reste globalement insuffisante dans les territoires ruraux. L'objectif doit être de proposer des solutions de stationnement à domicile, sur les lieux de destination (lieux de travail, commerces, équipements sportifs ou

culturels, établissements scolaires...) ainsi que dans les gares et pôles d'échanges.

L'offre de stationnement doit être implantée de manière régulière dans l'espace public et **adaptée aux besoins** : nombre suffisant d'emplacements, type de stationnement (arceau, emplacements sécurisés...) adapté à la durée du stationnement ou aux nouveaux usages (vélos cargos, avec remorque, bornes de recharge VAE...).

DANS LES TERRITOIRES

Les réseaux cyclables, au-delà de l'échelle locale

Les réseaux cyclables ne doivent pas être pensés à la seule échelle locale, mais s'intégrer dans une approche plus « macro », permettant d'assurer la cohérence et la continuité des itinéraires. Le cyclotourisme et les pratiques de loisirs de proximité supposent ainsi un maillage cyclable pensé à une échelle plus large. Il en va de même des déplacements cyclistes du quotidien qui, s'ils s'étendent sur des périmètres moins étendus que le cyclotourisme d'itinérance, supposent par exemple de penser l'organisation de liaisons intercommunales, le cas échéant avec des EPCI voire des départements voisins.

► Le niveau régional : l'exemple du schéma régional des véloroutes

La Région Nouvelle-Aquitaine a adopté un schéma régional des véloroutes 2020-2030. Le schéma propose de structurer un maillage de 3 740 kilomètres d'itinéraires, dont 2 540 à construire en dix ans, articulé autour de :

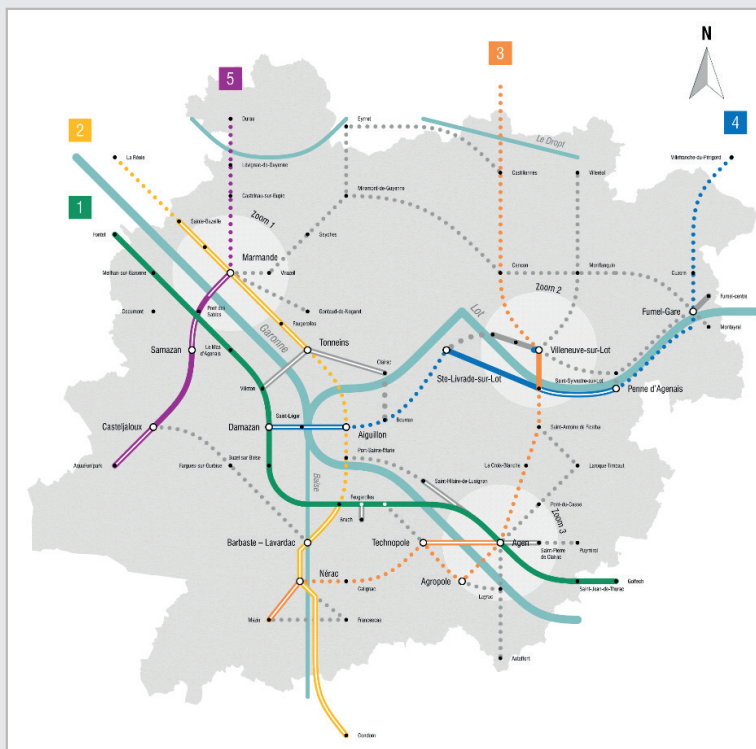
- 3 730 kilomètres de grands itinéraires européens et nationaux, vitrines incontournables du voyage à vélo en itinérance ;
- 3 010 kilomètres d'itinéraires « régionaux » dont la finalité est d'appuyer le développement de la pratique cyclable de loisirs, en séjours ou à la journée.

Le schéma est orienté vers le développement du cyclotourisme, en allant de la grande itinérance à la pratique loisirs. Itinéraires de moyenne et longue distance, les véloroutes peuvent également être utilisées, pour certaines de leurs sections, pour les déplacements quotidiens à vélo. Au-delà de leur vocation touristique, elles devraient ainsi être optimisées et valorisées, sur les parties d'itinéraires concernées, pour une utilisation dans le cadre de déplacements de proximité.

► L'échelle départementale : l'exemple du Lot-et-Garonne

L'échelle départementale est particulièrement intéressante pour le vélo. Elle permet en effet de déployer des politiques cyclables d'ampleur et coordonnées entre plusieurs communes et EPCI tout en permettant une analyse relativement fine des spécificités territoriales. L'intervention du Département est d'autant plus pertinente qu'il dispose de la compétence sur la voirie départementale, facilitant la mise en œuvre des aménagements, mais aussi d'autres portes d'entrée, liées par exemple aux collèges ou encore à la mobilité solidaire.

Le Département du Lot-et-Garonne s'est par exemple engagé dans la démarche, en se dotant d'un schéma cyclable départemental. Une fois achevé, le réseau s'étirera sur environ 700 kilomètres, dont 400 kilomètres d'itinéraires principaux structurés en cinq axes. La volonté était ainsi de desservir l'ensemble du département avec un réseau structurant organisé autour des pôles générateurs de flux, à charge aux EPCI d'irriguer plus finement le territoire. En parallèle, le plan de circulation hors agglomération vise à reporter le trafic automobile sur les axes structurants, et à favoriser l'usage du vélo sur les autres axes.



Source : Conseil départemental du Lot-et-Garonne [audition du 6 mai 2025].

Développer un écosystème de services et d'actions autour du vélo

Au-delà des aménagements cyclables, **développer la pratique du vélo dans les mobilités du quotidien suppose également de constituer un véritable écosystème de services**, parmi lesquels :

- la **location de vélos en libre-service (VLS)**, qui permet à l'utilisateur de louer de manière automatisée un vélo sur l'espace public, pour une durée comprise entre quelques minutes et plusieurs heures. L'objectif est d'encourager l'usage du vélo pour des déplacements de proximité, mais aussi de développer le réflexe « vélo » chez un large public. Toutefois, selon l'ADEME, « pour développer l'usage quotidien du vélo dans les territoires peu et moyennement denses, les services VLS sont moins pertinents et efficaces que d'autres services vélo, notamment la location longue durée »⁸⁷ ;
- les **vélos en location longue durée (VLD)**, mis à disposition de l'utilisateur sur une période pouvant aller jusqu'à plusieurs mois ; déployables et pertinents dans tous les territoires peu denses, ces services ont un intérêt particulier dans les zones touristiques. La mise à disposition de vélos pour les touristes peut en effet constituer une porte d'entrée pour susciter et favoriser la pratique cycliste de la population locale.

87 ADEME, Cahier technique sur la location de vélos en libre-service – Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélo, septembre 2021.

Les vélos en location longue durée (VLD) : un service vélo adapté aux territoires peu denses

De plus en plus de collectivités AOM déploient sur leur territoire des services de vélo (vélo classique ou « musculaire », vélo à assistance électrique...) en location longue durée. Ces services permettent, contre le paiement d'un abonnement ou gratuitement, de tester l'usage du vélo et d'utiliser un vélo sans en assumer la propriété pendant un à plusieurs mois. Ils s'adressent à la fois :

- à des personnes non motorisées, en leur permettant de pouvoir se déplacer de façon autonome et à faible coût ;
- à des personnes motorisées, pour les inciter à utiliser le vélo plutôt que la voiture, puis à conserver cette pratique suite à leur location (achat d'un vélo personnel). L'objectif est ainsi de transformer les habitudes de déplacement par l'expérience d'une pratique sur un temps long.

Selon l'ADEME, la location de longue durée d'un vélo, et en particulier d'un vélo à assistance électrique (VAE), se traduit par des évolutions sensibles de la pratique des autres modes de déplacement, qui perdurent assez largement sur le long terme. Ainsi :

- 68 % des utilisatrices et utilisateurs de vélos à assistance électrique indiquent avoir diminué leur utilisation de la voiture, avec environ 188 kilomètres en voiture économisés par mois ;
- 30 % des utilisatrices et utilisateurs de vélos classiques ont diminué leur utilisation de la voiture, avec 157 kilomètres de voiture économisés mensuellement.

Ainsi, « ramené à l'ensemble des bénéficiaires, on estime que la location VLD génère une réduction de l'usage de la voiture de 565 km/an pour un vélo classique et de 1525 km/an pour un VAE ».

Les services de vélo en location longue durée ont pour autre avantage leur coût de revient relativement faible : le reste à charge se situe, une fois les recettes du service déduites, à 225 € par vélo et par an tous territoires confondus, plutôt de l'ordre de 400 € par vélo et par an dans les petits EPCI. Cela en fait un service de mobilité accessible, très concurrentiel en comparaison avec les réseaux de transport en commun, et bien adapté aux territoires peu denses.

Source : ADEME, Cahier technique sur la location de vélos longue durée – Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos, septembre 2021.

- **l'aide à l'achat** d'un vélo, destinée à favoriser la pratique du vélo en réduisant la barrière d'accès financière ;
- les **programmes d'apprentissage du vélo**⁸⁸, qui permettent de (ré)apprendre à faire du vélo en toute sécurité et à se « remettre en selle » ; ils permettent de développer une culture vélo dès le plus jeune âge, ou encore d'accompagner des adultes qui ne se sentent pas à l'aise pour utiliser le vélo comme moyen de transport au quotidien. Les mobilités liées à l'école sont un cadre propice pour ancrer le réflexe vélo/mobilités actives chez les plus jeunes : outre les programmes d'apprentissage du vélo, le développement de pédibus et vélobus y participent également ;
- les **ateliers d'auto-réparation**, qui permettent à leurs membres d'apprendre à réparer eux-mêmes leur vélo avec l'aide de bénévoles ou salariés de la structure, souvent associative. Dans le même esprit, il est également possible d'implanter sur différents pôles de l'espace public (commerces, gares ou pôle d'échanges, tiers-lieux...) des bornes ou stations d'entretien et de réparation des vélos.

88 À l'image du programme national « Savoir rouler à vélo », qui permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège.

DANS LES TERRITOIRES

Clavette et Cie, un exemple d'association de promotion de la bicyclette

Créée en janvier 2020, l'association Clavette et Cie s'est donnée pour mission de promouvoir « l'utilisation de la bicyclette, de l'objet à la mobilité, par le biais de la transmission de savoir techniques et la diffusion du patrimoine historique, culturel et matériel cycliste ».

L'association propose ainsi :

- deux ateliers de co-réparation de vélos, implantés à Tarnos (40) et Boucau (64) , où les adhérent.es de l'association peuvent (apprendre à) réparer leurs bicyclettes ;
- du recyclage de vélos et pièces détachées d'occasion, revendus à un prix accessible après remise en état ;
- différentes actions d'animation et d'échanges autour du vélo : sorties conviviales, expositions, cinéma-débats (par exemple sur le vélo au féminin)...
- des actions en faveur de l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge, pour apprendre à rouler, s'initier à l'entretien et à la mécanique vélo, ou encore pratiquer de manière sécurisée le vélo...

► *Plus d'informations sur le site internet de l'association ([Lien](#)).*

» PRÉCONISATIONS DU CESER

SOLUTIONS DE MOBILITÉ

4. Considérer la marche à pied comme une composante à part entière des politiques locales de mobilité

La marche à pied doit être considérée comme un véritable mode de déplacement, et ainsi être intégrée dans les politiques locales de mobilité. Elle présente dans les bourgs ruraux un réel potentiel de développement, pourvu que l'aménagement urbain soit pensé en ce sens. Créer des conditions favorables pour les piétons suppose notamment de :

- constituer, à l'échelle du bourg, un réseau continu, cohérent et lisible de cheminements piétons sécurisés ;
- s'appuyer sur des espaces publics qualitatifs, agréables et bien équipés, donnant envie de se déplacer à pied.

5. Favoriser la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien

Le vélo dispose dans les territoires peu denses d'un réel potentiel de développement pour des déplacements de proximité. Développer la pratique cycliste dans la mobilité du quotidien implique toutefois de constituer un « système vélo », c'est-à-dire une approche transversale reposant notamment sur :

- la mise en place d'un réseau cyclable adapté, garantissant en premier lieu la sécurité des

cyclistes et leur cohabitation avec les autres modes. Ce réseau sera d'autant plus attractif qu'il sera continu, maillé, connecté, confortable et adapté aux nouveaux usages ;

- une réflexion plus globale sur le partage de l'espace public entre ses différents usagers, à travers les plans de circulation et de stationnement ;
- le développement d'un écosystème de services autour du vélo, répondant aux besoins des cyclistes : vente ou mise à disposition de vélos, entretien et réparation de vélos, apprentissage, animations autour du vélo... Parmi les actions relevant d'une collectivité AOM, la mise en place d'un service de vélos en location longue durée, et notamment de vélos à assistance électrique, apparaît comme un moyen relativement peu coûteux et efficace pour répondre à des besoins de mobilité de proximité et inciter au report modal dans les territoires peu denses. Elle peut être complétée par des politiques d'aides à l'achat sous conditions de ressources. L'implantation dans l'espace public de stations/bornes d'entretien des vélos offre un levier relativement accessible pour créer un écosystème favorable à la pratique cycliste.

Aménagements et services doivent enfin permettre de répondre à des besoins diversifiés : vélo classique ou à assistance électrique, mais aussi vélos-cargos ou avec remorques, tricycles...

La voiture, autrement

En résumé

Si elle ne doit plus être pensée comme l'unique moyen de se déplacer dans les zones peu denses, la voiture continuera à répondre à de nombreux besoins de mobilité dans ces territoires. Elle devra, dans sa conception comme dans son utilisation, évoluer pour mieux répondre aux enjeux climatiques et de mobilité.

La « voiture autrement », c'est ainsi une voiture :

- **partagée ou mutualisée** : les mobilités partagées (covoiturage, autopartage) doivent trouver toute leur place dans les solutions de mobilité à proposer dans les territoires peu denses. Permettant d'optimiser l'utilisation des véhicules individuels, elles participent en effet à la décarbonation des mobilités, tout en offrant des solutions supplémentaires de déplacement à celles et ceux qui en sont privés ;
- **plus sobre et moins émettrice de gaz à effet de serre** : le véhicule électrique est un levier incontournable de décarbonation des mobilités, à la condition que sa batterie reste de capacité raisonnable. Priorité doit ainsi être donnée à des véhicules légers, dimensionnés pour répondre aux besoins du quotidien.

Du fait de distances moyennes de déplacement plus importantes et d'une offre de transport nettement moins développée que dans les territoires urbains, la voiture est bien souvent l'unique moyen de se déplacer dans les zones peu denses.

De nombreux enjeux – sociaux, environnementaux, territoriaux ... – invitent néanmoins à rompre avec l'ultra-dépendance à l'automobile. Il ne s'agit pas de prôner un modèle de territoires ruraux sans voiture, mais plutôt de recentrer la voiture sur sa zone de pertinence. En d'autres termes, **penser la voiture comme une solution parmi d'autres** au sein d'une offre de mobilité plus large et diversifiée. Sur des trajets de courte distance, les modes actifs peuvent ainsi se révéler tout aussi efficaces et moins

impactant que l'automobile. Pour des distances plus importantes, les transports collectifs ou les services de mobilité partagée pourraient, s'ils étaient plus efficacement déployés, répondre à une partie des besoins de déplacement.

Pour autant, ces différentes solutions, même les plus qualitatives, ne pourront répondre à tous les besoins de mobilité dans les zones peu denses. **La voiture devrait ainsi continuer, dans les prochaines décennies, à répondre à de nombreux besoins de mobilité dans les territoires ruraux.** L'enjeu doit alors d'en limiter l'impact environnemental, notamment climatique, tout en ouvrant des possibilités supplémentaires de mobilité à celles et ceux qui en sont dépourvus.

Des véhicules plus sobres, moins émetteurs de gaz à effet de serre

L'électrification du parc automobile est un levier incontournable pour atteindre les objectifs de neutralité carbone. Du fait de sa batterie, un véhicule électrique présente une dette carbone à 0 kilomètre par rapport à un véhicule thermique (dans un facteur de 2 à 3)⁸⁹. En revanche, la substitution des carburants fossiles par de l'électricité permet de réduire considérablement les émissions de carbone à l'usage (dans un facteur 10 pour une recharge à partir d'électricité à faible contenu carbone, comme c'est le cas en France).

Ainsi, **sur l'ensemble de sa durée de vie, un véhicule électrique roulant en France a en effet un impact carbone deux à trois fois inférieur à celui d'un modèle thermique similaire, à la condition toutefois que sa batterie soit de capacité raisonnable** (inférieure à 60 kWh). En revanche, précise l'ADEME, « avec une batterie de taille supérieure, l'intérêt environnemental comparé à un véhicule thermique comparable n'est pas garanti et beaucoup plus tardif ». À titre d'exemple, l'ADEME estime que comparé à une berline compacte diesel, un petit véhicule de type citadine électrique aura remboursé sa « dette carbone » au bout d'environ 15 000 km, contre 100 000 km pour un SUV électrique. En effet, « **l'impact carbone d'un véhicule électrique augmente quasiment proportionnellement à son poids**, lui-même fortement impacté par la capacité de stockage de sa batterie, qui dimensionne

l'autonomie du véhicule selon sa consommation ». L'ADEME invite ainsi à privilégier un modèle le plus petit et léger possible, en choisissant une batterie adaptée à l'usage majoritaire du véhicule.

Le marché automobile est en pleine transformation, avec la fin annoncée, mais récemment assouplie, de la commercialisation des véhicules thermiques à l'horizon 2035⁹⁰. Depuis quelques années, les motorisations électriques et hybrides rechargeables connaissent une forte dynamique : « la part des motorisations alternatives dans les ventes de voitures, qui était de 2,8 % en 2019, a été multipliée par neuf et atteint 26,2 % en 2023 ⁹¹ » : 17 % de véhicules électriques et 9 % de véhicules hybrides rechargeables. Les voitures électriques représentent, au 1^{er} janvier 2024, 2,2 % du parc.

La démocratisation du véhicule électrique se heurte toutefois à deux principales difficultés :

- la première tient au **coût d'achat d'un véhicule électrique**, encore conséquent voire inaccessible pour de nombreux ménages. En revanche, « sur sa durée de vie, le coût complet d'un véhicule électrique doté d'une batterie d'environ 60 kWh est inférieur à celui d'un véhicule thermique comparable ». Comme pour l'impact carbone, la capacité de la batterie et le poids du véhicule pèsent fortement sur le coût complet du véhicule : trop importants, ils rendent le coût complet défavorable par rapport à un modèle thermique comparable. Les modes de recharge habituels sont également déterminants : le coût de la charge, relativement peu onéreux à domicile, peut s'élever rapidement sur les bornes publiques, en particulier sur les bornes les plus puissantes.

89 ADEME, « Voitures électriques et bornes de recharge », *Les avis de l'ADEME*, octobre 2022.

90 Sous la pression de plusieurs États membres, la Commission européenne a proposé, en décembre 2025, d'alléger l'objectif : dès 2035, les constructeurs devront réduire de 90 % les émissions moyennes à l'échappement de leurs voitures neuves, les 10 % restants pouvant être compensés par l'usage d'acier bas carbone, d'agrocarburants ou d'ecarburants produits dans l'Union européenne.

91 Ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, SDES, *Chiffres clés des transports – Édition 2025*, Datalab, mars 2025.

Les aides à l'achat d'un véhicule électrique

Au second semestre 2025, plusieurs dispositifs nationaux d'aides à l'acquisition de véhicules électriques sont proposés :

- **La prime « coup de pouce véhicules particuliers électriques »**, qui s'inscrit dans le cadre du dispositif Certificats d'Économies d'Énergie. Destinée à l'acquisition de véhicules électriques neufs et répondant à certains critères environnementaux, son montant varie notamment en fonction des revenus des ménages bénéficiaires ; une prime complémentaire s'ajoute si le véhicule et la batterie sont produits au sein de l'Espace économique européen ;
- **Le leasing social**, aide à la location de longue

durée destinée aux ménages les plus modestes. Son montant exact dépend du prix du véhicule. Outre les critères environnementaux applicables à la prime « coup de pouce », le leasing social est attribué sous conditions de ressources et d'un niveau minimum de déplacement liés à l'activité professionnelle ;

- **La prime au rétrofit**, qui vise à encourager la transformation de véhicules à motorisation thermique en véhicules à motorisation électrique ou hybride rechargeable. Elle est attribuée sous conditions de ressources, dans la limite de 5000 euros pour une transformation en véhicule électrique.

Au-delà des aides à l'achat, deux leviers pourraient rendre les véhicules électriques plus accessibles : les perspectives, à confirmer, d'amélioration des processus de fabrication des batteries pourraient permettre d'espérer, à terme des baisses de coût ; d'autre part, le développement du marché de l'occasion, encore limité pour l'électrique, pourrait contribuer à l'adoption par le plus grand nombre de la mobilité électrique ; reste toutefois à lever les inquiétudes sur la durabilité des véhicules électriques, liées notamment à l'évolution rapide des technologies pouvant les rendre rapidement obsolètes, ou encore à la durée de vie des batteries.

- **la couverture du territoire en bornes de recharge**, dont le manque, réel ou perçu, est un frein important au déploiement des véhicules électriques. Selon une étude récente de l'INSEE, « le réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques accessibles au public compte 126 000 points de charge en mai 2025, soit 69 % de plus que 14 mois auparavant »⁹². Si la couverture territoriale tend à se développer, les zones urbaines présentent une densité de bornes de recharge plus importante que les zones rurales.

Le nombre de points de charge varie ainsi pratiquement du simple au double entre les territoires ruraux et les zones urbaines. Les écarts sont en revanche nettement moins marqués entre les différents types de territoires ruraux. L'un des freins à l'installation des bornes en zones rurales tient dans la difficulté de construire un modèle économique assurant la viabilité de ces infrastructures.

Ces chiffres ne tiennent toutefois pas compte des possibilités de recharge à domicile, différentes selon les territoires : dans les zones urbaines, les possibilités de stationnement privé, et donc de recharge à domicile, sont plus limitées ; l'installation de bornes de recharge dans l'habitat collectif se heurte de plus à différents obstacles techniques ou juridiques. Dans les zones rurales, explique l'INSEE, « l'habitat individuel y facilite la recharge à domicile, de sorte que les infrastructures accessibles au public jouent surtout un rôle d'appoint, notamment pour les longs trajets ou les véhicules de passage ».

92 INSEE, « Un réseau de recharge électrique en fort essor, avec en moyenne 23 points de charge pour 100 véhicules dans les grandes villes », *INSEE Première*, n° 2082, novembre 2025.

Au-delà de ces deux principaux freins, les véhicules électriques peuvent également soulever des interrogations liées :

- à leur sécurité, avec des risques d'incendie qui, s'ils ne semblent pas plus nombreux que les vé-

hicules thermiques, peuvent se révéler plus longs et complexes à maîtriser ;

- aux coûts de réparation et donc d'assurance plus élevés que les véhicules thermiques⁹³.

10 points de charge pour 100 véhicules électriques dans les zones rurales

Type de territoire	Nombre de points de charge	Nombre de points de charge pour 10 000 habitants	Nombre de points de charge pour 100 véhicules électriques
Zone urbaine	91 567	21	19
Grands centres urbains	46 742	19	24
Centres urbains intermédiaires	21 478	24	21
Ceintures urbaines	14 432	22	11
Petites villes	8 915	22	15
Zone rurale	34 532	16	10
Bourgs ruraux	18 591	18	12
Rural à habitat dispersé	13 949	14	9
Rural à habitat très dispersé	1 992	12	10
Ensemble	126 099	19	15

Source : INSEE, « Un réseau de recharge électrique en fort essor, avec en moyenne 23 points de charge pour 100 véhicules dans les grandes villes », *INSEE Première*, n° 2082, novembre 2025.

Levier incontournable de la décarbonation des mobilités, en particulier dans les zones peu denses où les alternatives à la voiture sont plus limitées voire inexistantes, le véhicule électrique n'est pas pour autant une « solution miracle ». S'ils sont, sur la durée de leur cycle de vie, moins émetteurs de carbone que les voitures thermiques, **les véhicules électriques ne sont pas pour autant totalement écologiques**. Leur fabrication nécessite une **quantité importante de métaux**⁹⁴, dont l'extraction et la transformation ont des répercussions importantes sur l'environnement, sans compter les tensions pour l'accès aux ressources. À l'autre bout du cycle de vie du véhicule électrique, le **recyclage des batteries**,

enjeu à la fois environnemental et de souveraineté industrielle, reste un défi à la fois technique et économique ; la filière, encore émergente, doit se structurer et monter en puissance. La mobilité électrique porte également de forts enjeux en termes **d'adaptation du système de production électrique**, dans un contexte global de hausse de la demande d'énergie décarbonée : comment celui-ci devra-t-il continuer à évoluer pour répondre à la demande croissante d'électricité, avec des contraintes de résilience au changement climatique (par exemple en cas de pics de chaleur ou de sécheresse marquée) ou de dépendance à l'étranger pour certaines matières premières ?

93 Une étude de France Assureurs, menée en 2025 sur près de deux millions de véhicules, montre que l'indemnisation des accidents des véhicules électriques coûte en moyenne 11 % plus cher que celle des véhicules thermiques, sur l'ensemble des garanties. La différence atteint +14 % pour la garantie dommages et +28 % pour les bris de glace. Cela s'explique, entre autres, par les batteries dont le démontage, le diagnostic et la réparation restent souvent complexes, ainsi que par le poids plus élevé des véhicules électriques, qui amplifie mécaniquement l'intensité des chocs. Source : France Assureurs, *Transition vers le véhicule électrique – Quels impacts pour l'assurance ? Quelles propositions pour préserver une assurance automobile accessible à tous ?*, novembre 2025.

94 Dont les terres rares utilisées pour la fabrication de certains moteurs électriques.

Qu'il s'agisse d'un modèle 100 % électrique, illusoire pour certains, ou mixte (agrocarburants, véhicules hybrides...), changer de motorisation ne suffira pas : atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 supposera une transformation plus profonde notre rapport à la mobilité. Il est ainsi nécessaire d'agir sur l'ensemble des leviers qui conditionnent les émissions de gaz à effet de serre des transports : amélioration de la performance énergétique des véhicules et limitation de leurs poids, maîtrise de la croissance de la demande de transport, report vers des modes plus économes en énergie et moins émetteurs, optimisation de l'uti-

lisation des véhicules. La mobilité électrique porte également de forts enjeux en termes d'adaptation

L'électrification ne fait enfin pas disparaître toutes les problématiques liées au véhicule individuel : place importante dans l'espace public, sédentarité, pollution, accidentologie, congestion... Dans les zones peu denses, la voiture électrique est l'une des réponses aux besoins de mobilité des personnes en capacité d'en acquérir une et de la conduire ; mais d'autres solutions resteront indispensables pour permettre aux autres, et notamment les plus vulnérables, de se déplacer.

Quelle place et quelle stratégie pour les véhicules légers intermédiaires ?

Situés entre le vélo classique et la voiture, les véhicules intermédiaires regroupent tous les modes de déplacement individuels de moins de 600 kg. Offrant des vitesses de déplacement variables, de 20 à 80 km/h, la famille des véhicules intermédiaires est très diversifiée : les uns se rapprochent du vélo, d'autres sont plus proches de l'automobile. Ils font parfois appel pour partie à la force musculaire (vélos à assistance électrique, vélos-cargos, vélomobiles...), alors que d'autres sont totalement motorisés (tricycles et quadricycles protégés, mini-voiture, voiturette...).

Les véhicules intermédiaires visent à proposer une alternative à la voiture que le poids rend inefficace, du point de vue de la consommation en matériaux et en énergie, pour l'usage souvent solitaire qui en est fait. Plus légers, ils sont plus sobres en ressources et en consommation d'énergie que les voitures ; leur bilan carbone est bien meilleur. Ils participent également à réduire, à des degrés divers, un certain nombre d'externalités liées à l'usage de la voiture (pollution de l'air ou sonore, occupation de l'espace public, sédentarité pour les véhicules relevant des modes actifs...).

Dans les territoires ruraux et périurbains, ces véhicules pourraient répondre à un besoin pour effectuer des parcours de quelques kilomètres ne pouvant être couverts par les transports en commun, ou encore s'intégrer dans une chaîne de déplacements inter-

modale, par exemple pour permettre de rallier des pôles d'échanges ou d'autres modes de transports.

Le déploiement de ces véhicules suppose de lever un certain nombre de freins. Parmi les principaux enjeux :

- la sécurité et la cohabitation avec les autres usagers de la route. La circulation sur des routes peu adaptées peut engendrer de l'inconfort ainsi que des situations à risques, freinant le développement de ces véhicules. Des adaptations du réseau routier, permettant d'intégrer les véhicules intermédiaires, sont donc nécessaires. Hiérarchisation du réseau routier, aménagements permettant une cohabitation entre les modes..., les principes qui guident les aménagements cyclables sont transposables, avec des adaptations en fonction du type de véhicule ;
- l'émergence d'une filière industrielle de production de véhicules intermédiaires, permettant de répondre à la diversité des besoins ;
- l'appropriation par les usagères et usagers de ces nouveaux véhicules, ce qui invite notamment à travailler sur le poids des représentations sociales liées à la voiture.

Pour répondre à ces différents enjeux, l'ADEME pilote l'*Extrême Défi*, programme visant à soutenir une nouvelle industrie de petits véhicules électriques répondant aux besoins des collectivités, entreprises et des particuliers dans tous les territoires. Des expérimentations ont été menées en 2024-2025 pour mieux comprendre les usages, les besoins, les comportements des utilisateurs pour ces nouveaux véhicules.

En Nouvelle-Aquitaine, le Centre Hospitalier de Niort a par exemple expérimenté deux véhicules intermédiaires : un tricycle utilitaire et une micro-voiture électrique.

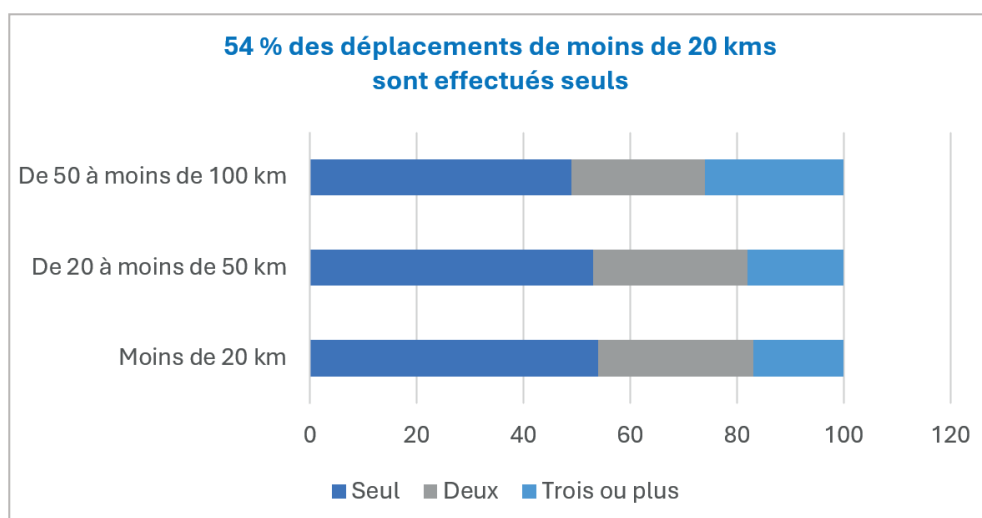
► Plus d'information sur le site du programme *Extrême Défi* ([Lien](#)).

Les mobilités partagées

Optimiser le remplissage des véhicules : le covoiturage

L'autosolisme reste une pratique prédominante sur les déplacements de courte distance. Environ la moitié des déplacements (en distance) parcourus en voiture sur des trajets relevant de la mobilité locale

sont ainsi effectués seuls. Le taux d'occupation des véhicules varie toutefois selon les motifs de déplacement : les déplacements vers un lieu culturel ou de loisirs, ainsi que les visites ou l'accompagnement de proches, sont ceux pour lesquels l'occupation des voitures est la plus importante. À l'inverse, les déplacements professionnels en voiture concernent très majoritairement un conducteur seul. L'autosolisme est également assez fréquent pour d'autres motifs de déplacements locaux non récréatifs (courses, soins, démarches administratives...)⁹⁵.



Source : Enquête sur la mobilité des personnes 2019.

Selon l'enquête 2019 sur la mobilité des personnes, seuls 3 % des passagers déclarent avoir covoituré dans un véhicule n'appartenant pas au ménage. « Pour la mobilité du quotidien, le covoiturage dé-

claré représente 4 % des déplacements en voiture des passagers et s'avère presque toujours informel : la mise en relation se fait par la famille, des collègues ou des amis »⁹⁶.

⁹⁵ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, SDES, *Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ?*, Datalab, juillet 2022.

⁹⁶ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, SDES, *Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ?*, Datalab, juillet 2022.

S'il s'est bien installé sur les longues distances, le covoiturage du quotidien peine en revanche à trouver sa place. Pour le CEREMA, « cela s'explique assez facilement : les économies réalisées en covoiturant, c'est-à-dire le partage des frais, augmentent avec la distance parcourue alors que les contraintes liées au covoiturage sont indépendantes de la distance parcourue. **Pour la courte distance, ces économies sont parfois encore perçues comme trop faibles, et le recours à la voiture individuelle comme beaucoup plus facile** »⁹⁷. Différents freins pèsent en effet sur le développement du covoiturage de courte distance : crainte de perte d'indépendance, « socialisation forcée » dans la voiture, impact sur l'organisation familiale...

Démultiplier la pratique du covoiturage pour accroître le taux d'occupation des véhicules est l'un des leviers pour atteindre les objectifs de décarbonation des mobilités. D'un point de vue mobilité, le covoiturage constitue, dans les zones peu denses, une alternative à l'usage individuel de la voiture pour des trajets de porte à porte ou en rabattement vers des pôles d'échanges ; il peut aussi apporter une réponse aux besoins de personnes dépourvues de solution de mobilité.

Les collectivités territoriales ont un rôle important à jouer pour favoriser une véritable montée en puissance du covoiturage du quotidien. Si le covoiturage est par nature un mode de déplacement privé, les collectivités peuvent en revanche intervenir pour organiser et favoriser la mise en relation entre covoitureurs. Plusieurs systèmes de covoiturage peuvent être mis en place, répondant à deux logiques distinctes :

- le **covoiturage de ligne**, dont le principe repose sur l'exploitation du trafic routier sur un axe. Hybridation de l'autostop et des transports en commun, une ligne de covoiturage se définit « par un itinéraire qui permet la massification des rencontres potentielles entre conducteurs et passagers »⁹⁸. Des arrêts sont matérialisés à proximité de points stratégiques du territoire (nœuds routiers, centres-bourgs, pôles d'échanges, zones d'activité...), permettant à des conducteurs de prendre en charge des passagers sans réservation préalable.

Différents modèles sont possibles, des plus frugaux (pas de technologie, ni d'infrastructure lourde...) aux plus complexes (applications numériques, bornes informant l'utilisateur du temps d'attente...), plus particulièrement destinés aux liaisons à fort potentiel. Des lignes express de covoiturage, empruntant des voies dédiées sur l'autoroute, sont par exemple à l'étude autour de Bordeaux, à destination du Blayais et du Sud Gironde ; le Grand Angoulême expérimente de son côté une ligne entre Angoulême et Dignac ;

- le **covoiturage planifié**, qui vise à créer sur le territoire une communauté de covoitureurs. La mise en relation se fait au moyen d'applications numériques.

La décision de mettre en place un service de covoiturage s'apprécie notamment au regard de l'existence d'une **masse critique** minimale de conducteurs et passagers effectuant les mêmes trajets. Ce potentiel est fonction des caractéristiques du territoire (densité de l'habitat et de l'emploi, structuration urbaine le long d'axes, existence d'autres offres de mobilité vers lesquelles des rabattements sont possibles...). Les déplacements pendulaires de zones peu denses vers des pôles plus importants peuvent par exemple se prêter au déploiement d'un service de covoiturage ; celui-ci a ainsi toute sa place dans le cadre des plans de déplacements (inter-) entreprises, par exemple dans les zones d'activités ou commerciales qui concentrent un nombre important d'emplois.

Les retours d'expérience montrent qu'il est encore difficile de mobiliser largement autour du covoiturage, même si les dispositifs rendent service aux populations concernées. Plusieurs conditions doivent être réunies pour optimiser les services :

- inscrire le covoiturage dans une **stratégie globale de mobilité locale**, en l'articulant, dans une logique d'intermodalité, avec les autres modes de transport (stationnement dédié à proximité ou rabattement vers les pôles d'échange, intégration du service dans le système d'information multimodal...) ;

97 CEREMA, Covoiturage, tous à bord : un Essentiel du Cerema donne les clés pour encourager le covoiturage au quotidien, octobre 2023 ([Lien](#)).

98 CEREMA, Organiser une ligne de covoiturage : les leviers d'action pour les collectivités, juin 2022 ([Lien](#)).

- déployer des **aménagements dédiés** : afin de favoriser la pratique du covoiturage, la collectivité doit s'interroger sur la nécessité d'offrir aux covoitureurs des solutions de stationnement (aires de covoiturage, mais aussi places réservées sur les parkings des centres-bourgs...) ; cela permet également d'ancrer dans le quotidien la pratique du covoiturage et d'en renforcer la visibilité ;
- développer **l'animation et la communication** sur le service, indispensables pour sensibiliser la population aux enjeux écologiques du covoiturage, élargir la communauté de covoitureurs, susciter le passage à l'acte pour une part d'entre eux ou encore fidéliser les utilisatrices et utilisateurs. Les navetteurs constituent une cible privilégiée ; il peut ainsi être intéressant d'impliquer les entreprises et collectivités/établissement publics pour pouvoir s'adresser à leurs salariés ;
- proposer des **incitations financières** allouées par la collectivité : le critère financier apparaît

comme un levier important d'implication dans une démarche régulière de covoiturage pour les conducteurs comme pour les passagers : la mise en place d'incitations financières se traduit par une augmentation sensible du recours au service. En effet, de manière générale, ce que les passagers sont prêts à payer ne suffit pas à rémunérer les conducteurs, rendant l'auto-équilibre du service difficile à trouver. L'expérience tend à montrer que lorsque l'incitation financière s'arrête, une grande partie des utilisatrices et utilisateurs cesse d'utiliser le service et retourne à son mode de transport initial.

Infrastructures et aménagements, animation et communication, service de mise en relation (adhésion à une plateforme de covoiturage de proximité), subventionnement éventuel des trajets... la mise en place d'un service de covoiturage représente un coût pour les collectivités, qui reste toutefois bien inférieur à celui d'un service de transport, régulier ou à la demande.

DANS LES TERRITOIRES

BlablaCar Daily, un service de covoiturage présent dans les territoires peu denses de Nouvelle-Aquitaine

Différents opérateurs, du secteur marchand ou de l'économie sociale et solidaire, peuvent accompagner les collectivités dans la mise en place d'un service de covoiturage de proximité sur leur territoire. Ils proposent aux collectivités de mettre à disposition de leurs habitants les outils nécessaires (plateforme de covoiturage, suivi statistique...), peuvent les accompagner dans la communication sur le service actions de communication, ainsi qu'un accompagnement technique tout au long de la conception et du déploiement du service.

À titre d'exemple, BlablaCar Daily est présent, en mai 2025, dans douze territoires de Nouvelle-Aquitaine. À l'échelle régionale, la plateforme recensait alors près de 375 000 utilisateurs inscrits ; en 2024, 324 000 trajets ont été réalisés par son intermédiaire.

BlablaCar Daily accompagne notamment plusieurs territoires peu denses de la région, dont :

- la Communauté de communes Haute Corrèze Communauté : 2 226 personnes inscrites, 900 trajets réalisés en avril 2025 ;
- la Communauté de communes du Haut-Béarn : 3 600 personnes inscrites, 1 375 trajets effectués en avril 2025 .

L'opérateur est aussi présent dans des Communautés d'agglomération, dont les couronnes périurbaines comportent également des espaces peu denses. À l'échelle de la Communauté d'agglomération de La Rochelle par exemple, plus de 30 000 personnes sont inscrites et près de 12 000 trajets ont été effectués en avril 2025.

Source : BlablaCar Daily [audition du 27 mai 2025].

Optimiser l'utilisation des véhicules : l'autopartage

Permettant la mise à disposition en libre-service de véhicules sur un territoire, les services d'autopartage⁹⁹ trouvent sans doute plus naturellement leur place et leur rentabilité dans les zones les plus denses. **Ils peuvent toutefois être déployés dans différents types de territoires.** Des différentes formes de service existantes, **l'autopartage en boucle est le plus adapté aux territoires peu denses** : le principe repose sur une récupération et une restitution du véhicule au même point ; l'utilisateur réserve alors le véhicule à l'avance, pour un créneau horaire déterminé.

La mise en place d'un service d'autopartage a pour principal intérêt de proposer une **nouvelle solution de mobilité pour des personnes ne possédant pas de véhicule personnel** (personnes en situation de précarité, mais aussi touristes venus en transport en commun) ou encore pour remplacer le deuxième véhicule du ménage ... Elle peut également **contribuer à une mobilité plus durable**, en participant à réduire le taux de motorisation des ménages, plus élevé dans les zones peu denses, ou encore en faisant découvrir le véhicule électrique ou des véhicules légers intermédiaires...

Quel impact de l'autopartage sur la mobilité ?

L'enquête nationale sur l'autopartage conduite en 2022 par l'ADEME montre un fort impact sur la mobilité automobile à l'échelle individuelle : l'étude met ainsi en évidence l'effet « déclencheur de multimodalité » de l'autopartage, avec une baisse de l'utilisation de la voiture et la hausse de celle des autres modes. L'utilisation de l'autopartage contribue, pour partie, à la démotorisation des ménages. L'étude estime ainsi qu'en moyenne une voiture en autopartage en boucle :

- remplace 5 à 8 voitures personnelles ;
- supprime 10 000 à 19 000 km en voiture par an ;
- libère de 0,9 à 3 places de stationnement en voirie.

L'autopartage restant une pratique très majoritairement urbaine, ces résultats ne sont toutefois pas nécessairement transposables aux zones peu denses dont les besoins de mobilité sont spécifiques et les offres alternatives à la voiture peu nombreuses. Il serait de ce point de vue intéressant que les prochaines enquêtes identifient les effets de l'autopartage selon les types de territoires où ils sont implantés.

Positif à l'échelle individuelle, l'impact reste marginal à l'échelle de la mobilité automobile des Français, du fait du faible volume que représentent les services d'autopartage. Ainsi, selon l'étude, « la concrétisation d'un réel impact de l'autopartage au niveau national nécessiterait une multiplication par cent du volume de voiture à disposition à date ».

Source : ADEME, *Enquête nationale autopartage 2022*, septembre 2022.

99 Pour l'Association des acteurs de l'autopartage, un service d'autopartage se caractérise par un certain nombre de critères, qui le distinguent d'autres formes de location :

- services fonctionnels 24h/24 et 7j/7 ;
- contrat unique pour l'accès à l'ensemble du service (et non contrat par location) ;
- véhicules accessibles en libre-service ;
- réservations instantanées et non conditionnelles ;
- possibilité d'usages de courte durée, avec une tarification proportionnelle au temps et au kilomètre parcouru.

Les collectivités AOM sont compétentes pour organiser des services d'autopartage, qu'elles peuvent créer en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'adaptation de l'offre privée. Le service peut être géré en propre par la collectivité, ou confié à un opérateur. Les coûts du service dépendent directement du nombre de véhicules mis à disposition (souvent un ou deux dans les zones peu denses) : dans une

enquête de 2021, le CEREMA estimait à environ 860 euros le coût mensuel moyen (amortissement du coût des véhicules et des bornes de recharge, énergie, entretien, assurances...), par véhicule, d'un service d'autopartage. Ce coût est partiellement couvert par les recettes liées à l'utilisation des véhicules, variables selon la politique tarifaire et l'usage du service.

Clem', un exemple de service d'autopartage de véhicules électriques

Spécialisée dans l'écomobilité, Clem' propose aux collectivités une offre répondant à la fois aux besoins de mobilité et de transition énergétique. L'opérateur associe ainsi au sein d'une plateforme unique autopartage, recharge et autoconsommation. Dès l'amont de leurs projets, Clem' accompagne les collectivités pour étudier les zones, stratégies et outils pour installer et gérer au mieux l'autopartage électrique dans les territoires, même ruraux.

Dans le cadre du service d'autopartage de véhicules électriques, Clem' assure l'équipement et la supervision des bornes de recharge, met à dispo-

sition la plateforme usagers et gère l'assistance, la facturation... Clem' n'est pas propriétaire des flottes de véhicules, mais en gère l'usage, dont les recettes du service sont reversées à la collectivité.

Clem' propose d'alimenter les stations de recharge par une énergie solaire produite localement : les bornes peuvent ainsi être connectées à des panneaux solaires installés sur des toitures ou ombrières, et des algorithmes permettent de maximiser l'autoconsommation. Clem' intègre enfin depuis janvier 2024 un service de covoiturage qui met en relation les usager.es pour optimiser l'utilisation de leurs véhicules.

Source : Clem' [audition du 27 mai 2025].

» PRÉCONISATIONS DU CESER

SOLUTIONS DE MOBILITÉ

6. Favoriser un développement raisonné des véhicules électriques

Levier incontournable, mais insuffisant à lui seul, de la décarbonation des mobilités, le véhicule électrique doit progressivement trouver sa place dans le panel de solutions de mobilités disponibles dans les zones peu denses. Cela suppose de lever un certain nombre de freins liés notamment :

- au coût d'achat des véhicules électriques, encore élevé pour de nombreux ménages. Afin d'en favoriser l'acquisition, le CESER propose d'élargir les dispositifs d'aides à l'achat de véhicules d'occasion, plus accessibles, et de compléter la palette d'aides disponibles ;
- à la couverture du territoire, et notamment des zones peu denses, en bornes de recharge, qui doit se renforcer au fur et à mesure de l'équipement des ménages et entreprises en véhicules électriques.

Parallèlement, les politiques publiques d'incitation à l'acquisition de véhicules électriques gagneraient à être priorisés : elles pourraient ainsi être concentrées, davantage qu'elles ne le sont aujourd'hui, sur des véhicules légers, dimensionnés sur les besoins du quotidien, plutôt que sur des véhicules plus lourds, pensés pour des déplacements de longue distance et plus émetteurs.

Les véhicules légers intermédiaires pourraient constituer une solution adaptée à la mobilité dans les zones peu denses. Leur développement supposera notamment de sécuriser, sur la base des mêmes principes que pour le vélo, leur cohabitation avec les autres modes de transport.

7. Développer les mobilités partagées dans les zones peu denses

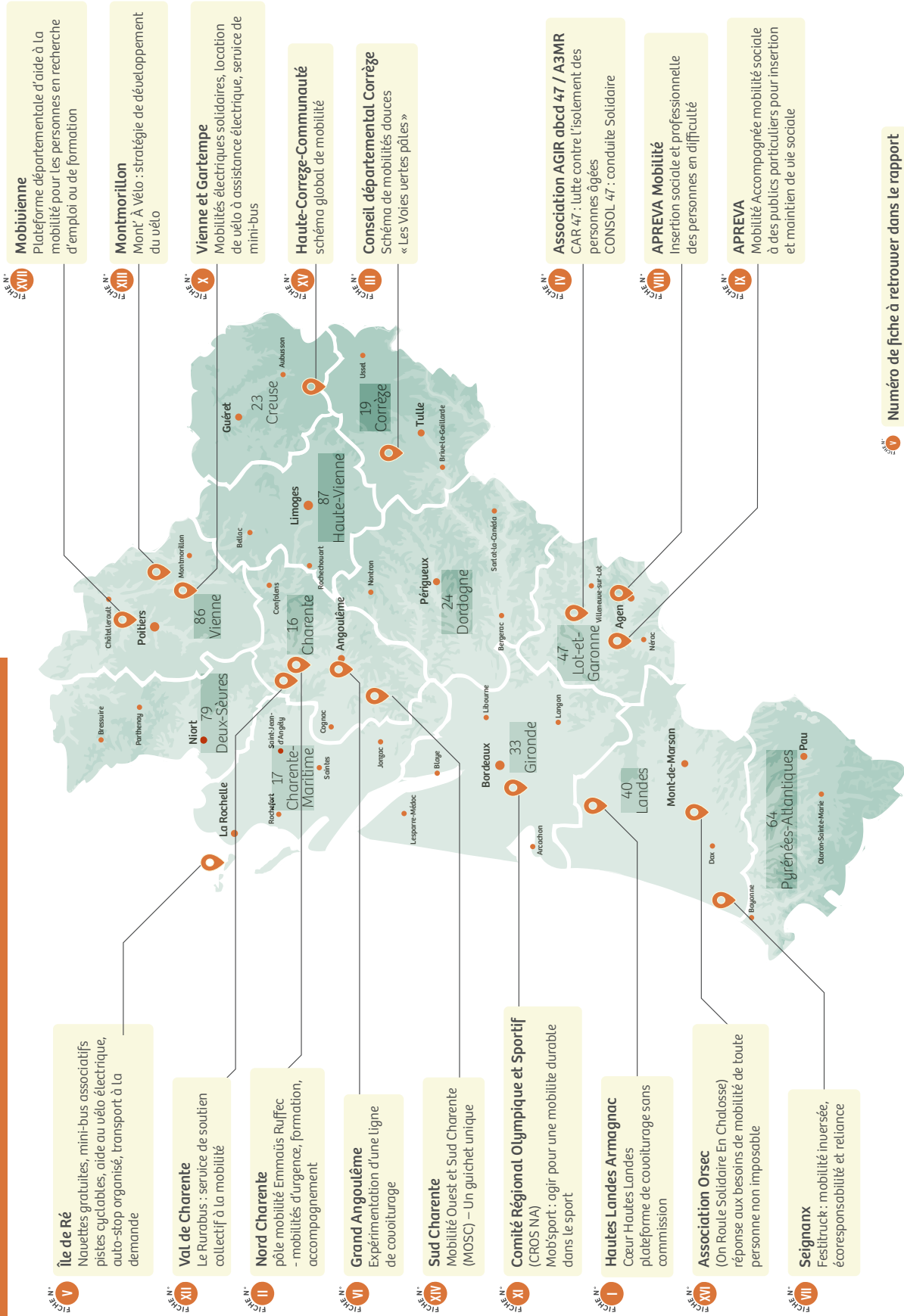
Les mobilités partagées doivent trouver toute leur place dans les solutions de mobilité à proposer dans les territoires peu denses. Permettant d'optimiser l'utilisation des véhicules individuels, elles participent en effet à la décarbonation des mobilités, tout en offrant des solutions supplémentaires de déplacement à celles et ceux qui en sont privés.

S'il ne peut répondre à tous les besoins, le covoiturage a un potentiel de développement dans les territoires peu denses. Couramment utilisé pour les déplacements de longue distance, il peine pourtant encore à mobiliser pour les trajets du quotidien. Les collectivités territoriales ont un rôle important à jouer pour :

- créer un environnement favorable à son développement (aménagement dédiés, connexion avec les autres modes de transport...) ;
- en encourager la pratique : les actions d'animation et de communication sur le service sont indispensables pour favoriser les changements d'habitude. Au-delà des actions « grand public », il pourrait être pertinent de cibler plus spécifiquement les « navetteurs », plus particulièrement concernés par le service. Des dispositifs d'incitation financière proposés par la collectivité apparaissent en pratique souvent utiles pour renforcer l'attractivité du service et développer son utilisation.

Les services d'autopartage peuvent de leur côté apporter des solutions ponctuelles de mobilité aux personnes dépourvues de véhicule individuel. Au-delà des services susceptibles d'être mis en place par les collectivités territoriales, entreprises et collectivités pourraient également être incitées à promouvoir l'autopartage, à travers par exemple la mise à disposition de leurs véhicules au profit de leurs salarié.es, en soirée ou le week-end.

Des initiatives pour s'inspirer



Numéro de fiche à retrouver dans le rapport

Des initiatives pour s'inspirer

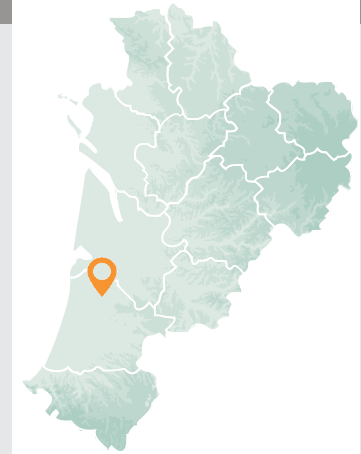
> Les fiches « initiatives »

Le contenu des fiches présentées a été arrêté au 1^{er} février 2026.

- Fiche I** • Haute Lande Armagnac : l'action combinée du PETR et de la Communauté de communes Cœur Haute Lande
- Fiche II** • Nord Charente : les services du pôle mobilité Emmaüs Ruffec
- Fiche III** • Corrèze : Schéma de mobilité douce : les Voies Vertes Pâles
- Fiche IV** • Lot-et-Garonne : CAR 47 et CONSOL 47
- Fiche V** • La mobilité dans l'Ile de Ré
- Fiche VI** • Grand Angoulême : Expérimentation d'une ligne de covoiturage
- Fiche VII** • Seignanx : le « Festitruck » de « Mon P'tit Camion » : Mobilité inversée, Écoresponsabilité et reliance
- Fiche VIII** • Lot-et-Garonne : APREVA Mobilité
- Fiche IX** • Lot-et-Garonne : APREVA Mobilité Accompagnée (AMA)
- Fiche X** • Vienne et Gartempe : trois services de mobilité proposés par la Communauté de communes
- Fiche XI** • Agir pour une mobilité durable dans le sport : Mob'Sport
- Fiche XII** • Val de Charente : le Rurabus
- Fiche XIII** • Montmorillon : Mont'à vélo : Stratégie de développement du vélo
- Fiche XIV** • Sud Charentes : MOSC (Mobilité Ouest Sud Charente) – Un guichet unique
- Fiche XV** • Haute Corrèze Communauté : schéma global de mobilité
- Fiche XVI** • ORSEC : On Roule Solidaire en Chalosse
- Fiche XVII** • MobiVienne : Plateforme départementale d'aide à la mobilité pour les personnes en recherche d'emploi ou de formation

HAUTE-LANDE ARMAGNAC

L'action combinée du PETR et de la Communauté de communes Cœur Haute Lande



Le territoire

Le PETR¹⁰⁰ Haute-Lande Armagnac couvre un tiers du département des Landes. Il regroupe 71 communes dont 22 appartiennent au PNR-LG (Par Naturel Régional des Landes de Gascogne) en 4 Communautés de communes (dont Cœur Haute-Lande). C'est un territoire essentiellement forestier, avec une densité de moins de 10 habitants/km², pouvant descendre à moins de 5 (voire 1,7) selon les communes.



Après des décennies d'exode, par l'action volontariste et cohérente des acteurs locaux (politiques, économiques, sociaux), la démographie s'est redressée de manière continue depuis le début des années 1980 pour atteindre 43 000 habitants en 2024. Un quart de la population a été renouvelée depuis la crise sanitaire de 2020. 24 % de la population a moins de 25 ans, 33 % a plus de 60 ans ; 11 % de personnes handicapées (dont des personnes âgées) ; 14 % vit sous le seuil de pauvreté dont un tiers en famille monoparentale et 28 % de locataires.

Le territoire est traversé à l'ouest par l'A63, au centre par la RD 834. Il compte trois gares à l'ouest, sur l'axe Bordeaux-Bayonne. Pour la seule CDC Cœur-Haute-Lande, la distance à parcourir pour rejoindre les communes extrêmes est de 70 kilomètres.



❖ Politique locale de mobilité

La problématique mobilité est prégnante dans le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale).

À l'échelle de la CDC, une étude sur le projet global de territoire menée en 2020, puis une étude sur les mobilités douces d'abord à visée touristique puis réorientée sur les déplacements du quotidien, ont éclairé sur les publics en difficulté et révélé que la majorité des déplacements domicile-travail sont internes et courts, légitimant l'intérêt d'un schéma des mobilités douces. Les niveaux de réponse des maires (100 %) et de la population (plusieurs milliers de réponses en ligne) témoignent de l'intérêt des habitants (en cohérence avec la géographie et la sociologie).

Le PETR est lauréat d'un appel à projet lancé par la Région en 2020, candidat à un COM (Contrat Opérationnel de Mobilité proposé par la Région) depuis 2022 ; l'élaboration de ce COM est amorcée depuis juillet 2025.

L'initiative et son impact

❖ Description de l'initiative

Suite à l'enquête sur le Plan Climat et à l'échec de la tentative d'ouvrir les transports scolaires (billettique inadaptée), la CDC a mobilisé une plateforme de co-voiturage sans commission, *Atchoum*, qui met en relation conducteur.rice et usager.e, via internet mais aussi le téléphone, avec un tarif par kilomètre (32 centimes) payé directement par l'utilisateur au conducteur (dignité // humiliation-assistance). Un système de tickets à 1,25 € est à l'étude, actuellement expérimenté avec prise en charge par la CPAM (Caisse Primaire d'Assurance Maladie) pour les déplacements liés aux soins mais non remboursés par la SS. Aucun critère d'exclusion n'a été mis en place.

À noter également :

- Deux petites communes (Belhade et Garein) proposent des transports assurés bénévolement par des élu.es, Garein propose aussi une voiture en autopartage ;
- Depuis 2024, la CDC met 5 minibus de 9 places à disposition des associations (sportives, pompiers...), avec toutefois une difficulté liée au coût d'assurance ;
- L'école de rugby de Labouheyre combine convoyage des enfants aux entraînements (et retour domicile) avec aide aux devoirs, avec succès : l'effectif a doublé !
- Le SYDEC40 (Syndicat Départemental d'Équipement des Communes des Landes) déploie un schéma d'installation de bornes publiques de recharge pour véhicules électriques mais le modèle économique est insatisfaisant ;
- PNRLG conduit une réflexion sur un tourisme sans voiture.

Toutes ces initiatives visent à trouver une solution à la captivité de nombreux habitants. Elles reposent principalement sur le bénévolat. La montée en puissance d'*Atchoum* semble rapide et les commentaires des usagers saluent le lien direct et la rétribution. Le dispositif est à évaluer à partir de 2026, en particulier avec l'implication de la CPAM.

❖ L'impact sur le territoire

Initiatives à suivre particulièrement :

- *Atchoum* qui doit encore monter en puissance, et l'impact pour la CPAM et la santé ; l'efficacité des relais qui vont être déployés (CIAS -Centres Intercommunaux d'Action Sociale-, Maisons de service, etc.) ;
- L'école de rugby qui accueille 25 enfants dont l'initiative mériterait d'être structurée en CLAS (Contrat Local d'Accompagnement Scolaire, passé avec la Caisse d'Allocations Familiales) ;
- L'aide aux associations via les minibus.

À noter que, sur ces territoires vastes, le coût en temps comme en euros, en investissement et en fonctionnement, est forcément très élevé ... Les critères d'évaluation doivent intégrer cette donnée.

À l'échelle du PETR :

- la démarche participative témoigne de la vitalité démocratique et de l'ancrage populaire du sujet ;
- la gouvernance semble exemplaire ;
- l'adaptation des outils de communication.

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

Tous les acteurs du territoire, population, associations, forces économiques et sociales, mais aussi les partenaires de l'action publique locale doivent être impliqués :

- Enquêtes / population ;
- MSA (Mutualité Sociale Agricole) ;
- Élu.es et services communaux et intercommunaux ;
- Associations ;
- CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement)

❖ Les conditions de réussite

- L'engagement des décideurs et décideuses locaux et locales, et de leurs équipes ;
- L'adaptation des propositions au diagnostic, facilitée par une gouvernance solide et l'association de la population tout au long des processus, du diagnostic à l'évaluation et à l'adaptation des actions

❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

La culture de la performance, mesurée à l'aune du « rendement efficace », complique le déploiement de moyens sur les territoires vastes et peu peuplés. Elle s'accompagne « d'évaluation » ... ou plutôt de « mesure » ! faite sur un temps court, inadapté au temps nécessaire à l'acculturation, à la maturation des projets, à la transformation des comportements.

Parallèlement, le temps de décision, de mobilisation de moyens financiers (particulièrement en

période de disette), est déconnecté du temps court des usagers et du temps des mandats électoraux. De quoi alimenter les impatiences, scepticismes, tentations d'abandon ou de rébellion...

L'étirement des délais entre les diagnostics, la prise de décision des différents partenaires et l'installation de la gouvernance, et enfin la mise en œuvre des actions, accroît le risque d'obsolescence du diagnostic : cette affirmation trouve une illustration criante sur ce territoire où un quart de la population a été renouvelée en cinq ans avec des attentes et des besoins nécessairement différents.

Le corollaire du risque d'obsolescence est le risque démocratique : ce territoire (comme d'autres) a montré l'intérêt d'impliquer massivement les forces vives et la population dans l'élaboration de diagnostic et de propositions ; mais la procrastination dans leur déploiement, voire le constat de l'évolution du contexte qui pourrait amener à « actualiser » les données ne peut que raviver les doutes et le scepticisme des citoyens (y compris parmi les plus impliqués) quant à l'action publique, largement exprimés lors du mouvement des gilets jaunes.

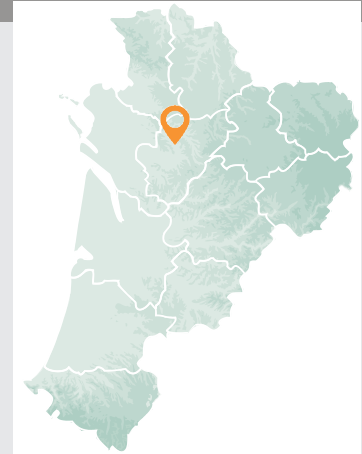
À titre d'exemple lié au thème : le rythme de négociation des contrats opérationnels de mobilité, qui s'étire sur plusieurs années, s'entend au regard des contraintes budgétaires de la Région mais est difficilement intégrable pour des citoyens qui ont participé par centaines aux diagnostics plusieurs années en amont...

Enfin, le risque de perte de fonds européens crée une grande inquiétude auprès des décideurs locaux ; il s'ajoute à l'incertitude de la pérennité des ressources provenant des partenaires du territoire.

Prendre en compte ces réalités qui nourrissent le sentiment de délaissement des habitants et découragent des élu.es est nécessaire, tout comme montrer les actions et politiques qui parviennent à produire des effets positifs.

NORD CHARENTE

Les services du pôle mobilité – Emmaüs Ruffec



Le territoire

Le Nord Charente est un territoire rural (CDC¹⁰¹ Val de Charente, CDC Cœur de Charente et CDC Charente Limousine) très étendu avec une faible densité de population. Il est classé en zone de revitalisation rurale (ZRR). Les infrastructures sont peu nombreuses. L'offre de transport est insuffisante sur le territoire, notamment en Charente Limousine. La voiture est le moyen de déplacement efficace pour la majorité des trajets.

À cela s'ajoutent d'autres freins à la mobilité : méconnaissance du territoire et des réseaux de transports, des coûts de transports relativement élevés pour certains publics, des difficultés d'accès au permis de conduire, des problématiques d'accès aux droits et de réalisation des démarches administratives qui freinent l'avancée dans le parcours de retour à une mobilité durable. Les publics en insertion sont ceux qui rencontrent le plus de difficultés de mobilité, alors qu'ils disposent de faibles ressources financières. Sur ce territoire très rural, la mobilité est un enjeu important relayé par l'ensemble des partenaires dont les structures d'insertion.

❖ Politique locale de mobilité

Les CDC Val de Charente et Cœur de Charente n'ont pas pris la compétence mobilité : c'est au travers d'un contrat de mobilité avec la région, à l'échelle du Ruffécois, que la politique de mobilité va se décliner. C'est le Pays du Ruffécois (PETR) qui porte la démarche de construction du contrat. La CDC de Charente Limousine, n'a pas non plus pris la compétence mobilité

L'initiative et son impact

Le pôle mobilité Emmaüs Ruffec a développé, depuis 2009, des dispositifs permettant de proposer

des solutions de mobilités d'urgence (location solidaire), mais aussi de formation (auto-école solidaire) et d'accompagnement dans la construction de parcours de mobilité dans le but de lever les freins à la mobilité.



❖ Une auto-école solidaire

L'auto-école a été créée en 2017 avec une antenne sur la commune de Ruffec. Aujourd'hui, elle a essaimé sur le territoire du Nord Charente avec quatre antennes et quatre enseignantes de la conduite : Ruffec (2017), Confolens (2019), Aigre (2021), Terres de Haute Charente (2024). L'auto-école est depuis 2023 labellisée qualiOpi et a depuis 2024 le label donné par la Direction départementale des territoires (DDT) de « qualité de formation dans les écoles de conduite ».

Le dispositif auto-école solidaire est financé par des fonds du Département de la Charente ainsi que par l'Europe par la voie du Fonds social européen (FSE), qui imposent aux bénéficiaires trois critères d'accès : difficultés dans les apprentissages, difficultés sociales et financières et être engagé dans des démarches d'insertion professionnelle.

101 Communauté de communes.

❖ Le service de location solidaire

Le service, mis en place en 2009, n'a cessé de progresser. La location fait suite à l'orientation d'un partenaire prescripteur permettant aux personnes en situation de précarité d'accéder à une solution de mobilité dans le cadre de leur insertion professionnelle (emploi, formation, stage, entretien d'embauche).

Trois types de véhicules peuvent être mis à disposition : 9 scooters, 9 voitures électriques, 12 voitures thermique



❖ Le conseil en mobilité (CEMI)

L'accompagnement mobilité insertion est un dispositif initié par la plate-forme départementale depuis 2017, d'abord à destination des allocataires du RSA (conventionnement avec le Département sur les crédits insertion), puis en 2021 à l'ensemble des demandeurs d'emploi à la suite de la réponse au marché MBI par un consensus de partenaires sur le département (APEJ, AAISC, le CIDIL et Emmaüs Ruffec).

Celui-ci permet l'accompagnement individuel et collectif (ateliers) des personnes orientées, permettant dans un premier temps d'établir un diagnostic individuel et la création d'un parcours mobilité afin de lever les freins.

En 2024, le Département de la Charente a pris la décision de ne pas reconduire le dispositif mettant de fait un terme à l'accompagnement des personnes pouvant être orientées par les Maisons des solidarités, les chantiers d'insertion ainsi que les missions locales des 3 Communautés de communes. Le CEMI est une des pierres angulaires du pôle mobilité permettant le suivi des différents parcours.

La mise en œuvre de la démarche

Au-delà de l'urgence et de l'aide financière aux plus démunis, l'association Emmaüs Ruffec active son engagement sur le territoire pour travailler avec l'ensemble des partenaires de l'insertion sur la problématique de la mobilité, de l'accès aux droits, de la résilience quand on habite à la campagne. C'est grâce à cela que l'ensemble des dispositifs ont vu le jour.

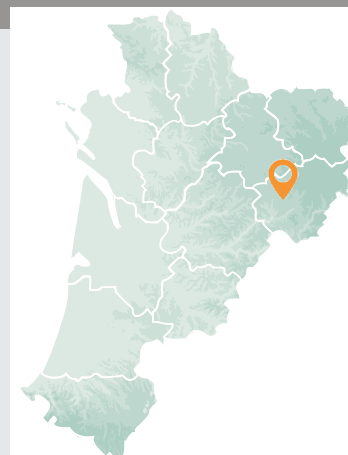
Depuis 2017 et la création du pôle mobilité solidaire, l'association accompagne chaque année plus de 1 000 personnes sur le territoire, tant en réponse à l'urgence de trouver une solution de mobilité, que sur l'accompagnement des personnes pour trouver une solution de mobilité durable. Le travail avec les différents partenaires (institutionnels ou associatifs) du territoire soude le souhait de trouver des solutions communes et fonde la réussite des dispositifs.

Les dispositifs sont financés par : Europe, État, Région, Département, CDC, les rendant potentiellement dépendant de leurs orientations

Certaines actions des différents dispositifs sont financées de manières ponctuelles par la réponse à des appels à projet : Intégra-code programme qui s'adresse prioritairement au public étranger primo-arrivant, permettant sur une formation d'environ 140 heures, de pouvoir allier savoirs de base et initiation aux prérequis à l'entrée en formation code de la route. Prépa-code est un dispositif similaire ouvert à l'ensemble du public.

CORRÈZE

Schéma de mobilité douce : les Voies Vertes Pâles



Le territoire

Situé à l'ouest du Massif Central, le département de la Corrèze s'étend sur 5 857 km². Il se compose de trois ensembles géographiques : la moyenne montagne, les plateaux intermédiaires et le bassin de Brive-la-Gaillarde.

La Corrèze offre une nature préservée de l'artificialisation des sols avec une densité de population (40,9 hab./km²) trois fois inférieure à celle de la France (106,5 hab./km²).

❖ Politique locale de mobilité

Le département n'a pas la compétence Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) qui revient aux Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI). En Corrèze, sept communautés de communes et les deux agglomérations ont pris cette compétence. Le Département porte donc son projet au titre de sa compétence «routes et tourisme».

L'initiative et son impact

❖ Caractéristiques

Le Conseil Départemental Corrèze a décidé de créer un schéma de mobilité douce innovant, adapté aux spécificités du territoire rural. L'enjeu est de proposer une alternative de déplacement et de découverte du territoire qui réponde aux besoins de mobilité, tout en valorisant le cadre de vie et en respectant l'environnement.

Ce schéma s'appuie sur un concept nouveau : les Voies Vertes Pâles, un modèle de voirie partagée dans l'intelligence des usages qui s'inscrit dans une approche de sobriété routière, privilégiant des infrastructures existantes.

Ce choix répond à la nécessité de respecter la ruralité, les réalités des zones à faible densité de population ainsi que les principes de zéro artificialisation supplémentaire afin de préserver les paysages corréziens.

❖ Description de l'initiative

Le tracé définitif des Voies Vertes Pâles s'étend sur une longueur totale de 1 165 km, dont 293 km de voies communales et 872 km de routes départementales.

Le schéma départemental des mobilités douces doit permettre de faciliter la mise en œuvre collective et cohérente des projets de réalisation de voies douces, à destination des publics et usages mixtes : pédestre, cyclo, roller, équestre etc. Ce schéma se compose d'une dimension à la fois touristique, utilitaire, environnementale et sociale.



Il constitue une proposition de structuration du territoire corrézien en matière de mobilité douce et doit permettre d'inciter les collectivités locales à la réalisation de projets de voies douces, à travers les priorités établies.

❖ L'impact sur le territoire

Les Voies Vertes Pâles se distinguent par leur conception en tant que voies multi-usages, accessibles aussi bien aux vélos, aux piétons qu'aux véhicules motorisés, tout en intégrant des mesures spécifiques et pragmatiques pour sécuriser ces usages simultanés.

Les Voies Vertes Pâles offrent une formidable opportunité de dynamiser l'économie locale, notamment les sites patrimoniaux et naturels, les secteurs de l'hébergement, de la restauration et de la location de vélos.

L'objectif du département est de garantir un équilibre entre les différents territoires, qu'ils soient plutôt urbains ou ruraux, en termes d'accès et de valorisation à un réseau structurant de mobilité douce.

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

L'élaboration du schéma des Voies Vertes Pâles repose sur une approche collaborative et de concertation avec les collectivités locales, en particulier les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et les communes.

Les collectivités locales ont été pleinement associées à la définition des priorités d'aménagement et des besoins en signalisation, en garantissant ainsi une véritable appropriation du projet. Le tracé a été conçu pour répondre à plusieurs critères :

- Sécurité des usagers : en utilisant principalement des routes à faible trafic, tout en aménageant des zones de passage sécurisé (carrefours, ponts, etc.).

- Accessibilité pour les vélos loisirs et les piétons, avec un relief modéré et des distances raisonnables entre les points d'intérêt.
- Connexion aux pôles de services, en intégrant des liaisons avec les établissements scolaires (notamment les collèges), les bourgs, et les pôles d'activité économique.

❖ Les conditions de réussite

Les aménagements à réaliser sont cruciaux pour garantir la sécurité et la fluidité des déplacements sur les Voies Vertes Pâles. Les principales interventions concerneront :

- La signalisation : installation de panneaux directionnels spécifiques aux VVP, ainsi que des panneaux informatifs pour orienter les usagers vers les sites touristiques et les services de proximité.
- La sécurisation des zones sensibles, notamment les points de franchissement dangereux (ponts, carrefours), qui feront l'objet d'aménagements spécifiques (réduction de la vitesse, élargissement des voies, signalisation horizontale et verticale).

❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

Le tracé du schéma peut être amendé par des boucles d'intérêt local qui seront adaptées sur demande des EPCI. Ces propositions devront reprendre les mêmes codes et les signalétiques des Voies Vertes Pâles : elles viendront enrichir l'offre à destination des cyclotouristes, des marcheurs souhaitant découvrir des zones spécifiques du patrimoine corrézien, et se rendant à leur travail.



LOT-ET-GARONNE

Car 47 et Consol 47

Le territoire

Le département du Lot-et-Garonne, situé dans la région Nouvelle-Aquitaine, s'étend sur une superficie de 5 361 km². Avec ses vallées fertiles et ses collines verdoyantes, il offre un cadre naturel propice à l'agriculture. Son chef-lieu, Agen, est une ville dynamique et conviviale.

Avec une population d'environ 335 000 habitants, le Lot-et-Garonne allie ruralité et dynamisme économique.

❖ Politique locale de mobilité

L'agglomération d'Agen (44 communes) a la compétence transport. Sa politique vise à favoriser des alternatives décarbonées telles que la marche, le vélo, le covoiturage et un réseau de bus modernisé en 2025. L'agglomération souhaite rendre la mobilité plus équitable et moins coûteuse pour les ménages modestes, pour qui le transport représente jusqu'à 21 % du budget.

Cependant, les territoires isolés manquent toujours de solutions de mobilité au quotidien.

L'initiative et son impact

De nombreuses initiatives associatives voient le jour, dont celles de l'association AGIRabcd47, désormais reprises par l'association pour le maintien de la mobilité en milieu rural (A3MR).

L'association agit sur le département du Lot-et-Garonne en matière de mobilité, principalement via deux dispositifs, CAR 47 et CONSOL 47, ciblant les personnes âgées ou isolées en milieu peu dense.

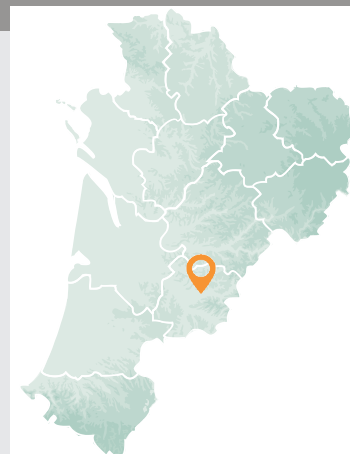
❖ CAR 47

CAR 47 a été créé en 2010 pour lutter contre l'isolement des personnes âgées et leur permettre de conserver leur mobilité ainsi que leur maintien à domicile, notamment pour celles résidant dans de petites communes dépourvues de transports publics.

CAR 47 s'adresse en priorité aux retraité(e)s, mais également à tout propriétaire d'une voiture en bon état, dès lors qu'il souhaite la conduire le moins possible, voire plus du tout. CAR 47 met en relation des seniors possédant une voiture en état, mais ne souhaitant plus conduire, avec des pilotes (conducteurs) vérifiés : permis depuis au moins 15 ans, casier judiciaire vierge et formation assurée par une auto-école.

Le pilote est rémunéré via CESU (Chèque Emploi Service Universel), à hauteur d'environ 7,81€ net par heure.

À ce jour, plus de 340 pilotes sont inscrits et 428 contrats ont été signés.





❖ **CONSOL 47 – Conduite Solidaire**

Lancé en 2022 comme complément de CAR 47, CONSOL 47 vise à renforcer la mobilité en milieu rural. Cette action solidaire répond à une forte demande dans les zones rurales pour les personnes qui n'ont pas de véhicule et dont les ressources financières ne permettent pas de recourir à un taxi ou à un VTC.

CONSOL 47 propose à des propriétaires de voiture de devenir pilotes bénévoles pour une ou plusieurs personnes de leur commune n'ayant pas de moyen de locomotion. En contrepartie, ils reçoivent une indemnité basée sur les kilomètres parcourus.

Des conditions générales définissent très précisément le champ d'application : zones rurales, bénéficiaires, périmètre autour de la commune, indemnités... Les modalités sont conçues pour ne pas créer de concurrence déloyale avec les taxis.

La mise en œuvre de la démarche

❖ **Les conditions de réussite**

Le bénévolat est la clé de la continuité de ces initiatives. Parmi leurs points forts :

- le maintien de l'autonomie des seniors ;
- la lutte contre l'isolement géographique et social ;
- la sécurité accrue grâce à la sélection rigoureuse des pilotes ;
- la flexibilité, pour des trajets réguliers (CAR 47) ou occasionnels (CONSOL 47).

❖ **Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration**

L'association souhaiterait développer ces initiatives dans d'autres territoires et serait prête à aider au développement du concept.

LA MOBILITÉ DANS L'ÎLE DE RÉ

Le territoire

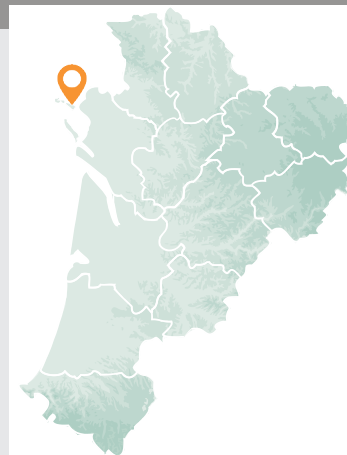
L'île de Ré est un territoire de 85 km², composé d'un archipel de dix communes regroupées en une communauté de communes. La population permanente est faible (~18 000 habitants), avec une densité moyenne de 90 habitants au km² et une grande disparité entre les communes situées à l'entrée de l'île (ancien canton sud) et la zone nord. Comme dans beaucoup de zones touristiques du littoral, la population est multipliée par dix en été. Les résidents permanents sont plus nombreux à l'entrée de l'île, en raison de la proximité de l'agglomération de La Rochelle, de l'autre côté du pont.

Il est nécessaire de souligner le rôle de ce pont de 3 km, qui relie l'île au continent depuis 1988. Il a permis le développement du tourisme (42 % du trafic) mais aussi des déplacements hors saison. Par exemple, deux chantiers sur trois sont réalisés par des entreprises du continent, et les habitants de l'île de Ré font fréquemment leurs courses à La Rochelle, où un nombre important d'actifs travaillent.

Le pont est resté payant pour beaucoup de ses usagers, même après la fin du remboursement de sa construction : le Département de la Charente-Maritime perçoit, pour chaque entrée de véhicule sur l'île de Ré, une « écotaxe » conséquente (16 euros en haute saison, 8 euros en moyenne saison, 4 euros en basse saison). Le but affiché de cette écotaxe est la préservation du patrimoine naturel de l'île. Les résidents permanents bénéficient de la gratuité du passage. Ainsi, le pont est perçu, selon le type d'usagers et leur niveau de revenu, soit comme un obstacle nécessitant un aménagement (navettes, couvoiturage, passage à pied), soit comme un aménagement routier classique, assurant la continuité avec le continent.

Outre cette particularité insulaire et la question de l'accès par le pont, d'autres spécificités géographiques méritent d'être soulignées. Les routes sont peu nombreuses, étroites et peu adaptables, en

raison de l'étroitesse de l'île et des enjeux environnementaux forts liés à la présence de zones naturelles protégées et de marais. Les déplacements en voiture y sont donc difficiles et accidentogènes.



❖ Politique locale de mobilité

La politique locale de mobilité s'articule autour :

- d'un plan global de déplacement (2013) ;
- d'un schéma directeur vélo (2022–2032), organisé autour de 135 kilomètres de pistes cyclables ;
- de l'intégration des lignes régionales de cars (150, 151, 152) et du transport à la demande ;
- du financement via l'écotaxe du pont perçue par le Département (voir infra).

La Communauté de communes n'a pas pris la compétence mobilité. Elle mène cependant une politique locale de mobilité en collaboration avec le Département de Charente-Maritime et la Région Nouvelle-Aquitaine.

L'initiative et son impact

Les publics ciblés sont divers : les résidents permanents (souvent âgés), les différentes associations, mais également, en haute saison, les saisonniers et les touristes. Les initiatives sont portées conjointement par la Communauté de communes, la Région, le Département, et les associations.

❖ Les actions

- Navettes (électriques ou biogaz) gratuites RespiRé (15 lignes), à l'intérieur des villages, entre certains villages, et pour le passage du pont ;
- Mini-bus associatifs « Ça roule pour les assos » ;
- 135 kilomètres de pistes cyclables ;
- Aide au vélo électrique (vélo-taff), avec location de vélo à un euro par jour pour les saisonniers ;
- Rézo Pouce (auto-stop organisé) ;
- Transport à la demande « RespiRé à la demande », avec prise en charge au domicile et dépôt dans l'un des 37 arrêts, gratuit, ouvert à tous et sans conditions. La réservation se fait la veille par téléphone, avec un dialogue avec un opérateur ;
- Lignes de bus régionales (150, 151, 152).

❖ L'impact sur le territoire

Les efforts en faveur du vélo sont probablement les plus connus, au point d'être devenus un des symboles de l'île. Les pistes cyclables, dont certaines ont été construites sur l'ancienne voie du train qui a parcouru l'île jusqu'en 1935, sont en site propre et bien entretenues. Avec le développement des vélos à assistance électrique, on observe que les personnes âgées sont nombreuses à utiliser ce mode de locomotion.

Ce succès indéniable pose des problèmes de cohabitation avec les voitures (dans les zones d'intersection) mais également entre cyclistes. L'accidentologie liée aux cyclistes, qui va de la bobologie

aux accidents graves, fait l'objet d'une attention particulière. La gendarmerie a mis en place une brigade cycliste pour réguler les incivilités et les comportements dangereux. Les « fat bikes » à propulsion électrique, au moteur puissant, posent des problèmes particuliers.

Les navettes gratuites connaissent une fréquentation estivale spectaculaire : 250 000 voyages en 2023. Le transport à la demande est davantage utilisé par les résidents permanents et a connu une progression rapide (500 passagers en 2019, 8 500 en 2024).

La conjonction de ces modes de mobilité a permis une réduction de la dépendance automobile pour certaines catégories de personnes et une meilleure accessibilité des villages, y compris hors saison.

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

La clé du dispositif est le financement par l'écotaxe du pont pour les navettes gratuites et le TAD dans le cadre du dispositif RespiRé : le coût du dispositif s'élève à un peu plus de 2,4 millions d'euros. Cette ressource de l'écotaxe perçue au passage du pont est évidemment atypique. Mais l'idée de la perception d'un « péage » pour l'accès à certains sites touristiques fait son chemin ailleurs afin de financer la mobilité du quotidien.

La coordination Communauté de communes / Région / Département est ici particulièrement exemplaire, elle est facilitée par la ressource financière de l'écotaxe. Cette manne financière permet la gratuité du dispositif RespiRé. On peut d'ailleurs discuter de cette « gratuité » et considérer que les touristes paient le dispositif en payant le passage du pont.

L'autre point remarquable est la présence dans l'île de Ré d'une « culture du vélo » désormais bien installée. Les déplacements du quotidien sont couramment effectués à vélo car les conditions matérielles et de sécurité le permettent, y compris pour les familles ou les personnes âgées. En haute saison, le fait qu'il soit difficile de trouver des places de stationnement incite les touristes à ne pas utiliser leur voiture.

On peut noter le souci d'une adaptation régulière de l'offre de mobilité, permise par la souplesse des navettes et du transport à la demande. Cette offre s'adapte aux pics saisonniers mais également aux besoins exprimés par les usagers à travers leur réponse à des questionnaires. Ces questionnaires peuvent être remplis en ligne, mais également par le biais de l'animatrice « mobilités durables » de la Communauté de communes qui vient à leur rencontre aux arrêts de bus mais aussi sur les marchés.

❖ **Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration**

- On ne peut que constater que la congestion estivale persiste : les déplacements en voiture, en haute saison, ne peuvent être absorbés par le réseau routier.
 - L'offre de transport hors saison est très inférieure à celle de l'été.
 - Il n'existe pas d'application mobilité centralisée. Mais les documents de la Communauté de commune renvoient à *Modalis*. Une réflexion est en cours sur la mise en place d'une application spécifique à l'île de Ré.
 - Le stationnement est saturé en haute voire moyenne saison, aussi bien à l'entrée du pont que dans les villages dont le mode d'urbanisme traditionnel (rues étroites et habitat groupé) ne prévoit pas de stationnement.
- La cohabitation entre les différents modes de mobilité n'est pas simple. Les estivants étant souvent des usagers occasionnels du vélo, qu'ils ne pratiquent parfois que pendant leurs vacances, leurs pratiques peuvent être dangereuses et peu respectueuses des autres usagers de l'espace public (piétons ou automobilistes). Les zones de rencontre entre voitures et vélos font l'objet d'aménagements mais restent souvent une source d'accident.

❖ **Piste d'amélioration**

- Développer des parkings relais et pôles multimodaux ;
- Renforcer la continuité et la sécurité du réseau cyclable ;
- Créer une application unique d'information mobilité ;
- Pérenniser et diversifier les financements ;
- Mieux adapter l'offre hors saison aux besoins des résidents permanents.

GRAND ANGOULÊME

Expérimentation d'une ligne de covoiturage

Le territoire

La Communauté d'agglomération de Grand Angoulême, au cœur du département de la Charente, compte 141 000 habitants, soit 40 % de la population totale du département, répartis sur 38 communes, des plus urbaines en son centre aux plus rurales sur son pourtour. La ville-centre, Angoulême, rassemble près de 42 000 habitants, soit 30 % du total de Grand Angoulême.

Grand Angoulême est une agglomération vallonnée et donc contrainte par une géographie particulière, notamment pour les déplacements par les modes actifs (marche et vélo). C'est aussi un territoire marqué par des niveaux de densité très divers, avec des écarts particulièrement importants entre la ville-centre et le reste de l'agglomération. L'offre en transports en commun y est donc complexe à mettre en place entre des zones denses bénéficiant d'une offre régulière de transports urbains et de larges zones hors de la ville dense, desservies par un service de transport à la demande. Celui-ci est néanmoins complexe à comprendre par les usagers, en raison d'une offre morcelée entre différents opérateurs.

❖ Politique locale de mobilité

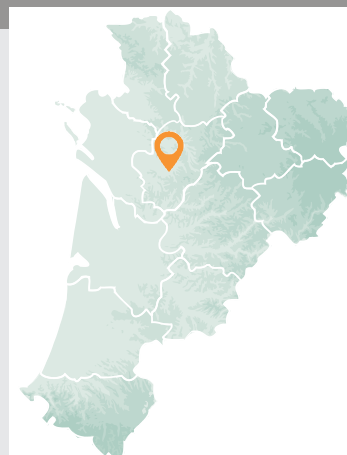
Grand Angoulême a pris la compétence mobilité et fait partie du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Un Plan local d'urbanisme intercommunal valant plan de mobilité a été arrêté en conseil communautaire en mars 2025 et est soumis à enquête publique. Il a été élaboré dans le cadre d'une démarche participative intitulée Cartéclima !

La stratégie de mobilité à l'horizon 2035 pour le territoire de Grand Angoulême « affirme la nécessité d'une offre de services de mobilité diversifiée et articulée pour faire concurrence à la voiture individuelle ».

Elle propose une vision systémique des mobilités, avec pour objectif un changement des pratiques du quotidien et une réduction de l'impact environnemental des déplacements des personnes et des marchandises.

Sur le territoire de Grand Angoulême, les moyens de transport utilisés pour se rendre au travail se répartissent ainsi : 83 % voiture, camion, fourgonnette, deux-roues motorisé / transports en commun 6 % / marche 5 % / vélo 2 % (INSEE 2022).

Pour atteindre l'objectif visé de changement des pratiques, la collectivité souhaite proposer un bouquet de solutions de manière conjointe, afin de s'adresser à différents types de populations. Sous forme d'expérimentations, d'une durée d'un à deux ans, avec des bilans intermédiaires permettant d'ajuster les offres ou leur communication, quatre secteurs ont été identifiés pour les accueillir, concernant huit communes, principalement situées en zones peu denses.



L'initiative et son impact

Parmi les diverses solutions offertes à l'automne 2025 – lignes express et périphériques, modes actifs avec notamment une implication des habitants, marquage au sol et implantation de mobilier urbain artistique... – et les différents publics visés – femmes, personnes âgées, actifs..., selon les expérimentations menées dans les quatre secteurs, la création d'une ligne de covoiturage a retenu l'attention pour son caractère innovant.

Si le covoiturage progresse pour les déplacements de longue distance, l'autosolisme reste très largement majoritaire pour les déplacements du quotidien.

Ouverte sur la route départementale reliant Périgueux à Angoulême, cette ligne de covoiturage s'adresse plus particulièrement aux actifs et aux trajets quotidiens entre les communes de Dignac, Dirac, Garat, Soyaux et Angoulême. La population principalement visée réside dans les zones peu denses autour de Dignac, Dirac et Garat, et travaille dans les zones urbaines de Soyaux et d'Angoulême.

❖ Description de l'initiative

Sur ce tronçon fréquenté ont été implantés huit points de rencontre, dotés d'un grand panneau lumineux et d'un boîtier. La personne qui cherche du covoiturage sélectionne sur le boîtier l'une des destinations, qui s'affiche sur le grand écran et alerte le conducteur de passage, lequel est ainsi incité à s'arrêter pour prendre un compagnon temporaire de voyage.

Sans obligation d'inscription sur un site, sans réservation, sans rémunération, ce dispositif vise la simplicité et l'immédiateté. Son efficacité attendue repose sur le trafic dense du tronçon choisi, à l'aller comme au retour. Le bureau d'études Ecov, qui accompagne Grand Angoulême sur ce projet déjà mis en place dans d'autres collectivités avec succès, évalue l'attente moyenne à dix minutes.

Pour compléter le dispositif, un travail est en cours avec le syndicat régional Nouvelle-Aquitaine Mobilités afin d'identifier les arrêts sur l'application

Covoit Modalis. D'autres évolutions permettraient aux conductrices et conducteurs réguliers qui le souhaitent de s'inscrire sur l'application, de bénéficier d'un macaron à apposer sur leur pare-brise et de recevoir une petite gratification de la part de la collectivité.

Pour la communication, outre des affiches et des articles dans les magazines de l'agglomération et des communes concernées, ainsi que des relais sur les réseaux sociaux, le choix a été fait de recruter des ambassadeurs et ambassadrices sur des durées d'un à deux mois, pour intervenir dans les entreprises du secteur, les zones commerciales et les événements de la zone ciblée, et faire du boîtier afin d'atteindre le maximum de population. Un numéro de téléphone est diffusé pour permettre de converser avec une personne physique.

❖ L'impact sur le territoire

L'initiative est prévue pour durer deux ans. Il est encore trop tôt pour déterminer les impacts sur le territoire. La montée en charge d'une ligne de covoiturage se fait sur le temps long, soit un à deux ans. Les premiers bilans permettront de dégager des hypothèses d'impact.

Grâce aux différents canaux de communication et aux relais des communes, ont été potentiellement touchés :

- les 13 000 véhicules (source : campagne de comptages multimodaux 2024) circulant sur la RD 393, grâce à la bâche d'information installée au rond-point de la RD 23/393 et aux poteaux des différents arrêts ;
- une partie des habitants des communes concernées : Dignac (1 329 habitants), Dirac (1 511 habitants), Garat (1 971 habitants), Soyaux (9 322 habitants) et Angoulême (41 955 habitants) ;
- les usagers du réseau Möbius, grâce aux pages de présentation du service dans le magazine « Möbius Info » de juillet 2025.

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

- La collectivité a réalisé l'ensemble de la démarche avec des ressources internes afin de choisir quatre secteurs d'expérimentation et d'y répartir les différentes offres selon leurs caractéristiques. Le financement (matériel, travaux et gestion) est assuré par Grand Angoulême.
- Le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités a permis d'initier la démarche en finançant les études réalisées par le bureau d'études Ecou.
- La commande de matériel a été réalisée grâce à la centrale d'achat proposée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

Un travail est également en cours avec Nouvelle-Aquitaine Mobilités pour alimenter le site Covoit Modalis.

❖ Les conditions de réussite

- Si la question du seuil pour évaluer l'expérimentation reste délicate, les élus souhaitent qu'au-delà de l'aspect quantitatif, le volet qualitatif soit également pris en compte : qui utilise le service, à qui profite-t-il essentiellement ?
- Pour faire le choix de poursuivre ou non l'expérimentation, c'est bien l'ensemble de ces impacts qui doit être mesuré, y compris du point de vue social.

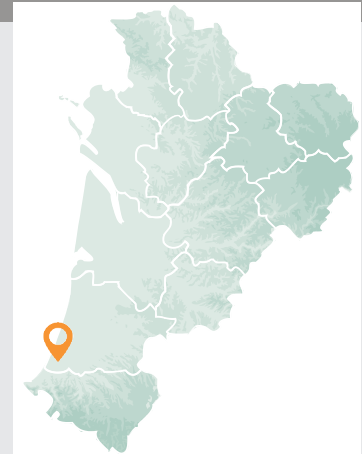
❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

- L'application Modalis doit encore évoluer afin d'intégrer le plus grand nombre possible de solutions de mobilité offertes sur l'ensemble du territoire régional. L'application Covoit Modalis reste peu connue. La communication et la facilité d'utilisation de Covoit Modalis doivent être développées pour permettre aux offres de trouver leur public.
- Les changements de comportement se construisent et s'ancrent dans la durée. Il est donc nécessaire de laisser du temps aux nouvelles offres, comme celle de covoiturage ici proposée, pour trouver leur public et leur équilibre.



SEIGNANX

Le « Festitruck » de « Mon P'tit Camion » : Mobilité inversée, Écoresponsabilité et reliance



Le territoire

Le territoire du Seignanx est situé dans le sud des Landes, en Pays Adour Landes Océanes. L'intercommunalité se compose de huit communes, compte 28 170 habitants pour une densité de 188 hab./km². C'est un territoire rural périurbain polarisé par le Pays Basque qu'il jouxte. Le territoire est caractérisé par trois espaces de vie : littoral attractif et dense, l'intérieur plus rural et à caractère plus résidentiel avec des dynamiques démographiques / servicielles atones voire négatives, l'intermédiaire à caractère mieux structuré mais au cadre plutôt résidentiel.

❖ Politique locale de mobilité

La compétence mobilité est localement assurée par le Syndicat des mobilité Pays Basque-Adour et la Région Nouvelle-Aquitaine. Néanmoins, la Communauté de communes du Seignanx (CCS) a développé un Plan de Mobilité Simplifié en 2023 permettant de développer un plan d'actions en termes d'aménagements cyclables, de service de transport à la demande pour les communes non desservies par le réseau de transport en commun, de dispositif de location de vélos à assistance électrique.

L'initiative et son impact

❖ Caractéristiques

- ⇒ Publics ciblés : les habitant.e.s dans le périmètre du bassin de mobilité.

- ⇒ Type d'initiative : initiative de territoire collective : portage par l'association Mon P'tit Camion en partenariat avec une entreprise locale. Co-construction du projet avec la collectivité hôte (commune), en partenariat avec l'intercommunalité CCS et les entreprises locales.



❖ Description de l'initiative

Créé en 2021 en Bretagne, le Festitruck est un festival itinérant qui se déroule hors saison estivale dans une commune rurale ayant peu ou pas de commerces ni de services de proximité. Il répond à trois objectifs complémentaires :

- proposer un temps fort festif et convivial aux habitant.e.s ;
- promouvoir les commerces et services itinérants du territoire dans un cadre convivial et original ;
- encourager l'intérêt des élus locaux pour s'emparer du levier représenté par les activités itinérantes pour dynamiser leur territoire, ceci dans des zones peu denses où les enjeux de mobilité constituent une difficulté majeure d'accès aux services et synonyme de fractures sociales.

Le Festitruck rassemble environ une quinzaine de « trucks » (services itinérants) dans un effet « place de village », rassemblés sur le lieu public réaménagé dans un esprit guinguette. Le choix des trucks permet de représenter l'essentiel des besoins de proximité du quotidien à savoir : restauration, soins et santé, entretien matériel, culture et loisirs et aide à la personne.

L'esprit guinguette est traduit par un aménagement convivial (canapés, fauteuils, décorations vintage, guirlandes, etc.) qui se veut rassurant, invitant les habitant.e.s à venir « se poser » pour passer un bon moment en toute simplicité. Un panel d'animations variées est proposé tout au long de la journée, touchant toutes les générations, notamment les familles et les jeunes. Au Festitruck, les gens rient, sourient, se (re)trouvent, échangent, créent des liens et jouent ensemble pour les plus jeunes.

Depuis sa création en 2021, neuf éditions ont eu lieu. Après huit éditions en Bretagne, la 9^{ème} édition s'est déroulée à Biauodos dans le Seignanx (1 000 habitants). Elle a remporté un grand succès (sur 15 heures d'évènement : 1 800 visiteurs, 25 trucks, 30 bénévoles, budget 23 k€ dont 30 % sponsoring et 25 % subventions, CA 50 k€, bilan carbone 6 téq. CO₂). Cette édition marque l'essaimage du Festitruck à l'échelle nationale, soutenu par l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT).

❖ L'impact sur le territoire

Le Festitruck génère trois impacts majeurs :

- du lien social et de l'humain, notamment mis en œuvre par le levier de coopération construit avec les acteurs locaux (élus, entreprises et associations itinérantes, populations bénévoles, etc.) ;
- de l'attractivité pour la commune : être visible et se démarquer avec un format original. À chaque édition, la fréquentation est doublée ;
- un impact économique conséquent : l'évènement générant une l'activité économique sur le territoire grâce à un modèle économique hybride qui permet au festival d'être soutenable.

Le Festitruck engage une dynamique territoriale visant à mieux connaître et considérer la pertinence, la diversité et l'opportunité de mobilité inversée (activités itinérantes) pour mieux répondre aux besoins d'accès aux services de proximité du quotidien.

Quelques chiffres : chaque édition mobilise en moyenne 15 trucks couvrant six catégories de services du quotidien. Il rassemble en moyenne 1 500 visiteurs, mobilise 30 à 50 bénévoles, pour un budget moyen de 19 k€ générant un CA deux fois plus élevé.

Lien You Tube vers les aftermovie : <https://www.youtube.com/@monpitcamion>



La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

1. Une commune où les élus apportent un soutien politique, technique, financier.
2. Un vivier d'acteurs professionnels itinérants et locaux (de proximité).
3. La culture de la coopération avec un soutien non-monnaire : mise à disposition gracieuse du domaine public et implication d'une trentaine de bénévoles.
4. La mise en récit territorial : un kit communication pré-existant, adapté et qualitatif.
5. Le modèle économique pluri-partenarial hybride pour un budget à l'équilibre : subventions, publicité, contributions des entreprises itinérantes et recettes des ventes.

6. Une organisation professionnelle.
7. Une démarche d'éco-responsabilité inédite pour ce type d'évènement : construire un cadre pour mesurer et réduire l'impact, générer des effets de levier inscrits dans une logique de transitions territoriales.

❖ **Les conditions de réussite**

- L'ensemble des leviers mobilisés !
- Le Festitruck est plébiscité par les élus et les habitants.

❖ **Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration**

- Les difficultés : le financement de l'ingénierie.
- Les pistes d'amélioration : travailler en coopération avec la collectivité pour engager une dynamique territoriale au regard du développement économique, de la mobilité ; renforcer l'ancrage territorial en impliquant les jeunes du territoire dans deux dispositifs de résidence / création : éducation artistique et culturelle, pédagogie scientifique et technique.

LOT-ET-GARONNE

APREVA Mobilité

Le territoire

APREVA intervient sur le territoire du Lot-et-Garonne depuis décembre 2010, territoire rural pour sa majorité, comptant une population de 330 000 habitants, dont une agglomération de plus de 100 000 habitants.

APREVA, Association Pour la Réparation et l'Entretien des Véhicules Automobiles, est une association loi 1901, basée dans le Lot-et-Garonne et membre du Groupement d'Insertion du Confluent (GIC). Son action vise, depuis 2010, à supprimer les obstacles à la mobilité afin de favoriser l'intégration et le maintien professionnel des publics les plus précaires, notamment sur l'agglomération agenaise (depuis 2018).

À travers cet engagement, APREVA se consacre entièrement à lever les freins à la mobilité des personnes en difficultés, afin de faciliter leur intégration et leur stabilité dans le milieu professionnel. La mobilité est l'un des premiers freins au retour à l'emploi. En France, environ treize millions de personnes sont en situation de précarité de mobilité. De plus, un tiers des Français a déjà abandonné une opportunité d'emploi en raison de contraintes de déplacement. Et le département du Lot-et-Garonne n'est pas épargné, il suffit de lire l'étude sur les mobilités des personnes vulnérables réalisée par le cabinet FREGALI.

Ces constats motivent quotidiennement l'engagement d'APREVA autour d'un objectif crucial : supprimer les obstacles engendrés par la mobilité afin de favoriser l'insertion sociale et professionnelle des publics les plus fragiles.

❖ Politique locale de mobilité

L'action est soutenue dans le département du Lot-et-Garonne notamment avec l'intervention du

FSE +, ainsi qu'une aide du Conseil départemental 47 pour les bénéficiaires du RSA et le soutien actif de France Travail.

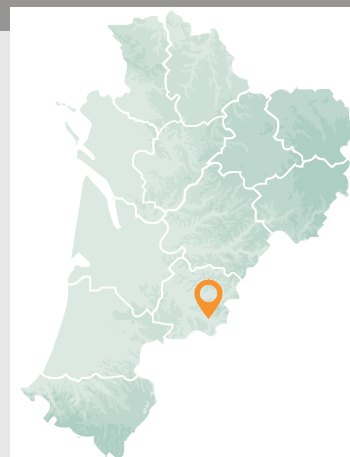
Plusieurs fondations sont venues aider à la création, en particulier la fondation MACIF qui, dès le départ, a participé financièrement à la mise en place de la structure.

Le Département du Lot-et-Garonne étudie aujourd'hui la mise en place d'une plate-forme de mobilité, qui permettrait à toute personne de pouvoir s'adresser à elle et de bénéficier de la meilleure orientation vers des opérateurs et des moyens de mobilité.

L'initiative et son impact

Les personnes en insertion et en recherche d'emploi, disposant de peu de ressources, sont moins mobiles que la moyenne. Les ménages pauvres sont deux fois plus nombreux à se déplacer à pied, la moitié des personnes en insertion n'ont pas le permis, un tiers dispose d'un véhicule, un quart ne dispose d'aucun moyen de déplacement.

Public ciblé : les salariés pour une activité professionnelle et se trouvant en dessous du seuil de pauvreté, sur prescription des acteurs sociaux. À cela s'ajoute une action appelée « Pack Nouveau Départ », en direction des personnes victimes de violences conjugales, pour leur permettre de bénéficier d'un véhicule. Cette action est pilotée par les services de la Préfecture.



❖ Description de l'initiative

Le slogan : « une Auto pour un Boulot »

APREVA s'engage à favoriser l'insertion sociale et professionnelle des personnes en difficulté. Elle offre ainsi une formation aux métiers de la mécanique, encadrée par des professionnels et soutenue par un accompagnement individuel assuré par une conseillère en insertion professionnelle. Cette démarche vise à faciliter leur intégration et leur maintien dans le monde du travail en utilisant le domaine de la mécanique comme vecteur d'insertion professionnelle.

Cela permet de mettre en œuvre l'action première de l'association : permettre à une personne en manque de moyen de mobilité de pouvoir prendre ou reprendre un travail. La condition première, au-delà de la possession du permis de conduire, est d'avoir un contrat de travail.

De ce fait, la structure, association loi 1901 est reconnue d'intérêt général.



❖ L'impact sur le territoire

Sur le territoire, ce sont plus de 12 000 journées par an de locations réalisées, avec plus de 350 réparations pour environ 500 personnes impactées sur le Lot-et-Garonne et autant sur une période d'environ 10 ans sur le département de la Gironde.

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

Le projet est né d'un partenariat à l'origine avec ERDF GRDF Région Sud-Ouest, par un don important de véhicules, ainsi que du soutien du Conseil Département du Lot-et-Garonne, des services de l'état à travers France Travail et de la Région Nouvelle-Aquitaine, afin de répondre à un besoin des personnes en difficultés.

Aujourd'hui, par les dons de véhicules des particuliers ou des entreprises, l'association APREVA peut renouveler sa flotte ou revendre à petits prix des véhicules à des bénéficiaires, pour qui l'accès à l'achat classique se trouve être impossible.

❖ Les conditions de réussite

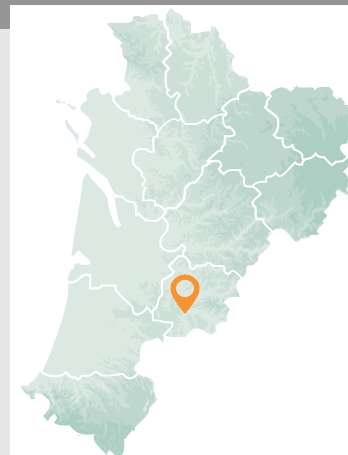
- Le soutien des institutionnels, le besoin et l'absence d'autres solutions accessibles à ce public.
- L'engagement associatif malgré les contraintes, les engagements des collectivités, les aides des Fondations, l'accès au crédit européen.

❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

- La plus grosse difficulté vient du retrait des collectivités, qui pensent que le service rendu peut se faire en supprimant les financements ou les aides individuelles accordées aux bénéficiaires.
- Le coût de plus en plus important de la voiture et une paupérisation des publics devant bénéficier du service.

LOT-ET-GARONNE

APREVA Mobilité Accompagnée (AMA)



L'association

L'association APREVA Mobilité Accompagnée (AMA) est implantée sur le territoire du Lot-et-Garonne depuis décembre 2022, territoire rural pour sa majorité.

AMA intervient principalement aujourd'hui en direction :

- des CCAS, notamment celui de Bon Rencontre, du Passage d'Agen ou bien encore celui de la ville d'Agen ;
- des associations ou des établissements pour personnes handicapées sur l'ouest du département, en direction de Villeneuve, Marmande, au départ de Miramont-de-Guyenne ;
- du Centre de Santé de la CPAM à Boé.

AMA appartient à un GIE intervenant déjà dans le secteur de la mobilité depuis quinze ans et qui, ayant été sollicitée, s'est intéressée au Transport d'Utilité Sociale sur son territoire, le département du Lot-et-Garonne. D'autres expérimentations existent en France, sur lesquelles elle a pu s'appuyer.

L'initiative et son impact

L'Association APREVA Mobilité Accompagnée est née d'un besoin identifié sur le territoire du Lot-et-Garonne, pour apporter une réponse en termes de mobilité sociale à des publics particuliers (séniors, demandeurs d'emploi en précarité, déficients visuels,) afin de leur permettre une insertion et un maintien de vie sociale et d'accès aux différents services : soins, droits, santé, démarches administratives, etc. Les transports actuels ne répondent pas toujours aux demandent particulières de ces publics.

Les bénéficiaires, selon certains critères, ont accès au service uniquement sur prescription d'organismes nommément désignés : AG2R la Mondiale, Secours Catholique, Centres communaux d'Action Sociale, CPAM, CAF, France travail, avec lesquels AMA signe une convention pour une prise en charge des coûts du service.

Les publics appartiennent soit à des collectivités rurales non denses, soit sont bénéficiaires de la politique sociale de celles-ci, notamment :

- Personnes relevant des critères d'éligibilité ;
- Personnes âgées de plus de 60 ans sans moyen de transport ;
- Personnes se situant sous le seuil de pauvreté ;
- Personnes bénéficiaires des minima sociaux (ASS AAH RSA...).

❖ L'impact sur le territoire

Le département du Lot-et-Garonne est reconnu vieillissant en termes de population et particulièrement fragile économiquement. Le coût d'un véhicule, l'âge des publics lié à la désertification ainsi que le manque d'intervenants pour la santé, compliquent les déplacements.

Ces services combinés, peuvent permettre de combler « le trou dans la raquette » pour bon nombre de publics, en particulier les personnes âgées et les habitants en zones peu denses.



La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

Aujourd'hui, les seuls leviers existants sont les associations qui œuvrent dans le secteur de la mobilité et les entreprises de transport de droit privé (Keolis Transdev etc...) avec, sur certains territoires, des services mis en place par des agglomérations (Val de Garonne) en fonction des marchés passés avec les collectivités.

❖ Les conditions de réussite

La condition première de réussite est que les collectivités soutiennent les initiatives, compte tenu qu'elles peuvent lever le Versement Mobilité, et rendent le service « acceptable » financièrement par la population concernée.

Sans le soutien d'organismes de droit privé, telles que des mutuelles, des fondations, d'AOM, le coût ne peut être supporté par les bénéficiaires.

Une des principales conditions résulte également dans la qualité des chauffeurs accompagnateurs qui réalisent le service.

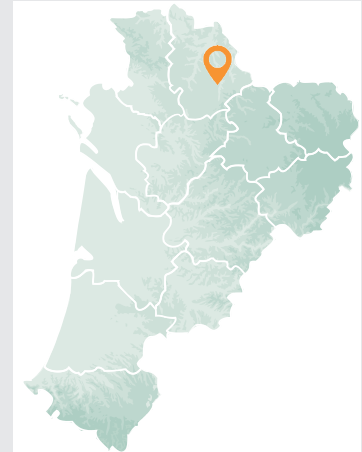


❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

Le coût du service et de son équilibre financier sont les freins les plus forts. La technique et le matériel ne sont pas le problème le plus compliqué à résoudre, même si celui-ci à un coût.

VIENNE ET GARTEMPE

Trois services de mobilité proposés par la Communauté de communes



Le territoire

La Communauté de communes Vienne et Gartempe (CCVG) regroupe 55 communes, représentant 2 000 km² partagés entre de paysages de bocage au sud et des espaces ouverts de grande culture au nord.

En termes de maillage routier, la présence de la RN 147 est très structurante, assurant une liaison entre Poitiers et Limoges, et desservant notamment la commune de Lussac-les-Châteaux. En dehors de cet axe, le réseau routier se caractérise par des flux routiers souvent faibles.

Le territoire est doté de deux gares (Montmorillon et Lussac Les Châteaux) et d'une halte ferroviaire (Lathus-Saint-Rémy) desservies par la ligne TER Limoges – Poitiers. Ces trois gares bénéficient d'un niveau de desserte moyen, avec huit services par jour vers Poitiers, concentrés aux heures de pointe. Les communes desservies par le train et les communes à proximité (dans un périmètre de cinq kilomètres) représentent une population importante, ce qui laisse apparaître un potentiel de report intermodal à valoriser. Consciente de l'importance de cet enjeu, la CCVG porte des projets de pôles d'échanges multimodaux sur les gares du territoire.

Le réseau de cars interurbains géré par la Région Nouvelle-Aquitaine propose cinq lignes avec une cadence faible. Cette desserte interurbaine apporte une solution très partielle aux besoins des publics actifs et de mobilité.

Dans un territoire marqué par sa ruralité (20 hab./km²) et le déficit de services de transport en commun, la voiture individuelle représente 90 % des déplacements. Concernant les modes actifs, on observe que le vélo présente une part très faible des déplacements (1 %), tandis que la marche présente une part plus importante (4,9 %).

Le temps de trajet domicile-travail moyen est de 22 minutes contre 25 minutes à l'échelle nationale. Le nombre d'actifs qui résident et travaillent dans la même commune baisse : en 10 ans leur proportion est passée de 35 % à 19 %.



La mobilité est donc un enjeu majeur pour l'accès à l'emploi ; en particulier pour les personnes fragiles ou isolées.

❖ Politique locale de mobilité

La CCVG n'a pas opté pour exercer directement la compétence mobilité mais agit dans le cadre du Contrat opérationnel de mobilité (COM) Sud Vienne, par délégation de la Région Nouvelle-Aquitaine. Le service mobilité de la CCVG a été créé en mai 2023 avec le recrutement d'un ETP.

La CCVG s'inscrit dans une démarche volontariste pour proposer des solutions de mobilité durables et solidaires adaptées à son territoire. Développer l'usage du vélo pour décarboner les mobilités est un axe fort de l'action de la collectivité. Cette préoccupation s'est traduite, dès 2023, par la mise en place d'un dispositif d'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique. L'adoption, en juillet 2024, du schéma directeur cyclable « Vienne et Gartempe à vélo » qui identifie et hiérarchise 525 kilomètres de liaisons à jalonner et sécuriser conforte cet engagement.

La CCGV a également étendu son service de transport à la demande à l'ensemble du territoire. Le développement du service est complémentaire au maillage de l'offre de transport solidaire que proposent plusieurs associations sur le territoire. Ces associations, soutenues par la CCGV répondent à des besoins importants (50 000km de trajets effectués par les chauffeurs bénévoles en 2024).

L'expérimentation « mobilités solidaires électriques » vient apporter une réponse aux besoins de mobilité des actifs.

Mobilités électriques solidaires

L'initiative et son impact

- ➔ Public ciblé : tout public/public en insertion socioprofessionnelle.
- ➔ Type d'initiative : Initiative portée par la CCGV en lien avec l'État, le Conseil Départemental de la Vienne.

La mobilité est le premier frein à l'accès à l'emploi dans la CCGV. Face à ce constat et aux difficultés observées par les entreprises, artisans ou commerçants à recruter, et en application du contrat unique départemental, le Président du conseil départemental, le Préfet de la Vienne et le Président de la Communauté de Communes Vienne et Gartempe ont convenu d'expérimenter un dispositif innovant sur le territoire de Vienne et Gartempe. Ce dispositif pourrait être étendu à tout le département de la Vienne si l'expérimentation est un succès.

Le projet « Mobilités électriques solidaires » comprend deux dispositifs :

- **La mise à disposition ponctuelle de cinq véhicules en autopartage pour les habitants de Vienne et Gartempe.** Les véhicules seront positionnés dans les centralités du territoire, avec des bornes de recharge dédiées. La réservation

et le paiement seront réalisés depuis l'application accessible sur téléphone portable ou ordinateur. La réservation du véhicule sera possible pour toute personne de plus de 18 ans et titulaire d'un permis de conduire en cours de validité, disposant d'au moins six mois de permis de conduire y compris pour les jeunes conducteurs. Un animateur sera recruté et aura notamment la charge de l'entretien de la flotte automobile, de la promotion du dispositif, et de la mise à disposition des véhicules (état des lieux, prise en main du véhicule etc.). Pour accélérer la transition écologique et dans le cadre des engagements liés aux mobilités, les véhicules sont exclusivement à motorisation électrique.

- **La mise à disposition d'un véhicule sur la base d'une « Location longue durée (LDD) Mobilités Électriques Solidarité » à toute personne demandeuse d'emploi et/ou allocataire du RSA en situation d'accès à l'emploi.** Ce dispositif permettra aux usagers qui pourront justifier d'une promesse d'embauche d'une durée minimale de six mois d'accéder à une location longue durée à bas prix, avec une première mensualité retardée de plusieurs mois après la mise à disposition du véhicule. Les voitures proposées dans le cadre de ce dispositif seront obligatoirement des véhicules électriques. Un comité de pilotage regroupant l'ensemble des partenaires sera mis en place pour assurer le suivi de l'expérimentation.

Le lancement est prévu pour la fin de l'année 2025.



La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

Cette expérimentation va faire l'objet d'un avenant au Contrat opérationnel de mobilité (COM), mais le soutien de la Région Nouvelle-Aquitaine n'est pas demandé. Pour cette expérimentation, la CCVG va bénéficier d'une aide du Département de la Vienne à hauteur de 80 %.

À noter : le dispositif d'autopartage sera porté par la CCVG, tandis que le dispositif de LLD solidaire sera porté par l'État.

V'Loc

L'initiative et son impact

➔ Public ciblé : tout public.

➔ Type d'initiative : Initiative portée par la CCVG dans le cadre du COM.

❖ Description de l'initiative

Dans le respect des préconisations du schéma directeur, la CCVG a souhaité expérimenter la location de vélo à assistance électrique. Elle a lancé le service V'loc en juin 2025 avec une flotte de 14 vélos à assistance électrique (VAE). Cette expérimentation est prévue sur une durée de 12 mois.

V'loc offre la possibilité aux habitants du territoire de louer un VAE selon deux modalités :

- En location longue durée : un mois minimum à trois mois maximum, 30€/mois (9 VAE mis à disposition).

- En libre-service : Les vélos sont positionnés sur 3 centralités du territoire (location à l'heure via l'application mobile « Fredo ») : 5 VAE mis à disposition.

La flotte de VAE est louée par la CCVG à un professionnel présent sur le territoire qui assure aussi la maintenance. La gestion administrative du service est réalisée en interne.

❖ L'impact sur le territoire

Le lancement récent de l'expérimentation ne permet pas un recul suffisant pour dresser un bilan. Toutefois, depuis le lancement de l'expérimentation, la location longue durée connaît une demande soutenue puisque les neuf VAE sont systématiquement loués.

On peut noter que les demandes de locations se répartissent de façon équilibrée entre les locations les plus longues et les locations les plus courtes, correspondant pour les premières à la location d'un véhicule pour les déplacements du quotidien ou pour les secondes à une période de test avant achat éventuel.

On note également que les demandes de location émanent d'habitants de nombreuses communes du territoire qui n'hésitent pas à se déplacer au siège de la CCVG pour la remise et le retour des vélos.

Un questionnaire rempli en fin de location permet de rendre compte d'une grande satisfaction globale des usagers et de la complémentarité entre le service de location et le dispositif d'aide à l'achat proposé par la CCVG.

La location en libre-service connaît un succès plus relatif. Un repositionnement des vélos au niveau des gares TER va être effectué (ligne en travaux au moment du lancement).

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

Cette expérimentation se déroule dans le cadre du COM, avec un financement de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Un professionnel du territoire loue la flotte de vélos à la CCVG et en assure la maintenance. En interne, la CCVG assure la communication, la gestion administrative du service, ainsi que les mises à disposition des vélos et les retours (0,2 ETP).

❖ Les conditions de réussite

- Tarifs abordables
- Vélos de qualité
- Souplesse de mise à disposition et de retour des vélos
- Communication autour du service

❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

- La location libre-service est parfois perçue comme trop onéreuse (5€/heure) par les utilisateurs.
- Vieillesse accélérée des vélos positionnés en extérieur pour la location en libre-service.
- Mises à disposition des vélos (location longue durée) proposée uniquement au siège de la CCVG.

V'Bus

L'initiative et son impact

- ➔ Public ciblé : personnes isolées et fragiles, personnes âgées, jeunes pour déplacements extra-scolaires

- ➔ Type d'initiative : Initiative portée par la CCVG dans le cadre du COM

❖ Description de l'initiative

Les élus de la CCVG ont souhaité expérimenter un service ambitieux qui apporte une réponse aux enjeux de mobilité très prégnants sur le territoire. Le service V'Bus vient en complément des dispositifs de transports solidaires qui maillent le territoire.

En 2023, la Région Nouvelle Aquitaine a délégué à la CCVG un service de transport à la demande existant depuis plusieurs années sur dix communes du territoire. En 2025, le service V'Bus a été lancé sur l'ensemble du territoire, englobant et renforçant le service existant.

Le service est ouvert à tous les habitants, et fonctionne sur cinq secteurs en rotation. Le service est offert trois demi-journées par semaine sur chaque secteur et permet de se rendre soit vers la centralité de secteur qui regroupe l'essentiel des services, soit vers la sous-préfecture, Montmorillon.

Opéré avec des mini-bus neuf places et accessible aux personnes à mobilité réduite, le service V'Bus ambitionne d'être, au-delà d'un service de transport en commun, un vecteur de cohésion sociale et un espace de convivialité intergénérationnelle (le service est accessible à partir de 12 ans seul).

❖ L'impact sur le territoire

L'expérimentation du service V'Bus a été lancée pour une période minimale de 24 mois avec une reconduction possible du marché. Ce temps d'expérimentation est suffisamment long pour que le service entre et s'ancre dans le paysage de la CCVG. La plupart des utilisateurs sont des utilisateurs très réguliers, qui n'ont souvent que ce moyen de déplacement. Mais le socle d'utilisateurs du service s'étend progressivement et régulièrement. De 70 voyages assurés en janvier 2025, on est passé à près de 200 en septembre 2025.

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

La CCVG travaille en étroite collaboration avec la Région Nouvelle-Aquitaine dans la mise en œuvre de ce projet. En amont, une étude de dimensionnement du service a été menée dans le cadre du COM. La Région Nouvelle-Aquitaine met à disposition gratuitement sa centrale de réservation téléphonique, ainsi que l'application mobile et le site internet de réservation.

En interne, la CCVG assure le suivi du marché, la communication et le pilotage de l'expérimentation. Titifloris est l'opérateur qui a été attribué le marché pour assurer le transport (trois mini-bus et deux emplois sur le territoire).



❖ Les conditions de réussite

- Besoins importants de personnes isolées sans moyens de déplacement.
- Offre suffisamment attractive (trois demi-journées par semaine, prise en charge à l'adresse et desserte à la demande sans points d'arrêt prédéfinis).
- Communication importante et continue.

❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

- Complexité des modalités : réservations obligatoires en amont, horaires de prise en charge fluctuants en fonction des réservations.
- Le service est utilisé de façon assez inégale d'un secteur à l'autre malgré des caractéristiques proches.
- Difficulté à toucher les jeunes.

AGIR POUR UNE MOBILITE DURABLE DANS LE SPORT : MOB'SPORT

Le sport face au défi des mobilités en milieu rural

Le Comité Régional Olympique et Sportif de Nouvelle-Aquitaine (CROS NA) fédère près de 100 ligues et comités sportifs régionaux. Il représente un réseau majeur de 1,6 million de licenciés, 17 000 clubs, 500 000 bénévoles et 7 300 salariés au sein des associations. Au service du développement de la pratique sportive pour tous et de la promotion des valeurs de l'Olympisme, il accompagne également le mouvement sportif dans la prise en compte de ses impacts, notamment environnementaux. Cette ambition se décline dans une stratégie « RSO / Sport durable » portée par une vice-présidence dédiée, structurée autour de quatre piliers (*gouvernance, social, environnement, économie*), afin de contribuer concrètement à la transition écologique du sport régional.

❖ Un enjeu carbone central : la mobilité du sport amateur en milieu rural

Les transports représentent plus de 80 % de l'empreinte carbone du sport, et l'essentiel des émissions provient du sport amateur ; pour le football et le rugby, cela atteint 2,2 millions de tonnes de CO₂. En Nouvelle-Aquitaine, où 33 % de la population vit en zone rurale, les distances sont plus longues et la voiture individuelle reste la solution la plus accessible pour les entraînements, compétitions et déplacements, faisant de la mobilité un enjeu d'organisation et le principal levier d'action.

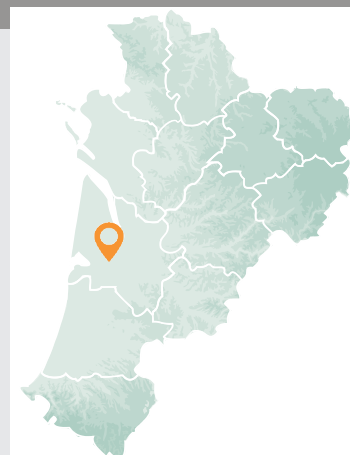
❖ L'initiative et son impact

Pour accélérer la transition du sport amateur, le CROS Nouvelle-Aquitaine déploie le dispositif Mob'Sport, premier programme national CEE

(Certificats d'Économies d'Énergie) dédié à la mobilité durable dans le sport. Il est porté par l'Union Sport & Cycle, et s'inscrit dans le cadre de l'appel à programmes 2023 du Ministère de la Transition écologique. L'objectif est clair : accompagner les structures sportives afin de réduire l'empreinte carbone des déplacements, en intégrant progressivement des solutions de mobilité durable dans leur fonctionnement quotidien.

Concrètement, le programme souhaite :

- favoriser des alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, vélo, transports collectifs, mutualisation) lorsque cela est possible ;
- sensibiliser les acteurs sportifs aux enjeux énergie-climat et aux leviers d'action concrets ;
- outiller et accompagner les ligues et comités pilotes dans l'évolution de leurs organisations (calendriers, regroupements, logistique) ;
- créer du lien entre mouvement sportif, collectivités et opérateurs de mobilité, afin de faciliter des solutions adaptées aux réalités rurales.



La mise en œuvre de la démarche

Un appel à manifestation d'intérêt (AMI) a été lancé début 2025 afin de sélectionner dix ligues sportives et comités sportifs régionaux¹⁰² engagés dans la transformation de leurs pratiques de mobilité. Le CROS Nouvelle-Aquitaine les accompagne dans cette démarche au travers d'une feuille de route construite sur trois ans :

1. 2025-2026 : diagnostic et sensibilisation : la première phase repose sur un diagnostic mobilité mené auprès des ligues sélectionnées afin d'objectiver les pratiques : typologie des déplacements, distances, contraintes, points de blocage, attentes des pratiquants et marges de manœuvre. En parallèle, des webinaires et ateliers permettent de partager des repères communs sur l'impact carbone des déplacements et d'initier une dynamique collective. L'enjeu est d'établir une situation de référence, d'identifier les forces et faiblesses de chaque structure et de poser des priorités réalistes.

2. 2025-2027 : expérimentation et déploiement de solutions : sur la base du diagnostic, Mob'Sport passe à l'action en testant des solutions concrètes à destination des pratiquants et des clubs. Les ligues pilotes sont accompagnées pour intégrer la mobilité durable dans leur fonctionnement : optimisation



de l'organisation sportive, réflexion sur les formats et la planification des compétitions, mutualisation et coordination entre acteurs. Cette phase vise aussi à capitaliser sur les premiers retours d'expérience et à diffuser des bonnes pratiques.

3. 2027 : évaluation et pérennisation : la dernière phase est consacrée à l'étude d'impact : mesure des économies d'énergie réalisées par rapport à la situation initiale, analyse des changements de pratiques et identification des conditions de réussite. L'objectif est d'ancrer durablement les solutions dans les habitudes des ligues et comités régionaux, puis d'en organiser la diffusion au sein du mouvement sportif néo-aquitain.

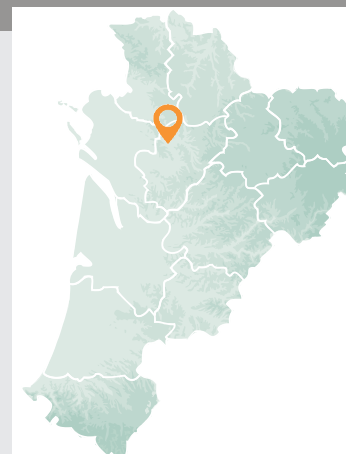
À travers Mob'Sport et sa stratégie « RSO / Sport durable », le CROS Nouvelle-Aquitaine affirme sa volonté d'accompagner les ligues, comités et clubs dans la transformation de leur pratique des déplacements.

L'ambition est de concilier accès à la pratique sportive et réduction de l'empreinte environnementale, en mettant le sport amateur au cœur des solutions.

¹⁰² La Ligue d'Athlétisme Nouvelle-Aquitaine, La Ligue de Football Nouvelle-Aquitaine, La Ligue Nouvelle-Aquitaine de Badminton, La Ligue Nouvelle-Aquitaine de Handball, La Ligue Nouvelle-Aquitaine de Natation, Le Comité Régional de Gymnastique Nouvelle-Aquitaine, La Ligue Nouvelle-Aquitaine de Volley-ball, Le Comité Régional d'Escrime Nouvelle-Aquitaine, Le Comité Régional Nouvelle-Aquitaine de Tir à l'Arc, La Ligue Nouvelle-Aquitaine de Montagne et d'Escalade.

VAL DE CHARENTE

Le Rurabus



Le territoire

La Communauté de Communes Val de Charente regroupe 32 communes très rurales, situées au nord de la Charente et en interaction avec les départements limitrophes. Ces communes sont classées en Zones Frances ruralités revitalisation (ZFRR).

Le territoire est diagnostiqué en situation de précarité économique, sociale et éducative, avec une population de 13 776 habitants. 38,9 % de la population a plus de 60 ans (contre 35,2 % en 2012). L'évolution de la population par tranche d'âge est sans appel : les catégories de moins de 44 ans diminuent tandis que les catégories de plus de 60 ans augmentent. Ainsi, le vieillissement massif de la population va continuer à s'accroître pour atteindre plus de 42 % de la population du Ruffécois en 2030. Avec une baisse de la natalité et une augmentation de la part des seniors dans la pyramide des âges, le territoire cumule deux dynamiques orientées vers un vieillissement global.

Moins d'habitants, une densité plus faible, davantage de personnes seules, une vaste étendue géographique et des problématiques de mobilité avérées : la question historique du lien social et de l'accès aux services est plus que jamais posée.

Avec 37,2 % de foyers imposables en 2019, contre 39,3 % en 2016 et 42,9 % en 2012, la communauté de communes poursuit sa précarisation. Ce taux reste très inférieur à la moyenne charentaise (44,6 % en 2020 selon l'INSEE). Dans la communauté de communes, le salaire horaire moyen est inférieur de 1,27 € à celui de la Charente. Les allocataires représentent 14 % de la population (contre 9 % en Charente) et la population couverte atteint 37,52 % (contre 23 % en Charente). Cette

tendance met en évidence la fragilité des familles et du territoire. Enfin, le taux de pauvreté est en hausse et atteint 19,6 % au sein de la communauté de communes, contre 14,6 % en Charente. Le taux de chômage s'élève à 16,3 %, soit une augmentation de 4,9 % depuis 2007.



❖ Politique locale de mobilité

La Communauté de Communes Val de Charente n'a pas pris la compétence mobilité. Celle-ci est exercée dans le cadre d'un contrat de mobilité conclu avec la Région, à l'échelle du Ruffécois, territoire partagé avec la Communauté de Communes Cœur de Charente. Le Pays du Ruffécois (PETR) porte la démarche de construction et de coordination du contrat de mobilité en lien avec les deux EPCI.

L'offre de transport public est très limitée sur le territoire et se concentre essentiellement sur l'axe Angoulême-Poitiers. Des initiatives existent néanmoins. Elles sont majoritairement associatives et solidaires :

- auto-école solidaire, prêt de véhicules et projet de garage solidaire portés par Emmaüs ;
- service de soutien à la mobilité Rurabus porté par La Chrysalide.

L'initiative et son impact

Le Rurabus est un service de soutien collectif à la mobilité permettant un accès à des besoins vitaux (alimentation/soins). Ce service est en outre connecté à un réseau de lutte contre l'isolement pour les personnes âgées les plus isolées du territoire (Réseau de confiance). Si le Rurabus est très utilisé par des populations seniors isolées et en totale rupture de mobilité, notamment pour l'alimentaire et de l'accès aux soins, ce service reste ouvert à tous les publics.



❖ L'impact sur le territoire

La population de plus de 60 ans représente 39 % de la population de ce large territoire très rural de 32 communes classées ZFR. L'amélioration des conditions de vie des personnes âgées en milieu rural par le maintien à domicile en bonne santé grâce à un accès à la mobilité est un besoin majeur auquel répond le Rurabus mais celui-ci accompagne également des familles, de jeunes adultes ou des demandeurs d'emplois et des RSA.

Le Rurabus existe depuis 32 ans, en développement constant. En 2024, le véhicule a parcouru

plus de 23 000 kilomètres. Le nombre de voyages par jour n'a jamais été aussi élevé avec plus de 23 personnes par jour en moyenne. Avec 11 158 transports entre 2022 et 2024 le Rurabus est saturé et ne peut plus répondre à la demande.

Très attendu par ses usagers, le Rurabus est aussi un outil de convivialité, de lien humain et de lien social et un outil de veille et d'alerte des situations nécessitant une intervention spécifique (travailleurs sociaux, aide à domicile, médecin, etc.).

Ainsi, sur le plan relationnel, au-delà de l'aspect transport, le Rurabus c'est aussi une relation très privilégiée entre les animateurs et les personnes âgées du territoire.

C'est un service qui fait consensus tant au sein de la population qu'auprès des élus et acteurs locaux.

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

Le Rurabus s'appuyait essentiellement sur un trio de financeurs : la Région, le Département et la conférence des financeurs. Avec le contrat de mobilité, la Région a exclu les transports solidaires, ce qui prive le Rurabus de financements et le Département, du fait de ses difficultés, s'est recentré sur ses compétences essentielles et s'est retiré de la mobilité. Or à ce jour, le Rurabus a toujours besoin de 70 K€ par an pour assurer cinq jours pleins de service.

MONTMORILLON

MONT' À VÉLO : stratégie de développement du vélo

Le territoire

Montmorillon, sous-préfecture de la Vienne en région Nouvelle-Aquitaine, située sur la rivière Gartempe, est une commune de 57 km² avec près de 6 000 habitants.

Labellisée « Petites villes de demain », Montmorillon est tournée vers l'avenir et a engagé sa transition écologique. En parallèle de son vaste programme de revitalisation du centre-ville, Montmorillon est lauréate de l'Appel à Projets AVELO2 de l'ADEME, afin de développer son schéma cyclable en trois axes (diagnostic, développement des services et animation/communication). Ce projet se nomme MONT'À VÉLO.

Montmorillon fait partie de la Communauté de communes Vienne et Gartempe (CCVG), également lauréate AVELO2. La CCVG compte aujourd'hui 55 communes sur 1 988 km².

❖ Politique locale de mobilité

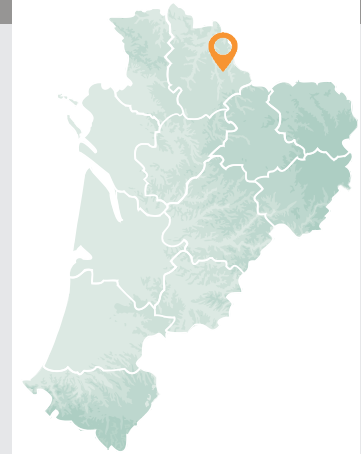
De nombreuses actions sont menées par la Communauté de communes Vienne et Gartempe, qui agit par délégation de la Région sur la compétence mobilité.

La Ville de Montmorillon a souhaité étudier la mise en place d'un Schéma Directeur Cyclable, adopté par le Conseil Municipal en juillet 2024. Il comporte 3 axes d'actions échelonnés sur 8 ans :

- Axe 1 : Aménager un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien.
- Axe 2 : Développer les services pour construire un écosystème autour du vélo.
- Axe 3 : Accompagner le changement et diffuser une culture « vélo ».

Parallèlement et en lien avec le schéma directeur (SD) cyclable de Montmorillon, l'intercommunalité Vienne et Gartempe (dont fait

partie Montmorillon) a adopté en juillet 2024, son schéma directeur cyclable « Vienne et Gartempe à vélo » qui a identifié et hiérarchisé 525km de liaisons à jalonner, aménager et sécuriser pour favoriser les déplacements à vélo du quotidien. Le schéma directeur de la ville de Montmorillon complètera le schéma directeur de l'intercommunalité.



L'initiative et son impact

➔ Public ciblé : Habitants, actifs, jeunes, touristes...

➔ Type d'initiative :

- Mise en œuvre de l'action 1 (Axe1) : apaiser les vitesses dans le centre-ville pour favoriser un meilleur partage de l'espace public au profit des modes actifs. En mai 2025, la ville a mis en place et inauguré une « Zone de Circulation Apaisée » unifiée et élargie dans le centre-ville.
- Mise en œuvre de l'action 2 (Axe 1) : définition d'un maillage cyclable hiérarchisé et aménagé pour les huit années à venir.

❖ Description de l'initiative

Rendre visible et sécurisée la pratique du vélo au quotidien notamment pour les déplacements inférieurs à 3-5 kilomètres :

- en apaisant la vitesse des voitures et en laissant plus de place aux vélos sur l'espace public ;

- en sécurisant (aménageant) des liaisons cyclables directes et continues entre les principales zones d'emplois, les équipements, les zones d'habitat et le centre-ville.

❖ L'impact sur le territoire

- À ce stade, seule la « zone 30 » (avec généralisation du double-sens cyclable, mise en place de SAS vélo, signalétique verticale et horizontale...) a été mise en place, associée à des actions de sensibilisation et de communication, visant à faire accepter la cohabitation des véhicules avec les mobilités douces, ainsi qu'à inciter à la pratique du vélo.
- Une enquête a été menée par la commune ne faisant pas ressortir d'oppositions majeures aux « zone 30 ».

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

La démarche s'est construite en plusieurs phases :

- Construction et soumission de candidature à l'Appel à Projets AVELO2 de l'ADEME.
- Sélection d'un bureau d'étude, afin de structurer le schéma directeur « vélo ».
- Démarche participative et citoyenne par l'animation d'ateliers de concertation et co-construction avec les habitants de la commune.
- Mobilisation de budget et de ressources (voiries, communication, ...) pour la mise en place de l'étape 1, la zone 30 et la mise en place de signalétiques et sécurisations du cheminement des vélos.
- Actions de communication et sensibilisation : flyer pour présenter la démarche (toutes les BAL), réseaux sociaux, inauguration de la « zone 30 » ouverte à tous avec présentation, ateliers de sécurité routière pour les seniors (Centre Communal d'Action Sociale, auto-écoles, gendarmerie), communiqué de presse...

- Sensibilisation aux modalités de cohabitation automobile/vélo et signalétiques associées.

- Enquête à posteriori par boîtes aux lettres, sur six axes ciblés de la zone 30.

❖ Les conditions de réussite

- Initiative menée en cohérence avec la démarche et les projets urbains portés dans le cadre de « Petites Villes de Demain » pour la revitalisation de centre-ville.

- Planification du déploiement.

- Beaucoup d'actions sont peu coûteuses et faciles à mettre en œuvre directement par les services techniques de la ville (budget voirie, marquage au sol, signalétique...)

- Concertation citoyenne

- Les actions de communication, de sensibilisation, de pédagogie

- Inscrire des actions dans la durée, par exemple : association avec ateliers mobilités en périscolaire en partenariat avec le CPIE Val de Gartempe, Fête du printemps (enuisagé), animations à la médiathèque communale avec présence de réparateurs de vélo (2026), aide à l'achat de vélo mécanique ou électrique, d'équipements et accessoires...

❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

- Accompagnement du changement d'habitudes pour les habitants et usagers...

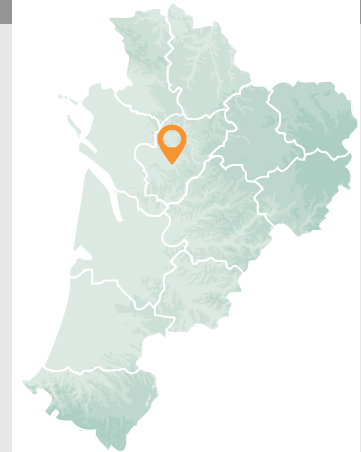
- Mobilisation des budgets pour le déploiement du plan sur 8 ans.

- Mobilisation des ressources : voiries, communication, aménagement.

- Le schéma a été étudié en concertation avec les habitants : continuer à écouter leurs besoins et retours.

SUD CHARENTE

MOSC – Un guichet unique



Le territoire

Le Territoire de Sud Charente est issu pour partie de deux anciennes provinces : la Saintonge et l'Angoumois et est frontalier avec les départements de la Dordogne et de la Charente-Maritime. Il est constitué de deux communautés de communes : 4B Sud Charente (Barbezieux) et Lavalette Tude Dronne, qui s'articulent autour de quatre pôles : Barbezieux (4 800 hab.), Montmoreau (2 725 hab.), Chalais (1 812 hab.) et Villebois-Lavalette (720 hab.). Ces 89 communes comptent 38 282 habitants, 1 384 km², un habitat dispersé (27,6 hab./km²).

Des transports collectifs existent : la ligne de train Bordeaux-Angoulême traverse le territoire avec des arrêts à Montmoreau et Chalais plusieurs fois par jour, et cinq lignes de bus desservent le territoire deux fois par jour. Cependant la mobilité dans ce milieu rural est un véritable problème du quotidien touchant les personnes les plus fragiles : seniors et personnes en situation de précarité.

❖ Politique locale de mobilité

La compétence « mobilité » est portée par la Région Nouvelle-Aquitaine. Un Contrat opérationnel de mobilité avec la Région est en cours avec le Pays Sud Charente.

Un salarié, financé dans le cadre d'un Appel à manifestation d'intérêt (AMI) ADEME/Région, a assuré le suivi de l'action, aujourd'hui délégué au centre socio-culturel Envoy, du fait de la fin du financement de l'AMI.

L'initiative et son impact

➔ Public ciblé : seniors de plus de 60 ans ayant minima sociaux, jeunes de moins de

25 ans en formation, handicapés de tous âges.

➔ Type d'initiative : associative.

❖ Description de l'initiative

Le point de départ : une étude conduite en 2013 et portée par le contrat local de santé au niveau du Sud Charente a mis en exergue plusieurs points :

- le faible niveau des infrastructures de transport,
- le développement de réseaux de transports freinés par la dispersion de l'habitat et une concentration de la population ;
- des services surtout sur les principales voies de circulation.

Elle soulignait aussi des freins à la mobilité s'exerçant plus fortement sur les personnes âgées et/ou en situation de précarité. Elle faisait état notamment des besoins en transport pour rejoindre les établissements santé qui sont, du fait des regroupements, de plus en plus éloignés (jusqu'à 100 km du domicile).

Cela a conduit en 2016 à la création de « Mobilité Ouest et Sud Charente » (MOSC), une association regroupant les centres sociaux culturels du Sud Charente à qui a été déléguée la partie sociale de la mobilité. Elle regroupe aujourd'hui 12 Associations locales ainsi que le Contrat Local de Santé du Sud Charente et travaille en collaboration avec les collectivités locales.



Ses objectifs :

1. Résoudre les difficultés de déplacement de populations fragiles.
2. Réduire l'autosolisme (caractéristique forte des territoires ruraux) et développer les bonnes pratiques.

Son action a été retenue par l'AMI « Territoires d'expérimentation des nouvelles mobilités durables » du Ministère de la transition écologique et de l'ADEME en 2020.

❖ Les services proposés

MOSC, c'est avant tout un guichet unique avec un numéro de téléphone (aujourd'hui géré par le CSC ENVOL) et des chauffeurs bénévoles et salariés !

Les transports proposés : transport d'utilité sociale (TUS)

TAD : déplacement pour la santé/social/courses



Transport inclusif : pour les jeunes dépendant de la mission locale dans le cadre de la formation ou de stage

Les trajets sont limités à une distance de 100 kilomètres, avec un questionnaire sur l'éloignement de plus en plus grand des centres de santé et la baisse du nombre de médecins qui conduit à emmener les personnes vers des villes de plus en plus éloignées de leur domicile.

Le fonctionnement de la mobilité inclusive s'organise à partir de listes fournies par les partenaires prescripteurs (Mission locale, MFR Sud Charente ...).

Le déplacement est assuré soit par un chauffeur salarié du chantier d'insertion, soit avec un chauffeur bénévole.

Location solidaire : mise à disposition de mobilité verte, scooter thermique ou électrique ; voiturette électrique sans permis ou avec, vélos électriques.

Locations ponctuelles : si le véhicule familial en panne ; pour suivre une formation ; dans l'attente de l'achat d'un véhicule ; dans le cas d'un intérim ou chantier d'insertion ; ou pour un déplacement scolaire ou de loisirs.

❖ L'impact sur le territoire

Transports solidaires, une action qui se développe :

- Depuis 2020, le nombre de personnes transportées est passé de 568 (2020) à 905 en 2024, dont 21,4 % de moins de 25 ans ; la part des 60 ans et + est de 44,2 %.
- Passage de 4 (2020) à 14 chauffeurs bénévoles, qui ont réalisé 1 232 trajets en 2024.
- Et 2 205 trajets effectués par des chauffeurs salariés (68,5 % pour des personnes de 60 ans et +) : 41 % pour la santé et 49,4 % pour des achats de la vie quotidienne.

Mobilité inclusive sur prescriptions des organismes sociaux : depuis 2021, passage de 131 personnes transportées à 323 en 2024 ; 39 000 km parcourus.

L'association souligne le rôle important du conseiller en mobilité insertion mais le financement de son contrat n'ayant pas été reconduit, elle s'interroge sur la pérennité de son action.

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

L'association s'est appuyée sur son réseau d'associations (les sept premières rejointes par d'autres situées en Ouest Charente) à l'origine du projet. Elle s'appuie également sur plusieurs soutiens financiers avec une conférence des financeurs présidée par le Conseil départemental de la Charente.

Elle a un soutien financier de la part de la Région Nouvelle Aquitaine, du Département de la Charente, de la Conférence des financeurs de la prévention de la perte d'autonomie des personnes âgées, de l'ADEME, de la MSA, des Fonds pour le Développement de la Vie Associative (FDVA), des communes engagées localement.

❖ Les conditions de réussite

La structure a pu fonctionner en répondant à des AMI et en liant les propositions de mobilité de MOSC au chantier d'insertion sur la mobilité portée par l'ENVOL, centre socioculturel en Sud Charente basé à Chalais, ce qui permet de compter sur 10 à 12 chauffeurs en insertion. À ceux-ci s'ajoutent 10 à 15 chauffeurs bénévoles sur le territoire (recevant une indemnité de frais de carburant).

Le Conseiller en mobilité a permis de structurer les propositions, d'accompagner les demandes et de leur trouver des solutions.

❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

Plusieurs questions se posent aujourd'hui pour une telle structure et en priorité celle de sa pérennisation. Son modèle économique est basé sur de multiples co-financements dépendant de politiques publiques et les réductions fortes aujourd'hui de financements publics (non-reconduction du financement du conseiller en mobilité par exemple) interrogent sur le devenir de l'association, même si par ailleurs les communes poursuivent leur effort financier. Se pose aussi la question du coût du service, tributaire de l'inflation.

D'autre part, il y a une complexité des strates entre les collectivités : la Région ne souhaite pas prendre en charge la partie sociale qui est du ressort du Département. À noter aussi une absence de recherche de cohérence entre tous les services existants (bus scolaires, intégration des taxis).

Comment le contrat de mobilité avec la Région, signé avec le Syndicat du Pays Sud Charente prendra-t-il en compte cette action ? Pour l'instant, le contrat opérationnel de mobilité a uniquement conduit la Communauté de communes à réaliser un diagnostic.

HAUTE-CORREZE-COMMUNAUTÉ

Schéma global de mobilité

Le territoire

Haute-Corrèze Communauté (HCC) est une Communauté de communes située dans les départements de la Corrèze et de la Creuse, en région Nouvelle-Aquitaine. L'intercommunalité est née le 1^{er} janvier 2017 de la fusion de cinq Communautés de communes : Gorges de la Haute-Dordogne, Pays d'Eygurande, Sources de la Creuse, Ussel – Meymac – Haute-Corrèze, Val et plateaux bortoïsi, ainsi que de l'extension à 10 des 18 communes d'une sixième, Bugeat Sornac Millevaches au Cœur. Haute-Corrèze Communauté regroupait 71 communes et 34 000 habitants à sa création en 2017. À la suite du départ de la commune de Bugeat pour l'intercommunalité voisine Vézère Monédières Millesources, au 1^{er} janvier 2023, Haute-Corrèze Communauté compte désormais 70 communes. Haute-Corrèze Communauté est la troisième intercommunalité la plus étendue de Nouvelle-Aquitaine, avec 1 815 km².

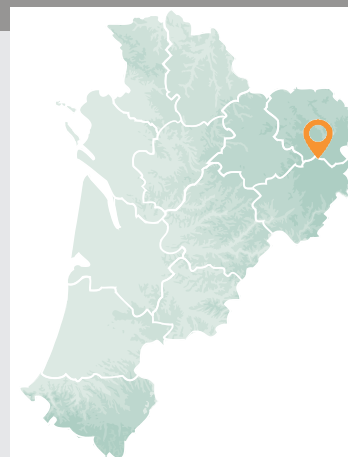
En 2019, le territoire comptait 33 102 habitants. La densité est de 18 habitants au km² (la moyenne des départements de la Corrèze et de la Creuse est respectivement de 41 et 21 hab./km²). Cette faible densité reflète un territoire majoritairement rural.

Comme la majorité des territoires ruraux, le territoire de Haute-Corrèze Communauté est fortement dépendant de la voiture, tant en usage qu'en possession. En effet, 82 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture, soit 10 654 actifs utilisant principalement l'automobile ou un deux-roues motorisé, contre 0,7 % en transport en commun, 0,5 % à vélo et 8,2 % à pied. Par ailleurs, 7,7 % d'entre eux ne se déplacent pas pour aller travailler.

❖ Politique locale de mobilité :

Depuis le 23 mars 2021, HCC est Autorité Organisatrice de la Mobilité.

En ce qui concerne la mobilité, le PLUi adopte les objectifs énoncés par le SCoT, à savoir favoriser l'essor des modes doux. Afin de répondre à cet objectif, HCC vise la création d'aires de covoiturage, la diffusion de bornes de recharges électrique, l'aménagement de cheminements piétonniers en centre-bourg, ainsi que la préservation des gares du territoire.



L'initiative et son impact

Très peu de solutions existent sur le territoire de Haute-Corrèze Communauté (HCC) et celles disponibles restent soit peu adaptées au contexte local et aux besoins des populations, soit peu connues des utilisateurs potentiels.

Les différents questionnaires élaborés en amont montrent clairement que la mobilité revêt une grande importance pour les habitants de la Haute-Corrèze, quel que soit leur profil (jeunes, personnes âgées, actifs).

La stratégie mobilité est portée par Haute-Corrèze Communauté afin de favoriser la proximité, de réduire la dépendance à la voiture individuelle et de redonner de la mobilité à la population. Par conséquent, cette stratégie repose sur la conviction qu'il est essentiel d'orienter les usagers vers les polarités, de fournir des services mobiles dans les territoires les plus éloignés et d'adapter les comportements ainsi que les modes de déplacement.

❖ Description de l'initiative

Le plan d'action du Plan de Mobilité repose sur trois axes stratégiques présentés. Chacun de ces axes agit de manière transversale pour favoriser l'évolution de la mobilité dans le territoire, visant ainsi à réduire son impact négatif, tel que les émissions de Gaz à Effet de Serre et les coûts financiers pour les usagers, tout en rendant la mobilité accessible à certains publics.

Ce plan d'actions s'étale sur une période de trois ans, de 2024 à 2026. Cette échelle temporelle est considérée comme appropriée, permettant une réévaluation régulière et la proposition de nouvelles actions en fonction de l'évolution des besoins et de la société.

La priorité pour la population réside dans la nécessité de favoriser les déplacements depuis Ussel vers les autres communes pôles du territoire, notamment Meymac, Neuvic, Bort-les-Orgues, La Courtine, Eygurande et Sornac. De plus, une demande importante existe également pour des liaisons vers les territoires voisins, notamment Egletons.

L'année 2024 a été consacrée à l'expérimentation. Pour 2025 et 2026, Haute-Corrèze Communauté a proposé plusieurs mesures expérimentales :

- la mise en place d'une ligne régulière, suite à l'étude de faisabilité réalisée en 2024 ;
- le lancement d'un transport à la demande ;
- la continuité de l'incitation financière au covoiturage ;
- la mise en place d'arrêts multimodalité dans les centres-bourgs des communes ORT (Opérations de revitalisation du territoire) ;
- le développement d'initiatives citoyennes de mobilités solidaires ;

- et la collaboration avec la Région pour le développement et la pérennisation des lignes ferroviaires et routières ainsi que des gares ferroviaires du territoire.

Développer des manuels de solutions à destination des entreprises et des communes, afin de les aider à mettre en place des actions à leur échelle.

Constituer des carnets pour les entreprises et les communes, leur permettant de déployer localement des actions telles que des défis covoiturage, des speed-dating du covoiturage ou encore la création d'un groupe WhatsApp de mobilités solidaires.

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

La mise en place d'un comité de partenaires, consulté au moins une fois par an avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, de la qualité des services ou de l'information des usagers, a été réalisée. Ce comité intervient également avant l'adoption d'un document de planification élaboré par la collectivité, ainsi qu'avant l'instauration ou l'évolution du taux du Versement mobilité.

De plus, des questionnaires et des réunions ont été mis en place et animés par des élus et des cadres de Haute-Corrèze Communauté, et ce, pour l'ensemble des publics : jeunes, actifs et personnes âgées.



❖ Les conditions de réussite

Les habitants souhaitent majoritairement le développement des transports collectifs au sein de la Communauté de communes, ainsi que la promotion de l'usage du vélo grâce à la création de pistes cyclables et d'itinéraires sécurisés.

Surtout, la communication sur les offres de mobilité existantes est considérée comme essentielle par les habitants, afin de garantir leur accessibilité et leur utilisation maximale. Afin de mieux valoriser l'ensemble de la démarche, un poster mobilité a été conçu, recensant toutes les solutions de mobilité existantes sur le territoire (covoiturage, lignes régulières, aides à la mobilité, etc.). Ce support a été diffusé à tous les habitants, ainsi qu'à différentes structures relais telles que les offices de tourisme, les missions locales, les maisons des solidarités départementales, les espaces jeunes, les mairies, etc.

LE RELAIS DES MOBILITÉS

L'initiative

Installation début juillet 2025 du premier Relais des mobilités à Meymac : il s'agit d'un mobilier urbain innovant, coconstruit avec les habitants lors d'ateliers participatifs. Ce mobilier multifonction permet de s'abriter en attendant un covoiturage, un transport à la demande ou de faire de l'auto-stop, tout en étant équipé de panneaux d'information, d'un banc, d'une station d'autoréparation vélo et de marquages au sol. Ce prototype a vocation à être reproduit dans d'autres communes si les retours sont positifs.

Ce dispositif est pensé pour réunir autour d'un équipement visible (il est éclairé la nuit), pratique et confortable, les usagers des mobilités douces. Sur une face du mobilier, une carte détaille toutes les possibilités de transport sur le territoire, trains, bus régionaux, transports scolaires, location de vélos électriques etc....

La mise en œuvre du projet

❖ Les leviers mobilisés

Pendant deux ans, les chefs de projet ont circulé sur le territoire pour recueillir les usages et les besoins des habitants. Le but n'était pas de refaire d'arrêts bus mais de rendre ce mobilier désirable et pouvant évoluer en fonction des attentes et des publics. Des capsules sonores accessibles par QR code donnent ces témoignages depuis le Relais et une ligne téléphonique est accessible pour des retours d'expériences.

❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

En fonction des retours, ce Relais pourra être déployé dans des zones d'activités, dans des petites communes sous une version plus légère.

Ce mobilier pourrait aussi redonner des usages à des espaces publics un peu oubliés, un peu comme une station essence du XXI^e siècle dédiée à la mobilité durable et accessible.

Nouveauté

D'ici la fin de l'année 2025, les usagers du Tacot, le nouveau transport à la demande mis en route par HCC, attendront au Relais leur véhicule.

Ce Tacot, accessible sur réservation la veille du trajet, fonctionnera une fois par semaine sur chaque bassin de vie du territoire intercommunal. Il desservira les communes centres et Ussel en fonction des jours et horaires des marchés et services publics.

A terme, le Tacot pourrait se caler avec des créneaux chez le médecin ou des activités associatives pour que les personnes enclavées puissent profiter des services et d'une vie sociale.

ORSEC**On Roule Solidaire En Chalosse****Le territoire**

ORSEC couvre trois EPCI : les Communautés de communes Coteaux et Vallées des Luys, Terres de Chalosse, ainsi que le Grand Dax.

ORSEC cherche à répondre au besoin de transport des gens les plus démunis, les plus défavorisés. L'association agit au plus près des populations pour les aider à se déplacer sur ce vaste territoire si pauvre en moyens de transport en commun.

L'association dispose de contrats de mobilité avec des EHPAD et d'autres institutions territoriales (écoles, Conseil départemental des Landes, etc.).

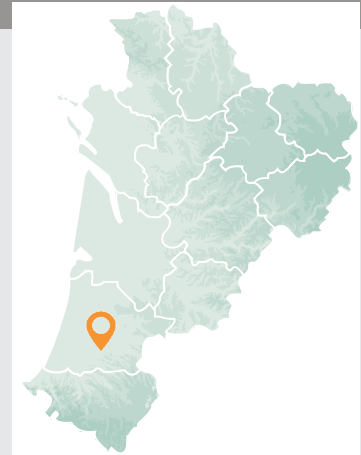
Les communautés de communes, sur lesquelles l'association exerce son humble mais indispensable réponse au besoin de transport de beaucoup de bénéficiaires, n'ont pas la compétence mobilité.

L'initiative et son impact

La situation sociale est telle qu'elle accuse une rupture réelle d'égalité, que beaucoup des bénéficiaires de l'association avaient précédemment renoncé à se déplacer.

Les transports privés, qui pourraient également répondre à leurs besoins, sont bien trop chers pour les plus vulnérables, ce qui a rendu l'action de l'association immanquablement nécessaire. Une démobilité qui peut aussi se conjuguer avec une cruelle solitude, beaucoup de bénéficiaires âgés se retrouvent seuls, handicapés, démunis. Sans initiatives volontaristes, ils peuvent se trouver assignés à domicile et privés de tout lien social (absence de conjoints et de moyens financiers).

Cette prise de conscience motive leurs généreux chauffeurs. es à créer de l'humain pendant la prise en charge ; sur les visages des transportés et ceux des transporteurs, on retrouve alors le sourire que procure ce temps de partage accompli.

**❖ Description de l'initiative**

ORSEC répond aux besoins de mobilité de toute personne non imposable de 16 ans à 105 ans. L'action est associative, elle est née de la prise de conscience d'une demande importante de mobilité des personnes valides et invalides de ce grand territoire et de leur volonté d'y répondre.

❖ L'impact sur le territoire

ORSEC couvre un territoire à ce jour de cinquante communes et ce nombre s'agrandit régulièrement. Sont ainsi pris en charge 180 bénéficiaires, ce nombre est également en constante augmentation et s'appuie sur le bénévolat de 50 chauffeurs, dont seulement 22 sont des référents communaux. Tous sont adhérents de l'association.



La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

Pour fonctionner, ORSEC s'appuie sur des financements (subventions, adhésions et dons), mais aussi sur la volonté et le dévouement de ses bénévoles, et sur une coopération avec d'autres structures suivant l'éthique du transport solidaire, telles que les associations du même type à Hagetmau ou Azur et autres secteurs de du grand territoire landais. ORSEC bénéficie aussi de partenariats avec d'autres acteurs associatifs tel par exemple le garage solidaire de Pontoux.

❖ Les conditions de réussite

La demande pressante et impérieuse des bénéficiaires et l'engagement des bénévoles à répondre aux besoins de mobilité, la gratitude des transportés, leurs chaleureux remerciements alimentent les conditions de cette réussite.

❖ Les difficultés rencontrées, les freins, les pistes d'amélioration

La première difficulté a été une accusation de mise en concurrence déloyale par les taxis et ambulanciers, qui aujourd'hui reconnaissent la notion de concurrence infondée. Bien au contraire, ces professions reconnaissent qu'ils se complètent. C'est avec cette pleine légitimité et un bel élan dans

l'action qu'ORSEC s'est renforcé en adhérant nouvellement à UDAMS 40 (Union départementale d'accompagnement à la mobilité solidaire). L'association espère par cette collaboration augmenter son nombre de chauffeurs. Les Maires des communes accueillent aimablement les chauffeurs et certains leur ouvrent même les portes de leurs CCAS pour participer à la diffusion de l'information et ainsi venir en aide à leurs citoyens.

ORSEC, association de territoire, répond avec opiniâtreté à ces freins, garde son précieux cap, avec enthousiasme car toute son activité s'appuie sur l'entraide, ce qui permet le dépassement de bien des difficultés.

Merci à eux, à tous ces acteurs, autour et au sein de « On Roule Solidaire En Chalosse », ils sont en mouvement perpétuel, à l'écoute et en pleine évolution partagée.



MOBIVIENNE

Plateforme départementale d'aide à la mobilité pour les personnes en recherche d'emploi ou de formation

Territoire : Département de la Vienne (environ 439 000 habitants. Préfecture : Poitiers).

L'initiative et son impact

MobiVienne a pour but la recherche de solutions et l'accompagnement vers une mobilité autonome et pérenne des habitants du département pour accéder à un emploi, à un stage, suivre une formation ou réaliser des demandes administratives.

MobiVienne est né en 2018 de la volonté du Conseil Départemental de la Vienne et de l'ADSEA (association départementale pour la sauvegarde de l'enfance à l'adulte) de pouvoir répondre aux besoins de mobilité sur l'ensemble de son territoire et en particulier sur les secteurs ruraux. Ce dispositif est financé par le Département et le Fonds social européen.

❖ Description de l'initiative

- ➔ **Public ciblé :** personnes en recherche d'emploi ou de stage ou de formation ou devant réaliser des démarches administratives, qui ne sont pas en situation de mobilité autonome.

L'accès à la mobilité pour tous est aujourd'hui un enjeu majeur pour l'insertion et l'emploi : 56 % des bénéficiaires du RSA dans la Vienne n'ont pas le permis de conduire et 20 % des personnes en âge de travailler rencontrent des difficultés pour se déplacer.

MobiVienne propose :

- du conseil, de la formation et de l'accompagnement en mobilité : bilan de compétences en mobilité, accompagnement dans les démarches, pré-évaluation au permis, ateliers collectifs ;

- un guichet unique d'information et d'orientation pour le département ;

- l'accompagnement au développement de l'offre de services mobilité dans les territoires ;

- un observatoire de l'existant et des besoins ainsi qu'une coordination départementale.

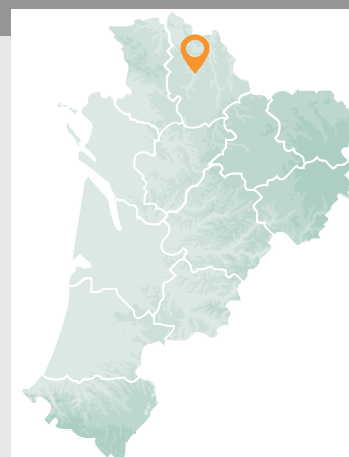
MobiVienne est ouvert :

1. aux personnes inscrites dans un parcours d'insertion sociale et professionnelle accompagnées par un référent social du Département ou un conseiller emploi-formation ;
2. aux bénéficiaires du RSA et les jeunes de moins de 26 ans suivis par la Mission locale sont prioritaires.

Le Parcours de mobilité :

1. bilan de compétences mobilité ;
2. accompagnement ;
3. propositions de solutions ;
4. accès aux services.

En synthèse, la promesse de MobiVienne est d'aider les personnes en recherche d'emploi, en formation, en reprise d'activité qui n'ont pas de moyens de transport et qui ne savent pas se rendre sur leur lieu de travail.



❖ L'impact sur le territoire

1) Conseil en mobilité individuel : sur demande des prescripteurs (centres sociaux, missions locales, services sociaux, service public de l'emploi, organismes de formation) :

- 215 prescriptions pour les bilans mobilité ;
- 167 nouveau bénéficiaires reçus en bilan mobilité ;
- 82 bénéficiaires accompagnés dans leurs projets suite au bilan mobilité ;
- 169 bénéficiaires accueillis au total.

Le public reçu est majoritairement des femmes (51 %) et 75 % des participants ont un niveau égal ou inférieur au CAP, BEP.

2) Conseil en mobilité collectif sous forme d'ateliers : 15 ateliers réalisés et 75 bénéficiaires :

- découverte sous forme ludique des moyens de transports existants près « de chez vous » ;
- aborder l'ensemble des étapes préalables à l'achat d'une voiture ;
- atelier pour en savoir plus sur le passage du permis de conduire ;
- aider à la préparation d'un trajet ;
- atelier pour gérer le stress.

La mise en œuvre de la démarche

❖ Les leviers mobilisés

1) Plateforme téléphonique :

- Plateforme téléphonique ouverte du lundi au vendredi

5 principales demandes :

1. organiser un déplacement ;
2. louer un véhicule ;
3. informer sur les aides financières ;
4. acheter un véhicule ;
5. Informer sur le permis.

- Mise à disposition de 3 Conseillères en mobilité :

2/ Site internet : 6 790 visiteurs en 2023, 12 677 pages visitées.

❖ Les conditions de réussite

L'offre est très ciblée envers des publics nécessitant d'être aidés.

3 : Les clés de réussite d'une politique de mobilité dans les territoires ruraux

> Les fiches

- Fiche 9** • Structurer une stratégie de mobilité adaptée aux besoins des territoires
- Fiche 10** • Lever les freins au développement d'une offre de mobilité dans les territoires ruraux
- Fiche 11** • Lever les freins à l'usage des services de mobilité dans les territoires ruraux

Structurer une stratégie de mobilité adaptée aux besoins des territoires

En résumé

Recourant des réalités et des besoins diversifiés, la mobilité appelle, dans les territoires peu denses, des solutions « sur mesure » plutôt que « clés en main ». Afin de dépasser une approche uniquement fondée sur des projets isolés et ponctuels, les territoires doivent inscrire leur action dans une stratégie de mobilité, articulée avec le projet global de développement local.

Pour faire les bons choix, les territoires doivent appréhender précisément leurs enjeux de mobilité, puis en tirer des priorités hiérarchisées et déclinées en actions opérationnelles. Associer les parties prenantes tout au long de la démarche, fédérer acteurs et population autour d'un projet partagé de mobilité est une clé de réussite de la démarche.

Au-delà de ces étapes incontournables, quelques leviers peuvent être explorés pour construire une politique de mobilité locale ambitieuse et efficace, autour d'une double orientation :

- penser la mobilité dans sa globalité, en prenant en compte la diversité des enjeux qu'elle croise et des leviers pour y répondre ;
- développer une approche adaptative, à travers des solutions souples et adaptées aux territoires peu denses ou encore l'expérimentation.

Du « sur mesure » plutôt que du « clés en main » : c'est dans cet esprit que doivent être pensées les solutions de mobilité dans les zones peu denses. **Il ne peut en effet y avoir de solution unique à la problématique des déplacements dans les zones peu denses.** Des zones périurbaines aux espaces les plus isolés, les territoires ruraux recouvrent des réalités très différentes, et appelleront des stratégies nécessairement différentes.

de nombreux acteurs¹⁰³, c'est d'abord aux **autorités organisatrices de la mobilité locale** (les communautés de communes ou, à défaut, la Région) qu'il appartient de construire, à l'échelle des territoires, cette stratégie.

Identifier les enjeux de mobilité du territoire

Des étapes incontournables

Afin de dépasser la seule approche par projets ponctuels et isolés, l'action locale en matière de mobilité gagnera à être inscrite dans une **stratégie globale à l'échelle du territoire**. Si la mobilité fait intervenir

« Pour faire les bons choix, chaque territoire doit se donner les moyens d'appréhender ses propres enjeux de mobilité au regard des besoins des usagers, des pratiques observées et du développement socio-économique envisagé »¹⁰⁴.

103 Sur cette question, se reporter à la fiche suivante.

104 CEREMA, *Mobilité dans les territoires peu denses – Un enjeu de cohésion territoriale*, 2024.

L'analyse des besoins est un préalable indispensable à tout projet de mobilité locale. L'objectif est de comprendre le système de déplacements du territoire, d'identifier les difficultés de déplacements rencontrées par les habitantes et habitants, ou encore d'anticiper les évolutions démographiques, économiques ou encore territoriales. Le diagnostic a aussi pour intérêt de permettre d'objectiver des problématiques, ou encore de relativiser des impressions ou des idées reçues. Cette phase d'analyse doit ainsi plus particulièrement porter sur :

- **les déterminants de la demande de déplacements**, à travers l'organisation territoriale (principales polarités, localisation de l'habitat et des zones d'emplois, implantation des équipements, commerces et services...) et les principales caractéristiques démographiques et socio-économiques (population, composition des ménages, revenus, taux de motorisation...), en soulignant notamment les disparités au sein du territoire ;
- **les comportements et pratiques de mobilité** des habitants, des entreprises ou encore des touristes : principales origines-destinations, modes de transports utilisés, difficultés ressenties par la population dans ses déplacements, identification de pratiques de déplacements spécifiques (liées par exemple à l'activité touristique)...

- **les offres de mobilité existantes**, afin d'évaluer le niveau d'accessibilité aux différentes aménités du territoire (commerces, services, équipements, emplois...) : principales infrastructures de transport (et le trafic associé), inventaires des différents services et solutions de mobilité (transport public, solidaire, privé...), y compris les moins connus, qualité des itinéraires piétons et cyclistes, accessibilité...

Les déplacements s'affranchissent des limites institutionnelles. Les relations avec les territoires voisins sont souvent aussi importantes que les déplacements internes à l'intercommunalité. Aussi l'analyse gagnera-t-elle à être menée sur **un périmètre pertinent en matière de déplacements**, au-delà du périmètre institutionnel sur lequel seront menées les différentes actions.

La réalisation d'un diagnostic mobilité implique de **croiser des données de mobilité avec des données territoriales**. Différentes sources de données sont mobilisables dont, par exemple, celles de l'INSEE (recensements, base de données des équipements, des entreprises et établissements...), la base de données SITADEL (recensement des autorisations de construire), les données de fréquentation des questionnaires d'infrastructures et de réseaux, ou encore relatives à l'offre de transport existante...

Deux exemples d'outils méthodologiques à disposition des collectivités

Pour accompagner les collectivités dans la collecte et l'analyse des données de mobilité, des outils méthodologiques existent :

CAPAMOB¹⁰⁵ (Comprendre et analyser pour agir sur les mobilités), outil conçu par le CEREMA pour permettre aux collectivités des territoires peu denses d'analyser elles-mêmes le système de mobilité des habitant.es en utilisant des méthodes simples et adaptées.

Le site invite à suivre une méthode en trois étapes :

- déterminer le potentiel du territoire, en identifiant les caractéristiques territoriales qui structurent les mobilités ;
- évaluer la pertinence des services de mobilité, en recensant tous les services de mobilité existants et en évaluant leur efficacité ;

- anticiper l'évolution des besoins : il s'agit d'analyser les pratiques de déplacement sur le territoire, puis de repérer les inadéquations entre l'offre et la demande de mobilité. La méthode proposée invite à adopter une vision prospective, afin d'anticiper l'évolution des besoins.

Il propose, pour chacune de ces trois étapes, une présentation de plusieurs éléments d'analyses à réaliser, avec les questions auxquelles ces analyses doivent contribuer à répondre, différentes méthodes pour conduire les analyses, et les acteurs incontournables à associer.

Diagnostic Mobilité¹⁰⁶, outil open-source soutenu par l'ADEME : Diagnostic Mobilité propose un outil de diagnostic en ligne. Ce tableau de bord rassemble et met en valeur différentes sources de données essentielles pour étudier l'organisation géographique d'un territoire, son profil, l'offre de transport actuelle et les pratiques de déplacement.

Parmi les différentes sources de données, **les enquêtes mobilité** sont particulièrement intéressantes. Elles sont à la mobilité, résume le CEREMA, « ce que le recensement de la population est à la démographie ». Les enquêtes mobilité offrent ainsi, à partir d'un échantillon représentatif de la population, une photographie de la mobilité sur un territoire, en permettant de faire le lien entre les caractéristiques des déplacements (dont les motifs et les modes de déplacement) et celles des personnes qui les réalisent¹⁰⁷.

Leur complexité et leur coût, liés notamment à la collecte en vis-à-vis ou par téléphone, ne les rendent pas facilement déployables dans les territoires peu denses. Certains d'entre eux rentrent dans le périmètre de ces enquêtes : souvent menées à l'échelle d'agglomérations (Poitiers, Niort, Saintes, Rochefort...), les enquêtes mobilité peuvent ainsi

englober des couronnes périurbaines parfois rurales. Elles peuvent aussi être menées, lorsque cela fait sens, sur un territoire plus large, englobant notamment de nombreux territoires ruraux sous l'influence urbaine. Tel est par exemple le cas de l'enquête mobilité menée en 2021 à l'échelle de la Gironde et de sept communes landaises, qui distingue, dans ses principaux résultats, les espaces métropolitains et non métropolitains¹⁰⁸.

Il reste pour autant nécessaire pour les territoires les moins peuplés de disposer d'informations fines sur la mobilité quotidienne de leurs habitantes et habitants. C'est pourquoi le CEREMA a développé un **protocole de collecte adapté aux territoires ruraux**. Le bilan méthodologique est jugé très encourageant, ce qui invite à **reproduire le protocole sur d'autres territoires**.

105 [Lien](#).

106 [Lien](#).

107 Leur méthodologie a été refondue en 2018. Les enquêtes mobilité certifiées CEREMA (EMC²) reposent sur un dispositif modulable, comprenant une enquête-cœur resserrée, commune à tous les territoires, et des enquêtes complémentaires, pour répondre au mieux aux besoins locaux. Pour une présentation plus détaillée de leur méthodologie, se reporter au guide édité par le CEREMA, *Les enquêtes mobilité certifiées CEREMA (EMC²) – Principes méthodologiques*, novembre 2024

108 A'urba, *Enquête mobilité Gironde 2021, Les pratiques de déplacements des Girondins – Principaux résultats*.

Une enquête mobilité conçue pour un territoire rural

Le CEREMA a expérimenté en 2023 sur le territoire de la Communauté de communes Saône Doubs Bresse (12 000 habitants) un protocole d'enquête adaptée aux territoires peu denses. Il a accompagné cet EPCI pour élaborer un questionnaire adapté à ce type de territoire auquel les habitantes et habitants puissent répondre sans l'intervention d'un enquêteur, afin de réduire les coûts de collecte. Afin de couvrir l'ensemble de la population, le questionnaire a été proposé au format numérique et papier.

11 % des ménages et 9 % des personnes résidant sur le périmètre de la Communauté de communes ont fourni des réponses exploitables. Celles-ci ont

ensuite été redressées pour garantir la représentativité de l'échantillon.

Le principe d'un questionnaire auto-administré a ainsi démontré son intérêt et sa pertinence dans les territoires ruraux. La méthodologie proposée a permis de disposer d'un panorama précis des déplacements pour un coût d'environ 20 000 euros, soit un coût de collecte par personne enquêtée cinq fois inférieur à une collecte par téléphone.

► Plus d'informations sur l'expérimentation sur le site internet du CEREMA ([lien](#)).

Définir une stratégie et construire un plan d'actions

Structurer une politique locale de mobilité invite à construire une feuille de route partagée, définissant des objectifs, hiérarchisant des priorités, ensuite déclinées dans des actions opérationnelles.

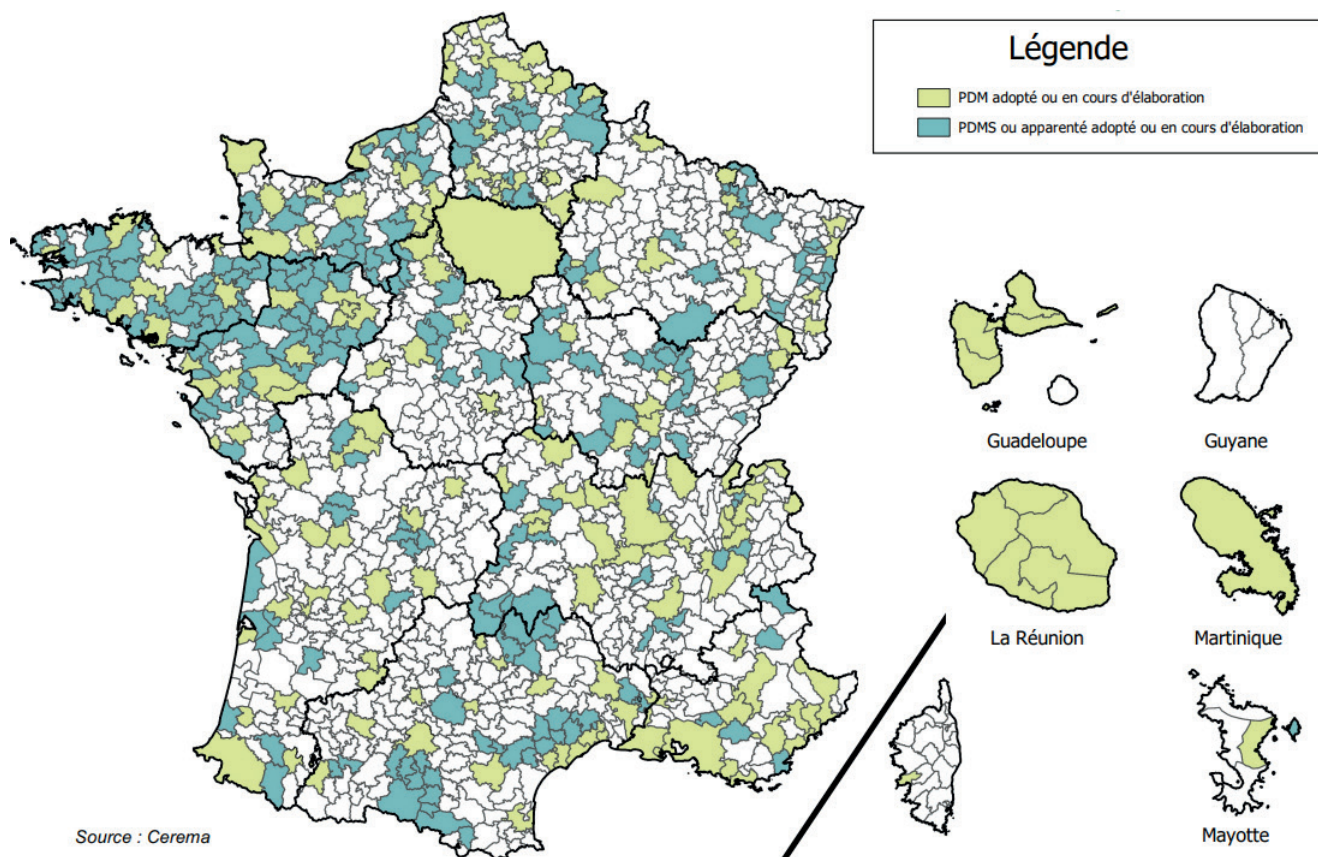
Le diagnostic doit permettre de dégager les **grands enjeux de la mobilité dans le territoire**, c'est-à-dire les principaux sujets qui seront au cœur de la politique de mobilité du territoire. Ces enjeux peuvent être de nature diverse : difficultés de mobilité rencontrées par une partie de la population (personnes non motorisées notamment), desserte de certaines parties du territoire (accès aux zones d'emploi, aux commerces et services, aux sites ou zones touristiques...), évolution des comportements de mobilité vers des pratiques de déplacement moins carbonées...

L'identification de ces enjeux doit alors permettre au territoire de **définir sa stratégie de mobilité**, c'est-à-dire de déterminer un nombre limité d'objectifs qui guideront l'élaboration du plan d'action.

Transition entre le diagnostic et les actions plus opérationnelles, cette phase de réflexion est **indispensable pour définir des priorités, donner du sens aux actions à mettre en place ou encore assurer la cohérence du plan d'action**. S'agit-il par exemple prioritairement de réduire les inégalités d'accès à la mobilité, de diminuer l'utilisation de la voiture individuelle, de réduire l'impact des déplacements sur l'environnement, d'améliorer l'accès aux services et équipements essentiels ? De ces priorités stratégiques découleront des actions différentes, qui pourront alors être formalisées dans un plan d'action plus opérationnel.

Cette démarche gagnerait à être plus systématiquement formalisée dans un **plan de mobilité simplifié (PDMS), outil de planification adapté, par sa souplesse, aux territoires peu denses**. Encore assez peu répandue en Nouvelle-Aquitaine, l'élaboration d'un PDMS permet en effet aux AOM locales de se doter d'une politique de mobilité globale et cohérente, leur donnant des outils pour planifier leurs actions et jouer leur rôle d'acteur central de l'écosystème local de la mobilité.

La planification des mobilités par AOM en 2025



Source : CEREMA, Observatoire des politiques locales de mobilité - Les données 2025 ([lien](#)).

Focus sur le Plan de mobilité simplifié (PDMS)

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a redéfini les outils permettant l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale. Elle crée en particulier, à la suite du plan de mobilité rurale, le plan de mobilité simplifié (PDMS) destiné aux autorités organisatrices de la mobilité locale des territoires moins denses (villes moyennes, territoires ruraux). « Le cadre juridique du plan de mobilité est volontairement limité afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une grande adaptabilité aux enjeux de chaque territoire »¹⁰⁹.

Selon le CEREMA, le PDMS permet ainsi à une collectivité AOM de se doter d'une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux de son territoire et aux besoins de sa population. Il offre l'opportunité de construire une feuille de route déclinée dans

un projet de mobilité, contribuant ainsi à la mise en œuvre d'actions de mobilité sur le territoire portées par tous types d'acteurs privés comme publics. Il répond à sept principes, identifiés par le CEREMA : le PDMS est ainsi :

- volontaire : non obligatoire, sa réussite dépend des volontés locales ;
- souple : la liste des thématiques à aborder et son processus d'élaboration sont peu normés, afin de laisser de la place pour l'adaptation et l'innovation locales ;
- indépendant juridiquement : il n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents ;

¹⁰⁹ CEREMA, *Le plan de mobilité simplifié – Planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne*, Fiche de synthèse, novembre 2020.

- mutualisable : le contenu du plan peut être valorisé lors d'autres démarches et se traduire dans différents documents abordant la mobilité directement ou non (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme intercommunal, plan climat air énergie territorial), contribuant ainsi à la mise en cohérence des politiques locales ;
 - adapté au territoire : conçu localement par les acteurs du territoire, il reflète les enjeux et les actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un périmètre précis ;
 - partenarial : il permet de réunir acteurs publics, privés et issus de la société civile concernés par son élaboration ;
 - participatif : il inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire.
- *Plus d'informations : CEREMA, Le plan de mobilité simplifié – Planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne, Fiche de synthèse, novembre 2020. Se reporter également au guide méthodologique proposé par le CEREMA, Le plan de mobilité simplifié - Un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux, 2021.*

Fédérer les acteurs et la population

Mobiliser des ressources financières pour développer de nouveaux services, faire évoluer les comportements de mobilité, développer les modes actifs, rationaliser la place de la voiture... nécessitent une volonté politique locale forte. Comme dans d'autres démarches projet, **le portage politique, l'adhésion et l'implication des élus** (exécutif local, élu en charge des mobilités...) **est un levier essentiel de réussite d'une politique de mobilité locale**. Créer une dynamique autour des projets de mobilité facilitera la mobilisation en interne de la collectivité, mais aussi de tous les partenaires et acteurs susceptibles d'être impliqués dans la démarche.

La mise en œuvre de solutions de mobilité et l'observation de leurs effets s'effectue sur le **temps long**, notamment au regard des dynamiques politiques liées aux mandats électoraux. Le délai entre le lancement de la démarche et son aboutissement doit rester raisonnable pour éviter que les diagnostics sur lesquels elle est construite ne deviennent caducs, ainsi que la démobilité des collectivités et des populations concernées. Cette question du temps long doit ainsi être bien intégrée dans les politiques de mobilité : à ce titre, une **construction par étapes** est utile pour permettre d'avoir des premiers résultats rapidement et ainsi créer une dynamique et une adhésion de la population, tout en garantissant une continuité de l'action publique à plus long terme. Un **effort régulier d'information et de pédagogie**

auprès des populations et acteurs locaux est également nécessaire pour ne pas donner l'impression que leurs demandes sont ignorées.

L'implication de l'ensemble des parties prenantes, aux différentes étapes de la démarche, est un facteur important de réussite. **Rassembler et fédérer les acteurs** autour de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une stratégie locale de mobilité est indispensable pour affiner la connaissance des besoins de mobilité puis susciter dans le territoire une **dynamique locale** et un **portage partagé**. Une très large palette d'acteurs peut être associée à la démarche, à travers la **gouvernance du projet** (comité de pilotage et comité technique) et plus généralement différentes formes de **participation** (de la consultation à la co-construction), parmi lesquels :

- les acteurs institutionnels : Région, EPCI ou communes, notamment voisines du territoire, services du Département ou de l'État... ;
- les représentants des acteurs économiques et des employeurs publics, qui génèrent d'importants flux de déplacement. À ce titre, le plan de mobilité simplifié doit prendre en compte les plans de mobilité employeur lorsqu'ils existent ;
- les représentants de secteurs concernés par des problématiques spécifiques de mobilité : acteurs du médico-social, de l'enseignement ou encore du tourisme...

- les acteurs du transport : exploitants de transport collectifs, taxis, loueurs de cycles... ;
- les acteurs associatifs, et notamment les associations œuvrant dans le champ de la mobilité solidaire ou encore représentant les usagers des transports...
- **favoriser le report modal vers des alternatives décarbonées**, pour préserver l'environnement, la santé et lutter contre le changement climatique (atténuation et adaptation) ;
- **renforcer l'attractivité et la cohésion des territoires ruraux**, en développant l'accès aux emplois, aux services, à la vie sociale, le tourisme, ou encore en participant à redynamiser des bourgs-centres en voie de dévitalisation.

Plus généralement, associer la population locale permet d'informer et d'animer le débat local autour des sujets de mobilité, mais aussi de faire gagner en pertinence les actions envisagées par une meilleure connaissance des pratiques et attentes, l'émergence d'idées nouvelles ou encore par une première vérification de l'acceptabilité des actions. Ateliers, réunions participatives, diagnostic en marchant, outils numériques... différentes modalités peuvent être utilisées pour associer habitantes et habitants, entreprises, commerçants, associations... à la construction de la politique de mobilité du territoire.

Des pistes pour une politique de mobilité locale ambitieuse et efficace

Promouvoir une approche globale de la mobilité

La mobilité durable et inclusive, boussole de la politique locale de mobilité

Privilégier une approche globale, c'est d'abord prendre en compte la **diversité des enjeux** – étroitement imbriqués – de la mobilité dans les territoires peu denses. L'objectif devrait être ainsi être de créer les conditions d'une **mobilité à la fois plus durable et inclusive**, afin de :

- **garantir une mobilité pour toutes et tous**, et notamment les plus fragiles, contribuant ainsi à lutter contre les inégalités économiques et sociales et les fractures territoriales ;

Face à l'ampleur du défi, tout ne pourra être fait à court terme ; des priorités devront être établies et les actions phasées dans le temps, en fonction des ambitions et des ressources locales. Pour autant cette double exigence de mobilité plus durable et inclusive devrait rester une « **boussole** » pour l'action locale.

Veiller au triptyque offre, demande, comportements de mobilité

La stratégie de mobilité du territoire s'accompagnera naturellement d'actions visant à développer les services de mobilité : création d'un service de transport à la demande ou d'une navette rurale, mise en place d'un service de covoiturage du quotidien, création d'infrastructures cyclables... **Aucun mode de transport, aussi performant soit-il, ne pourra remplacer à lui seul l'automobile dans les zones peu denses. C'est donc bien sur un panel de solutions de mobilité¹¹⁰, chacune répondant à des besoins spécifiques de déplacement, qu'il convient de s'appuyer.** Un service de transport à la demande peut ainsi répondre aux besoins de déplacement de personnes non motorisées (personnes âgées ou en situation de handicap) pour des déplacements ponctuels, tandis qu'un service de covoiturage du quotidien peut être plus particulièrement destiné aux trajets domicile-travail ; le développement des modes actifs, à travers par exemple la constitution d'itinéraires cyclables ou la location de vélos, s'adresse quant à lui plus spécifiquement aux déplacements de courte distance.

¹¹⁰ Pour une présentation plus détaillée des services et solutions de mobilité susceptibles d'être déployés en zones peu denses, se reporter à la partie 2.

La stratégie de mobilité locale ne doit toutefois pas seulement porter sur l'offre, mais également agir sur la demande de déplacement. Communiquer avant, pendant et après la mise en œuvre des actions est essentiel pour faire connaître aux usagers et usagers potentiels les offres proposées. Plus largement, les actions relatives à l'accompagnement au changement de comportement de mobilité ou encore à la sensibilisation du public aux enjeux de la mobilité ont ainsi toute leur place dans la stratégie locale de mobilité¹¹¹.

Agir sur la demande, c'est aussi limiter les besoins de mobilité, en lien avec les orientations d'aménagement du territoire. La politique de mobilité ne doit pas être pensée isolément, mais **s'inscrire dans un projet plus global d'aménagement et de développement territorial**, en lien avec les documents de planification comme les SCoT et les PLUi. Des actions visant à renforcer la diversité fonctionnelle des centres-bourgs ou encore à maîtriser l'étalement urbain recourent ainsi par exemple les enjeux de mobilité locale. **Rompre avec un modèle d'aménagement des territoires ruraux historiquement construits autour de la voiture individuelle est une priorité afin de pouvoir, à plus long terme, réduire un certain nombre de mobilités contraintes et proposer des alternatives attractives à l'autosolisme.**

Veiller à la cohérence globale des actions

La **cohérence** des mesures adoptées en faveur de la mobilité locale est indispensable afin d'en garantir la meilleure efficacité : mettre en avant des alternatives à l'automobile risque par exemple de ne pas être suffisant sans réflexion plus globale sur la place de la voiture dans les bourgs ruraux. Cette mise en cohérence ne doit pas être recherchée sur les seules actions relevant directement de la mobilité, mais s'étendre à l'ensemble de l'action locale qui y participe, directement ou indirectement. Sujet fondamentalement transversal, la mobilité est en effet au cœur de nombreux enjeux et politiques publiques : aménagement du territoire, développement économique, habitat, environnement...

C'est pourquoi **la politique de mobilité locale ne peut être pensée indépendamment du projet de territoire dont elle est une composante.** Elle doit en particulier être conçue en lien et en cohérence avec les différents documents de planification stratégique du territoire (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme, plan climat air énergie territorial...).

Faire preuve de souplesse et d'adaptabilité

Répondre aux besoins de mobilité dans les zones peu denses invite aussi à développer des **solutions plus souples et légères**, plus particulièrement adaptées à ces territoires : par exemple, « s'appuyer sur des offres de covoiturage et d'autopartage formelles et informelles, sur le transport à la demande, etc. permet de compléter l'offre de transport régulier par des offres souples, s'adaptant au plus près aux besoins individuels »¹¹². **Les aménagements peuvent aussi être conçus de manière innovante et frugale**, à l'image du Relais des mobilités expérimenté à Meymac, en Corrèze : présenté comme un carrefour de services, ce mobilier multifonction permet de s'abriter en attendant un covoiturage, un transport à la demande ou de faire de l'auto-stop, tout en étant équipé de panneaux d'information, d'un banc, d'une station d'autoréparation vélo et de marquages au sol. **L'adaptabilité peut aussi être favorisée par l'organisation même du service** : ex syndicat de transport scolaire, le syndicat Sud Gironde Mobilité s'est reconverti en AOM et régie de transport : il assume ainsi les fonctions d'organisation et d'exploitant des transports. Cette modalité d'organisation offre, pour le syndicat, une capacité à faire évoluer le réseau plus souple et plus rapide (absence de marché public, lien plus direct entre décision et exploitation).

111 Voir plus largement fiche n°11.

112 CEREMA, *Mobilités dans les territoires peu denses – Un enjeu de cohésion territoriale*, mars 2024.

Être souple, c'est aussi pouvoir tester, expérimenter et se donner le droit à l'erreur pour ainsi entrer dans un processus d'amélioration en continu.

Dans un guide consacré aux nouvelles solutions de mobilité dans les espaces de faible densité, l'Association des Communautés de France (ADcF) et Transdev le confirment : l'expérimentation de solutions alternatives à la voiture individuelle est « une démarche plébiscitée par les collectivités car ses avantages sont nombreux : appréhension des problématiques de mobilité et de leur financement, ou encore professionnalisation de l'exercice de la compétence »¹¹³. Alors que le développement d'une politique de mobilité locale peut s'apparenter, pour de nombreux territoires, comme un pas dans l'inconnu, l'expérimentation permet de commencer à

appréhender les enjeux de mobilité du territoire, de tester des solutions pour en identifier les leviers et les freins, d'en mesurer l'acceptabilité par les habitantes et habitants ; c'est aussi un moyen pour tester la capacité du territoire à déployer une offre de mobilité, à mobiliser les ressources techniques et financières nécessaires.

De manière générale, **un véritable suivi des politiques locales de mobilité est indispensable pour permettre une adaptation régulière des services et solutions mis en place**. Ce travail de suivi et d'adaptation sera d'autant plus aisé que les **objectifs et indicateurs** correspondants, **adaptés aux spécificités des territoires ruraux**, auront été clairement déterminés lors de l'élaboration de la stratégie de mobilité locale.

113 AdCF, Transdev, *Nouvelles solutions de mobilité dans les espaces de faible densité : un priorité des prochains mandats locaux*, 2020.

» PRÉCONISATIONS DU CESER

CLÉS DE RÉUSSITE

Structurer une stratégie adaptée aux besoins de mobilité des territoires peu denses

Des étapes incontournables pour élaborer une stratégie locale de mobilité

- ▶ **RÉGION** **EPCI**
Réaliser un diagnostic mobilité préalable, afin de permettre au territoire de mieux appréhender ses propres enjeux de mobilité.

- ▶ **RÉGION** **EPCI**
8. Bâtir une feuille de route pour la mobilité locale : identifier, à partir des enjeux de mobilité identifiés, un nombre limité d'objectifs, hiérarchiser les priorités, ensuite déclinées dans des actions opérationnelles phasées dans le temps.
 - ⇒ Mobiliser pleinement les outils existants, et notamment le plan de mobilité simplifié adapté, par sa souplesse, aux territoires peu denses ;

- ▶ **RÉGION** **EPCI**
Rassembler et fédérer les acteurs et la population autour de l'élaboration de la stratégie de mobilité locale, afin de susciter une dynamique locale et un portage partagé, au-delà de l'indispensable volontarisme de la collectivité.
 - ⇒ Intégrer l'enjeu du temps long dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de mobilité, afin de permettre l'aboutissement rapide de premières réalisations tout en garantissant une continuité de l'action publique à plus long terme.

Des pistes à explorer pour une politique de mobilité locale ambitieuse et efficace

- ▶ **RÉGION** **EPCI**
9. Promouvoir une approche globale de la mobilité à l'échelle du territoire :
 - Une double ambition comme « boussole » : créer les conditions d'une mobilité à la fois plus durable et inclusive dans les territoires peu denses (cf. enjeux sociaux, environnementaux et territoriaux développés en partie 1) ;
 - Agir sur l'offre de service en s'appuyant sur un panel diversifié de solutions de mobilité, susceptible de répondre à différents besoins de déplacement (déclinées en partie 2) ...
 - ... mais aussi sur la demande et les comportements de mobilité, pour réduire les besoins contraints de déplacement et favoriser le report modal ;
 - Veiller à la cohérence de l'action locale, en articulant étroitement la stratégie de mobilité avec le projet global de développement du territoire formalisé dans les documents de planification (SCoT, PLUi...).

- ▶ **RÉGION** **EPCI**
10. Développer des solutions souples et adaptatives :
 - Proposer des services et équipements plus légers et souples, adaptés à la desserte fine des territoires ruraux ;
 - Expérimenter, se donner le droit à l'erreur, pour engager la démarche, tester et améliorer à l'épreuve du réel les solutions envisagées ;
 - Suivre efficacement les actions mises en œuvre, sur la base d'objectifs et d'indicateurs préalablement définis et adaptés aux spécificités des territoires peu denses, pour s'engager dans un processus d'amélioration continu.

Lever les freins au développement d'une offre de mobilité dans les territoires ruraux

En résumé

Si de nombreuses solutions existent pour favoriser la mobilité dans zones peu denses, leur déploiement dans ces territoires se heurte à toute une série de freins qui contraignent la capacité d'agir des collectivités. Lever ces obstacles est indispensable pour favoriser leur développement et ainsi contribuer à la construction d'un modèle de mobilité plus solidaire et durable.

Parmi les principaux freins :

- un paysage institutionnel marqué, malgré les avancées de la loi d'orientation des mobilités, par une multiplicité d'acteurs et de périmètres d'intervention qui doivent être coordonnés ;
- un modèle de financement des services de mobilité, tant régionaux que locaux, devenu inadapté : l'attribution de ressources pérennes est indispensable pour le maintien et le développement des services portés par les collectivités ou encore les associations ;
- un accompagnement encore insuffisant des territoires dans l'exercice de leur compétence « mobilité » ou la gestion de services de mobilité. Le rôle de la Région doit en la matière être véritablement renforcé.

Un paysage institutionnel à coordonner

En dépit des avancées de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, **le paysage institutionnel de la mobilité locale reste à construire. Les politiques de mobilité à l'échelle des territoires peu denses font en effet intervenir de nombreux acteurs**, dont deux occupent une place centrale : la Région et les intercommunalités, autorités organisatrices de la mobilité sur leur ressort territorial.

Une multiplicité d'acteurs

Les autorités organisatrices de la mobilité régionale et locale

Qu'est-ce qu'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ?

Une autorité organisatrice de la mobilité est l'acteur chargé d'organiser les mobilités sur son ressort territorial. Au-delà de la compétence historique d'organisation des services de transport en commun, la loi d'orientation des mobilités du 29 décembre 2019 élargit le rôle des AOM à l'ensemble des outils et solutions de mobilité : leur rôle s'étend ainsi notamment au développement et au soutien aux mobilités actives, partagées ou solidaires.

Être AOM, c'est ainsi :

- définir, planifier une politique de mobilité sur son ressort territorial, afin de répondre aux enjeux de mobilité du territoire, offrir des alternatives de mobilité aux habitants, ou encore faire évoluer leurs pratiques ;
- organiser des services de mobilité, c'est-à-dire en définissant la consistance générale, les conditions de fonctionnement et de financement ;
- contribuer, sous des formes diverses (techniquement, financièrement...) à une action ou service de mobilité active, douce ou partagée mis en œuvre par un autre acteur, public ou privé ;
- animer les acteurs et fédérer les initiatives autour de la mobilité...

Le paysage institutionnel de la mobilité dans les zones peu denses a été largement redéfini par la loi d'orientation des mobilités. Historiquement autorité organisatrice de transport (AOT), les Régions sont devenues **autorités organisatrices de la mobilité régionale**, étendant ainsi leur champ de compétences à l'ensemble des services de mobilité. L'AOM régionale est compétente pour ce qui concerne les services d'intérêt régional, qu'il s'agisse de services réguliers de transport public (TER, services routiers interurbains), les services de transport scolaire, les services relatifs aux mobilités actives, partagées ou solidaires. La Région est également devenue **cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité** : à ce titre, il lui appartient de d'organiser les modalités de l'action commune des AOM dans différents domaines (dessertes, horaires, tarification, information, pôle d'échanges multimodaux...).

À l'échelle locale, les agglomérations étaient historiquement couvertes par des AOM locales (métropole, communauté d'agglomération ou urbaine), qui y

ont notamment développé des services de transport urbain. Les espaces peu denses ont en revanche longtemps constitué des **zones blanches de la mobilité**¹¹⁴, dans lesquelles aucune autorité n'était en charge de proposer une action coordonnée pour la mobilité¹¹⁵. Afin de rompre avec cette situation, la loi d'orientation des mobilités a prévu la **couverture, dès 2021, de l'ensemble du territoire en autorités organisatrices de la mobilité locale**. En ouvrant la compétence mobilité à l'ensemble des EPCI¹¹⁶, la loi a pour objectif de couvrir l'ensemble du territoire avec une offre de transport et de permettre un accès plus équitable à la mobilité.

La loi encourage plus précisément les communautés de communes à se saisir de la compétence d'AOM locale, sans toutefois l'imposer. **Les communautés de communes devaient ainsi se prononcer sur leur volonté de devenir AOM** sur leur territoire. À défaut, la Région devient **AOM locale en substitution**, en complément de son rôle d'AOM régionale.

114 5 % des communautés de communes étaient déjà compétentes avant le 1^{er} janvier 2022.

115 Sans que cela ne signifie toutefois qu'aucun service de mobilité ne pouvait y être proposé.

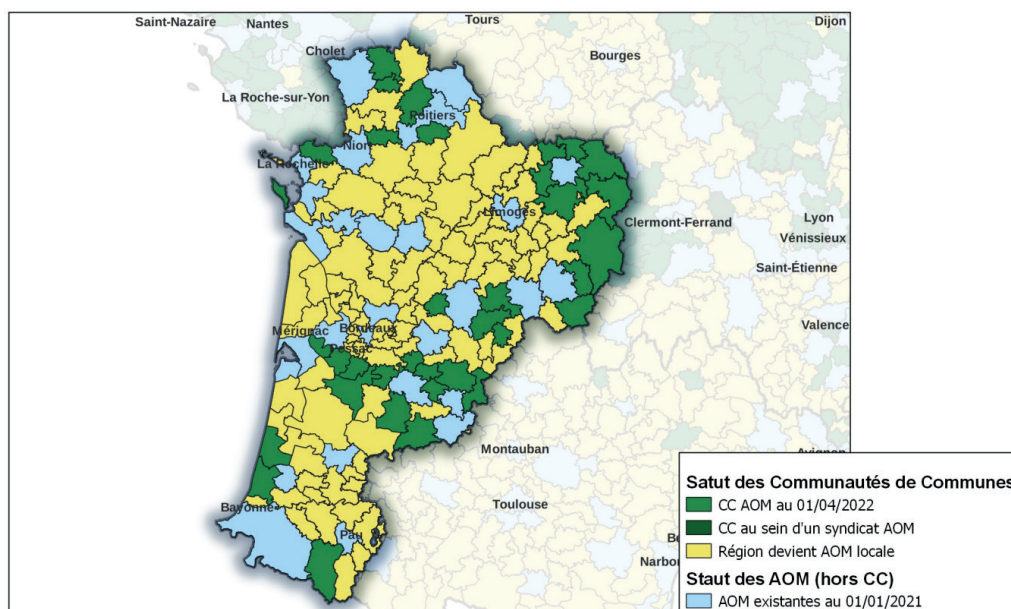
116 Outre les communautés de communes, le rôle d'AOM peut également être exercé par des syndicats qui se sont vu transférer la compétence par ses EPCI membres : syndicat mixte de transport, syndicat mixte porteur de SCoT, Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR)...

À l'échelle nationale, 53 % des communautés de communes ont fait le choix de devenir AOM locale. Diverses raisons, liées par exemple à l'insuffisance de moyens ou encore à la politique proactive de la Région pour porter, au nom de l'efficacité, cette responsabilité, peuvent expliquer le choix des autres. La prise de la compétence « mobilité » par les communautés de communes n'a pas été homogène sur le territoire national. Très schématiquement, les communautés de communes de la moitié nord de la France se sont assez majoritairement saisies de la compétence mobilité, tandis que celles de la moitié sud ont plutôt laissé les Régions jouer ce rôle.

Au 1^{er} juillet 2021, seules 35 communautés de communes de Nouvelle-Aquitaine sont devenues nou-

vellement AOM locales ; la Région est devenue, par substitution, autorité organisatrice de la mobilité locale dans le ressort territorial des 92 communautés de communes n'ayant pas choisi de prendre la compétence mobilité. **Ainsi, moins de 30 % des communautés de communes de la région sont devenues AOM locales**, avec des disparités infra-régionales : la quasi-totalité des communautés de communes du Lot-et-Garonne se sont par exemple saisies de la compétence. La région se situe ainsi dans la fourchette basse, entre Auvergne-Rhône-Alpes et Centre-Val de Loire ; en comparaison, une très large majorité de communautés de communes des régions Bretagne, Pays de la Loire, Normandie ou encore Grand Est, ont pris la compétence [voir carte en annexe].

Prise de la compétence AOM au 1^{er} avril 2022 en Nouvelle-Aquitaine



Source : CEREMA ([lien](#)).

L'intercommunalité (EPCI seuls ou regroupés en syndicats) apparaît comme **l'échelon le plus adapté à la définition et à la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale**. Parmi les principaux enseignements de l'enquête menée par Intercommunalités de France auprès de ses membres en 2023, il apparaît que le portage des politiques de mobilité est plus

approfondi lorsque l'intercommunalité est AOM¹¹⁷. Si la Région a un rôle essentiel à jouer comme cheffe de file des mobilités et de l'intermodalité, en complément de son rôle d'AOM régionale, l'intercommunalité apparaît comme le maillon central d'une **gouvernance de proximité des mobilités locales**.

117 Intercommunalités de France, Transdev, « L'organisation des mobilités à l'échelle des bassins de vie – Point d'étape de la loi d'orientation des mobilités », *Focus Mobilités*, 2023.

Sans méconnaître l'attention portée par la Région lorsqu'elle intervient en tant qu'AOM locale, la connaissance des enjeux locaux, la mise en œuvre de solutions adaptées aux besoins des territoires... sont d'abord une **problématique locale**. C'est d'ailleurs pour cela que la Région Nouvelle-Aquitaine a fait, à juste titre, le choix d'intégrer les communautés de communes non AOM aux contrats opérationnels de mobilité, les associant ainsi à l'élaboration des solutions de mobilité de leurs territoires. Afin de **rapprocher la gouvernance des réalités locales**, il pourrait toutefois être pertinent de **rouvrir la possibilité de devenir AOM aux communautés de communes** qui n'ont pas pris la compétence en 2020-2021. **Subordonnée à une évolution législative, cette prise de compétence devra toutefois être encouragée et accompagnée par un accès à une ingénierie renforcée et à des ressources suffisantes**¹¹⁸.

D'autres acteurs de la mobilité locale

Sans être AOM, **d'autres acteurs interviennent dans la mobilité dans les territoires**. C'est notamment le cas des **Départements**, responsables, **au titre de l'action sociale et des solidarités**, des services de transport scolaire des élèves en situation de handicap. Ils pilotent avec la Région l'élaboration, à l'échelle des bassins de mobilité et en lien avec les AOM locales, des plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire (PAMS), dont le déploiement avance lentement¹¹⁹. Les Départements sont également responsables de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien du très étendu **réseau de routes départementales** : ils sont ainsi incontournables lorsqu'il s'agit d'aménager des parkings ou arrêts de covoiturage, des pistes cyclables ou aménagements de chaussée sur le réseau départemental.

Par ailleurs, les compétences liées à l'urbanisme, à la voirie ou encore au pouvoir de police du maire en matière de circulation et de stationnement peuvent également être mobilisées à l'échelle communale. À côté des **opérateurs de transport** implantés sur le territoire, de nombreuses **associations** interviennent en apportant des solutions de mobilité aux personnes les plus vulnérables, privées de moyen de transport.

Un besoin de coordination

118 Sur ce point, voir ci-après.

119 À titre d'exemple, le Département du Lot-et-Garonne est l'un des plus avancés dans la démarche en Nouvelle-Aquitaine.

120 Au minimum : Région, Départements, AOM locales, gestionnaires de pôles d'échanges multimodaux, syndicats de transport.

Face à la multiplicité des acteurs et des périmètres d'intervention, il est nécessaire de **renforcer le dialogue et la coopération** entre les différentes parties prenantes. L'éclatement et le cloisonnement des acteurs aboutit trop souvent, faute de dialogue suffisant entre les collectivités, à des **stratégies de mobilité incomplètes**, à une **dispersion des efforts**, tout en rendant le paysage institutionnel et l'offre de mobilité **peu lisibles** pour le citoyen.

Pour répondre à cet enjeu central, la loi d'orientation des mobilités propose des outils visant à instaurer, à une échelle pertinente, un dialogue entre les collectivités dans le champ de la mobilité. Partant du constat que les limites administratives des AOM ne permettent pas toujours de penser l'organisation des mobilités à l'échelle des pratiques de déplacement, le législateur a prévu la création de **bassins de mobilité** : formé d'un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre, le bassin de mobilité correspond au périmètre sur lequel s'organisent les **mobilités quotidiennes**. La Région Nouvelle-Aquitaine a retenu un **découpage cohérent du point de vue des politiques territoriales** : elle est découpée en 54 bassins de mobilité, qui correspondent aux territoires de projet sur lesquels sont assis les contrats de territoire. Ces périmètres constituent ainsi une échelle de discussion bien identifiée par les EPCI, sans être trop étendus.

C'est à l'échelle des bassins de mobilité que doivent être élaborés les **contrats opérationnels de mobilité (COM)**, conclus entre les acteurs locaux de la mobilité¹²⁰. Déclinaison opérationnelle du rôle de **chef de file des mobilités et de l'intermodalité** dévolu à la Région, les COM constituent le cadre de la **coordination des acteurs et services de mobilité locale**. Les contrats opérationnels de mobilité visent ainsi à :

- réunir et coordonner, à l'échelle du bassin de mobilité, tous les acteurs de la mobilité pour mobiliser toutes les compétences et favoriser l'émergence de projets partenariaux ;
- développer l'offre de mobilité locale, en proposant des offres nouvelles complémentaires aux réseaux structurants ;
- améliorer la coordination des offres de transport et développer l'intermodalité.

Les contrats opérationnels de mobilité en Nouvelle-Aquitaine

La Région Nouvelle-Aquitaine s'est engagée dans l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité, à l'échelle de ses 54 bassins de mobilité. Au-delà des acteurs prévus par la loi d'orientation des mobilités, la Région a choisi d'associer aux COM les EPCI non-AOM, ainsi que Nouvelle-Aquitaine Mobilités, syndicat mixte qui assure pour le compte de ses membres, la coordination des services de transport, la gestion d'un système d'information multimodal ou encore d'une billettique intermodale. **La Région a en effet souhaité conférer aux contrats opérationnels de mobilité un champ d'action plus large que le contenu obligatoire, en intégrant la mobilité locale à la démarche contractuelle.**

Des comités de pilotage (représentants politiques des parties prenantes) et des comités techniques (représentants techniques) ont été mis en place pour élaborer les contrats. Les services de la Région ont, au sein du Pôle Transports, infrastructures, mobilité et cadre de vie été mobilisés pour assurer, en lien avec l'exécutif régional, le pilotage des COM.

Depuis les premiers contrats adoptés en mars 2023, ce sont désormais 21 COM qui ont été approuvés à la fin 2025.

Conclu pour une durée de six ans, chaque contrat opérationnel de mobilité s'organise autour de quatre volets :

- les dispositions administratives générales, relatives à la vie du contrat et à son évolution ;
- un bilan de l'organisation et des dynamiques territoriales, visant à partager un diagnostic commun et dégager des enjeux d'amélioration ;
- une feuille de route basée sur un recensement des besoins, attentes et projets envisagés par les partenaires du contrat. Ce volet résulte des discussions entre les parties prenantes ayant permis de formaliser un projet de mobilités commun fédérateur sur le bassin ;
- les principes d'intervention qui peuvent être mobilisés pour l'accompagnement technique et financier des EPCI. Cette « boîte à outils » permet au maître d'ouvrage de chaque action de la feuille de route de saisir les partenariats adaptés afin de concrétiser un projet plus facilement.

Fruit des réflexions menées tout au long du COM, un ensemble de fiches actions traduit de façon concrète et opérationnelle les projets de mobilités sur lesquels le ou les EPCI souhaitent s'engager sur la durée du contrat.

Les contrats font l'objet d'un bilan annuel ; des ajustements par avenants peuvent alors permettre d'intégrer de nouveaux projets de mobilité locale ou d'adapter l'offre des services déjà mis en place.

DANS LES TERRITOIRES

L'exemple du contrat opérationnel de mobilité du Périgord Vert

La Région Nouvelle-Aquitaine a adopté, fin 2025, quatre nouveaux contrats opérationnels de mobilité, parmi lesquels celui du Périgord Vert. Bassin de mobilité situé en Dordogne, le territoire se compose de six communautés de communes non-AOM, rassemblant 82 000 habitants. Les flux de déplacements y sont principalement locaux, mais également marqués par une interaction avec l'agglomération de Périgueux. Le bouquet de mobilité locale de la Région pourra être mobilisé pour un budget maximal annuel de près de 500 000 euros, dont 330 000 euros de participation régionale

Les constats identifiés portent sur un territoire très vaste, multipolaire, limitrophe à trois autres départements (Gironde, Charente et Haute-Vienne), avec des offres de transports généralement assez orientées Sud-Nord du fait de la géographie :

- malgré les réseaux régionaux, une pratique des transports en commun qui rentre difficilement en concurrence avec l'efficacité de la voiture sur la majorité des déplacements quotidiens ;
- un réseau cyclable développé pour un usage loisir, mais peu orienté pour les déplacements du quotidien, induisant une pratique faible ;

Les enjeux de mobilité identifiés s'articulent autour des principes suivants :

- ajuster les infrastructures à l'augmentation des flux ;
- développer des solutions adaptées aux spécificités du milieu rural du Périgord vert, notamment en renforçant des corridors Est-Ouest, et des mini-points d'intermodalité plus visibles et multimodaux ;
- faciliter le recours aux modes de déplacements alternatifs sur les flux courte distance.

13 projets de mobilité sont identifiés à l'échelle du bassin, organisés autour de quatre axes :

- construction d'une stratégie de mobilité (2 projets) : réalisation d'un plan de mobilité simplifiée (PDMS) ainsi que d'un schéma directeur cyclable ;
- organisation des services de mobilité (8 projets) : création d'une navette régulière locale, réalisation de plans locaux du covoiturage, déploiement d'un service de covoiturage, étude de création d'un service de location de vélo, création d'un service de transport à la demande...
- aménagements et infrastructures de mobilité (1 projet) : déploiement de mini-pôles intermodaux ;
- communication et concertation (2 projets) : promotion de l'ouverture des transports scolaires aux passagers commerciaux, mise en place d'un plan de communication annuel.

Source : Région Nouvelle-Aquitaine, Contrat opérationnel de mobilité adopté par le Conseil régional lors de la séance plénière du 18 décembre 2025.

Les contrats opérationnels de mobilité apparaissent comme un cadre indispensable pour assurer la coordination, à l'échelle locale, des acteurs, tout en favorisant le développement de nouvelles offres de mobilité. S'ils se déploient progressivement dans la région, **leur appropriation est à construire dans la durée, pour en faire émerger de véritables stratégies partagées de mobilité, assises sur des enjeux**

clairement identifiés et des priorités définies. L'enjeu n'est pas seulement d'articuler de manière cohérente les orientations régionales et les besoins et projets locaux autour d'une stratégie partagée ; il est aussi de construire, dans des bassins de mobilité constitués de plusieurs EPCI, une vision et une ambition commune, plutôt qu'une addition de projets de différentes intercommunalités.

Quelle échelle pour les politiques locales de mobilité dans les zones peu denses ?

Au-delà de la coopération entre acteurs, se pose la question de l'**échelle territoriale la plus adaptée** pour construire et mettre en œuvre les politiques de mobilité dans les zones peu denses. Le législateur a apporté une première réponse en mettant en avant les communautés de communes. Représentant un périmètre déjà important, l'intercommunalité est aussi l'échelon de la planification et de la définition du projet de territoire, dans lequel la politique de mobilité est une composante transversale. L'échelle souvent plus large du **bassin de mobilité**, espace au sein duquel se réalise l'essentiel des mobilités du quotidien, n'en reste pas moins intéressante pour **mieux gérer l'inter-territorialité**.

Dans certains cas, le périmètre intercommunal sera suffisamment vaste pour permettre de penser une politique de mobilité cohérente, en y intégrant les enjeux des relations avec les territoires voisins ; dans d'autres territoires, une **coopération avec les intercommunalités voisines**¹²¹ sera néanmoins indispensable pour assurer une bonne connexion avec les territoires limitrophes. L'objectif, en s'inscrivant dans un ensemble plus large : prévenir les incohérences, les obstacles administratifs ou tarifaires, les correspondances inorganisées ou absentes, liés à l'**effet frontière**. Le recours au **syndicat**, auquel les EPCI membres délègueraient leur compétence d'AOM, peut être pertinent : rassembler au sein d'un même périmètre plusieurs communautés de communes pourrait être un levier intéressant de mutualisation et de coordination à une échelle plus adaptée, tout en renforçant la gouvernance collective et la solidarité financière entre territoires. C'est par exemple le choix fait par trois communautés de communes du Sud Gironde, qui se sont regroupées au sein du syndicat Sud Gironde Mobilités auquel elles ont délégué leur rôle d'AOM locale.

Garantir les ressources nécessaires au développement de services de mobilité en zones peu denses

Des ressources propres inadaptées pour un financement pérenne des services de mobilité

Réinvestir les transports collectifs, développer des services de maillage fin... autant de leviers à mobiliser pour répondre aux besoins de mobilité de populations rurales parfois éloignées des solutions de transport et véritablement accélérer la décarbonation des mobilités. Cette amélioration des transports du quotidien ne sera toutefois possible sans **refonte du modèle de financement des mobilités**.

À l'échelle régionale

Jusqu'à il y a peu, les Régions ne disposaient d'aucune ressource spécifique pour l'exercice de leurs compétence « mobilité » ; les nouvelles responsabilités confiées aux Régions (cheffes de file des mobilités et de l'intermodalité, AOM locales par substitution...) ne s'étaient par ailleurs accompagnées d'aucune ressource nouvelle. La situation a certes récemment évolué : saisissant la possibilité offerte par la loi de finances pour 2025, la Région Nouvelle-Aquitaine a décidé de mobiliser une **nouvelle recette fiscale**, le **Versement Mobilité Régional et Rural** (VMRR), assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés de plus de onze salariés¹²². Le produit attendu, 62 millions d'euros pour 2026, doit toutefois être rapporté aux 1,1 milliards d'euros de budget consacré aux mobilités régionales. Le VMRR participera de manière non négligeable au financement des services de mobilité relevant des compétences régionales. Mais **d'autres ressources doivent être mobilisés pour répondre aux enjeux de développement massif des transports régionaux** tant en termes de réseaux structurants (TER, cars) que de maillage local dans les territoires peu denses où les besoins sont importants.

121 Et, le cas échéant, avec les Régions et Départements voisins.

122 Dans son avis des 7 et 8 octobre 2025, le CESER avait considéré que l'instauration du VMRR n'apportait qu'une réponse partielle et très imparfaite à la nécessité de développer l'offre régionale de transport, et plaidait ainsi pour une refonte en profondeur du modèle de financement des mobilités ([lien](#)).

Le financement des transports régionaux continue en effet à reposer, pour l'essentiel, sur un **budget régional de plus en plus contraint**, en particulier ces dernières années où les collectivités ont été appelées à participer aux efforts de redressement des finances publiques. L'élaboration de la convention TER 2024-2030 avait ainsi déjà mis en lumière les difficultés à renforcer, dans le cadre budgétaire régional, l'offre TER de manière substantielle, alors même que celle-ci rencontre un succès croissant.

De même, le développement de services de mobilité dans les territoires où la Région est devenue AOM

locale se heurte aux contraintes budgétaires : la Région a ainsi posé le principe d'un cofinancement à hauteur de 50 %¹²³ des coûts de fonctionnement des services, avec une enveloppe régionale maximale de quatre euros par habitant. Les ressources sont donc limitées : la mise en place d'un transport à la demande peut ainsi consommer, à elle seule, l'enveloppe budgétaire. **Ces limitations risquent ainsi de conduire au déploiement d'une politique de mobilité centrée autour d'un ou deux services, là où une réponse efficace supposerait la mise en place d'un panel diversifié de solutions.**

Le financement de la modernisation du réseau ferroviaire

La remise à niveau et la modernisation du réseau ferroviaire, et notamment des lignes de desserte fine du territoire que des décennies de sous-investissement de l'État ont fragilisé, est un **préalable incontournable** au développement d'une offre TER attractive et performante. Au-delà de la performance même du réseau, l'enjeu est aussi celui de son **adaptation au changement climatique** : dans un avis adopté en janvier 2026¹²⁴, le Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE) souligne ainsi la vulnérabilité des infrastructures face aux effets du changement climatique (vagues de chaleur, inondations, glissements de terrain...). Investir dans l'adaptation des infrastructures pour diminuer leurs contributions aux émissions de gaz à effet de serre (objectif d'atténuation) et améliorer leur **résistance** et **résilience** au changement climatique (objectif d'adaptation) doit donc être une priorité.

Jusqu'alors, les Régions étaient sollicitées dans le cadre des Contrats de plan État-Région (CPER) pour financer une part importante des investissements ferroviaires, et notamment la régénération des lignes de desserte fine du territoire. Lors de

l'adoption de son budget pour 2026, la Région Nouvelle-Aquitaine a décidé de ne plus se substituer à l'État, avec toutefois le risque, souligné par le CESER, de fermetures de lignes si des travaux d'urgence n'étaient pas effectués.

Pour le CESER, **l'État doit exercer pleinement ses responsabilités de propriétaire de l'infrastructure ferroviaire**, en donnant à SNCF Réseau les moyens nécessaires à sa régénération, à sa modernisation et à son développement. **Des financements massifs sont nécessaires, que le système actuel de financement ne permet pas d'assurer.** Les suites que donnera l'État à la conférence nationale Ambition France Transports sont donc particulièrement attendues, tant en termes de programmation des investissements que d'identification des ressources pérennes à mobiliser pour assurer la rénovation du réseau, et en particulier des lignes de desserte fine. Des pistes de financement ont été évoquées lors de la conférence, comme le fléchage de l'excédent de recettes des péages que permettra la fin d'une partie des concessions autoroutières.

123 Le cofinancement régional pouvant toutefois atteindre 60 et 70 % pour les communautés de communes en situation de vulnérabilité intermédiaire ou forte.

124 CESE, *Anticiper et prévenir les risques liés au changement climatique, pour les infrastructures*, janvier 2026.

À l'échelle locale

La mise en place d'un panel de solutions de mobilité susceptible de proposer une alternative attractive au « tout voiture » a un **coût que les territoires peu denses ne peuvent pas toujours supporter**. Les services de mobilité locale adaptés à la desserte des espaces ruraux sont certes moins coûteux que les traditionnels services réguliers de voyageurs, mais ne peuvent pas pour autant être mis en place sans aucun soutien financier.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a apporté une première réponse. En étendant le périmètre des AOM à l'ensemble du territoire, la loi a du même coup étendu la possibilité de prélever le **Versement Mobilité (VM)** à des collectivités qui ne pouvaient jusqu'alors y recourir. Les communautés de communes devenues Autorités organisatrices de la mobilité locale ont ainsi désormais la possibilité de lever le Versement mobilité. Celui-ci a pour avantage de constituer une source de financement durable pour les collectivités, leur permettant de sortir, au moins pour partie, de la logique des appels à projets ponctuels.

Le Versement Mobilité

Le Versement Mobilité est une recette fiscale affectée aux autorités organisatrices de la mobilité locale (hors Région) pour financer les dépenses d'investissement et de fonctionnement des services de mobilité.

Il est assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins onze salariés qui se situent dans le ressort territorial de l'AOM.

Son taux est fixé par l'AOM, dans la limite des plafonds fixés par la loi (en fonction de la population).

S'il constitue une ressource incontournable pour les AOM urbaines, le Versement Mobilité n'est en revanche pas totalement adapté aux territoires peu denses, pour au moins deux raisons :

- son instauration est d'abord **conditionnée à l'organisation d'un service régulier de transport public de personne**, service qui n'est pas, le plus souvent, adapté à la desserte des zones peu denses ; une évolution législative serait souhaitable pour lever ce frein, et ainsi permettre aux AOM qui organisent des services de mobilité, à l'image du transport à la demande, de pouvoir se doter de cet outil fiscal ;
- les recettes nouvelles peuvent en outre rester **modestes** dans des territoires ruraux dont le tissu d'entreprises et d'établissements publics de plus de onze salariés est loin d'être toujours dense. Des **dispositifs de péréquation** pourraient être envisagés pour compenser en partie les inégalités entre les territoires bien pourvus et ceux qui le seraient moins.

Les EPCI devenus AOM locales pourront par ailleurs bénéficier, à partir de 2026, de la mise en place du Versement Mobilité Régional et Rural. En application des dispositions législatives, la Région reversera 10 % du produit du VMRR aux AOM locales, au prorata de la population des EPCI, et conservera la partie correspondant aux communautés de communes où elle est AOM locale par substitution. Ce dispositif constitue un début intéressant de péréquation fiscale au profit de la mobilité dans les territoires ruraux, même s'il aurait peut-être été plus judicieux, dans cette perspective, de s'appuyer sur le potentiel financier des EPCI plutôt que sur leur population.

Au-delà des collectivités, les **associations**, qui portent dans les territoires de nombreuses initiatives de mobilité solidaire, voient elles aussi leur **financement fragilisé**. Les contraintes budgétaires conduisent en effet leurs financeurs publics à réduire leur soutien. **Or sans ce soutien pérenne, qui représente un coût pour la collectivité souvent moins élevé qu'une intervention directe** (transport à la demande par exemple), **de nombreuses associations sont déjà ou seront contraintes de réduire, voire d'abandonner leur activité, à destination des plus vulnérables.**

La nécessité d'un nouveau modèle de financement des mobilités

Devant les limites du système actuel de financement des mobilités régionales et locales, une refonte plus profonde du modèle économique des AOM régionales et locales semble nécessaire. La mise en œuvre d'une politique de mobilité ambitieuse, à l'échelle régionale comme locale, suppose la création et l'attribution aux collectivités compétentes de **ressources pérennes à la hauteur des enjeux et des besoins**. Plusieurs pistes peuvent être explorées dans cette perspective :

- **l'augmentation des concours financiers de l'État aux régions**, à travers par exemple l'attribution de fractions supplémentaires de TVA : les régions doivent en effet pouvoir disposer des ressources suffisantes pour exercer leurs compétences « mobilité » et ainsi véritablement répondre aux besoins de déplacement des populations tout en préparant l'avenir (décarbonation des mobilités) ;
- la **réorientation des ressources** liées aux modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre vers le développement de modes moins émetteurs¹²⁵. Cette proposition permettrait de dégager des ressources nécessaires au financement des mobilités, en cohérence avec les objectifs de décarbonation des mobilités. À plus long terme toutefois, il pourrait être nécessaire, pour pérenniser les ressources régionales, de faire progressivement évoluer les recettes carbonées, appelées à diminuer, vers des recettes décarbonées ;
- la **diversification des ressources des AOM régionales et locales**, à travers la recherche d'un financement plus équilibré en termes de prélèvement sur les différentes catégories de contribuables¹²⁶ ;

- l'imposition des **plus-values foncières** induites par le développement des infrastructures de transport, par exemple sur le périmètre des services express régionaux métropolitains (SERM).

L'attribution de recettes pérennes a aussi pour avantage de permettre de sortir pour partie de la logique d'appels à projet ou de financement via le fonds vert, souvent limité à des projets spécifiques sans vision globale ni actions d'ensemble. S'ils permettent l'émergence de projets, ils ne sont pas pérennes et ne permettent pas le financement d'actions dans la durée. Ils constituent également un facteur supplémentaire d'inégalités territoriales, les territoires qui disposent d'une ingénierie appropriée étant mieux armés pour y répondre.

La nécessité d'un accompagnement des territoires

L'accompagnement financier des territoires

De nombreuses aides visent à accompagner les collectivités et leurs partenaires dans leurs projets de mobilité¹²⁷. Différents dispositifs de financement sont disponibles, parmi lesquels :

- une **palette d'aides proposées par l'État** : fonds vert, programme *Petites villes de demain*, différentes dotations d'investissement (dont la dotation de soutien à l'investissement local)... L'effort de redressement des finances publiques a conduit l'État à réduire significativement certaines de ses aides : le fonds vert a par exemple connu une réduction de moitié de son enveloppe entre 2024 et 2025. La transition écologique doit, pour le CESER, rester un engagement fort de l'État pour ne pas obérer l'avenir ; **maintenir un niveau substantiel de soutien aux projets locaux de mobilité** en est l'une des conditions ;

125 Plusieurs pistes ont été proposées dans le cadre de la Conférence nationale Ambition France Transport : écocontribution sur les poids-lourds, système d'échange de quotas d'émission ETS 2, péages urbains, taxe régionale sur les certificats d'immatriculation...

126 Parmi les pistes proposées : la création d'une taxe ou redevance spécifiquement affectée au financement de l'exploitation des réseaux, une taxe régionale additionnelle sur les certificats d'immatriculation, une taxe additionnelle aux taxes communales de séjour...

127 Ces aides sont toutefois souvent fléchées vers les investissements ou le lancement de services de mobilité, dont le fonctionnement sera générateur de coûts qui devront être assumés par le territoire.

- les **aides apportées par certaines collectivités territoriales** aux communes et à leurs groupements pour financer certains projets de mobilité ;
- les **programmes certificats d'économie d'énergie (CEE)**¹²⁸, qui participent au financement de différents programmes : c'est par exemple le cas du programme Avélo dont l'objectif est de faire du vélo un réel moyen de transport dans les déplacements du quotidien ;
- les **offres de financement de la Banque des territoires** : outre le soutien financier à l'ingénierie des AOM, en lien notamment avec les programmes nationaux (comme Action Cœur de Ville, Petites Villes de Demain ou Territoires d'industrie), la Banque des territoires peut participer, par le biais de prêts, au financement des investissements des collectivités ;
- de nombreux **appels à projets et à manifestation d'intérêt**.

Le Fonds vert « Mobilité »

Institué en 2023, le Fonds vert soutient les projets des territoires pour accélérer leur transition écologique. Collectivités territoriales, associations et entreprises éligibles peuvent bénéficier de financements pour trois types d'actions : le renforcement de la performance environnementale dans les territoires, l'adaptation au changement climatique des territoires et l'amélioration du cadre de vie des citoyens.

Dans son édition 2025, le fonds vert comporte plusieurs mesures dédiées à la mobilité :

- mesure « Mobilités rurales », pour accompagner le développement des mobilités en zones rurales dans le déploiement d'une stratégie mobilité et d'une offre de mobilité durable, innovante et solidaire. 30 dossiers ont été acceptés en 2024 au profit d'AOM rurales de Nouvelle-Aquitaine, avec des projets de nature très diverse : aire de service, usage du vélo, mobilités solidaires...
- mesure « Covoiturage », pour soutenir les principales mesures du plan covoiturage, en particulier les lignes, les voies réservées et les aires de covoiturage. 22 dossiers ont été acceptés en 2024 dans la région, pour un montant d'1,04 millions d'euros concentré plus particulièrement sur les campagnes d'incitations financières et l'aménagement d'aires ou de parkings de covoiturage ;
- mesure « Aménagements cyclables », pour aider les collectivités à se doter d'aménagements cyclables sécurisés et continus, afin d'encourager et de répondre aux besoins de la population en matière de mobilités actives ;
- mesure « ZFE », pour accompagner le déploiement des zones à faibles émissions et tenant compte des enjeux d'acceptabilité politique, sociale et économique.

Source : France Mobilités Nouvelle-Aquitaine [audition du 11 avril 2025].

Face à la grande diversité des aides susceptibles d'être mobilisées pour financer des projets ou actions de mobilité dans les territoires, France Mobilités et Aides-territoires proposent un portail des dispositifs d'aides pour les projets, expérimentations et innovations dans les mobilités¹²⁹. L'objectif est de **faciliter la recherche d'aides** pour les collectivités territoriales en rendant **visibles et accessibles** tous les dispositifs financiers couvrant le champ de la mobilité auxquels elles peuvent prétendre.

128 Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) impose aux fournisseurs d'énergie de réaliser des économies d'énergie via le financement d'actions dans différents domaines, dont la mobilité.

129 <https://aides-territoires.beta.gouv.fr>.

L'accompagnement technique des territoires

La mise en place de services de mobilité nécessite le recours à une **ingénierie** dont tous les territoires ne disposent pas toujours. Réaliser un diagnostic mobilité, identifier et mettre en œuvre les solutions techniques appropriées ou encore monter les dossiers pour obtenir des financements n'est, dans les territoires peu denses, pas à la portée de toutes les collectivités : « la capacité des territoires peu denses à déployer des solutions de mobilité est liée au capital humain et à l'expertise dont ils disposent. Mettre en place une offre nouvelle sur un territoire demande de s'appuyer sur des personnes formées aux enjeux de mobilité. Or, dans de nombreuses communautés de communes, l'absence de professionnels dédiés pose des difficultés d'aide à la décision, notamment sur des questions de faisabilité juridique, technique et financière »¹³⁰.

Facteur clé de réussite des projets dans la durée, la **présence d'un ou d'une chargé.e de mission « mobilité »** dans certains EPCI apporte une première réponse au besoin d'ingénierie dans les territoires : « en dehors des opérations de montage des projets ou de lancement des opérations, la présence d'un agent dans la durée permet de suivre, d'évaluer et de faire évoluer le projet, mais aussi d'assurer sa promotion, son animation locale ou le lien avec l'ensemble des acteurs et des parties prenantes,

y compris en transversalité au sein de la collectivité »¹³¹. La présence d'une ingénierie locale n'est pas seulement utile aux intercommunalités AOM ; elle l'est aussi pour les EPCI qui ont laissé la compétence d'AOM locale à la Région, celle-ci ayant fait le choix, en Nouvelle-Aquitaine, de leur déléguer l'animation des services au quotidien, au plus près des besoins.

La Région Nouvelle-Aquitaine s'est dotée d'outils permettant d'apporter un soutien aux territoires en termes d'ingénierie : les territoires en situation de vulnérabilité intermédiaire ou forte peuvent ainsi bénéficier, dans le cadre des **contrats de territoire**, d'un **soutien régional à l'ingénierie thématique**. Les mobilités font partie des thématiques prioritaires sur lesquelles la Région peut accompagner, dans le cadre de la stratégie et des actions identifiées dans le contrat, le financement de postes de chargé.es de mission dans les territoires vulnérables. Par ailleurs, la Région apporte également un accompagnement technique aux territoires dans le cadre des **contrats opérationnels de mobilité**, par exemple pour réaliser des études de mobilité locale. S'ils apportent une première réponse aux besoins des territoires, ces dispositifs gagneraient toutefois à être approfondis pour favoriser, **dans un cadre articulant les contrats de territoire et les contrats opérationnels de mobilité, la structuration d'une ingénierie locale permettant un portage technique efficace des projets et actions de mobilité**.

INITIATIVE RÉGIONALE

Des outils proposés par Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM)

Syndicat mixte de transports créé en 2018, Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) rassemble, en juillet 2025, 38 membres, dont la Région, les AOM urbaines de la région, mais aussi 7 communautés de communes ayant opté pour la compétence « mobilité ». Nouvelle-Aquitaine Mobilités a pour rôle de développer, faciliter et promouvoir l'usage des transports en commun et l'intermodalité sur le périmètre de la région. NAM développe des services mutualisés pour l'information voyageur ou encore la billettique, réalise des études multimodales ... (voir fiche n°11).

130 AdCF, Transdeu, *Nouvelles solutions de mobilité dans les espaces de faible densité : une priorité des prochains mandats locaux*, 2020.

131 ADEME, CEREMA, *Territoires ruraux et périurbains – Des clés pour réussir son projet de mobilité*, 2025.

Afin de faciliter l'organisation de services de mobilité locale, le syndicat de transport Nouvelle-Aquitaine Mobilités propose également différents outils déployables sur les territoires, dont :

- une plateforme de covoiturage du quotidien, *Covoit Modalis*, qui permet de rechercher et proposer des trajets de covoiturages courtes et moyennes distances (trajets domicile-travail par exemple) ; par sa centrale d'achats, NAM propose par ailleurs un marché d'animation et de matériels de covoiturage ;
- une solution numérique d'exploitation et de réservation conçue pour le transport à la demande (dans le cadre de sa centrale d'achat). La solution inclut notamment un système de réservation, les interfaces nécessaires à l'exploitation du service, dont un planificateur automatique des services conducteurs, un système d'optimisation des itinéraires et de la flotte...

Source : site internet de Nouvelle-Aquitaine Mobilités (<https://nouvelle-aquitaine-mobilites.fr>).

Le recours ponctuel à une ingénierie extérieure peut par ailleurs s'avérer nécessaire pour le montage de certains projets ou actions plus techniques. L'État propose, dans ses **cellules régionales France**

Mobilités, une porte d'entrée unique à l'expertise de ses services et établissements qui interviennent dans le champ des mobilités.

France Mobilités : un accompagnement en ingénierie auprès des territoires peu denses

Les cellules régionales d'appui sont des dispositifs mis en place depuis 2019 dans le cadre du programme France Mobilités pour accompagner le déploiement de services de mobilité dans les territoires peu denses.

Réunissant cinq partenaires (ADEME, ANCT, Banque des territoires, CEREMA Sud-Ouest et DREAL Nouvelle-Aquitaine), la cellule France Mobilités Nouvelle-Aquitaine propose une offre de services organisée autour de trois principales missions :

- conseiller, soutenir et accompagner les collectivités sous l'angle technique, administratif et financier. La cellule régionale met son expertise et ses ressources à disposition des territoires pour favoriser l'émergence des projets durables et innovants au sein des territoires peu denses ;

- permettre le partage des données et le retour d'expériences pour constituer une base de ressources utiles à l'ensemble du territoire et l'essaimage de bonnes pratiques entre régions ;
- contribuer à l'animation de l'écosystème des acteurs régionaux de la mobilité dans les territoires peu denses. L'objectif est de favoriser la mise en relation et le partage d'expérience à l'échelle régionale.

La cellule propose son offre à destination de tous les acteurs et opérateurs de la mobilité, dont :

- les collectivités (EPCI, PNR, PETR, syndicats...) qui souhaitent un appui pour développer un projet, AOM ou non ;
- les entreprises ou associations qui développent des solutions à destination des collectivités.

Source : France Mobilités Nouvelle-Aquitaine [audition du 11 avril 2025].

Cette démarche pourrait être prolongée, à l'initiative de la Région, cheffe de file des mobilités et de l'intermodalité, pour constituer un **réseau élargi d'ingénierie technique et financière dédiée à la mobilité locale**. L'objectif serait ainsi de proposer, à l'échelle régionale, une **offre globale et coordonnée d'ingénierie**, facilement accessible, que les collectivités pourraient solliciter pour leurs différents projets liés aux mobilités. Pourraient y être associés les partenaires de la cellule régionale de France Mobilités pour l'État, les services de la Région (au titre de ses différentes compétences

mobilité) et des Départements (sur le volet solidarités et infrastructures routières notamment), ainsi que d'autres acteurs susceptibles d'apporter une expertise sur des sujets plus spécifiques. Ce réseau pourrait aussi favoriser la **mise en relation des acteurs** et le **partage d'expériences et de bonnes pratiques**. Parmi les actions possibles : la valorisation et l'enrichissement du centre de ressources de France Mobilités, l'animation de Clubs « Mobilité » réunissant régulièrement élus et techniciens autour de différentes thématiques liées à la mobilité locale...

» PRÉCONISATIONS DU CESER

CLÉS DE RÉUSSITE

Lever les freins au développement des services de mobilité en zones peu denses

11. Renforcer la gouvernance de la mobilité locale

▶ **ÉTAT**

Rapprocher la gouvernance des mobilités, en rouvrant la possibilité de devenir AOM locale aux communautés de communes n'ayant pas fait ce choix en 2020-2021. Subordonnée à une évolution législative, cette prise de compétence devra toutefois être accompagnée par un accès à une ingénierie renforcée et à des ressources suffisantes.

▶ **RÉGION**

Renforcer le rôle de la Région, cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité, dans la coordination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (publics, privés, associatifs). Les Contrats opérationnels de mobilité (COM) doivent être pleinement mobilisés pour améliorer la coordination des acteurs, développer l'intermodalité¹³² et favoriser le développement d'une offre de mobilité locale :

⇒ approfondir, dans la durée, l'appropriation des contrats opérationnels de mobilité pour en faire émerger de véritables stratégies partagées de mobilité, assises sur des enjeux clairement identifiés et des priorités définies.

▶ **EPCI**

Prendre en compte l'inter-territorialité dans la construction des politiques de mobilité locales et ainsi limiter les « effets frontières » :

- renforcer le dialogue, la coordination et les coopérations avec les territoires voisins (et le cas échéant avec les Régions et/ou Départements limitrophes) ;
- interroger la pertinence de construire les

politiques de mobilité à l'échelle plus large du bassin de mobilité, espace des mobilités du quotidien :

⇒ encourager la création de syndicats mixtes assurant, au nom des communautés de communes qui le constituent, le rôle d'autorité organisatrice de la mobilité locale.

12. Garantir les ressources nécessaires au développement de services de mobilité en zones peu denses

▶ **ÉTAT**

Garantir le financement par l'État de la remise à niveau et de la modernisation du réseau ferroviaire, et en particulier les lignes de desserte fine du territoire, à travers :

- la programmation des investissements à réaliser ;
- l'identification des ressources pérennes pour assurer la rénovation du réseau.

▶ Mobiliser plus efficacement les ressources dédiées au financement des mobilités :

- **ÉTAT**

Favoriser l'utilisation du Versement Mobilité par les AOM locales en élargissant les conditions de mise en œuvre au-delà des seuls services réguliers de transport, et instituer un dispositif de péréquation permettant de corriger les inégalités entre territoires ;

- **RÉGION**

Flécher une part substantielle du produit du Versement Mobilité Régional et Rural au profit du financement des services de mobilité locale organisés par la Région.

132 Sur l'intermodalité, voir, plus spécifiquement la fiche n°11.

► **ÉTAT**

Revoir en profondeur le modèle économique des AOM régionales et locales afin de leur assurer des ressources pérennes et à la hauteur des enjeux identifiés. Parmi les pistes de réflexion à explorer :

- l'augmentation des concours financiers de l'État aux Régions, à travers par exemple l'attribution de fractions supplémentaires de TVA ;
- la réorientation de recettes carbonées vers le financement des modes de transport moins émetteurs ;
- la diversification des recettes des AOM locales, en recherchant un financement plus équilibré entre les différentes catégories de contribuables ;
- l'imposition des plus-values foncières induites par le développement des infrastructures de transport.

► **ÉTAT**

Maintenir, dans la durée, un niveau substantiel de financement des projets locaux de mobilité pour conserver un réel effet levier et donner de la lisibilité aux dispositifs nationaux.

- **COLLECTIVITÉS** Inscrire dans la durée le soutien aux services de mobilité solidaire portés par les associations à destination des plus vulnérables, en sortant de la logique d'appels à projets.

13. Renforcer l'accompagnement des territoires peu denses dans le montage des projets et l'animation au quotidien des services de mobilité

► **RÉGION**

Renforcer l'accompagnement régional des territoires peu denses :

- en favorisant dans les territoires peu denses la structuration d'une ingénierie locale, permettant un portage efficace des projets et actions de mobilité ;
- en recherchant la meilleure articulation possible entre contrats opérationnels de mobilité et les contrats de territoires, plus transversaux.

► **RÉGION**

Constituer un réseau élargi d'ingénierie technique et financière associant la cellule France Mobilités Nouvelle-Aquitaine, la Région, Les Départements... Ce réseau aurait notamment pour objectifs de :

- proposer une offre globale et coordonnée d'ingénierie facilement accessible aux collectivités souhaitant construire des projets de mobilité ;
- favoriser la mise en relation des acteurs et le partage d'expériences et de bonnes pratiques.

Lever les freins à l'usage des services de mobilité dans les territoires ruraux

En résumé

La réussite d'une politique locale de mobilité dans les territoires peu denses ne se résume pas à la mise en œuvre d'une offre de déplacement, aussi qualitative soit-elle. Encore faut-il créer les conditions de son utilisation par le ou les publics visés. Une approche « usager » est donc indispensable, reposant notamment sur :

- la coordination et l'intégration des différents services de mobilité, régionaux ou locaux, publics, privés ou associatifs, disponibles sur un territoire : c'est tout l'enjeu de l'intermodalité, qui vise à proposer un trajet « sans coutures », du premier au dernier kilomètre ;
- l'information et l'accompagnement des usagères et usagers, et notamment des plus vulnérables : au-delà des actions de communication, il est nécessaire de les informer sur l'offre de mobilité disponible sur le territoire et de les accompagner, le cas échéant, dans l'organisation de leurs déplacements. En complément des outils numériques, l'accès facile à un interlocuteur doit être une priorité pour renseigner, orienter ou aider les personnes en difficulté face à la mobilité et face au numérique. Pour conserver leur efficacité, les actions de communication et d'accompagnement doivent être menées dans la durée, avec constance ;
- l'incitation au changement de comportement de mobilité, afin de dépasser la force des habitudes : plutôt que de chercher à lutter contre la voiture, l'objectif doit être d'inciter à diversifier les modes de déplacement.

La mise en place de différents services de mobilité ne vaut pas à elle seule garantie de succès. Encore faut-il, par exemple, que l'accès au transport à la demande soit-il suffisamment simple pour que les usagères et usagers potentiels s'en saisissent, ou encore que les différentes solutions de mobilité mises en place sur le territoire soient suffisamment connues pour constituer une alternative au « tout voiture ». La politique de mobilité, qu'elle soit régionale ou locale, doit ainsi être pensée **autour de l'utilisateur** pour réellement répondre aux difficultés de déplacement rencontrées dans les territoires peu denses et faire évoluer les comportements de mobilité.

Faciliter le déplacement de l'utilisateur : priorité à l'intermodalité

L'intermodalité doit être placée au cœur des politiques de mobilité dans les zones peu denses. Définie par l'utilisation successive de différents modes de transport au cours d'un même trajet, l'intermodalité multiplie en effet les possibilités de déplacement sur un territoire.

Ainsi un habitant pourra-t-il par exemple utiliser son vélo ou son véhicule pour se rendre de son domicile à la gare, pour ensuite y prendre un train. D'un autre côté, le passage d'un mode de transport à l'autre se traduit par des **ruptures de charge** qui, en particulier lorsqu'elles sont mal gérées, constituent un frein pour le voyageur. C'est donc sur cette double dimension « offre » et « demande » que l'intermodalité doit agir en favorisant l'utilisation successive de plusieurs modes. L'intermodalité suppose ainsi de non seulement de **coordonner**, mais d'**intégrer les différentes formes de mobilité** pour limiter les contraintes liées aux ruptures de charge. En d'autres termes, permettre de proposer un déplacement « sans coutures », du premier au dernier kilomètre.

Développer les lieux de connexion entre les modes de transport

L'intermodalité suppose d'abord de développer l'interconnexion physique des modes de transport. Ces **pôles d'échanges multimodaux** (PEM) sont des lieux qui « réunissent plusieurs services de mobilité et constituent ainsi des **points d'accès uniques et centralisés vers les différentes offres de transport du territoire**. Ils sont aménagés de façon à faciliter l'intermodalité entre ces services de mobilité »¹³³. Les pôles d'échanges se sont d'abord développés en milieu urbain, où ils s'organisent le plus souvent autour de modes lourds (ligne ferroviaire, bus à haut niveau de service...). Dans les territoires peu denses où l'offre de transport collectif est plus réduite, leur développement est plus récent. Les pôles d'échanges multimodaux y sont alors organisés autour d'une ou plusieurs lignes structurantes de transport collectif (ligne TER, ligne routière régionale), vers lesquelles ils ont notamment un rôle de rabattement. Ils réunissent alors transport ferroviaire ou routier, stationnement automobile et vélo, ainsi que différents services de mobilité active ou partagée. La Région Nouvelle-Aquitaine participe au financement de nombreux pôles ferroviaires, mais aussi routiers.

Forme particulière de pôle d'échanges, les **aires de mobilité sont plus particulièrement adaptées aux territoires peu denses**, peu maillés en transports collectifs. Elles s'organisent autour de différents services de mobilités, partagées, actives

ou solidaires, sans nécessairement disposer d'une ligne de transport collectif. Une aire de mobilité peut par exemple être composée d'une aire ou d'un arrêt de covoiturage, d'une station d'autopartage, d'un service de location de vélo, d'un parking pour voitures ou encore de stationnements sécurisés pour vélo. Ces aires peuvent être implantées en centre-ville, mais aussi en périphérie, à proximité d'axes structurants, ou encore à proximité d'équipements générateurs de flux de déplacements (zone d'activité, zone commerciale...). À la différence du PEM classique, les aires de mobilité s'accommodent facilement d'aménagements et d'équipements plus légers, moins coûteux.

Pôles d'échanges multimodaux et aires de mobilité permettent ainsi de donner de la visibilité et d'améliorer l'accès aux services de mobilité proposés sur le territoire. Afin d'en tirer le meilleur parti, ils doivent être organisés de manière à ce que leurs utilisateurs et utilisatrices **y accèdent facilement** (cheminement piétons accessibles, aménagements cyclables, jalonnement, stationnement automobile, stationnement sécurisé des vélos...) et y bénéficient de **bonnes conditions d'attente. La qualité et le design des équipements** dans ces lieux de connexion doivent contribuer à rendre plus agréable et plus confortable le voyage dans son intégralité. Contre le bruit, le vent, la pluie, le froid ou la chaleur, les espaces d'intermodalité doivent permettre à la personne en transit de poursuivre son déplacement dans les meilleures conditions possibles. Le pôle d'échange doit également être associé à des **services d'information multimodale**¹³⁴.

À côté des pôles d'échanges, l'interconnexion entre les modes de transport passe également par **la capacité des véhicules de transport collectif à transporter les vélos** et autres engins de déplacement personnels motorisés ou non. Les emplacements dédiés des trains régionaux sont parfois rapidement **saturés**, gênant alors les circulations des voyageurs. Parmi les pistes à continuer d'explorer pour répondre au besoin d'intermodalité autour du vélo sans pour autant nuire aux conditions de voyage :

- la mise en place, sur les lignes ou aux horaires où les difficultés sont récurrentes, d'une **réservation obligatoire** pour les vélos. Le dispositif, déjà

133 CEREMA, Les aires de mobilité en zones peu denses, Boîte à outils « Mobilités en territoires peu denses », fiche n°1, 2023.

134 Voir ci-après.

mis en place en période estivale sur six lignes TER, devra toutefois évoluer, afin de garantir au voyageur ayant réservé l'**emport effectif** de son vélo¹³⁵ ;

- le développement de **services de location de vélos** (électriques) **aux abords des gares** : depuis l'été 2023, *Vélo Modalis* propose aux voyageurs de la ligne TER Angoulême-Royan de louer un vélo électrique en libre-service à leur arrivée en gare, pour effectuer les derniers kilomètres de leur trajet.

Outre les TER, il est désormais possible de voyager avec son vélo sur plusieurs lignes routières régionales, possibilité à développer sur les lignes où un potentiel est identifié. Un frein est toutefois identifié pour les vélos à assistance électrique, dont le transport n'est pas autorisé.

Développer la complémentarité entre les offres de transport

Pour bien fonctionner, les pôles d'échanges doivent pouvoir s'appuyer sur une **offre de mobilité coordonnée**. À l'échelle régionale, cela suppose de structurer, à travers un schéma de desserte global et cohérent, un **réseau hiérarchisé de transport collectifs, ferroviaires et routiers**¹³⁶. C'est autour du réseau TER, armature centrale, que doivent se décliner les lignes routières régionales et les autres services de mobilité. Ce réseau régional structurant est organisé autour de différents niveaux de maillage : liaisons interurbaines reliant les principaux pôles urbains de la région, desserte de maillage régional, dessertes périurbaines, dessertes de proximité.

L'un des enjeux est celui de l'**articulation des lignes routières régionales avec les lignes ferroviaires**, qui doivent être pensées **en complémentarité**. La coexistence, sur la même origine-destination, d'une ligne TER et d'une ligne routière, doit être appréciée au cas par cas. Si elle ne doit pas conduire à encourager un transfert vers la route d'une liaison ferroviaire jugée trop coûteuse, une ligne routière

peut en revanche être justifiée par un itinéraire différent, permettant de desservir d'autres communes intermédiaires, ou encore une desserte plus fine des territoires. C'est par exemple dans cet esprit de complémentarité avec le TER qu'est expérimentée pendant deux ans une ligne de car express entre Niort et La Rochelle, qui permet de desservir des pôles d'emplois et universitaires, ainsi que les territoires de l'Aunis éloignés de la ligne ferroviaire.

Une fois les réseaux structurés, l'intermodalité suppose **d'organiser de la manière la plus fluide possible les correspondances** entre les différents modes de transport. Si elles sont trop longues, les correspondances, déjà perçues comme une contrainte pour les usagers et usagères, risquent de devenir réductrices. L'enjeu est d'autant plus important dans les territoires peu denses que l'offre n'y est pas aussi développée que dans les zones urbaines. Dans cette perspective, Nouvelle-Aquitaine Mobilités a lancé l'élaboration d'un **schéma multimodal** visant à mettre en coordination horaire, à l'échelle des corridors périurbains identifiés¹³⁷, les réseaux membres aux horizons 2025 et 2030.

À une échelle plus fine, l'enjeu est celui de la **coordination des services de mobilité locale avec les réseaux plus structurants**, afin de **relier plus efficacement les espaces peu denses aux pôles ruraux et urbains** qui structurent le territoire. Les services locaux peuvent ainsi être organisés en rabattement vers les pôles d'échanges : le syndicat Sud Gironde Mobilités a ainsi mis en place un « TAD express », service de navettes à horaires et arrêts fixes, exclusivement dédié au rabattement vers et depuis la gare.

Renforcer l'intégration des différents modes de transport

L'intermodalité suppose également de lever les freins liés à la multiplicité d'acteurs pour proposer au voyageur une **offre unifiée de mobilité**. Cette intégration des offres de transports passe notamment par le développement de l'**interopérabilité billettique** et des **tarifications intermodales**.

135 Le Billet Vélo proposé à l'été 2025 est en effet une autorisation pour voyager avec son vélo sur les six lignes concernées dans la limite des places disponibles. Selon l'affluence de voyageurs, SNCF Voyageurs se réserve le droit de refuser l'embarquement du vélo. Afin de garantir un emport effectif du vélo, il serait souhaitable d'attacher la réservation à un train précis.

136 Voir aussi fiche n°5.

137 Carte des corridors périurbains à fort potentiel de report modal en annexe.

INITIATIVE RÉGIONALE

Une offre de mobilité intégrée en cours de construction en Nouvelle-Aquitaine

Syndicat des transports constitué à l'échelle régionale, Nouvelle-Aquitaine Mobilités œuvre à l'intégration des offres de mobilité à travers :

- un système d'information multimodale *Modalis*, comportant notamment un planificateur d'itinéraires (voir ci-après) ;
- des solutions de billettiques interopérables : Nouvelle-Aquitaine Mobilités déploie progressivement la carte *Modalis*, afin d'héberger les titres de différents réseaux sur un même support tout en facilitant le développement de tarifs combinés et l'accès aux services de mobilité ; au-delà du support proprement dit, c'est l'ensemble du système billettique (systèmes de distribution et de validation des titres) qui doit être rendu interopérable entre les différents réseaux. Parallèlement, il est désormais possible d'acheter et valider les titres de différents réseaux de Nouvelle-Aquitaine depuis l'application mobile *Modalis* ;
- des tarifications intermodales : au-delà des tarifications combinées (TER ou car + transports urbains) déjà mises en œuvre dans plusieurs agglomérations, Nouvelle-Aquitaine Mobilités œuvre au développement de tarifications plus intégrées . déjà, les usagères et usagers des réseaux urbains de Bordeaux Métropole et de La Rochelle peuvent emprunter les trains ou les cars régionaux au sein des périmètres urbains avec leur titre de transport. À terme, l'objectif doit être de construire une gamme tarifaire multimodale unique couvrant tous les réseaux de transport, permettant aux usagers d'emprunter plusieurs réseaux avec un seul titre.

En Nouvelle-Aquitaine, l'effort s'est d'abord et légitimement porté sur l'intégration des différents réseaux de transport (TER, cars régionaux, transports urbains). Grâce au déploiement de la billettique *Modalis* et d'un premier niveau de tarification intermodale, il est désormais plus facile de combiner, au cours d'un même trajet, différents réseaux de transport. **L'ouverture aux autres services de mobilité, déployés localement dans les territoires, reste en revanche à construire.** Comment par exemple permettre à une usagère ou à un usager de pouvoir accéder à un service de location de vélo ou d'autopartage avec sa carte *Modalis* ?

| Informer et accompagner

Conduire des actions de communication adaptées aux publics visés

L'information et la communication sont des conditions essentielles de réussite d'une politique locale de mobilité. La communication est en effet indispensable pour :

- **informer** la population locale et les acteurs sur les services de mobilité mis à disposition sur le territoire. La méconnaissance de l'existence de l'offre de mobilité proposée localement est un frein important à l'utilisation des services mis en place

- **;****sensibiliser** sur les enjeux liés à la place prédominante de la voiture dans les zones peu denses, préalable à toute démarche d'incitation au changement de comportements de mobilité ;
- **susciter le débat** autour de la mobilité dans le territoire. Dans cette perspective, les actions de communication doivent être initiées le plus en amont possible, afin de mobiliser les habitantes et habitants, les acteurs, autour de l'identification des enjeux de la mobilité du territoire et des solutions à mettre en œuvre pour y répondre. De même, maintenir cette mobilisation une fois les services déployés peut être utile, par exemple pour bénéficier de retours d'expériences des usagères et usagers.

Les actions de communication doivent être plus spécifiquement **ciblées sur le public visé** : population (personnes âgées ou en situation de handicap, jeunes, actifs...), acteurs locaux (entreprises, établissements publics générant des flux de déplacement, associations...). L'idéal est de pouvoir multiplier les canaux de communication, adaptés au public visé : supports de communication « papier » (plaquettes, affiches, journal municipal ou de la communauté de communes...) ou publications numériques, par exemple sur les réseaux sociaux, animations, stands sur les marchés ou les festivals, rencontres de terrain... Les actions de communication sont d'autant plus efficaces qu'elles s'appuient sur des acteurs ou événements locaux. Les retours d'expériences confirment l'importance d'un **personnel dédié à la mobilité pour maintenir la dynamique autour des services et ainsi les inscrire dans la durée.**

Informer et accompagner les voyageurs dans leurs déplacements

Au-delà de la connaissance générale des services de mobilité disponibles sur le territoire, les usagères et usagers doivent pouvoir s'informer facilement sur les itinéraires et arrêts desservis, les modalités d'utilisation du service. L'enjeu est d'autant plus important dans les territoires peu denses où les déplacements du premier au dernier kilomètre supposent souvent l'utilisation de plusieurs modes de transports. C'est dans cette perspective que se

développent depuis plusieurs années des **systèmes d'information multimodale**. L'objectif : faciliter la recherche de solutions de mobilité disponibles pour un trajet donné.

Déployée en Nouvelle-Aquitaine, la plateforme *Modalis* intègre un **calculateur d'itinéraires multimodal** partagé entre les collectivités membres, accessible en ligne ou depuis une application mobile. Celle-ci permet également l'achat de certains titres de transport. La plateforme ne semble toutefois pas encore suffisamment connue de la population régionale. De plus, en dépit des progrès réalisés, l'expérience reste, pour l'utilisateur, encore perfectible : l'ergonomie générale, ainsi que la lisibilité et la clarté des itinéraires proposés, doivent ainsi pouvoir être améliorées. Pour devenir une véritable **porte d'entrée de la mobilité** en Nouvelle-Aquitaine, la plateforme doit également continuer à s'enrichir **en s'ouvrant** plus largement :

- **aux « nouveaux » services de mobilité** (active, partagée...), au-delà des seuls réseaux de transports partenaires autour desquels elle a été initialement construite : vélos en libre-service, covoiturage, autopartage..., ces services participent aux mobilités du quotidien, et doivent ainsi être progressivement intégrés. Engagée avec par exemple l'intégration de certains services de vélos en libre-service, la démarche mérite d'être poursuivie. Le calculateur d'itinéraires pourrait ainsi référencer les offres de covoiturage proposées par les usagers ;
- **aux services de mobilité locale** proposés dans les territoires peu denses : le nombre, la finesse de desserte et l'évolutivité de ces offres de maillage parfois très local rendent difficile leur intégration dans le calculateur d'itinéraires régional, dont ce n'est peut-être d'ailleurs pas la vocation première ; en revanche, il pourrait être pertinent, en particulier dans la perspective de proposer des trajets du premier au dernier kilomètre, de référencer les principaux services disponibles sur le territoire de départ ou d'arrivée : le voyageur en serait ainsi informé, des liens permettant ensuite de l'orienter si besoin vers les ressources locales (plateformes de mobilité locale, sites internet, contacts locaux...).

Pour être **accessibles à toutes et tous**, l'information et la planification des déplacements doivent se déployer sur **plusieurs canaux, numériques mais aussi physiques**. Si les applications numériques sont essentielles pour favoriser les mobilités alternatives à l'automobile et faciliter les déplacements, elles ne sont toutefois pas accessibles à toute la population. Selon une étude de l'INSEE publiée en 2023¹³⁸, 17 % des Néo-Aquitains sont en **situation d'illectronisme**¹³⁹, et seront donc en difficulté voire dans l'impossibilité d'utiliser les outils numériques pour se déplacer : « parmi ces personnes en situation d'illectronisme, la moitié a 75 ans ou plus. L'âge, le niveau de diplôme et la catégorie socioprofessionnelle influencent grandement le fait de se trouver ou non dans une telle situation ». L'enjeu est d'autant plus fort que ce sont les territoires âgés, ruraux et aux revenus plus faibles (comme la Creuse, la Dordogne ou le Lot-et-Garonne), déjà plus particulièrement concernés par les difficultés de mobilité, qui sont le plus fortement touchés par l'illectronisme, combinant ainsi les vulnérabilités.

Les personnes en difficulté avec le numérique, mais aussi avec la mobilité, devraient ainsi pouvoir disposer d'un **interlocuteur facilement accessible**, qui pourra les informer sur les services de mobilité et les accompagner dans l'organisation de leurs déplacements (conseil, réservation, achats de titres de transport...). À l'échelle régionale, cet accompagnement physique des usagères et usagers, et tout particulièrement des plus vulnérables, pourrait passer par :

- la mise en place d'une **centrale d'appel téléphonique** adossée à *Modalis*, comme souhaite également le proposer le Département du Lot-et-Garonne pour sa plateforme de mobilité ;
- le développement de **points d'information et de vente multimodaux**, en s'appuyant sur le **réseau régional de gares et pôles d'échanges** : en complément du système d'information multimodale

et du nouveau système de distribution de titres de transports *Modalis*, ces **guichets uniques** auraient pour rôle de renseigner sur les offres de mobilité disponibles sur les territoires ainsi que de proposer les titres des réseaux et services concernés.

Inciter au changement de comportement de mobilité

Préalable indispensable, proposer une offre attractive de mobilité, faciliter les déplacements par une intermodalité bien pensée... n'est pas nécessairement suffisant pour impulser un report modal vers des modes de transport plus durables. Pour une large partie de la population vivant en milieu rural, le véhicule individuel répond, par sa facilité d'usage et sa flexibilité, le stationnement aisé ou encore l'absence d'embouteillages, à une très large palette de besoins de mobilité. Répondre aux enjeux environnementaux, sanitaires et climatiques ou encore d'un développement territorial plus équilibré, implique ainsi de **faire évoluer les comportements de mobilité**.

Mettre en œuvre des politiques d'incitation au changement de comportement de mobilité impose d'appréhender au préalable les principaux **déterminants du choix modal**, c'est-à-dire l'ensemble des facteurs qui influencent le choix d'un mode spécifique de déplacement. Cette compréhension par les territoires des freins et leviers à l'usage des modes est un préalable pour orienter et définir des politiques d'incitation.

138 INSEE, « Un Néo-Aquitain sur six n'utilise pas les outils numériques », *INSEE Analyses Nouvelle-Aquitaine*, n°129, janvier 2023.

139 Sont considérées en situation d'illectronisme les personnes en difficulté avec les outils numériques et/ou qui n'ont pas utilisé internet dans l'année. Les causes d'illectronisme sont diverses : manque de compétences, d'intérêt, coût du matériel et de l'abonnement. Ainsi, 14 % des Néo-Aquitains ne possèdent pas d'équipement permettant de se connecter à internet.

Quels sont les déterminants du choix du mode de transport ?

- ▶ **Les caractéristiques du mode de déplacement :**
la vitesse et le temps de déplacement, la qualité de service pour les transports collectifs ou les modes partagés, la connexion entre les différents modes, ainsi que le coût pour l'utilisateur, participent à l'arbitrage entre les différents modes de transport concurrents (lorsque le choix existe).
- ▶ **L'environnement bâti :**
 - la densité : plus la densité (de population, d'emploi ou de bâti) est élevée, plus les trajets sont courts car il existe alors une concentration d'opportunités dans un espace restreint ;
 - la diversité : de même, plus l'usage des sols est diversifié (mixité fonctionnelle), plus il y a de chance de trouver à proximité la destination souhaitée (commerce, service, emploi...) ;
 - le design : la qualité et le type de voirie et ses modes de partage, l'existence et la largeur des trottoirs, la qualité patrimoniale ou paysagère participent à orienter le choix vers tel ou tel mode de transport.
- ▶ **Les caractéristiques socio-économiques de l'utilisateur ou de l'utilisateur, dont :**
 - l'âge, qui influence le taux de motorisation, mais aussi la génération, avec un usage maximal de la voiture particulière pour les déplacements de longue distance par la génération des baby-boomers (1945-1965), moins marqué depuis la génération X (1965-1980) ;
 - la profession, le niveau d'éducation ou le niveau de revenus : on note par exemple une diminution de l'usage de la voiture particulière au profit du transport collectif et du vélo à mesure que le niveau d'éducation augmente ; les individus à haut revenu parcourent des distances annuelles plus importantes en voiture...
- le genre, avec une part de déplacements contraints plus élevée pour les femmes, ou encore la composition familiale, la présence d'enfant(s) induisant un usage plus important de la voiture¹⁴⁰.
- ▶ **Les attitudes et représentations, qui déterminent :**
 - la perception du temps de trajet et des différents types de temps qui le composent (temps d'accès, d'attente, temps à bord, en correspondance...) : les perceptions conduisent fréquemment à une sous-estimation du temps de déplacement en voiture et à une surestimation du temps de déplacement en transports collectifs ;
 - la perception du mode de déplacement, liée à sa praticité pour l'utilisateur (perception du confort, de la sécurité, de la facilité d'utilisation...) mais aussi à la manière dont le mode sera perçu par les autres (voiture *versus* vélo, par exemple).
- ▶ **Les modes de vie, et notamment :**
 - les stratégies de localisation résidentielle, entre véritable choix (centre-bourg *versus* espaces périphériques) et contrainte budgétaire¹⁴¹ ;
 - l'organisation quotidienne (vie familiale, loisirs, achats...), qui influence le choix du mode le plus adapté à la chaîne de déplacement ;
 - les habitudes de déplacement...

Source : audition de Rémy LE BOENNEC, chercheur au CEREMA (Unité mixte de recherche MATRIS), 8 juillet 2025.

140 Sur cette question, voir plus largement fiche n°3.

141 Sur les liens entre occupation de l'espace et mobilité, voir plus largement fiche n°4.

Dans les territoires peu denses, le principal frein au changement de comportement de mobilité réside, dès lors que sont proposées des alternatives, dans la **force des habitudes** : « la transformation des mobilités dans les espaces peu denses passe donc d'abord par un **combat culturel consistant à faire s'approprier par les habitants et les élus de nouvelles solutions** construites avec eux et de diversifier peu à peu les modes de déplacement. Un tel changement des mentalités prend nécessairement du temps »¹⁴². **Plutôt que de chercher à lutter contre la voiture**¹⁴³, **l'objectif doit être d'inciter à diversifier les modes de déplacement**. Plusieurs leviers peuvent ainsi être explorés dans cette perspective :

- les **actions d'animation, d'information et de sensibilisation** sont essentielles pour inciter au changement de comportement. Les changements de comportement s'inscrivant dans le temps long, ces actions doivent être menées **dans la durée**. Il est important de fournir des informations ciblées, montrant aux individus les **gains personnels** (économiques, santé, environnement, temps gagné...) accessibles par un changement de comportement. Il peut aussi s'agir d'offrir aux habitantes et habitants une **première expérience**, en proposant par exemple un test gratuit d'un vélo électrique, d'un service d'autopartage ou de transport public... Ces actions de sensibilisation doivent permettre de neutraliser un certain nombre **d'idées reçues** tenant au temps, au coût ou encore aux contraintes de déplacement avec des modes alternatifs : il s'agit par exemple de porter l'at-

tention sur le coût réel de la voiture, souvent sous-estimé par les automobilistes qui tendent à le réduire au coût direct des déplacements (carburant, stationnement...) sans y ajouter l'entretien, les réparations, l'assurance ou encore la décote¹⁴⁴.

- **les nudges (marketing incitatif), incitations douces** qui consistent à agir sur la psychologie et les biais cognitifs des personnes afin de les amener, sans les contraindre, à modifier leurs comportements. Il peut par exemple s'agir d'offrir un itinéraire de transports personnalisé à chaque employé d'une entreprise ou collectivité, ou encore de proposer des cartes isochrones ou des jalonnements indiquant le temps de déplacement en vélo ou à pied plutôt que la distance...
- des **incitations financières** : au-delà des dispositifs nationaux (forfait mobilité durable, prise en charge par l'employeur d'une partie des abonnements de transport collectif...) existants ou à développer¹⁴⁵, différentes incitations financières peuvent être mises en œuvre à l'échelon local pour favoriser les mobilités alternatives. Elles peuvent par exemple prendre la forme d'incitation au covoiturage du quotidien, dont elles semblent être une condition de réussite, ou encore d'aides à l'achat de vélos ;
- des facilités pour l'utilisation de modes alternatifs : places réservées pour le covoiturage, équipements pour les vélos (stationnement sécurisé, stations de réparation...).

142 Sénat, *Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui*, Doc. Parl Sénat n°313, janvier 2021.

143 Qui a toute sa place dans les territoires peu denses, comme une solution parmi d'autres au sein d'une offre de mobilité plus large et diversifiée (voir fiche n°8).

144 Une étude réalisée par la revue *Nature* en avril 2020 montrait par exemple que les automobilistes allemands sous-estimaient d'environ 50 % le coût total de la possession d'une voiture.

145 Dans son avis *Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ?* adopté en juillet 2023, le CESE proposait la création d'un « forfait mobilité durable citoyen » pour les habitants des zones peu denses. Prenant en compte les conditions de ressources, la composition familiale ou une potentielle situation de handicap, ce forfait doit offrir un panel de solutions de transition en fonction des usages sous la forme d'une aide globale.

» PRÉCONISATIONS DU CESER

CLÉS DE RÉUSSITE

Lever les freins à l'usage des services de mobilité dans les zones peu denses

14. Faciliter, par une intermodalité renforcée, les déplacements des usagers et usagers

► **RÉGION** **EPCI**

Poursuivre le développement de pôles d'échanges adaptés aux zones peu denses (pôles d'échanges multimodaux « classiques », aires de mobilité), ouverts aux différentes formes de mobilité (transports collectifs lorsqu'ils existent, mobilités actives, partagées...) et confortables pour les voyageurs.

► **RÉGION** **EPCI**

Renforcer l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs (TER, cars régionaux), en :

- développant les services vélos autour des principaux arrêts ferroviaires et routiers : stationnement vélo sécurisé, service de location de vélo...
- étudiant une meilleure régulation de l'emport des vélos à bord des trains : la mise en place, sur les lignes plus particulièrement concernées, d'une réservation préalable attachée à un train précis permettrait de garantir au voyageur un embarquement effectif avec son vélo.

► **RÉGION** **EPCI**

Poursuivre et approfondir la coordination des offres de transport régionales et locales afin d'accroître, grâce à l'enchaînement fluide de plusieurs modes, les possibilités de déplacement offertes sur chaque territoire.

► **RÉGION**

Poursuivre et améliorer l'intégration des différents modes de transport au sein d'une offre unifiée (billettique interopérable, tarification intermodale), en l'ouvrant aux « nouveaux » services de mobilité.

15. Informer et accompagner

► **RÉGION** **EPCI**

Faire connaître les services de mobilité en s'appuyant sur une communication de proximité, adaptée aux publics visés.

► **EPCI**

Animer les démarches locales de mobilité pour inscrire les projets dans la durée, en s'appuyant sur un personnel dédié.

► **NAM**

Renforcer la communication sur la plateforme Modalis pour la faire mieux connaître du grand public, en s'appuyant notamment sur les médias régionaux et locaux, les réseaux sociaux ainsi que les offices du tourisme.

► **NAM**

Améliorer « l'expérience utilisateur » du système d'information multimodal Modalis tout en l'ouvrant plus largement :

- aux « nouveaux » services de mobilité (active, partagée...), au-delà des seuls réseaux de transport des collectivités membres ;
- aux services de mobilité locale proposés dans les territoires peu denses (a minima en référant les principaux services disponibles aux points de départ et d'arrivée).

► **RÉGION / NAM EPCI**

En complément des services numériques, offrir aux usagères et usagers, et notamment aux plus vulnérables, l'accès facile à un interlocuteur qui pourra les renseigner sur l'offre disponible et les accompagner dans l'organisation de leurs déplacements. Cela pourrait passer, à l'échelle régionale, par :

- la mise en place d'une centrale d'appel téléphonique adossée à Modalis ;
- le développement de points d'information et de vente multimodaux, guichets uniques de la mobilité locale, en s'appuyant sur le réseau de gares et pôles d'échanges.

16. Inciter au changement de comportement de mobilité

► **RÉGION EPCI**

Inciter à diversifier les modes de déplacement dans les territoires peu denses, en s'appuyant notamment sur :

- des actions d'animation, d'information et de sensibilisation inscrites dans la durée ;
- des *nudges*, incitations « discrètes » au changement de comportement de mobilité ;
- des incitations financières à l'utilisation de modes alternatifs de déplacement ;
- le déploiement, sur les territoires, de facilités d'usage pour les modes actifs ou partagés...

Conclusion

Proposer des solutions de déplacement à celles et ceux qui en sont privés, contribuer à la décarbonation des transports, préserver la santé humaine et l'environnement... de nombreux enjeux invitent à construire dans les territoires ruraux des **modèles adaptés de mobilité, plus durables et inclusifs**. Les initiatives menées dans de nombreux territoires le démontrent : lignes régulières, transport à la demande, covoiturage, autopartage, modes actifs... différentes solutions peuvent contribuer, de manière adaptée, à la desserte des populations rurales. Si elle continuera, dans les prochaines décennies, à répondre à de nombreux besoins dans les espaces ruraux, la voiture personnelle devra être pensée comme une solution parmi d'autres, au sein d'une offre de mobilité plus large et diversifiée.

Longtemps « zones blanches » de la mobilité, les territoires ruraux, AOM ou non, développent progressivement des offres de mobilité. Afin de répondre efficacement aux besoins de déplacement, tout en impulsant un changement plus profond des comportements de mobilité, l'action publique doit **poursuivre sa montée en puissance**. Parmi les leviers identifiés tout au long de son analyse et de ses préconisations, le CESER retient plus particulièrement la nécessité :

- de **construire une stratégie globale de mobilité adaptée aux territoires**, appuyée sur un portage politique fort et constant ;
- de **lever les freins au développement d'une offre diversifiée de solutions de mobilité**, à travers un renforcement de la gouvernance de la mobilité locale, la révision de leur modèle de financement et un soutien accru à l'ingénierie locale ;
- de **lever les freins à l'usage des services de mobilité**, en facilitant, par l'approfondissement de l'intermodalité, le déplacement de l'utilisateur tout en incitant au changement de comportement de mobilité.

Les **intercommunalités**, qu'elles soient AOM ou qu'elles interviennent en association avec la Région

lorsqu'elles n'ont pas souhaité prendre la compétence, ont un rôle central à jouer dans la **définition** et la **mise en œuvre d'une politique de mobilité locale**. Coordination, intermodalité, communication... la **Région**, accompagnée par **Nouvelle-Aquitaine Mobilités**, doit poursuivre et approfondir son action pour investir pleinement son rôle de chef de file des mobilités et de l'intermodalité et ainsi devenir un véritable « **assemblier** » de la mobilité à l'échelle régionale. C'est, avec le développement des services de mobilité dont elle a la responsabilité, un levier essentiel de concrétisation des ambitions de transition environnementale et sociale portées dans *Néo Terra*.

Proposer une offre diversifiée de solutions de mobilité constitue une réponse indispensable mais partielle aux enjeux de déplacements identifiés dans les territoires ruraux. Au-delà du développement de l'offre, **l'enjeu est aussi, plus fondamentalement, d'agir sur les besoins mêmes de déplacement pour limiter les mobilités subies**. À court et moyen terme, il peut s'agir de favoriser les démarches visant à **rapprocher les commerces, les services publics et privés de proximité** des habitantes et habitants qui vivent dans ces espaces peu denses. Des initiatives comme les maisons *France Services*, implantées dans des bourgs ruraux, ou encore les commerces itinérants, s'inscrivent dans cette logique du « aller vers », évitant un certain nombre de déplacements contraints¹⁴⁶.

À plus long terme, c'est le modèle même d'un aménagement du territoire façonné autour du « tout voiture » qui doit être reconsidéré. L'objectif doit notamment être de **maîtriser l'étalement urbain** qui, éloignant les habitantes et habitants des zones d'emplois, des commerces et services, génère des besoins accrus de mobilité et, ce faisant, nourrit la dépendance à la voiture. En ce sens, les stratégies de réduction de la consommation d'espaces déclinées dans le SRADDET¹⁴⁷ et les documents de planification infrarégionaux, la reconquête des centres-villes et centres-bourgs, pourraient participer, à terme, à réduire une part des mobilités contraintes.

146 Voir dans cette perspective le *Rapport d'information fait au nom de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation sur le développement et le maintien des services essentiels dans les territoires ruraux*, Doc. Parl. Ass. Nat., mai 2025.

147 Schéma régional, d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Les 16 propositions du CESER

SOLUTIONS DE MOBILITÉ

Proposer un panel de solutions de mobilités adaptées aux territoires ruraux	Services de mobilité	
	Proposition 1	Impulser une « nouvelle donne » des services régionaux de transport
	Proposition 2	Développer les services locaux de transport en commun, permettant un maillage fin des territoires peu denses
	Proposition 3	Reconnaître et valoriser l'apport des solutions de mobilité solidaire dans l'écosystème de la mobilité des territoires peu denses
	Mobilités actives	
	Proposition 4	Considérer la marche à pied comme une composante à part entière des politiques locales de mobilité
	Proposition 5	Favoriser la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien
La voiture, autrement		
Proposition 6	Favoriser un développement raisonné des véhicules électriques	
Proposition 7	Développer les mobilités partagées dans les zones peu denses	

CLÉS DE RÉUSSITE

Structurer une stratégie de mobilité adaptée aux besoins des territoires	Proposition 8	Bâtir une feuille de route pour la mobilité locale, en associant et fédérant les acteurs et la population
	Proposition 9	Promouvoir une approche globale de la mobilité à l'échelle du territoire
	Proposition 10	Développer des solutions souples et adaptatives
Lever les freins au développement d'une offre de mobilité dans les territoires ruraux	Proposition 11	Renforcer la gouvernance de la mobilité locale
	Proposition 12	Garantir les ressources nécessaires au développement de services de mobilité en zones peu denses
	Proposition 13	Renforcer l'accompagnement des territoires peu denses dans le montage des projets et l'animation au quotidien des services de mobilité
Lever les freins à l'usage des services de mobilité dans les territoires ruraux	Proposition 14	Faciliter, par une intermodalité renforcée, les déplacements des usagères et usagers
	Proposition 15	Informer et accompagner
	Proposition 16	Inciter au changement de comportement de mobilité

Médiagraphie

Première partie : des mobilités entravées dans les territoires ruraux

ANSES, Avis relatif à « l'évaluation des risques liés aux niveaux d'activité physique et de sédentarité des adultes de 18 à 64 ans », janvier 2022 - [lien](#)

ARS, « *Projet Régional de Santé (PRS) Nouvelle-Aquitaine 2018-2028* » - [lien](#)

Aurélien BIGO, « *La voiture a pris une telle place qu'il ne peut pas y avoir un seul mode de transport qui la remplace* », Le Monde, 19 août 2023 - [lien](#)

Aurélien BIGO, « *Fabien PEREZ, Les pratiques de mobilité des Français* », 2024 - [lien](#)

CREAI et ARS de Nouvelle-Aquitaine, « *Les chiffres clés du handicap en Nouvelle-Aquitaine* » – 2025 - [lien](#)

CEREMA, « *Collecte et l'utilisation des données de mobilité pour la modélisation des déplacements Des enquêtes ménages-déplacements aux données massives* », 2022 - [lien](#)

CEREMA, PNSE 3 « *La santé environnementale dans les transports – Impacts de la qualité des transports du quotidien sur la santé* », Rapport d'étude, décembre 2024 - [lien](#)

CEREMA, « *Résultats de la 4^{ème} enquête sur l'accessibilité des transports urbains et interurbains auprès des AOM et collectivités* », juillet 2025 - [lien](#)

CEREMA, « *Mobilités du quotidien : tendances et enseignements à partir des enquêtes EMC* », novembre 2025 - [lien](#)

CESER de Nouvelle-Aquitaine, « *Cap vers l'enseignement supérieur : la voix des jeunes comme boussole* » adoptée en décembre 2025 - [lien](#)

Direction générale des collectivités locales, « *Les dépenses de voirie des collectivités locales entre 2013 et 2023* », Bulletin d'information statistique, n°192, février 2025 - [lien](#)

DREAL Nouvelle-Aquitaine, « *Focus sur... Émissions de CO₂ en Nouvelle-Aquitaine - Trajets domicile travail : plus de CO₂ dû à un usage de la voiture plus fréquent qu'en province* », n°78, novembre 2024 - [lien](#)

Marie HUYGHE, Hervé BAPTISTE et Jean-Paul CARRIERE, « *Quelles organisations de la mobilité plus durable et moins dépendante de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine* », Développement durable et territoires, 2013, 4 (3) - [lien](#)

INSEE, « *Un Néo-Aquitain sur deux vit dans un commune rurale* », INSEE Flash Nouvelle-Aquitaine, n°66, avril 2021 - [lien](#)

INSEE, « *Entre 15 et 17 ans, neuf Néo-Aquitains ruraux sur dix changent de commune pour rejoindre leur lieu d'études* », INSEE Flash Nouvelle-Aquitaine, n°72, janvier 2022 - [lien](#)

INSEE, « *La grille communale de densité à 7 niveaux* », documents de travail n°2022-18, janvier 2023 - [lien](#)

INSEE, « *Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural* », INSEE Première, n°1948, mai 2023 - [lien](#)

INSEE, « *Panorama de la pauvreté en Nouvelle-Aquitaine : une diversité de situations individuelles et territoriales* », INSEE Dossier Nouvelle-Aquitaine, n°08, octobre 2023 - [lien](#)

INSEE, « *Réseau routier au 31 décembre 2023 – Comparaisons régionales et départementales* », Chiffres-clés, décembre 2024 - [lien](#)

INSEE, « *Un Néo-Aquitain sur trois âgé de 50 à 74 ans* », INSEE Flash Nouvelle-Aquitaine, n°120, janvier 2025 - [lien](#)
Institut Terram, Rura, Jeunesse et mobilité : la fracture rurale, mai 2024 - [lien](#)

Institut Terram, Rura, « *Ce que vivent (vraiment) les femmes rurales* », décembre 2025 - [lien](#)

Éric LE BRETON, « *Les raisons de l'assignation territoriale : quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité de personnes désqualifiées* », Institut pour la ville en mouvement, 2002

Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, « *Les infrastructures linéaires de transport : évolutions depuis 25 ans* », décembre 2016 - [lien](#)

Ministère de la transition écologique, « *Chiffres clés du transport* » – Édition 2021, Datalab, mai 2021 - [lien](#)

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, « *Les pratiques de mobilité des personnes en situation de handicap* », Datalab Transport, novembre 2023 - [lien](#)

Ministères de la transition écologique et de l'aménagement du territoire, SDES – « *Les pratiques de mobilité des Français varient selon la densité des territoires* », 2024 - [lien](#)

Ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, « *Chiffres clés des transports* » – Édition 2025, Datalab, mars 2025 - [lien](#)

Observatoire régional de la sécurité routière de la région Nouvelle-Aquitaine, « *Bilan annuel de l'accidentalité routière de la région Nouvelle-Aquitaine* », octobre 2025 - [lien](#)

Petits Frères des Pauvres, « *Troisième Baromètre de l'isolement des personnes âgées en France* », septembre 2025 - [lien](#)

Région Nouvelle-Aquitaine, Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale, « *L'accessibilité aux services et aux équipements de la Nouvelle-Aquitaine et de ses territoires* », septembre 2021- [lien](#)

Région Nouvelle-Aquitaine, DATAR, « *Panorama des zonages en Région Nouvelle-Aquitaine* », édition 2025

Région Nouvelle-Aquitaine, DATAR, « *Ménages sans voiture et distance aux transports en commun - Typologie des intercommunalités néo-aquitaines* », La carte du mois, juin 2025

Clément REVERSÉ, « *Les « cassos », ces jeunes ruraux dont on ne veut pas* », The Conversation, octobre 2025 - [lien](#)

Santé publique France, « *Activité physique et sédentarité dans la population en France* » – Synthèse des données disponibles en 2024, septembre 2024 - [lien](#)

Wimoov, « *Baromètre des Mobilités du Quotidien* » - [lien](#)

Deuxième partie : un panel de solutions pour des mobilités durables et inclusives

ADEME, « *Cahier technique sur la location de vélos en libre-service – Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélo* », septembre 2021 - [lien](#)

ADEME, « *Voitures électriques et bornes de recharge* », Les avis de l'ADEME, octobre 2022 - [lien](#)

ADEME, « *Contribution du développement de la marche et du vélo à la décarbonation et l'amélioration de la qualité de l'air* », 2025 - [lien](#)

Autorité de la qualité de service dans les transports, « *Comparaison de la qualité de la desserte en transports publics réguliers depuis les zones rurales en France, en Espagne et en Allemagne* », juin 2019 - [lien](#)

CEREMA, « *Organiser une ligne de covoiturage : les leviers d'action pour les collectivités* », juin 2022 - [lien](#)

CEREMA, « *Boîte à outils : mobilités en territoires peu denses* », 2023 - [lien](#)

CEREMA, « *Covoiturage, tous à bord* », Les essentiels du CEREMA, 2023 - [lien](#)

CEREMA, « *Dossier : marche en ville* », 2024 - [lien](#)

CEREMA, « *Le schéma directeur des aménagements cyclables : planifier un réseau cyclable complet, continu et attractif* », février 2024 - [lien](#)

CESER Nouvelle-Aquitaine, « *Avis des 4 et 5 juin 2024 sur l'avenant n°1 au Contrat de Plan État-Région 2021-2027 relatif au volet mobilités* » - [lien](#)

CESER Nouvelle-Aquitaine, « *Avis des 11 et 12 juin 2025 sur la contribution régionale à la conférence organisée par l'État : Ambition France Transports – Financer l'avenir des mobilités* » - [lien](#)

Club des villes et territoires cyclables et marchables, « *Le guide des services vélos pour les collectivités* », 2024 - [lien](#)

M. CUREAU, « *Le transport en commun dans les zones rurales est pertinent quand on croit en lui. Illustration à travers le cas du réseau d'autocars du Bregenzerwald en Autriche* », *Transports urbains*, n°133, septembre 2018 - [lien](#)

DREES, « *Les dépenses de santé en 2024 – Résultats des comptes de la santé* », Édition 2025, 2025 - [lien](#)

Fédération nationale des associations d'usagers des transports, « *Quelles solutions pour des mobilités durables en zones peu denses ?* » audition devant le CESE, mai 2022 - [lien](#)

France Assureurs, « *Transition vers le véhicule électrique – Quels impacts pour l'assurance ? Quelles propositions pour préserver une assurance automobile accessible à tous ?* » novembre 2025 - [lien](#)

F. LAROCHE, G. MONCHAMBERT, « *Offre ferroviaire en Europe et « petites lignes » : la France peut mieux faire* », *Transports, Infrastructures & Mobilité*, 2019, 514, pp.52 - [lien](#)

Gouvernement, « *Résultats de l'appel à manifestation d'intérêt « Digitalisation et décarbonation du transport ferroviaire – Volet Trains légers* », dossier de presse, mars 2022 - [lien](#)

INSEE, « *Un réseau de recharge électrique en fort essor, avec en moyenne 23 points de charge pour 100 véhicules dans les grandes villes* », *INSEE Première*, n°2082, novembre 2025 - [lien](#)

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, SDES, « *Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ?* » Datalab, juillet 2022 - [lien](#)

Ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, SDES, « *Chiffres clés des transports* » – Édition 2025, Datalab, mars 2025 - [lien](#)

Troisième partie : les clés de réussite d'une politique de mobilité dans les territoires ruraux

AdCF, Transdev, « *Nouvelles solutions de mobilité dans les espaces de faible densité : une priorité des prochains mandats locaux* », 2020 - [lien](#)

ADEME, CEREMA, « *Territoires ruraux et périurbains – Des clés pour réussir son projet de mobilité* », 2025 - [lien](#)

A'urba, « *Enquête mobilité Gironde 2021, Les pratiques de déplacements des Girondins – Principaux résultats* » - [lien](#)

CEREMA, « *Le plan de mobilité simplifié - Un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux* », 2021 - [lien](#)

CEREMA, « *Le plan de mobilité simplifié – Planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne* », Fiche de synthèse, novembre 2020 - [lien](#)

CEREMA, « *Prise de la compétence d'organisation des mobilités par les communautés de communes* », 2022 - [lien](#)

CEREMA, « *Les aires de mobilité en zones peu denses, Boite à outils « Mobilités en territoires peu denses* », fiche n°1, 2023 - [lien](#)

CEREMA, « *Les enquêtes mobilité certifiées CEREMA (EMC²) – Principes méthodologiques* », novembre 2024 - [lien](#)

CEREMA, « *Observatoire des politiques locales de mobilité* » -Les données 2025 - [lien](#)

Intercommunalités de France, Transdev, « *L'organisation des mobilités à l'échelle des bassins de vie – Point d'étape de la loi d'orientation des mobilités* », Focus Mobilités, 2023 - [lien](#)

CESE, « *Anticiper et prévenir les risques liés au changement climatique, pour les infrastructures* », janvier 2026 - [lien](#)

CESER de Nouvelle-Aquitaine, « *Avis des 7 et 8 octobre 2025 sur l'instauration du VMRR* » - [lien](#)

INSEE, « *Un Néo-Aquitain sur six n'utilise pas les outils numériques* », INSEE Analyses Nouvelle-Aquitaine, n°129, janvier 2023 - [lien](#)

Ressources transversales

Assemblée Nationale, « *Rapport d'information fait au nom de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation sur le développement et le maintien des services essentiels dans les territoires ruraux* », Doc. Parl. Ass. Nat., mai 2025 - [lien](#)

Banque des territoires, « *Prise de compétence Mobilité par les communautés de communes et EPCI : quelles alternatives à la voiture individuelle en zone peu dense ?* », 2021 - [lien](#)

CEREMA, « *Mobilités dans les territoires peu denses – Un enjeu de cohésion territoriale* », Les Essentiels du CEREMA, 2024 – [lien](#)

CESE, « *Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ?* » Avis du 11 juillet 2023 - [lien](#)

CESER Grand Est, « *Garantir une mobilité à la portée de tous en zones rurales* », décembre 2022 - [lien](#)

Conseil régional des jeunes de Nouvelle-Aquitaine, « *Rapport Enquêtes Mobilités* », 2024 - [lien](#)

Secours Catholique - « *Caritas France, Territoires ruraux : en panne de mobilité* », avril 2024 - [lien](#)

Sénat, « *Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui* », Doc. Parl. Sénat n°313, janvier 2021 - [lien](#)

The Shift Project, « *Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone – Vers un système cohérent d'alternatives à la voiture solo dans les zones de moyenne densité* », 2020 - [lien](#)

Sites internet

Le site de francemobilites.fr et le portail des aides-territoires.beta.gouv.fr

Le site de l'ademe.fr

Le site du cerema.fr

Le site du SDES statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Le site de l'insee.fr

Le site de la Région nouvelle-aquitaine.fr et le portail transports.nouvelle-aquitaine.fr

Le site de nouvelle-aquitaine-mobilites.fr

Le site de modalis.fr

Le site de intercommunalites.fr

Le site du ceser-nouvelle-aquitaine.fr

Intervention du Conseil régional

Intervention de Renaud LAGRAVE

(vice-président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en charge des mobilités)

Merci d'abord à la présidente de la commission et à tous celles et ceux qui ont participé à l'élaboration de ce rapport. Monsieur le Président, vous invitiez les membres du CESER à faire une présentation aux élus locaux. Je vous inviterai quant à moi à présenter le rapport du CESER Nouvelle-Aquitaine aux parlementaires. Le 14 avril prochain, le projet de loi-cadre sur les mobilités arrive au Sénat. Chacun peut penser ce qu'il veut de son contenu ; j'ai toutefois le sentiment que tout ce que vous avez indiqué dans votre rapport mérite, a minima, d'être porté à la connaissance des parlementaires de la région.

Lorsque vous évoquez un certain nombre de sujets, et non des moindres, qui sont en rapport notamment avec une mise à jour possible, souhaitable d'ailleurs, de la loi sur la mobilité qui date de 2019, j'ai tendance à vous dire que c'est le moment, c'est l'instant. Sachez que nous, côté Région, c'est en tout cas ce que l'on va entreprendre dans les semaines qui viennent. J'ai tendance à vous dire que là, maintenant, la balle est dans le camp des parlementaires. Tous celles et ceux qui croient dans les mobilités, et je crois que vous en faites partie, seront les bienvenus dans le débat qui s'engage au Sénat en avril et à l'Assemblée un peu plus tard. Nous ne serons trop du CESER, des élus régionaux qui voudront bien s'occuper de ces sujets – ce n'est pas forcément le cas de tous –, de toutes les associations et de tous celles et ceux qui pensent que la mobilité a un avenir en France, pour que la nouvelle loi-cadre soit une réussite. Voilà la proposition que je voulais vous faire en préalable.

Je ne peux pas commencer sans vous dire que je partage le constat que vous faites dès le début des difficultés des mobilités sur nos territoires, et particulièrement en

Nouvelle-Aquitaine. Maintenant, il faut qu'on se dise les choses. Dans les années 1970, les responsables politiques ont fait le choix du « tout voiture ». Lorsque vous superposez les cartes de transports publics de l'époque avec celles d'aujourd'hui, vous voyez que, dans cette période, et particulièrement dans les années 70-80, de nombreux transports publics ont disparu ; l'objectif indépassable de tout Français, c'était d'avoir une voiture, voire deux à trois voitures. On a supprimé des lignes de chemins de fer, des lignes de car... On a tout supprimé, en fait. Et on arrive aujourd'hui, en 2026, à se poser la question de comment mettre des transports publics sur le territoire national, alors qu'ils existaient.

J'ai beaucoup aimé les différents passages du rapport qui invitent à faire une « révolution dans les esprits ». J'ai moi-même été confronté à cette difficulté à de nombreuses reprises, avec des maires qui ignorent qu'une ligne régionale passe dans leur commune depuis 30 ans. Des maires, pas le citoyen lambda. Cela veut bien dire qu'aujourd'hui, on est dans un monde où, en fait, plus personne ne réfléchit transports publics. Tout le monde réfléchit « ma voiture, ma voiture, ma voiture », un peu comme Molière disait « ma cassette, ma cassette, ma cassette ». Il faut en tirer un certain nombre de conclusions : on essaie modestement de changer les modes de transport et de changer les mentalités.

On est dans une période où c'est un peu plus simple : avec le litre de gasoil qui a dépassé les deux euros, il est plus facile de convaincre les gens d'utiliser le transport public. C'est le moment d'accélérer pour essayer de changer les habitudes de nos concitoyens. C'est pour cela que nous essayons de faire connaître encore plus l'offre.

J'en viens aux différentes propositions, parce que sur les constats, je partage 90 % de ce qui a été dit, à part un point – je vous le dis, parce que là, par contre, je ne peux pas trop le laisser passer – sur la baisse de l'offre qui est inscrite dans le rapport. Je suis obligé de vous dire qu'en tout cas, côté Région Nouvelle-Aquitaine, nous sommes quasiment à 31 millions de car-kilomètres en 2024, c'est-à-dire plus 33 % par rapport à 2019, et 20 millions de train-kilomètres en 2024, plus 24 % par rapport à 2019. Quand je lis qu'il y aurait une baisse de l'offre en région, je suis obligé de vous dire que les chiffres ne sont évidemment pas bons. Alors, il en faudrait plus, pas de doute là-dessus, et je suis le premier à dire que plus il y aura d'offres, plus il y aura de gens dans les transports.

Certaines propositions du rapport ont retenu mon attention. Premièrement, la réouverture de la compétence pour les intercommunalités. La Région Nouvelle-Aquitaine, comme toutes les Régions de France, est contre cette réouverture. Tout simplement parce qu'on a – alors plus ou moins selon les régions, mais enfin la Nouvelle-Aquitaine l'a fait – mis en place les contrats opérationnels de mobilité, on a signé un certain nombre de contrats. Il y en a encore beaucoup à faire. Revenir sur ce débat-là me paraît complètement baroque, d'autant plus qu'on a tout mis en place depuis maintenant 2019, et que donc ça voudrait dire un nouveau chambardement autour de cette question qui ne nous paraît pas logique.

Deuxièmement, flécher une part substantielle du Versement Mobilité Régional et Rural (VMRR) pour les mobilités locales. Je vous confirme que c'est prévu puisque 10 % – ce sont les parlementaires qui en ont décidé ainsi – du produit du VMRR sera fléché sur les mobilités locales.

Troisième sujet qui me paraît extrêmement important, vous l'avez souligné, et je pense que c'est quelque chose de majeur, c'est de pouvoir faire en sorte qu'il y ait plus d'offres partout. Et quand je dis plus d'offres, c'est plus d'offres de mobilité au pluriel. Comment peut-on améliorer les choses? Je ne vous dis pas qu'on a tout bien fait, loin s'en faut. En même temps, la mise en place de ces contrats opérationnels de mobilité à l'échelle des pays, c'est justement pour travailler sur les territoires ruraux. D'autres régions ont fait le choix de faire des contrats opérationnels de mobilité avec des territoires qui sont grands comme quasiment trois ou quatre départements chez nous, noyant ainsi les territoires ruraux dans les territoires urbains.

Ce n'est pas du tout ce qu'on a voulu faire. Dans les contrats opérationnels qu'on a d'ores et déjà signés, la

mobilité rurale est le sujet qui revient en premier, avec une grande partie des propositions que vous évoquez dans le rapport (transport à la demande, vélo, marche, piste cyclable, maison des mobilités). En général, cela démarre d'ailleurs par une évaluation et l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié par les intercommunalités. Donc toutes ces actions, j'ai tendance à vous dire qu'on ne les fait pas partout parce qu'on n'a pas des contrats opérationnels partout ; mais partout où il y a des contrats opérationnels, c'est vraiment un des sujets qu'on aborde avec les territoires.

La réponse de la Région passe aussi, depuis 2019, par Nouvelle-Aquitaine Mobilités. On a ainsi créé au sein de Nouvelle-Aquitaine Mobilités cinq bassins de mobilité qui, petit à petit, ont pris en main les sujets de mobilité sur les territoires ruraux. A l'intérieur de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, des territoires nous ont demandé de travailler sur le transport à la demande, sur le vélo, sur le covoiturage. Aujourd'hui, grâce notamment à la création d'une commission locale de mobilité en Gironde voulue par les élus girondins des intercommunalités rurales, nous allons déployer à partir du mois d'avril 600 vélos en libre-service sur les gares et haltes de toute la Gironde, hors Bordeaux Métropole déjà équipée. Dans le département, deux lignes de covoiturage vont être déployées sur des sections autoroutières, en plus des outils de covoiturage qui sont déjà présents sur Modalis. Quatre lignes de car express ont déjà été mises en place, prochainement complétées par deux nouvelles lignes en septembre et l'année prochaine.

La question qui est derrière, c'est celle du financement. Vous avez raison de poser le sujet, et c'est la raison pour laquelle je vous invite à vous rapprocher des parlementaires, parce que ce sont eux qui vont déterminer effectivement la manière dont on va avoir un mix financier. Je réponds tout de suite à celles et ceux qui s'étonnent qu'on pourrait éventuellement demander de l'argent supplémentaire aux entreprises. Ce débat a déjà eu lieu. Depuis cinquante ans, le versement mobilité est levé sur les territoires urbains, sans qu'il y ait d'ailleurs de débat. La Région n'a que le VMRR. Les entreprises ne payent pas tout. Je vous rappelle juste que sur un ticket de TER, aujourd'hui c'est 24 % payé par l'utilisateur, le reste c'est de l'argent public. Il n'y a pas une entreprise qui paie du TER en France, à l'heure où je vous parle. Le VMRR vient aujourd'hui à hauteur d'une soixantaine de millions en Région Nouvelle-Aquitaine, sur un budget d'un milliard 300 millions d'euros. Donc, de grâce, ne posons pas côté Région les débats qui doivent avoir lieu certainement avec les AOM urbaines qui ont levé le VM depuis 50 ans.

Il y a en revanche peu de débat sur le mix financier côté région, parce que c'est l'argent public, c'est-à-dire nos impôts, qui finance les transports publics. Je ne parle même pas des cars régionaux, dont le financement est assuré à 90 % par la Région et 10 % par les usagers. Que l'on parle du rapport entre le prix des usagers et le prix qui est payé par la Région, pour moi, il n'y a pas de débat : on essaie d'équilibrer le plus les choses. Nouvelle-Aquitaine Mobilités, aujourd'hui, finance la commission locale de mobilité de Gironde, qui est autorisée par la loi. Nouvelle-Aquitaine Mobilités est un syndicat SRU, comme Île-de-France Mobilité.

Prenez le temps de regarder comment fonctionne Île-de-France Mobilité : cela permet d'imaginer quelles pourraient être les possibles évolutions de Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Nouvelle-Aquitaine Mobilités est l'outil de référence pour les intercommunalités en matière de connaissance des mobilités, des usages et de l'offre, grâce notamment à Modalis, mais aussi à toutes les réunions qui se tiennent sur les territoires. J'ai évoqué la Gironde, mais c'est le cas dans toute la région, et Nouvelle-Aquitaine Mobilités est cosignataire des contrats opérationnels de mobilité. Ce qui veut dire que l'on dispose aujourd'hui d'un outil dans lequel on a véritablement des personnes ressources, qui d'ailleurs répond très régulièrement aux intercommunalités rurales pour savoir comment mettre en place du vélo en libre-service, du covoiturage ou du transport à la demande avec des outils numériques qui sont proposés et qui sont disponibles pour tous les territoires de Nouvelle-Aquitaine.

Vous évoquez la possibilité de créer des syndicats à l'image de ce qui s'est passé, notamment en Sud-Gironde. Un syndicat SRU tel que NAM peut, d'ores et déjà, gérer de la mobilité à l'échelle rurale, à la condition sine qua non qu'on lui transfère la compétence. Et c'est possible pour une collectivité qui a pris la compétence ou pour une collectivité qui ne l'a pas prise. Cela signifie qu'aujourd'hui, on est dans un débat pour savoir si effectivement c'est la somme de petits syndicats, ou si c'est un syndicat qui gère effectivement tout ce qu'il gère déjà aujourd'hui et qui puisse demain gérer une partie de l'offre. Et je vous invite, encore une fois, à regarder ce qui se passe sur Île-de-France Mobilité. NAM n'a même pas cinq ans d'existence. Chacun doit avoir en tête qu'il y a cinq ans, il y avait 20 000 abonnés sur Modalis. Aujourd'hui, c'est 400 000. Modalis est la première plateforme en région devant toutes les autorités organisatrices de mobilité,

quelles qu'elles soient. Ce chiffre va augmenter dans les prochaines années avec la migration de la billettique des TER, de nos abonnés TER qui vont quitter la SNCF pour aller sur Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

Le débat qui a lieu en ce moment là-dessus, c'est de savoir qui maîtrise justement ces données-là. Les GAFAM – peut-être qu'il y a des supporters des GAFAM dans la salle, je n'en suis pas un – veulent mettre main basse sur les usagers des transports. C'est un vrai débat. Je suis à votre disposition pour échanger avec vous, cela m'intéresse d'avoir les idées des uns et des autres sur le sujet. La distribution en Nouvelle-Aquitaine restera publique : il est hors de question qu'on laisse les GAFAM « faire le boulot » à notre place pour les cars, pour les transports scolaires, pour les transports à la demande, pour le covoiturage, même si c'est déjà en partie fait. En tout cas, la Région propose une offre publique et la met à disposition de tous les territoires sur la région.

Vous avez raison de dire qu'il faudra qu'il puisse y avoir, et c'est ce qu'on est en train de structurer derrière Modalis, une réponse concrète, par téléphone, par visioconférence, en présentiel, aux demandes des usagers. C'est un travail que l'on est en train de faire avec une idée simple : c'est qu'à la place des gares, on ait des maisons des mobilités. Je partage complètement cette idée que j'avais poussée il y a quelques années, et qui, j'en suis ravi, est reprise petit à petit. Vous ne pouvez plus avoir, à un endroit, une personne qui répond sur un réseau ; il faut qu'elle puisse répondre sur non seulement un réseau, mais le deuxième, le troisième, le quatrième, le TAD, le vélo, le TER, le car, enfin bref, sur les différentes offres de mobilité. En cela, les pôles d'échange multimodaux sont extrêmement importants. Il faut qu'on ait des gens, présents sur ces pôles, qui puissent répondre sur l'ensemble des mobilités, et pas uniquement sur « mon car part quand ? », pour celles et ceux qui l'ont.

Cela fait partie des sujets où, aujourd'hui, on a la nécessité de travailler avec toutes les AOM. J'ai la faiblesse de penser que Nouvelle-Aquitaine Mobilités est l'outil qui, aujourd'hui, permet véritablement ces dialogues. Vous avez souligné, dans une intervention tout à l'heure, le fait que le car était en jointure avec le TER. C'est le travail, justement, que l'on essaie de faire, de coordonner toutes les AOM en Région Nouvelle-Aquitaine, même s'il y a encore beaucoup, beaucoup, beaucoup de travail, j'en conviens avec vous.

Je veux terminer en vous remerciant à nouveau. Les mobilités sont un sujet sur lequel on voit bien que nos concitoyens sont extrêmement préoccupés. On entend beaucoup de grands responsables politiques nous expliquer que la mobilité est un problème. Mais, dès qu'il s'agit de rentrer un petit peu dans les détails, dans les offres, dans la méthode, dans le financement, dans les travaux nécessaires sur le réseau ferroviaire, là, par contre, on trouve beaucoup moins de monde. J'ai commencé par-là, je terminerai par-là : le grand moment, pour moi, réside dans cette loi-cadre sur les mobilités. Parce que tout ce qu'on est en train de se dire, c'est à moyen constant,

voire même en baisse. Si l'on est tous convaincus ici du bien-fondé, à la fois du rapport et des choix qui sont à faire pour l'avenir, il faut que les parlementaires donnent les moyens aux uns et aux autres, que ce soit le secteur associatif, que ce soit les intercommunalités, que ce soit la SNCF et notamment SNCF Réseau, que ce soit aux régions, de pouvoir véritablement mettre en place ces outils-là. Aujourd'hui, force est de constater que, s'il n'y a pas d'évolution dans le cadre de la loi-cadre, on sera dans une grande difficulté. En tout cas, merci beaucoup à toutes et à tous et bonne continuation pour votre session.

Interventions des conseiller.es

Intervention de Geneviève BRANGÉ

(Chambre régionale de métiers et de l'artisanat)

Merci, Président. Donc au nom des trois chambres consulaires de Nouvelle-Aquitaine, chambre de commerce et d'industrie, chambre d'agriculture et chambre des métiers de l'artisanat, je souhaite saluer le travail, la qualité du travail, réalisé dans ce rapport qui met en lumière un enjeu majeur pour nos territoires, celui de la mobilité en milieu rural. Nous partageons largement le diagnostic posé. Oui, les territoires ruraux sont marqués par une forte dépendance à la voiture. Oui, cette situation crée des inégalités d'accès à l'emploi, aux services, à la formation. Oui, il est nécessaire de développer des solutions adaptées et que les politiques publiques ambitionnent de réduire ces inégalités. Et oui, enfin, les solutions adaptées doivent être expérimentées et mises en œuvre à l'échelle locale en associant l'ensemble des parties prenantes et notamment les représentants du monde économique. Pour autant, nous souhaitons exprimer plusieurs points de vigilance.

Le premier concerne la place de la voiture. Dans les territoires ruraux, elle n'est pas un problème en soi ; elle est une nécessité. Toute approche doit partir de cette réalité. Les solutions alternatives à la voiture restent aujourd'hui limitées, tant pour les salariés que les entrepreneurs. Je pense notamment aux activités agricoles ou artisanales dont les contraintes horaires et modes de production s'accommodent mal de la rigidité et de l'amplitude horaire des transports en commun.

Le deuxième point porte sur l'économie. Le rapport aborde peu les impacts économiques des solutions proposées. Or, la mobilité est un facteur direct de compétitivité pour les entreprises. Toute évolution doit veiller à ne pas fragiliser leur activité.

Le troisième point concerne le financement. Nous savons que les besoins sont importants, mais nous serons particulièrement vigilants à ce que leur financement ne repose pas sur de nouvelles charges pesant sur les entreprises. Or, le déploiement de cette politique au niveau régional va s'accompagner, contre l'avis des représentants des entreprises, de la mise en place par le Conseil régional du versement mobilité régionale et rurale, introduit par la loi de finances 2025 et qui sera payée par les employeurs employant 11 salariés ou plus.

Le quatrième point porte sur le regard tout particulier qu'il nous faut avoir en termes de solutions à proposer pour les salariés des TPE qui structurent nos territoires ruraux et notamment pour les apprentis qui représentent, pour ces mêmes entreprises, les compétences de demain. Ces jeunes, souvent mineurs, doivent avoir la capacité de circuler entre trois sites parfois très éloignés qui sont leur domicile, leur entreprise et leur centre de formation. Le rapport fournit des propositions qui méritent d'être déployées.

Enfin, la question de la gouvernance est essentielle. Les entreprises qui sont au cœur des mobilités quotidiennes et impliquées largement dans le financement de ces politiques doivent être pleinement associées aux décisions. En résumé, nous partageons les objectifs du rapport, mais nous appelons à une approche plus pragmatique, plus économique et plus territorialisée. Nous voterons cet avis.

Intervention de Marc BESNAULT SORIA

(CFDT)

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers,

Lorsque ce sujet a été proposé, nous avons tous en tête d'une part le travail de la commission 5 « Enrayer la fabrique de la pauvreté en Nouvelle Aquitaine », d'autre part le mouvement des Gilets Jaunes et les messages qui ont émergé sur les rond-point et dans les cahiers de doléance.

Par ailleurs, la commission 2 avait été fortement mobilisée, en début de mandature, sur le volet mobilité du contrat de plan et sur le SRADET.

Ces dossiers hautement stratégiques et structurants pour l'avenir des Néo-Aquitains et Néo-Aquitaines avaient par nature une approche « macro » de l'aménagement de l'espace et de l'organisation des mobilités et s'appréciaient sur le temps long.

Le rapport précité sur la pauvreté appelait, lui, des propositions opérationnelles à court terme et faisait écho au mouvement de 2018/2019, par exemple sur les problématiques des territoires ruraux et de la mobilité de leurs habitants et habitantes qui constitue, nous l'avons vu dans la présentation, une grave rupture d'égalité au sein de l'espace social, au sein de la République.

Entre des populations <https://wifi.sncf> qui se sentent discriminées et des collectivités territoriales financièrement en difficulté et prises au piège d'un espace public aménagé pour la voiture, avec les coûts financiers et humains que l'on sait auquel se rajoute le risque d'éclatement social, il nous est apparu que le CESER pourrait peut-être se montrer utile.

Utile pour témoigner que l'assignement territorial n'est pas une fatalité.

Utile en recherchant des solutions réalistes techniquement et financièrement, éprouvées ici ou là, pour témoigner qu'un lendemain différent est possible.

Il est possible quand les bonnes volontés des élu.es et services, des associations, des entreprises dans toutes leurs composantes, des acteurs socio-économiques, convergent pour associer la population à la modification des paysages, à l'organisation de services appropriés aux spécificités locales, à l'évolution de la représentation des possibles et des comportements.

Il nous semble qu'une bonne partie du chemin est éclairé par ce rapport, que nous voterons.

Intervention de Philippe LABROUSSE

(CFE-CGC)

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les conseillers,

Le rapport consacré à la mobilité en milieu rural met en lumière une réalité essentielle : la Nouvelle-Aquitaine est un territoire profondément hétérogène. Cette diversité, à la fois géographique et démographique, engendre d'importantes inégalités structurelles entre les habitants, notamment dans l'accès aux services, à l'emploi, aux soins.

Dans les zones urbaines, l'offre de transport est diversifiée. À l'inverse, dans de nombreux territoires ruraux, la voiture demeure bien souvent la seule solution réellement viable, ce qui alimente une fracture territoriale et sociale touchant les publics les plus fragiles.

Le travail présenté s'inscrit dans une démarche d'analyse et de caractérisation des différentes réalités territoriales. Il met utilement en évidence une diversité de solutions et valorise, à travers les contributions d'acteurs locaux, des initiatives déjà engagées sur le terrain.

Le document reste souvent au niveau des généralités. Les éléments présentés, bien que pertinents dans leur principe, apparaissent toutefois éloignés des contraintes concrètes auxquelles sont confrontés les territoires ruraux.

La dimension économique est, en particulier, peu développée. Or les enjeux de financement, dans des zones à faible densité, sont déterminants et mériteraient une analyse plus approfondie, notamment dans un contexte de marges de manœuvre publiques contraintes.

Par ailleurs, si le rapport met en avant un certain nombre d'initiatives locales, il n'a pas vocation à formuler des préconisations structurées. Ce positionnement, qui relève d'un choix assumé, en limite néanmoins la portée en termes d'aide à la décision.

Son ampleur, avec près de 200 pages, pose également la question de son appropriation : au-delà de la qualité du travail réalisé, sa densité peut en restreindre la diffusion et l'impact opérationnel. La synthèse prévue devrait permettre d'y remédier.

Ainsi, si ce rapport contribue utilement à objectiver des constats et à valoriser des expériences de terrain, il laisse en suspens des questions essentielles relatives aux priorités, aux moyens et aux modalités de mise en œuvre.

Dans ce contexte, la délégation CFE-CGC considère que ce document constitue une base de réflexion intéressante, sans pour autant répondre pleinement aux attentes en matière d'orientations opérationnelles.

C'est pourquoi, et malgré ces réserves, la CFE-CGC votera favorablement ce rapport.

Intervention de Michèle PRÉVOST

(CFTC)

Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les conseillers, conseillères,

La CFTC veut tout d'abord saluer la qualité de ce rapport consacré à la mobilité en milieu rural. Il met des mots justes sur une réalité : **se déplacer en milieu rural n'est pas une simple question de confort ; c'est une condition d'accès à l'emploi, à la formation, à la santé, aux services publics, à la vie sociale et, au fond, à une vie digne.**

En Nouvelle-Aquitaine, plus d'un habitant sur deux vit dans une commune rurale, souvent dans des territoires à habitat dispersé, où l'offre de transport collectif est faible, parfois inexistante. **Dans ces conditions, un véhicule n'est pas un choix de confort ; elle est bien souvent une nécessité subie notamment pour les publics les plus fragiles comme les personnes à mobilité réduite.**

La CFTC partage pleinement l'objectif de transition écologique. Oui, il faut décarboner les mobilités. **Oui, il faut développer la mobilité électrique, les transports collectifs, les mobilités partagées, les mobilités solidaires, la marche, le vélo, l'intermodalité...**

Pour la CFTC, la justice sociale doit rester au cœur de l'action publique. On ne peut pas demander les mêmes efforts à tous quand les possibilités de transport alternatives à la voiture sont encore inégalement réparties sur le territoire.

Ce rapport est très important car il permet de rappeler que la mobilité est un révélateur, mais aussi un accélérateur d'inégalités. Lorsqu'on ne peut plus se déplacer, ou seulement à un coût devenu insupportable, c'est l'accès aux droits même les plus élémentaires qui recule. **C'est la cohésion territoriale qui se fragilise. C'est aussi le lien social qui s'abîme...**

La CFTC soutient donc les orientations du rapport lorsqu'il appelle à une nouvelle donne des transports régionaux, au développement des services locaux, à la reconnaissance des mobilités solidaires, à une meilleure intermodalité, à l'information et à l'accompagnement des usagers.

Nous voulons toutefois formuler plusieurs points de vigilance.

Pour la CFTC, la mobilité ne doit pas être subie ; elle doit être choisie, accompagnée et sécurisée. la CFTC relie mobilité, emploi, logement et cohésion territoriale. Elle refuse une organisation du territoire qui concentre emploi et services dans quelques pôles urbains, au détriment des territoires périphériques, et elle plaide pour une répartition plus équilibrée des ressources, des services publics et de l'activité sur le territoire. Une politique régionale ambitieuse sur ce sujet doit se maintenir malgré les restrictions budgétaires que nous connaissons.

Enfin, la CFTC appelle à une attention renforcée envers les publics les plus fragiles : les jeunes sans permis ou sans moyen de transport, les salariés aux revenus modestes, les familles monoparentales, les travailleurs à horaires décalés, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, les aidants. Une politique de mobilité juste se mesure d'abord à ce qu'elle change concrètement pour celles et ceux qui ont aujourd'hui le moins de solutions à leur disposition pour se déplacer. Les préconisations concrètes et opérationnelles formulées dans le rapport sont intéressantes. Mais effectivement, il convient avant tout de modifier les comportements et d'encourager sur les courts trajets la marche, le vélo...

La justice sociale doit rester notre boussole.

La CFTC votera ce rapport parce qu'il ouvre des pistes concrètes, utiles et réalistes. Mais, nous souhaitons que la suite des travaux du CESER et, surtout, l'action publique régionale, intègrent plus fortement encore cette exigence : **la mobilité n'est pas seulement un sujet technique de déplacement : c'est aussi un sujet de justice sociale, de dignité des travailleurs, de solidarité entre les territoires et de respect des personnes.**

Intervention de David CROCHU

(CGT)

La CGT tient à souligner la qualité de l'Avis sur la mobilité en milieu rural sur le fond comme sur la forme.

Le rapport illustre parfaitement la complexité d'une région partagée entre des territoires très urbains concentrant richesses, infrastructures et en conséquence, attractivité, et d'autres, dont la diversité de situations, de peuplement ou d'organisation territoriale dessine un patchwork qui échappe trop souvent aux politiques d'aménagement du territoire.

Il en résulte des difficultés pour travailler, poursuivre une vie sociale satisfaisante, se soigner, élever ses enfants, ... en un mot « vivre » avec les mêmes ambitions et exigences que sur le reste du territoire régional.

Le choix du CESER de s'intéresser aux conditions de mobilité des femmes et des hommes vivant sur ces territoires constitue donc un enjeu avéré. Le travail d'analyse très fin, poussant la réflexion jusqu'au « dernier kilomètre », a révélé des situations facteurs d'inégalités voire d'exclusion ; faut-il rappeler ici que le choix de s'installer à la campagne ou en grande périphérie des villes correspond bien souvent plus à une logique économique et financière qu'à la recherche d'une meilleure qualité de vie. Nous avons d'ailleurs relevé de grandes similitudes d'analyse avec le rapport « « Vivre dignement » : Les cahiers de doléances exigent toujours une réponse ».

La CGT tient aussi à souligner l'implication des conseillers et conseillères de la commission 2, qui sont aller investiguer au plus près du terrain ; il en résulte un avis faisant la part belle à des solutions de déplacement variées et innovantes qui doivent maintenant être portées à la connaissance des élu.e.s pour susciter une mise en œuvre

plus large et mieux coordonnée au niveau régional. Cette mise en œuvre nécessitera bien sûr que la contrainte budgétaire soit desserrée ... Une politique d'aménagement du territoire ambitieuse, innovante et progressiste, nécessite les moyens de la réaliser ! Par ailleurs, l'amélioration des conditions de déplacements des habitant.e.s des zones peu denses ne peut s'inscrire que dans un développement du réseau régional des transports dans ces mêmes territoires, y compris par la réouverture de certaines lignes ! Enfin, la question incontournable de l'offre de services publics (quelle que soit leur nature, administrative comme sanitaire ou économique) au plus près des habitant.e.s de Nouvelle Aquitaine ne peut être évacuée.

La densité de l'avis rendu aujourd'hui encourage à la poursuite du travail, d'abord pour tenter de répertorier l'ensemble des solutions de mobilité, mais aussi de l'étendre aux quartiers péri-urbains qui connaissent trop souvent, malgré une densité plus importante de ces derniers, de grandes difficultés de déplacement. C'est parfois plus la durée que la distance qui est problématique.

Un point que pose le rapport, mérite néanmoins d'être discuté, voire approfondi. Quel choix pour notre société demain ? Devrons-nous passer du thermique au tout électrique ? Quid des énergies renouvelables ?

Pour la CGT, le contenu du rapport et la méthode de travail choisie sont tout à l'honneur du CESER. Dans cette période de grande incertitude s'agissant de son avenir, voici un bel exemple de la qualité et l'ambition que la société civile organisée peut porter pour peu qu'on lui en donne les moyens !

La CGT votera bien entendu le rapport.

Intervention de Gérard BOYRIE

(Fédération régionale des travaux publics Nouvelle-Aquitaine)

J'ai quelques points, moi, qui m'interpellent. Le premier point, c'est la part constatée dans le budget du Conseil Régional des Transports, qui est déjà de l'ordre de 30 %, si je ne m'abuse, et l'état de nos finances publiques. Et je constate que ce rapport fait une fois de plus appel à une augmentation de la contribution publique, alors qu'on oublie de parler de la solidarité naturelle des gens, qui devraient plutôt être encouragés. À la campagne, les gens se connaissent, s'entraident. Et ça, on n'en entend

pas parler du tout dans ce rapport, il me semble, et c'est dommage. Parce que, quand on voyage un peu en France, on sollicite régulièrement la finance publique, on le voit dans les rapports qu'on entend hier, aujourd'hui. Quand on va à l'étranger, on constate que beaucoup de gens sont solidaires entre eux, s'entraident, et que ça se fait naturellement. Et ça, je ne l'entends jamais dire dans cette assemblée, et je le déplore.

Intervention de Bernard DÈCHE

(Insertion par l'activité économique - INAÉ)

C'est en tant qu'opérateur. Je représente ici les entreprises d'insertion par l'activité économique, donc adhérentes à la CRES, la Chambre régionale de l'économie sociale et solidaire. Beaucoup de fiches qui vous sont présentées ont été signalé, sont des fiches d'opérateurs qui viennent du monde associatif. Or, la plupart du temps - et, là, je m'adresse donc plus particulièrement au vice-président de la région, mais aussi à l'ensemble des nouveaux élus qui sont issus des scrutins de dimanche et qui ont des responsabilités dans les intercommunalités -, les opérateurs associatifs sont considérés par rapport à l'aspect social et à l'action sociale qu'ils mènent et rarement en tant

qu'acteurs de la mobilité. De ce fait, ils sont exclus des aides auxquelles ils pourraient finalement prétendre, et, en tout cas, on se trouve aujourd'hui dans une situation particulière, à savoir qu'y compris dans le département des Landes et dans une structure qui est à Pontonx, même si elle a des envies d'expansion, qui sont en grande difficulté, alors qu'elles amènent un service indispensable, je dirais, à la mobilité rurale. Donc, je pense qu'il faut qu'on sorte un petit peu de l'action sociale qu'elle remplisse, et que l'on prenne en compte la partie, je dirais, d'opérateurs de la mobilité, ce qui a été d'ailleurs signalé par mes collègues dans le rapport qui vient d'être lu.

Intervention d'Aurélien CASSUTO

(MEDEF)

Merci, Monsieur le Président. Chers collègues, merci pour la présentation de ce rapport qui a de nombreux enseignements. Je voulais simplement rebondir sur un élément que vous aviez évoqué, là, sur la mobilité électrique et le véhicule électrique. Je trouve ça dommage, en fait, que, dans votre réflexion, on entende une remise en question en quelque sorte de la mobilité électrique et finalement pas une remise en question de la mobilité thermique. Alors, peut-être que ça a été à d'autres endroits du rapport aussi questionné, mais, en l'occurrence - je le partage bien volontiers avec toutes celles et tous ceux qui s'intéressent au sujet -, dans l'ensemble de ce qu'on appelle le cycle de vie d'une voiture électrique, eh bien, les émissions de gaz à effet de serre sont trois à quatre fois inférieures à une voiture thermique.

Alors, ce que vous dites, c'est la question du recyclage des batteries et, là aussi, sur la question du recyclage des batteries, la situation n'est pas figée. Il se trouve qu'à mesure que le marché des voitures électriques se développe, en face, le sujet du recyclage des batteries et plus spécifiquement des sites industriels qui, demain, vont recycler ces batteries se développe également. Donc, je crois que, sur ce sujet, il faut être à la fois évidemment vigilant, mais aussi objectif et lucide sur une situation qui est en train réellement d'évoluer de façon positive, y compris sur le plan environnemental. En tout état de cause, s'il y a un mode de déplacement aujourd'hui à questionner du point de vue environnemental, ce n'est certainement pas les voitures électriques. Je vous remercie.

Intervention de Bertrand DUPOUY

(Mutualité Française Nouvelle-Aquitaine)

Monsieur le Vice-président,
Monsieur le Président,
Chers collègues,

Le rapport qui nous est présenté aujourd'hui, dont nous saluons **l'approche pragmatique, met en lumière une réalité simple mais fondamentale : la mobilité en milieu rural n'est pas seulement une question de transport.**

C'est une **question d'accès aux droits**. Et, très concrètement, **une question de santé**. Les enjeux sont importants, qu'ils s'agissent **des déterminants de santé** (urbanisme, desserte, réseaux cyclables sécurisés, trottoirs entretenus...) ou des **inégalités sociales de santé**. Trop de personnes vivent recluses chez elles faute d'offre de mobilité.

Le rapport le souligne clairement : les difficultés de mobilité conduisent à des **renoncements aux soins**, à de **l'isolement**, et donc à une **dégradation de la santé**, notamment mentale.

Autrement dit, en milieu rural, **la mobilité est un déterminant de santé publique à part entière.**

Le sujet, c'est aussi de **mieux organiser la présence des soins sur les territoires**, en travaillant sur la proximité, pour ne pas dire l'hyper proximité.

Et c'est précisément là que **le mouvement mutualiste, depuis son origine, apporte une contribution**, certes insuffisante, mais qui s'inscrit dans une offre plus globale, **au plus près des populations.**

Elle porte une **ambition simple : garantir à chacun un accès à des soins de qualité, quel que soit son lieu de vie.**

Cela passe aujourd'hui par un enjeu clé : **soutenir et structurer une offre de premier recours accessible, coordonnée et de proximité.**

Concrètement, cela signifie de lutter contre les **déserts médicaux** en développant : des équipes de soins traitantes, mais aussi des centres de santé pluridisciplinaires (accès aux soins sans dépassement d'honoraires, sans avance de frais ; offre d'un parcours de soins coordonné, lisible et sécurisé pour les patients.)

Et en matière de **prévention**, la mutualité agit également au plus près des habitants : sur la santé environnementale, le bien vieillir, la promotion de l'activité physique.

Autrement dit, elle ne se contente pas d'attendre que les publics se déplacent : elle va vers eux. **Mais cette proximité ne suffit pas. Il faut de l'hyper proximité.**

La réponse aux enjeux de mobilité ne peut donc pas être uniquement une réponse de transport, et en particulier de transport public. **Chacun doit y prendre sa part.**

Elle doit être aussi une réponse **d'aménagement sanitaire et social** des territoires en **rapprochant les services et les soins** et en **organisant la proximité** : le tissu associatif joue aussi un rôle majeur. On le voit c'est par la **complémentarité des acteurs publics, de l'ESS et les démarches citoyennes**. C'est vraiment dans cette philosophie que se trouve la solution visant à réduire les mobilités contraintes, et donc les inégalités.

Le CESER, par ce rapport très riche, nous invite à penser des solutions adaptées, territorialisées, fondées sur la **coopération**.

Nous voterons favorablement. Je vous remercie.

Intervention d'Olivier BERTRAND

(Sylviculture)

Merci Monsieur le Président,

Cela n'étonnera personne au sein de notre Assemblée que j'intervienne sur ce sujet des transports. En effet je crois que le Département de la Creuse est assez emblématique sur cette question. Il est vrai, comme il vient d'être rappelé notre Département a vu la disparition d'une nouvelle ligne de train à savoir Guéret Felletin. Entre Nous et je le dis devant le Vice-Président Lagrave celle-ci était très peu fréquentée pour des raisons multiples.

Mais depuis cette fermeture la Région a mis en place un réseau de bus complémentaire qui apporte des solutions. Par exemple concrètement tout à l'heure je vais prendre un bus à 20h 35 pour Aubusson avec une arrivée à 22h voilà une offre nouvelle évitant l'utilisation de la voiture.

Mais il est indispensable que ces offres soient mieux connues dans les territoires concernés pour leur réussite de fréquentation. Les chauffeurs eux-mêmes en conviennent. Voilà un événement qui va à l'encontre de ceci à savoir d'une part le licenciement d'une personne dans le bureau d'information par la SNCF qui envisage de fermer ce bureau dans les mois à venir.

Mais pour notre Département l'autre voie cruciale à problème est la ligne Polt, les locomotives brûlent, la climatisation chauffe, la voie ne se dilate pas un jour sans ces problèmes à quand portons Nous respirer avec le matériel « Oxygène » ? Arrivée sans cesse repoussée.

Un autre volet est important le dialogue et la concrétisation de l'interrégionalité en matière de TER .

L'exemple du Bordeaux Lyon propose maintenant par la SNCF en passant par Massy Palaiseau pour relier les deux villes est l'illustration peut être de ce manque de concertation interrégionale.

Mes chers Collègues mes propos sont aussi liés à la grandeur de notre Région, pour Moi le CHU le plus proche est Clermont Ferrand et comme je le répète souvent je suis plus près de la Frontière Italienne qu'Espagnole.

En conclusion des solutions pratiques dans ces territoires ou est ne Raymond Poulidor avec comme pistes cyclables toutes les routes existantes pour résoudre les problèmes de Transports adaptés si celles-ci sont fines et réalistes à la vie quotidienne des habitants peut être pas simple mais le succès passe par du réalisme.

Intervention d'Alix PORTE-LASSERRE

(Union des entreprises de proximité - U2P)

Oui, merci, Monsieur le Président. J'interviens pour l'U2P. La mobilité en milieu rural est un enjeu social et économique majeur. Elle conditionne la vie quotidienne de millions de personnes. Le rapport du CESER le montre clairement. Dans nos territoires peu denses, la mobilité est devenue un facteur d'inégalité sociale et un frein direct à l'emploi.

Pour l'U2P, le constat est clair. Si les salariés ne peuvent pas se déplacer, nos entreprises ne peuvent pas fonctionner. Les salariés des petites entreprises sont les premiers exposés aux difficultés de mobilité. Dans les zones rurales, les distances domicile-travail sont deux fois plus élevées qu'en urbain (13 kilomètres contre six kilomètres) et 80 % des déplacements se font en voiture, faute d'alternatives. Pour les salariés des TPE, cela signifie un budget carburant lourd, une dépendance totale à la voiture, des horaires décalés impossibles à couvrir par les transports collectifs. Ces réalités pèsent sur leur pouvoir d'achat, leur fatigue, leur stabilité professionnelle. Le rapport indique que 22 % des Néo-Aquitains sont en situation de précarité mobilité et qu'une personne sur 10 n'a aucun moyen de déplacement. Cela implique des renoncements à des entretiens, ou à des formations, des absences subies en cas de panne ou de coût du carburant trop élevé, une impossibilité d'accepter un emploi si l'entreprise est mal desservie, une dépendance aux proches pour se déplacer.

Le rapport souligne que 38 % des jeunes ruraux en recherche d'emploi ont déjà renoncé à un entretien, faute de solutions de déplacement. C'est un chiffre qui doit nous alerter collectivement.

Et pourtant, les entreprises de proximité jouent un rôle territorial essentiel. Les artisans, commerçants et professionnels libéraux maillent le territoire. Leur activité repose sur la mobilité quotidienne. Mais ils sont confrontés à la hausse du coût des véhicules, la difficulté à recruter des salariés motorisés, l'impossibilité d'attirer des apprentis sans solution de déplacement, la pression financière de la transition écologique, la mobilité et la condition de survie de nos métiers.

La transition écologique est nécessaire, mais elle doit être réaliste pour les TPE.

Le rapport rappelle que le modèle tout voiture n'est plus soutenable. L'U2P partage cet objectif, mais demande une transition progressive, des solutions finançables, des dispositifs adaptés aux petites entreprises. Les TPE innent déjà : optimisation des tournées, véhicules plus sobres, mutualisation. Elles ne demandent qu'à aller plus loin à condition d'être accompagnées.

Les entreprises contribuent déjà au financement des déplacements de leurs salariés via le versement mobilité. Mais ce versement ne doit pas devenir la seule source de financement des mobilités rurales.

L'U2P appelle donc à un modèle de financement équilibré associant l'État, les collectivités, les entreprises et les usagers, afin que la charge ne repose pas uniquement sur les employeurs.

Des solutions existent, mais elles doivent être amplifiées. Le rapport met en lumière des initiatives inspirantes : co-voiturage organisé, mobilité solidaire, services itinérants, mobilités actives. Ces solutions fonctionnent, mais elles doivent changer d'échelle.

Le message de l'U2P est clair : les salariés des petites entreprises sont aujourd'hui parmi les plus exposés aux difficultés de mobilité.

Et je vais en conclure. Nous appelons à une stratégie régionale de mobilité qui prenne pleinement en compte les réalités des territoires ruraux et qui associe aussi les entreprises de proximité, leurs salariés et leurs représentants. La mobilité n'est pas un confort, c'est un droit et c'est un levier essentiel pour maintenir l'activité économique, l'emploi et la cohésion sociale dans nos territoires.

Merci.

Intervention de Patrick LABRUE

(UNSA)

Monsieur le Président,
Chères et chers collègues,

Pour l'UNSA, tous les types de mobilités sont des points essentiels pour la Nouvelle Aquitaine et ses territoires. Car la mobilité est devenue un facteur majeur d'inégalités sociales territoriales et professionnelles en milieu rural.

Et ce, pour l'ensemble des citoyennes et citoyens qui y vivent et qui sont des maillons essentiels, vivifiants et riches de notre Grande Région.

Car en tant que 3^e région la plus rurale de France, 51% de la population réside en commune rurale et surtout 69% des habitants des EPCI ruraux sont à plus de 10 minutes à pied d'un arrêt de transport en commun.

A cela, il faut ajouter que 22% des habitants sont en situation de précarité mobilité (coûts carburants, absence de voiture, contraintes géographiques) et des populations vulnérables (jeunes, seniors, personnes en situation de handicap) particulièrement exposées.

Les initiatives reprises au rapport sont nombreuses et démontrent la vitalité des territoires et des innovations.

Pour l'UNSA et face à ce défi de taille, il est essentiel que la stratégie de mobilité soit proche des territoires et qu'elle soit organisée au niveau Régional afin de ne pas perdre d'énergie et de moyens sur les orientations nécessaires.

Les politiques de mobilité locales doivent s'adosser sur la Région afin de travailler ensemble pour que tous les leviers puissent être actionnés pour lever les freins à une offre diversifiée des solutions de mobilités favorisant l'intermodalité afin de permettre aux territoires un ré-enchantement des centres villes et centres bourgs.

Seule une politique globale et organisée portée par la Région peut répondre aux défis de demain en termes de mobilité.

Pour cela un changement de modèle est nécessaire. L'UNSA se retrouve pleinement dans les 16 propositions du rapport

L'UNSA votera pour ce rapport.

Annexes

Sommaire

Annexe n°1 : Remerciements et liste des personnes auditionnées	p. 205
Annexe n° 2 : Composition de la Commission « Développement des territoires et Mobilité »	p. 211
Annexe n°3 : Liste des abréviations et acronymes	p. 213
Annexe n° 4 : Éléments cartographiques	p. 217

Remerciements et liste des personnes auditionnées

La Commission « Développement des territoires et mobilité » tient particulièrement à remercier l'ensemble des personnes auditionnées qui, par leurs témoignages, analyses et contributions, ont permis d'enrichir les réflexions et propositions présentées dans ce rapport.

En parallèle des réunions de la Commission, plusieurs conseiller.es sont allé.es à la rencontre d'acteurs locaux (collectivités, associations...) qui proposent des actions et services de mobilité dans des territoires ruraux. La Commission remercie ces acteurs pour leur accueil et les échanges, qui ont nourri les fiches « initiatives » présentées au cœur du rapport.

La Commission adresse enfin ses remerciements à celles et ceux qui, par la mise à disposition de leurs travaux ou publications, ont également contribué à ce travail.

Auditions d'appropriation

Sébastien MARIANI	Rapporteur au CESE de l'avis « Pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses » (juillet 2023)
Marie HUYGHE	Consultante en mobilité, spécialiste des mobilités en milieu rural
Didier DUCHIER	DGA Adjoint « mobilités » du Pôle Transports, infrastructures, mobilité et cadre de vie – Région Nouvelle-Aquitaine
Delphine VALENTIN	Directrice de la Mission Intermodalités – Région Nouvelle-Aquitaine

Auditions d'approfondissement

Témoignages

Joël ABELA	Président de la fédération départementale de la Gironde de Familles Rurales
Véronique ALFARO	Fédération régionale Nouvelle-Aquitaine de Familles Rurales
Christine GRENEN	APF France Handicap
Thierry GRASSET	APF France Handicap
Pierrick ETIE	Référent mobilité de la Mission locale de Haute-Gironde
Jean-François MARTINET	FNAUT Nouvelle-Aquitaine, Président de l'association Périgord Rail Plus
Françoise CHAUTAIN	Membre de la Commission 2, au titre de Générations Mouvement

Gouvernance et conduite de projets de mobilité en zones peu denses

Fabienne BOGIATTO	Cheffe de division SDIT/DMIF/DM, DREAL Nouvelle-Aquitaine
Joëlle COURTY	Chargée d'étude de développement durable et socio-économique des transports – DREAL Nouvelle-Aquitaine
Cédric SOUS	Animateur de secteurs, Territoires Durables - ADEME
Catherine CHARMES	Chargée Études Territoires en transition, CEREMA
Germain DALEAU	Responsable d'études Mobilités innovantes et développement des territoires - CEREMA
Raphaël ROGÉ	Responsable des Investissements Mobilité Durable et Numérique, Banque des Territoires
Nabile BEN LAGHA	Chargé de mission territoriale Nouvelle-Aquitaine, Pôle Interface et Contrats Territoriaux, Direction Générale à l'Appui communes Haut Val de Sèvre, Opérationnel et Stratégique - ANCT
Célia ESCURAT	Directrice Générale des Services de Haute Corrèze Communauté
Carole ROPARS	Responsable du Pôle Environnement et Aménagement, Conseillère Urbanisme, mobilités et Gestion des Risques - Intercommunalités de France

Services de mobilité

Zahrae ABIDA	Responsable Développement Collectivités Grand Ouest - BlaBlaCar Daily
Romain PICHARD	Responsable commercial de Clem
Luc BOUSQUET	Co-président de Mob'in Nouvelle-Aquitaine
Léa FURON	Chargée de projets Nouvelle-Aquitaine – Mob'in Nouvelle-Aquitaine
Renaud LAGRAVE	Vice-Président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en charge des mobilités, Président de Nouvelle-Aquitaine Mobilités
Jérôme KRAVETZ	Directeur de Nouvelle-Aquitaine Mobilités
Bertrand GOSSELIN	Directeur régional TER Nouvelle-Aquitaine
Christophe BOBKO	Vice-président de la FNTV Nouvelle-Aquitaine
Marianne BOISSELIER	Députée régionale - FNTV Nouvelle-Aquitaine
Laurent DAYRAUT	Président régional de la Fédération nationale des artisans taxis (FNAT) de Nouvelle-Aquitaine

Mobilités actives

Martine PUIG	Présidente de Vélocité en Agenais, au nom du collectif « 47 à bicyclette »
Jean-François PATARIN	Directeur de Clavette & Cie

Déterminants de la mobilité

Rémy LE BOENNEC	Chargé de recherche CEREMA-MATRiS
Stéphane DELAUTRETTE	Député de la Haute-Vienne

Auditions « territoires »

Collectivités territoriales

Paul VO VAN	Conseiller départemental du Lot-et-Garonne
Bénédicte LAURENT	Directrice générale adjointe en charge des infrastructures et de la mobilité – Conseil départemental du Lot-et-Garonne
Émilie VAUTRIN	Coordinatrice Mobilités solidaires - Conseil départemental du Lot-et-Garonne
Xavier PERRAUDIN	Chargé de mission Mobilités alternatives - Conseil départemental du Lot-et-Garonne
Catherine BERNARD	Vice-présidente « Déplacements, mobilité, transports publics » - Val de Garonne Agglomération
Émilie RECOQUILLON	Responsable du service Transport - Val de Garonne Agglomération
Nadia AMOUROUX	Cheffe de service des transports routiers de voyageurs - Site d'Agen – Région Nouvelle-Aquitaine
Gabriel PAIN	Chargé de mission à la Mission Intermodalités – Région Nouvelle-Aquitaine
Jean-Alain TRIMOUILLE	AGIR abcd 47
Bernard DECHE	APREVA
Jean-François RENOUX	Vice-président de la Communauté de communes Haut Val de Sèvre, en charge des mobilités
Pierre OUVRARD	Chargé de mission à la Régie Mobilité - Communauté de communes Haut Val de Sèvre
Benoît CARRERE	Directeur Général des Services du Syndicat Sud-Gironde Mobilités
Clément BOSREDON	Directeur de l'association CAP SOLIDAIRE
Fernand MARTIN	Vice-président de la Communauté de communes Vallée d'Ossau, en charge de l'Environnement, des Mobilités et des Finances
Olivier AROIX	Chargé de mission SCoT

Conseils de développement

Michel DABOUT	Membre du Conseil de Développement de l'Aunis
Jean-Claude MENARD	Membre du Conseil de Développement de GrandAngoulême
Coline LORENT	Directrice du Conseil de Développement de GrandAngoulême
Brigitte TANDONNET	Présidente du Conseil de Développement Durable de Bordeaux Métropole
Damien MOUCHAGUE	Conseil de Développement Durable de Bordeaux Métropole
Emma BEAUJEAN	Conseil de Développement Durable de Bordeaux Métropole
Jean-Baptiste MARTIAL	Conseil de Développement Durable de Bordeaux Métropole
Jean-Yves GAZARD-MAUREL	Membre du Conseil de Développement du Pays Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre (Pays BARVAL)

Composition de la Commission « Développement des territoires et Mobilité »

Présidente : **Isabelle LOULMET** (Fédération France Nature Environnement Nouvelle-Aquitaine)

Rapporteur : **Benoît BELGY** (Union des Entreprises de Proximité Nouvelle-Aquitaine - U2P)

Secrétaire : **René FERCHAUD** (Union Régionale CGT-FO Nouvelle-Aquitaine)

André BARBÉ	Association Régionale des Grands Acteurs du Tourisme en Nouvelle-Aquitaine
Marie-Laurence BERTRAND	Comité Régional CGT Nouvelle-Aquitaine
Mathieu BOISSELEAU	Union Régionale CFDT Nouvelle-Aquitaine
Patricia BORDAS	Personnalité qualifiée
Louis BORDONNEAU	Comité Régional des Banques Nouvelle-Aquitaine
Daniel BRAUD	Chambre de Commerce et d'Industrie de la région Nouvelle-Aquitaine
Françoise CHAUTAIN	Génération Mouvement
Vinciane CHOURY	Chambre de Commerce et d'Industrie de la région Nouvelle-Aquitaine
David CROCHU	Comité Régional CGT Nouvelle-Aquitaine
Manuel DE SOUSA	Union Régionale CGT-FO Nouvelle-Aquitaine
Bernard DÈCHE	Agir ensemble pour l'insertion par l'activité économique - INAE Nouvelle-Aquitaine
Muriel DUROURE	Union Régionale CFDT Nouvelle-Aquitaine
Catherine ESTIENNE	Association des Paralysés de France Nouvelle-Aquitaine
Sophy FAYAUD	Établissements et organismes gestionnaires de plateformes portuaires et aéroportuaires
Carole FEIDT	Union Régionale CGT-FO Nouvelle-Aquitaine
Alexandra FROIDEFOND	Confédération des Petites et Moyennes Entreprises de Nouvelle-Aquitaine
Sophie GABARET	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
Anne GAUDIN	Établissements publics d'enseignement supérieur et de recherche

Pierre GESTA	Union Régionale CFTC Nouvelle-Aquitaine
Chantal GONTHIER	Chambre régionale d'agriculture de Nouvelle-Aquitaine
Didier GOURAUD	Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat de Nouvelle-Aquitaine
Patrick LABRUE	Union Régionale UNSA Nouvelle-Aquitaine
Brigitte LAVIGNE	Union Régionale CFDT Nouvelle-Aquitaine
Catherine LEMASSON-LASSEGUE	Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat de Nouvelle-Aquitaine
Clarisse MAILLARD	Union Fédérale des Consommateurs - Que Choisir Nouvelle-Aquitaine
Nathalie MERINO	Union Régionale CFE-CGC Nouvelle-Aquitaine
Stéphane MONTUZET	Union Régionale des Sociétés Coopératives et Participatives de Nouvelle-Aquitaine
Corinne MOTHEs	Fédération Hospitalière de France Nouvelle-Aquitaine
Baptiste ONDARTS	Union des Entreprises de Proximité Nouvelle-Aquitaine
Marylise ORTIZ	Sites et cités remarquables
Virginie PERROMAT-MALIKITÉ	Personnalité qualifiée dans le domaine de l'environnement
Sophie PEYREGNE	Comité Régional CGT Nouvelle-Aquitaine
David PLAGES	Comité Régional CGT Nouvelle-Aquitaine
Philippe SAID	Comité Régional Olympique et Sportif de Nouvelle-Aquitaine
Jean-Pierre SIRY	Comité Régional Action Logement Nouvelle-Aquitaine

Chargé de mission : **Laurent DAUPHIN**

Assistante : **Khadija BADDI**

Documentaliste : **Béatrice GAMIN**

Liste des abréviations et acronymes

A

A'URBA	Agence d'Urbanisme Bordeaux Aquitaine
AAH	Allocation Adulte Handicapé
AdCF	Association des Communautés de France
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie
AEEH	Allocation d'Éducation de l'Enfant Handicapé
ANCT	Agence Nationale de la Cohésion des Territoires
ANSES	Agence Nationale de Sécurité Sanitaire
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AOT	Autorité Organisatrice de Transport
ARS	Agence Régionale de Santé

C

CAPAMOB	Comprendre et Analyser Pour Agir sur les MOBilités
CdC	Communauté de Communes
CREAI	Centre Régional d'Études, d'Actions et d'Informations en faveur des personnes en situation de vulnérabilité
CEE	Certificats d'Économie d'Énergie
CEREMA	Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CESE	Conseil Économique, Social et Environnemental
CESER	Conseil Économique, Social et Environnemental Régional
COM	Contrat Opérationnel de Mobilité
CPER	Contrat de Plan État-Région

D

DATAR	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
DOM	Département d'Outre-Mer
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DRESS	Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques

E

EHPAD	Établissement d'Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes
EMC²	Enquête Mobilité Certifiée CEREMA
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale

F	
FNAUT	Fédération Nationale des Usagers des Transports
G	
GES	Gaz à Effet de Serre
I	
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
L	
LAET	Laboratoire Aménagement Économie Transports
LOM	Loi d’Orientation des Mobilités
N	
NAM	Nouvelle-Aquitaine Mobilités
O	
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
P	
PAMS	Plan d’Action commun en faveur de la Mobilité Solidaire
PDMS	Plan De Mobilité Simplifié
PEM	Pôle d’Echanges Multimodal
PETR	Pôle d’Équilibre Territorial et Rural
PLUi	Plan Local d’Urbanisme intercommunal
PNSE	Plan National Santé Environnement
PRS	Projet Régional de Santé
S	
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDES	Service des Données et Études Statistiques
SICEF	Société d’Ingénierie, de Construction et d’Exploitation de la Ferromobile
SITADEL	Système d’Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur les Logements et les locaux
SNBC	Stratégie Nationale Bas Carbone
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer français
SRADDET	Schéma Régional, d’Aménagement, de Développement Durable et d’Égalité des Territoires

T

TAD	Transport À la Demande
TER	Transport Express Régional
TUS	Transport d'Utilité Sociale
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée

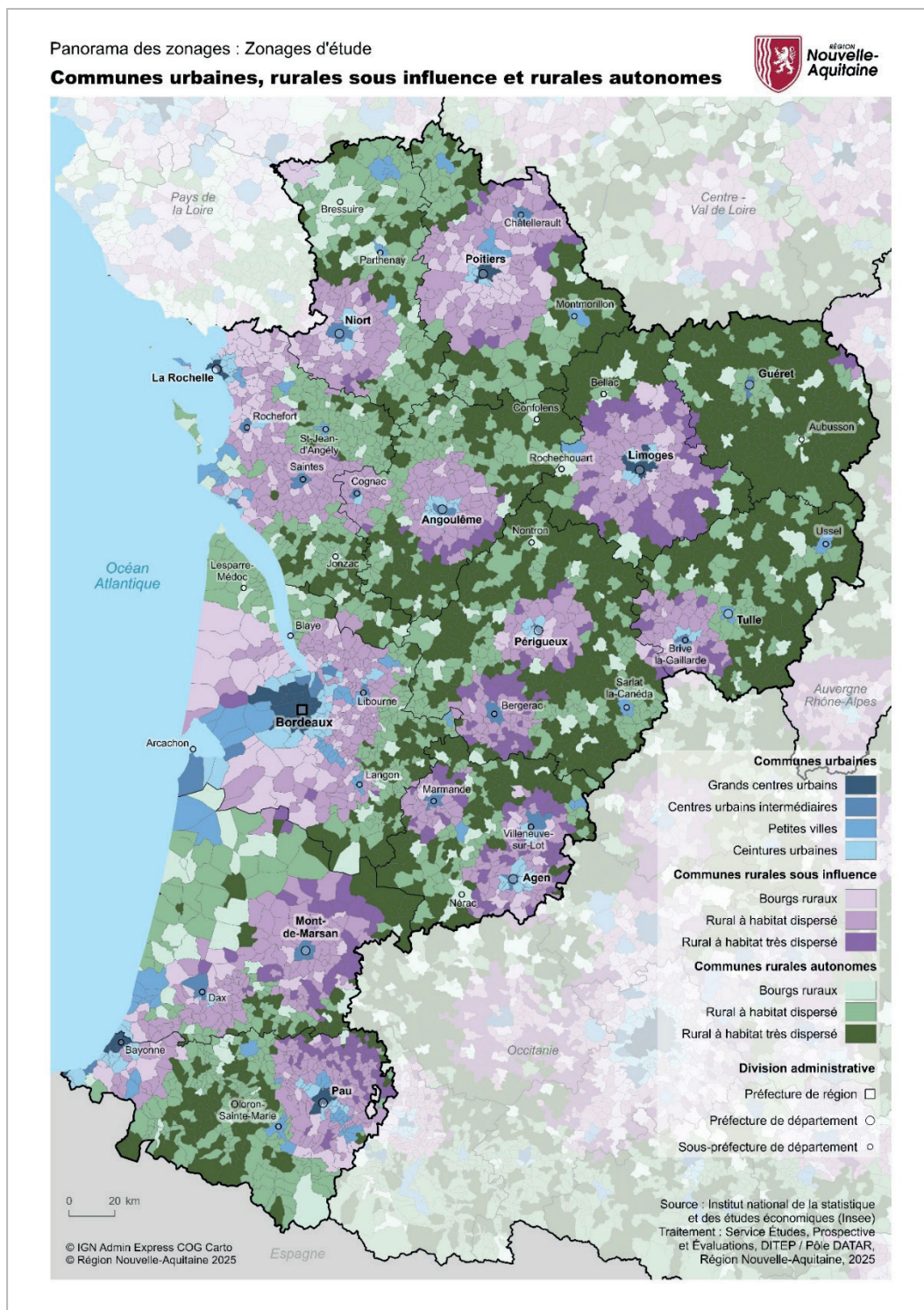
V

VAE	Vélo à Assistance Électrique
VLD	Vélos en Location Longue Durée
VLS	Vélos en Libre-Service
VM	Versement Mobilité
VMRR	Versement Mobilité Régional et Rural

Z

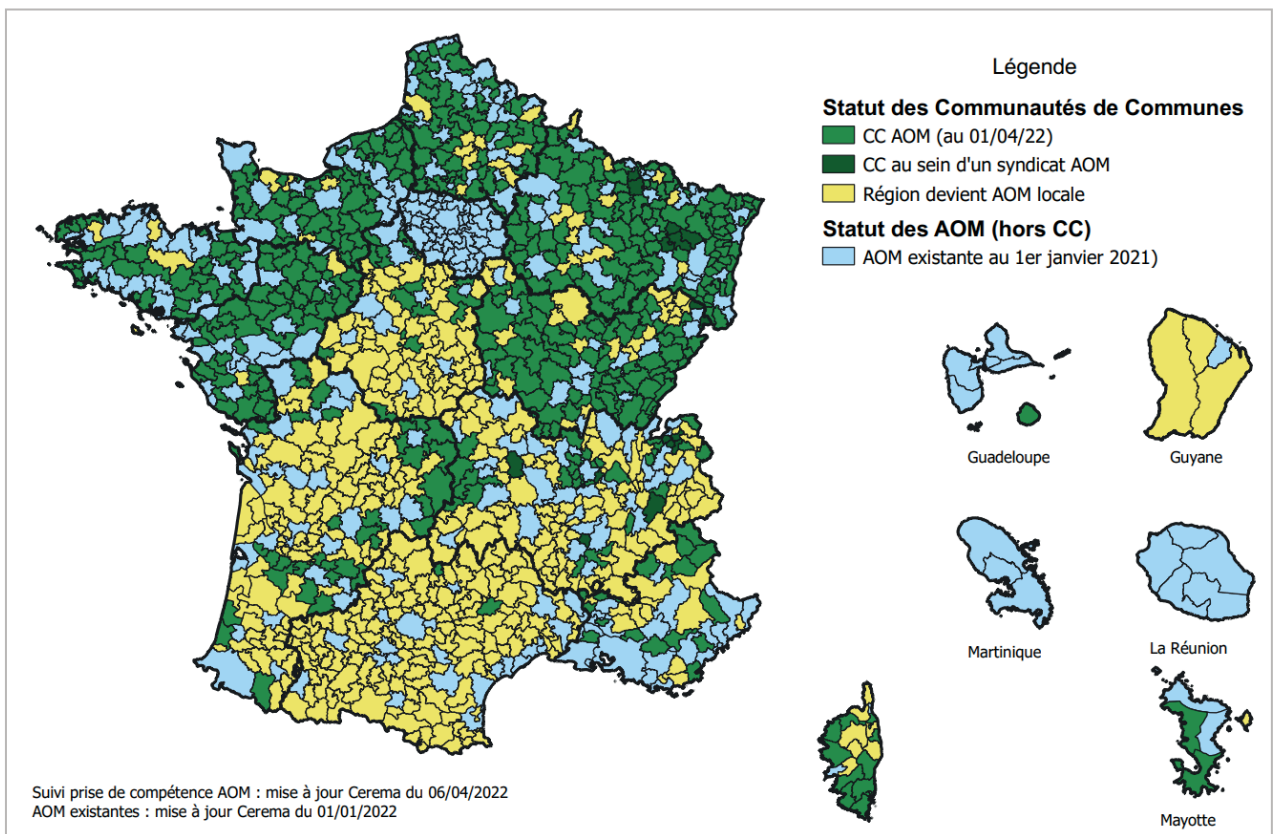
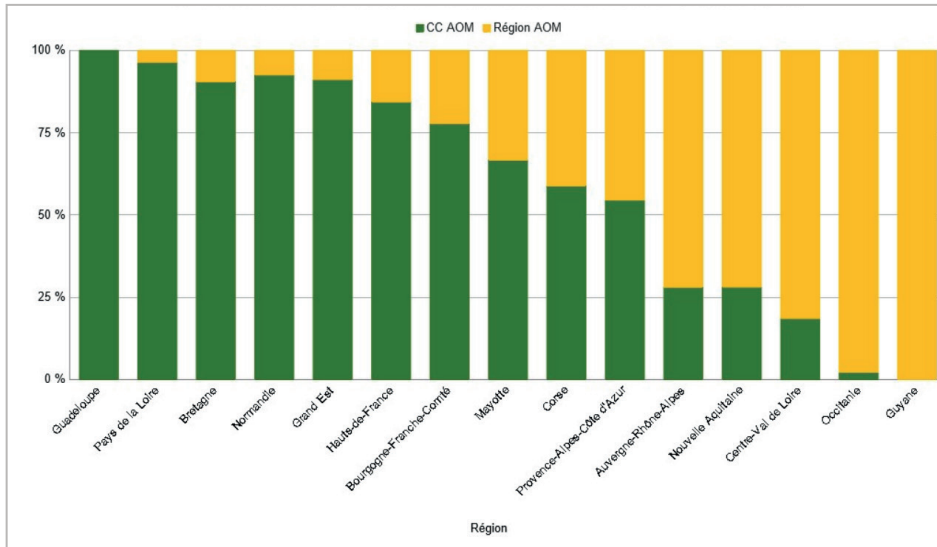
ZAN	Zéro Artificialisation Nette
ZFE	Zone à Faibles Émissions

Éléments cartographiques

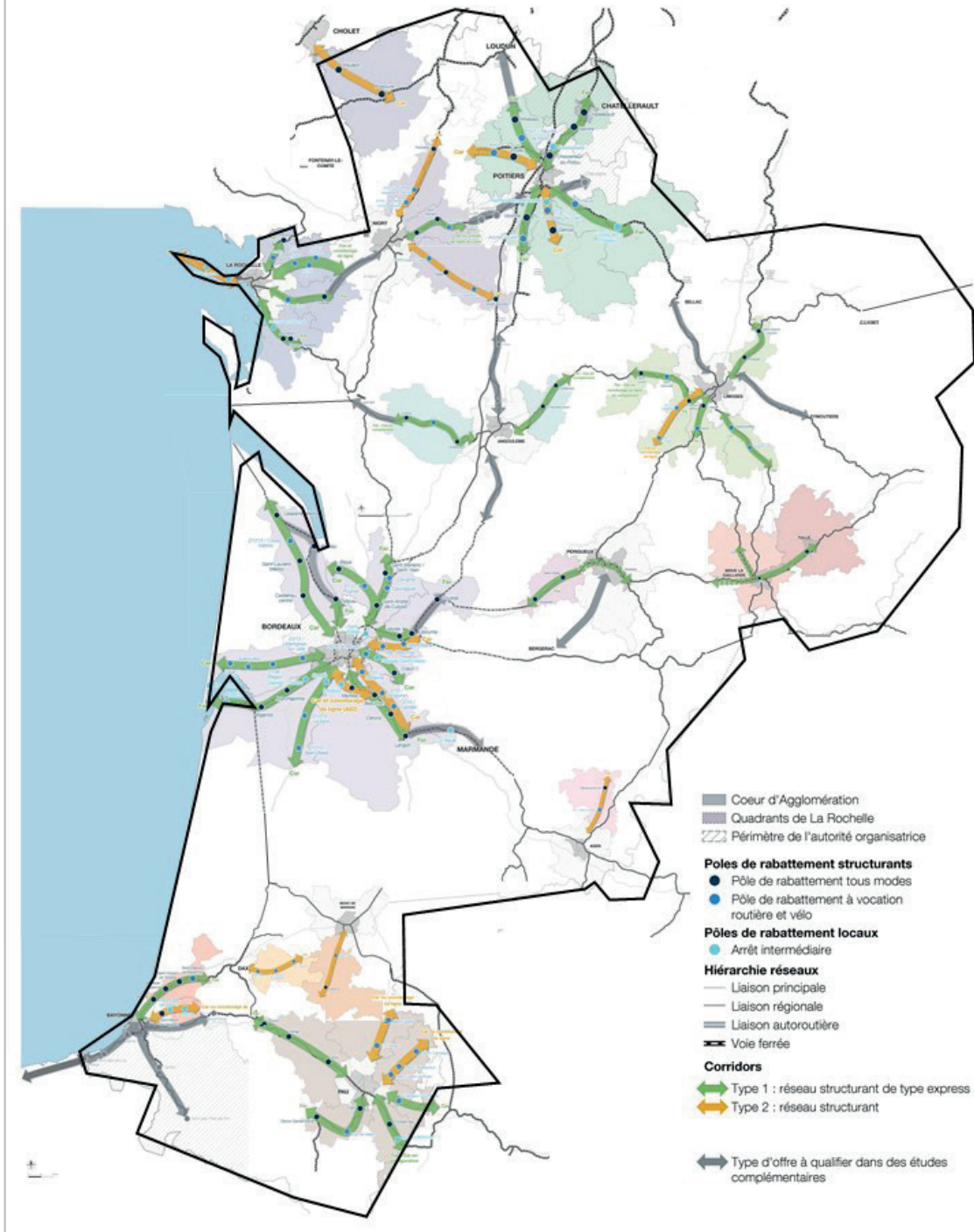


Source : Région Nouvelle-Aquitaine, DATAR, *Panorama des zonages en Région Nouvelle-Aquitaine*, édition 2025.

Prise de la compétence AOM par les communautés de communes selon les régions



Source : CEREMA ([lien](#)).

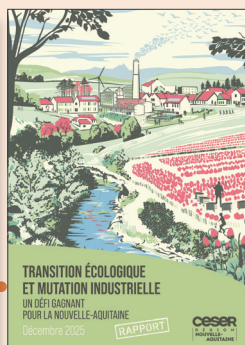


Source : Nouvelle-Aquitaine Mobilités

**Vous pouvez télécharger ce rapport
sur le Site Internet du CESER : ceser-nouvelle-aquitaine.fr
ou en scannant ce QRCode.**



Les rapports récents du CESER Nouvelle-Aquitaine :



Ces documents sont accessibles sur le site internet du CESER
en scannant les QRCode ou en version éditée sur simple demande à :
contact@ceser-nouvelle-aquitaine.fr



ISBN (version papier) : 978-2-9591155-3-0

ISBN (version numérique) : 978-2-9591155-9-2

Dépôt légal : Mars 2026

© CESER Nouvelle-Aquitaine 2026

Impression : Service reprographie de la Région Nouvelle-Aquitaine

Crédits : Région Nouvelle-Aquitaine : Françoise Roch, AdobeStock : Anthony, CandyRetriever, Philippe LERIDON, Shisu_ka, Syda Productions, Sylvain Bouquet

LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL

Des solutions pour se déplacer par monts et par vaux en Nouvelle-Aquitaine



Et si les territoires ruraux n'étaient plus condamnés au tout-voiture? Alors que depuis des décennies, l'aménagement du territoire en France s'est essentiellement construit autour du véhicule individuel, de nombreuses solutions émergent localement pour tenter de sortir d'un modèle de moins en moins soutenable.

Les enjeux identifiés dans le rapport sont clairs et assez largement partagés par les acteurs de la mobilité. Ils comportent d'une part une forte dimension sociale, liée aux difficultés de déplacement rencontrées par de nombreux habitants dans les espaces ruraux ainsi que, d'autre part, une dimension environnementale et territoriale: la lutte contre le changement climatique, la protection de la santé publique ou encore l'amélioration du cadre de vie imposent de faire évoluer, dans les zones rurales comme ailleurs, les manières de nous déplacer.

Mobilités solidaires, covoiturage, transport à la demande, mobilités douces et voies vertes, intermodalité... de nombreux territoires expérimentent ou déploient des solutions alternatives. Les conseillers du CESER, qui ont souhaité aller au plus près de ces acteurs locaux, ont auditionné de nombreuses associations et collectivités territoriales. Dix-sept fiches insérées au cœur du rapport exposent des « initiatives inspirantes » mises en œuvre à différentes échelles.

La dernière partie est conçue comme une « boîte à outils » proposant quelques clés permettant de mettre en œuvre avec succès une politique de mobilité durable et accessible à toutes et tous dans les territoires ruraux.

Le CESER, l'autre Assemblée de la Région

Le Conseil Économique, Social et Environnemental Régional, l'autre Assemblée de la Région, assume un rôle consultatif auprès du Conseil régional. C'est une institution composée de femmes et d'hommes engagés, placée aux côtés du Conseil régional pour améliorer l'action publique par des propositions qui éclairent la décision politique. Riche de la diversité de ses membres, l'Assemblée rassemble une représentation assez complète de la société civile organisée.



  **Ceser Nouvelle-Aquitaine** ceser-nouvelle-aquitaine.fr

SITE DE BORDEAUX

14 rue François de Sourdis
CS 81383
33077 Bordeaux Cedex
Tél. 05 57 57 80 80

SITE DE LIMOGES

27 boulevard de la Corderie
CS 3116
87031 Limoges Cedex 1
Tél. 05 55 45 19 80

SITE DE POITIERS

15 rue de l'Ancienne Comédie
CS 70575
86021 Poitiers Cedex
Tél. 05 49 55 77 77