



Report sur les transports collectifs ou services alternatifs à la mobilité ? Le cas des territoires périurbains et ruraux

Le programme « Transport urbains et périurbains » issu du Grenelle de l'environnement prévoit un objectif ambitieux de report modal équivalent de 18 milliards de km parcourus par les usagers, avec réalisation de 1500 km de lignes nouvelles de tramway ou de bus protégés (hors Ile de France).

Cependant, l'objectif proposé semble exclusivement centré sur les grandes agglomérations (celles de plus de 100 000 habitants qui accueillent environ 40% de la population française). Que peut-on proposer dans les zones périurbaines et rurales à faible densité, où le développement des transports collectifs classiques est peu efficace et les habitants captifs de l'automobile pour leur vie quotidienne ? De nouvelles hausses du prix des carburants pourraient entraîner des crises sociales pour les nombreux ménages à revenus modestes installés dans ces zones.

Constat

Les territoires périurbains et ruraux représentaient au recensement de 1999 environ 40% de la population (voir tableau ci-dessous), mais ils accueillent les deux tiers des kilomètres parcourus en automobile pour les déplacements de proximité liés à la vie quotidienne.

Population de France métropolitaine (millions d'habitants)			
Année de recensement	1982	1990	1999
Pôles urbains	32,9	34,4	35,7
Espace périurbain*	6,0	8,9	12,3
Espace à dominante rurale	15,4	13,3	10,5
total	54,3	56,6	58,5

Malgré les efforts importants de densification des agglomérations existantes et de lutte contre l'étalement périurbain, la tendance au développement de l'habitat périurbain, apparue dans les années 1970, pourrait perdurer dans les années qui viennent, bien qu'à un rythme ralenti par la stagnation des vitesses et par le coût d'usage de la voiture : les besoins annuels de logements neufs restent très importants et difficiles à satisfaire dans le seul périmètre des grandes agglomérations ; par ailleurs, l'économie se développe ou se re-développe dans de nombreux territoires isolés à faible densité. Avec ce développement démographique probable, la circulation automobile dans ces zones à faible densité devrait rester très importante, comme elle l'est aujourd'hui

Objectif

La circulation de proximité dans les zones périurbaines et rurales constitue le « gisement » de mobilité automobile de loin le plus important (environ la moitié des kilomètres totaux effectués par les véhicules légers sur le territoire français), et aussi le plus difficile à transférer sur les autres modes de transports « urbains » (marche à pied, deux roues et transports collectifs). L'une des priorités d'action, pour diminuer les émissions de CO², et éviter des problèmes sociaux graves en cas de hausses brutales du prix des carburants, serait de promouvoir à grande échelle des systèmes plus économes de mobilité et d'organisation des services de proximité dans ces territoires à faible densité.

Propositions

- Dans l'immédiat : faciliter, sur des territoires de taille pertinente correspondant à des bassins de vie (pays), le développement de services de proximité sous toutes leurs formes : transport à la demande, taxis collectifs, auto partage, co-voiturage, télétravail, télé-services, livraisons et services à domicile... ; en associant toutes les parties prenantes, collectivités territoriales, entreprises et administrations, milieux associatifs...
- Sur le plus long terme : organiser le développement de l'habitat et des activités autour de pôles de services (ainsi que les gares de TER), qui permettrait de regrouper les déplacements vers ces pôles, de limiter ainsi les kilomètres à parcourir pour les besoins de la vie courante, et de faciliter l'organisation de services de mobilité (concentration des déplacements).