

1 Narratif

Notre étude se propose de cibler prioritairement **les déplacements liés à la mobilité quotidienne par les particuliers dans les territoires métropolitains français peu denses** (ruraux voire péri-urbains). Les raisons principales de ce cadrage sont les suivantes :

- Agir au profit des territoires où la dépendance à la voiture (thermique) est la plus forte.
- Agir au profit des territoires où les transports collectifs, et en particulier le mass-transit, sont les moins efficaces et les plus onéreux à mettre en œuvre du fait de la distribution spatiale de la population.
- Agir au profit de territoires d'opportunités et propices aux évolutions d'alternatives aujourd'hui peu existantes alors qu'ils sont avantageusement dotés au niveau spatial / foncier (espace disponible de garages individuels, ateliers, places de stationnement, parkings), au niveau social (tissu associatif, artisans, culture de solidarité et d'entraide) ou au niveau infrastructurel (densité du réseau routier, garages automobile, casses, stations-service, etc.).

1.1 Un projet d'évolution des territoires ruraux

Nous inscrivons notre réflexion dans une hypothèse (et un projet) de transformation progressive des territoires ruraux, qui verraient l'apparition d'un tissu relativement dense de **micro-centralités**, sous forme de rassemblements de populations autour de petits hameaux, bourgs ou agglomérations revitalisés et multifonctionnels (habitats, petits commerces, services, loisirs).

Symbole de cette restructuration, des « **Stations des Mobilités** » seraient implantées aux cœurs des petites agglomérations et/ou à proximité de points stratégiques (gares, pôles d'emploi, de services ou de commerces).

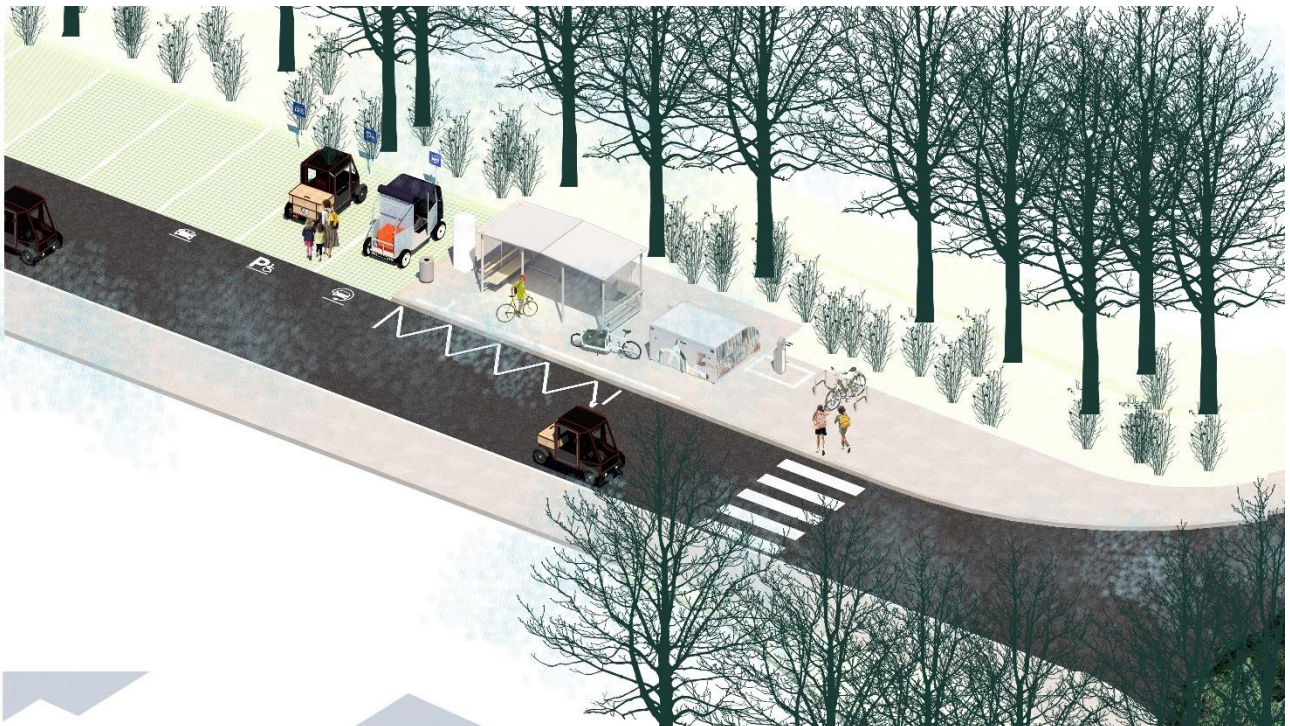


Illustration d'une Station des Mobilités types, avec différents véhicules intermédiaires La Plato

Disséminées sous forme d'un maillage à l'échelle départementale ou régionale, ces stations regroupent en un même point et de façon cohérente l'ensemble des services et informations de transports et offres de mobilité disponibles. Elles visent principalement **les trajets du quotidien**, tels que les trajets domicile/travail ou lieu d'étude, pour le transport d'enfants, les loisirs, les courses, la santé, etc. Ces stations sont par ailleurs associées à la mobilité douce et/ou partagée : équipements et stationnement vélo, point d'autostop organisé, de covoiturage, flotte de véhicules légers en libre partage, point de recharge électrique, point de déserte pour TAD, arrêt de cars scolaires / bus, halte taxi, etc.

Dans une vision plus large, notre proposition est à mettre en perspective avec une redéfinition profonde des politiques des collectivités locales et urbaines, qui viserait à réduire les distances parcourues au quotidien dans ces territoires, endiguer l'étalement urbain et la consommation de terres arables.

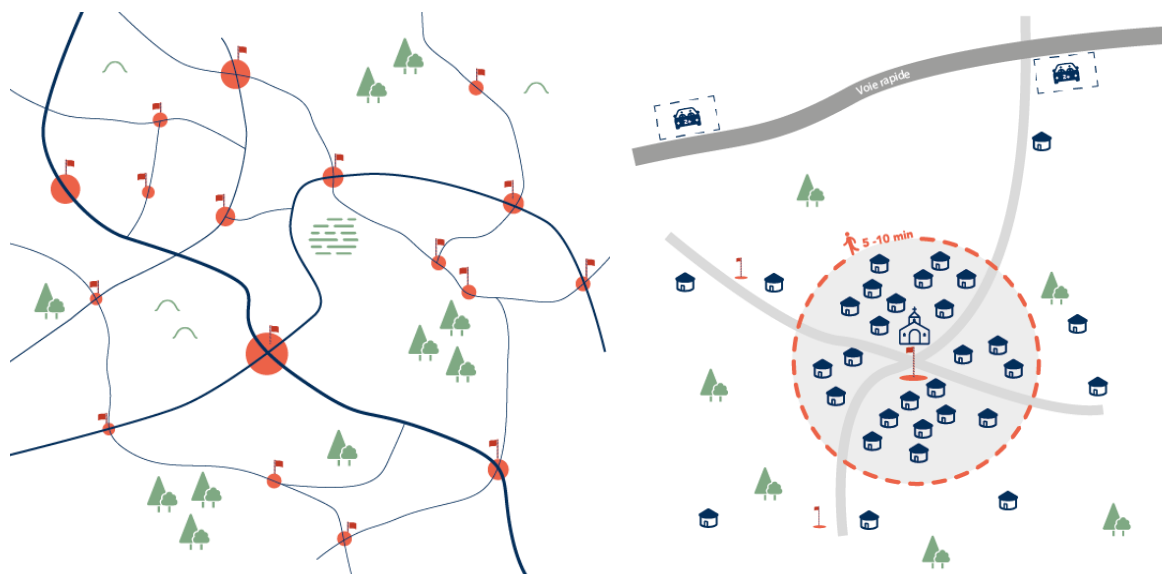
1.2 Stratégie d'implantation des Stations des Mobilités

Le fonctionnement en réseau de micro-centralités sur un territoire élargi vise à répondre efficacement au manque d'alternative à la mobilité des populations rurales. Pour ce faire, l'implantation des stations devra répondre aux enjeux suivants :

Une centralité géographique

Pour une majorité de la population environnante, la Station des Mobilité doit rester facilement **accessible à pied ou à vélo**. Sa position stratégique doit dissuader autant que possible de recourir à un véhicule thermique pour s'y rendre et ainsi profiter des services délivrés. Contrairement aux parkings de covoiturage, souvent adjacents aux grands axes rapides, la station vise un ancrage au contact direct des habitants, dans un maillage territorial plus fin.

A l'échelle d'un petit bourg, la station est **un point de collecte** et s'inscrit, à ce titre, dans le modèle de la plupart des transports collectifs. Une localisation au croisement des voies de communication principales est donc nécessaire afin de maximiser l'**efficacité des trajets** au départ de la station. Par ailleurs, elle devient un **point remarquable, en regroupant tous les services de mobilité proposés** en un même lieu spécifique et identifié comme tel par la population.



Représentation graphique des réseaux des micro-centralité et des Stations des Mobilités sur un territoire peu dense.

Centralité des services

La station peut faire cohabiter un grand nombre de pratiques et modalités de déplacement différents. Elle permet ainsi la **mutualisation de certains équipements** (abris voyageur, station de recharge, écran d'information, etc.) et assure l'**intermodalité** entre ces différents modes de transport.

La station rassemble et communique les informations sur l'ensemble des offres de transport disponibles. En ce sens, elle joue le rôle « d'**Office des Mobilités** ». Cet enjeu d'information et de visibilité est particulièrement stratégique dans des territoires où la population peut être peu familière aux offres de transports collectifs ou partagés, ou tout simplement peu renseignée sur ces pratiques. Cette problématique représente souvent un facteur clé dans le succès ou l'échec d'implantation durable de nouvelles pratiques de mobilités (basé sur des études antérieures AREP).

Centralité sociale

La localisation de la station doit permettre de maximiser les **interactions et l'entraide** entre usagers. Ces rapports sociaux sont indispensables au fonctionnement de certains dispositifs reposant sur la mutualisation ou le bénévolat (pratiques d'autopartage comme le covoiturage ou l'autostop organisé, soin apporté à des véhicules partagés).

Enfin, le **sentiment de sécurité** aux abords de la station est d'autant plus renforcé si celle-ci reste au contact de flux passants ou de commerces. Ce point paraît particulièrement important afin de toucher des publics vulnérables, isolés et en manque de mobilité comme les personnes âgées, les adolescents ou les jeunes femmes (voir exemple du « co-waiting »).

1.3 Vitesse de déplacement et infrastructure

Le concept de véhicule intermédiaire *La Plato* est prévu pour circuler sur **voies carrossables classiques du réseau viaire** actuel (d'une densité et disponibilités sans équivalent à l'échelle nationale) dans la limite de sa catégorie de vitesse ($\leq 45\text{km/h}$). Il est donc principalement destiné au réseau départemental (et communal) même si toutefois il pourrait être utilisé sur routes nationales (exceptés voies expresses et périphériques) à l'instar des voitures dites « sans permis » (nécessité d'un permis AM en réalité).

Sur la base de la littérature sur la mobilité quotidienne en France, la **vitesse moyenne de déplacement dans les territoires ruraux** reste assez éloignée des capacités techniques des voitures, soit **inférieur à 40 km/h** selon les tableaux suivants, issus respectivement du « Forum Vies Mobiles », Obsoco, 2020, et de la publication « La mobilité des Français », ENTD, 2008.

	Temps de déplacement hebdomadaire	Distance hebdomadaire parcourue	Vitesse de déplacement
Ville centre	10h23	378 km	36,4 km/h
Banlieue	10h41	450 km	42,2 km/h
Périurbain et rural	9h58	368 km	36,9 km/h
Population Française	10h22	399 km	38,5 km/h

Déplacements des Français en fonction de la centralité urbaine. Source : Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020.

Type de zonage urbain	Temps passé (en minutes)	Distance parcourue (en km)	Vitesse (en km/h)
Espace à dominante rurale	49	29	35
Communes polarisées d'aires urbaines < 100 000 habitants	47	28	35
Pôles urbains d'aires urbaines < 100 000 habitants	53	24	28
Communes multipolarisées	53	33	37
Communes polarisées d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	55	32	35
Banlieues de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	54	24	26
Centres de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	55	17	19
Communes polarisées de l'aire urbaine de Paris	67	39	35
Banlieue parisienne	72	22	19
Paris	75	15	12
Ensemble	56	25	27

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

Temps quotidien consacré aux déplacements, distance parcourue et vitesse de déplacement selon le lieu de résidence.
Source : La_mobilite_des_Francais_ENTD_2008_revue_cle7b7471, p.38.

Même si ces valeurs de vitesses moyennes entre 35 et 40km/h pour des trajets de mobilité quotidienne en zones rurales sont à nuancer puisqu'elles sont moyennées sur l'ensemble des modes, elles tendent à affirmer encore une fois le caractère suboptimal d'une voiture « classique » ; ici en terme de vitesse. Nous pensons donc qu'une **vitesse limitée à 45 km/h n'est objectivement pas un point bloquant pour la majorité des trajets du quotidien** (voir §1.5).

Néanmoins, nous pouvons formuler l'hypothèse avantageuse d'un **effort législatif de ralentissement progressif** dans les années à venir, qui verrait les vitesses maximales autorisées passées de 90 à 80, 70 voire 60 km/h. Certes, les conséquences sociales d'une telle évolution ne sont pas à sous-estimer, parfois difficile à accepter par la population. Cependant, nous pouvons raisonnablement supposer qu'un ralentissement général puisse voir le jour, autant dû à des facteurs de **contraintes «subies»** (prix et raréfaction des hydrocarbures, limite de puissances des véhicules électriques) que de **contraintes «choisies»** (changements réglementaires, politiques fiscales, d'économie d'énergie, de sécurité routière, de santé publique, etc.).

Un nouvel équilibre pourrait donc émerger sur les petits réseaux routiers autour de vitesses réduites, de plus en plus pratiqués par un **écosystème de véhicules intermédiaires**, calibrés à ces limitations. Le rapport de force s'inverserait progressivement : en sous-représentation, les véhicules les plus puissants se verraient contraints de s'ajuster aux vitesses les plus basses, apaisant leur cohabitation avec d'autres véhicules moins rapide.

1.4 Publics visés et usages



Planche de réflexion sur les différents usage et usagers

Pour le service de location longue durée (ou éventuellement pour l'achat), *La Plato* se pose en premier lieu comme une **alternative au second véhicule** d'un foyer. Le public visé à court terme repose donc sur des personnes déjà dotées d'une première voiture mais désireuse d'en limiter l'usage afin de faire des économies, d'aller vers une mobilité plus active ou d'avoir un impact écologique plus responsable. Certes, la frange de la population concernée par ces deux derniers motifs reste minoritaire à l'heure actuelle. Néanmoins, nous identifions cette cible comme vecteur d'un **effet d'amorce puis d'entraînement**, à travers notamment une mutation à terme des codes sociaux et autres canons de désirabilité.

Nous mettons en avant un fonctionnement de location longue durée plutôt qu'un achat (même si ce dernier est tout à fait possible) car cela permet, outre un accès plus simple (pas d'investissement financier initial fort), une flexibilité dans la mobilisation (besoin temporaire, lié à un emploi ou une situation particulière) ou l'évolution typologique du véhicule intermédiaire en fonction besoins / changements de vie (enfants supplémentaires ou adolescents devenus plus indépendant).

Pour le service de location de courte durée, le public visé est principalement constitué **de personnes en manque de mobilité** : les adolescents et jeunes adultes, les personnes retraités actifs, les personnes dépendantes, les personnes sans-permis, etc. Ces profils représentent une part significative de la population rurale (+65 ans=23%, -25 ans = 26% : source : INSEE) et sont les premiers concernés par le manque d'offres de transport. Notre proposition se pose donc comme une réponse à court terme à leurs besoins immédiats.

Par ailleurs, la souplesse d'un service de location courte durée peut être profitable bien au-delà de ces profils. Effectivement, certains déplacements occasionnels de distances relativement faibles pourraient être prioritairement réalisés via ce mode plutôt qu'avec un véhicule « classique » : aller faire ses courses, aller à piscine, amener ses enfants à l'école, aller chez le médecin, etc. De même, dans le cadre associatif, ce type de flotte peut être particulièrement intéressant : transport de petits groupes de scolaires, de personnes âgées, transport de matériels pour des sorties en extérieur, accompagnement à des évènements sportifs/culturels, etc. Enfin, le service peut jouer un rôle palliatif lors d'épisodes imprévus :

véhicule principal en réparation, nouveaux trajets réguliers à réaliser sur un temps déterminé (stage en entreprise, travail saisonnier),

A plus long terme, un effet d'entraînement vertueux, appuyé par des politiques publiques volontaristes, pourrait permettre un **changement de paradigme**. Cela pourrait alors se manifester, auprès d'une large frange de la population, par une **inversion des valeurs**, transformant comme désirable ce qui ne l'est pas encore aujourd'hui. Notre cadre de réflexion ne peut donc faire l'économie d'une remise en cause profonde d'une mythologie contemporaine solidement ancrée dans les imaginaires du siècle dernier et qui perdurent encore aujourd'hui : la vitesse, la performance, la maximisation du confort, l'immédiateté, la profusion énergétique. Ce système de valeurs serait remplacé par d'autres, qui pourrait tout aussi porteurs de désirabilité : la légèreté, la sobriété, la santé et le bien-être, la solidarité.

1.5 Typologie de déplacements ciblés

Sur la base de la littérature sur la mobilité quotidienne en France, les trajets et distances parcourues ne nécessitent pas forcément l'utilisation d'un véhicule de type voiture :

- Dans les territoires peu denses, **1 déplacement sur 2 fait moins de 5 km** (source : Cerema - Plan de mobilité rurale – novembre 2016, p.10)
- Le taux de remplissage des véhicules reste globalement faible (personnes ou chargement), en particulier pour les trajets locaux. En voiture, **1 trajet local sur 2 est réalisé en autosolisme**.
- En France, la voiture est le mode de déplacement principal domicile-travail dans 49 % des cas pour des trajets de moins de 1 km ; 56 % des cas pour des trajets de 1 à 2 km ; 70 % des cas pour des trajets d'au plus 5 km (source : [INSEE](#)).

Ces quelques points d'analyse mettent en exergue les réflexes actuels : la voiture « classique » est conçue pour couvrir des types d'usages très larges, que ce soit en termes de vitesses, de puissances développées, de distances parcourues, de charges utiles ou de capacités. Notre réflexion vise à s'inscrire en **contrepied de cette notion de véhicule « couteau-suisse »** en proposant une gamme de **véhicules intermédiaires adaptés aux types de déplacements et usages visés** et pour la majorité desquels une vitesse limitée à 45 km/h ne semble pas être objectivement bloquante (voir §1.3) : trajets domicile/travail ou lieu d'étude, pour le transport d'enfants, les loisirs, les courses, la santé, etc.

Pour rappel, même si ces chiffres sont moyennés sur tout le territoire national, les parts actuelles des kilomètres effectués pour la mobilité quotidienne en fonction des motifs sont données dans le tableau suivant.

Motif	Part des kilomètres effectués
Aller au travail	22 %
Visites à des amis ou de la famille	15 %
Loisirs	15 %
Déplacements professionnels (missions, tournées...)	10 %
Faire des achats en grandes surfaces	10 %
Accompagner ou aller chercher des personnes	10 %
Faire des achats dans des magasins de proximité	5 %
Études (école, collège, lycée, université...)	5 %
Soins, démarches administratives	5 %

Mobilité quotidienne, répartition des distances parcourues en fonction des motifs. Source : PTEF, 2021

Par ailleurs, dans le cadre du PTEF (Plan de Transformation de l'Economie Française, proposé par le Shift Project), un projet d'évolution modale de cette mobilité quotidienne, qui représente environ 550Gpkm/an (soit 8500km/hab/an), est proposé. L'évolution de la part modale des kilomètres

effectués entre la situation actuelle et celle après transition PTEF montre un transfert important de la part voiture (-29%) vers la part « VAE, deux-roue électriques légers » (+17%) (le restant se reportant principalement au profit des transports en commun et au vélo).

Mode	Part des kilomètres effectués (actuelle)	Part des kilomètres effectués (après PTEF)
Voiture	82 %	53 %
Trains régionaux, RER, métro, tramway	8 %	8,5 %
Autocar ou autobus	5,5 %	8,5 %
Marche à pied	2 %	4 %
Deux-roues motorisés thermiques	1,5 %	1 %
VAE, deux-roues électriques légers	0 %	17 %
Vélo	1 %	8 %

Mobilité quotidienne, répartition modale des distances parcourues. Source : PTEF, 2021

La Plato et l'ensemble des véhicules intermédiaires pouvant en découler se proposent de servir justement ce transfert modal entre la voiture et ce mode qu'il conviendrait de renommer « VAE, deux-roues électriques légers, véhicules intermédiaires électrique ou à AE ».