

Les plans de mobilité rurale

Les territoires ruraux sont les plus dépendants à la voiture. Les transports collectifs y sont très peu utilisés du fait de la faible densité qui n'incite pas à la mise en place de transport régulier. La loi de transition énergétique sur la croissance verte du 17 août 2015 créé un outil de planification des déplacements spécifique à ces territoires ruraux : le plan de mobilité rurale (article 55).

Les enjeux d'une meilleure prise en compte des déplacements dans les espaces ruraux

La recherche d'une mobilité plus durable dans les espaces ruraux présente des enjeux variés. Il s'agit notamment d'enjeux environnementaux, économiques, de qualité de l'air, sociaux et d'attractivité du territoire. L'accès pour tous à l'emploi et aux services est particulièrement important dans les espaces ruraux peu denses qui disposent d'une offre réduite de transports alternatifs à la voiture. Le recours à la voiture augmentent les risques de précarisation et de difficultés de déplacements. Le plan de mobilité rurale est un outil permettant de mettre en cohérence les politiques menées sur la thématique des déplacements et mettre en œuvre des actions adaptées au territoire.

Élaboration d'un Plan de mobilité rurale

Le plan de mobilité rurale est mis en œuvre par la structure en charge de l'élaboration d'un SCoT ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. (article L1213-3-4 du code des transports). Ces structures n'ont pas de compétence en matière de transport et mobilité.

Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore.

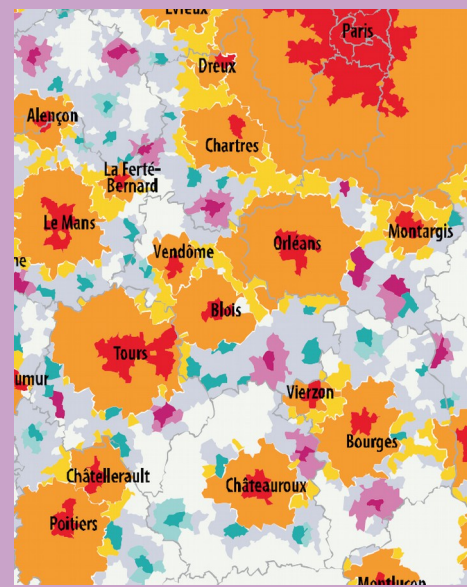
Les objectifs identifiés dans le code des transports sont les suivantes (article L1213-3-4) :

- prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique
- améliorer la mise en œuvre du droit au transport
- veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés

Le plan de mobilité rurale doit prendre en compte les plans de mobilité des entreprises, des personnes publiques et des établissements scolaires applicables sur le territoire qu'il couvre.

Que définit-on par territoires ruraux ?

Les territoires ruraux pourraient être définis comme ceux n'appartenant pas à une grande ou moyenne aire urbaine.



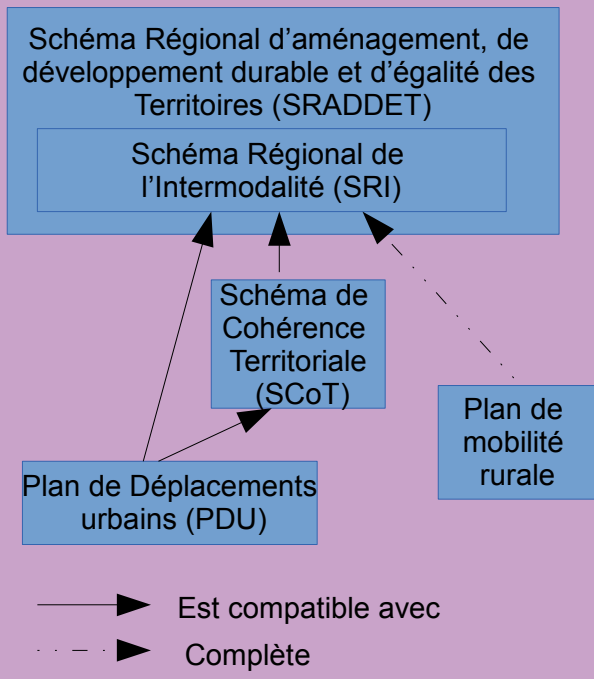
ESPACE DES GRANDES AIRES URBAINES	ESPACE DES AUTRES AIRES	AUTRES COMMUNES MULTIPOLARISÉES
GRANDES AIRES URBAINES	AIRES MOYENNES	COMMUNES ISOLÉES, HORS INFLUENCE DES PÔLES
Grands pôles - 2 257 communes	Pôles moyens - 447 communes	
Couronnes des grands pôles - 12 305 communes	Couronnes des pôles moyens - 803 communes	
Communes multipolarisées des grandes aires urbaines - 3 690 communes	PETITES AIRES	
Non des grandes aires urbaines	Petits pôles - 673 communes	
	Couronnes des petits pôles - 587 communes	

Source : Insee, zonage en aires urbaines 2010.



L'articulation avec les autres documents de planification

Le plan de mobilité rurale complète le Schéma Régional d'Intermodalité.



La démarche à mettre en place

La démarche de réalisation peut se rapprocher des autres documents de planification :

- organisation de la démarche
- élaboration du diagnostic
- formalisation des enjeux et des objectifs
- définition d'un programme d'actions
- consultation et approbation
- mise en œuvre, suivi et évaluation des actions programmées

Le diagnostic pourra comprendre, entre autres, l'analyse des besoins de mobilité (flux domicile-travail, données sociales et démographiques, ...) et de l'offre de transport. Ce diagnostic permettra de hiérarchiser les enjeux observés sur le territoire du plan de mobilité.

Les actions pouvant être mises en œuvre sont variées :

- développement de cheminements continus et sécurisés pour piétons et vélo
- mise en place de système de location de vélo ou d'aide à l'achat
- incitation au covoiturage ou à l'autopartage
- instauration de zones apaisées dans les centre-bourgs
- création d'une plate-forme de mobilité
- définition d'une politique de stationnements
- incitation au développement des plans de mobilité pour les entreprises ou administrations

Les partenaires à associer

Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public est soumis pour avis au conseil régional, aux conseils départementaux et aux autorités organisatrices de la mobilité concernés.

Les représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés, à leur demande.

Le projet de plan, assorti des avis recueillis, est mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 120-1 du code de l'environnement.

Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de la consultation du public et des avis des personnes mentionnées aux quatrième et cinquième alinéas du présent article, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public.

Pour aller plus loin :

Guide d'accompagnement du CEREMA :

<http://www.territoires-ville.cerema.fr/le-plan-de-mobilite-rurale-un-nouvel-outil-pour-la-a2141.html>

Rédigé par : Matthieu Podevin
DREAL Centre-Val de Loire

Date : 04/08/2016

