

NOTES SUR Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable

La Fabrique écologique

Notes encore ouverte au débat collaboratif sur le site de la Fabrique

http://media.wix.com/ugd/ba2e19_6057fcfe2cf048878e0b48d4dfb17105.pdf

Les grandes tendances en milieu rural : temps de parcours, kms moyens, taux de motorisation ... P17-18

Le potentiel du vélo :

« Les déplacements de moins de 5 km représentent 55 % du total de la mobilité quotidienne en milieu rural et 46 % en milieu périurbain. Les déplacements de moins de 2 km comptent respectivement pour 35 % et 24 % de ce total. Une partie au moins de ces mobilités peut être réalisée autrement qu'en voiture. »

Aménagement exemples :

Plus de 12 milliards d'euros ont été consacrés à la route en 2014, pour le vélo les montants s'expriment plutôt en millions. P 27

Exemples de liaisons cyclables peu coûteuses qui empruntent notamment les chemins agricoles pour relier des **intercommunalités**. P29 – 31

Exemples d'aménagements pour modérer la vitesse. P 32

Potentiel des collègues avec aménagements simples et efficaces pour pouvoir les rejoindre à vélo dans 1 périmètre de 3 Km. P 33

Potentiel de la voiture partagée : p34

56 % du parc « deuxième voiture du ménage » est situé en territoire peu dense.

Deux déplacements de ménage non motorisés sur 3 en milieu très peu dense sont réalisés en voiture.

Partage de voiture = potentiel pour les usagers et pour la filière automobile. En effet les ménages les plus modestes ont souvent les véhicules les plus anciens et les plus polluants, accéder à une voiture partagée leur permettrait également de **renouveler ce parc vieillissant**.

Une meilleure organisation permettrait une même quantité de déplacements quotidiens mais une réduction de 30 % du nombre de véhicules et de 20 % le trafic automobile.

Covoiturage : descriptif et limite P39

Pour un système basé sur la proximité et la solidarité : Rezo pouce par exemple et information / service à l'échelle communale.

Autopartage : plusieurs expériences en cours

Gouvernance :

Trois missions essentielles à tous les échelons (Département, région, EPCI) : P 47

- **Animation territoriale**, voire ingénierie de formation ou d'assistance à la conception
- **Contractualisation** pour compenser une partie des risques d'investissements (ex : autopartage)
- **Coordination** pour faciliter l'usage = service public, avec des mini pôle d'échanges partout sur les territoires

La dépense publique par habitant en mobilité devrait être la même en milieu rural et urbain, or ce n'est pas le cas. Exemple de l'Oise avec 1 SM qui traite de Mobilité courante. P49

Acteurs de la vie courante : les impliquer et leur déléguer la gestion d'un service 50-21

- Echelle communale ou intercommunale pertinente pour organiser la mobilité. Voir la logique des plateformes de mobilité rurales annoncées par le président de la Rép en 2015.
- Associations expriment les besoins concrets de mobilité
- Ainsi un coordinateur de proximité rend un service adapté
- Flottes professionnelles de véhicules : possible organisation en régie pour mutualiser cette flotte.

Faire évoluer la fiscalité P 52-53

- Bonus/ malus pour un véhicule pas assez partagé
- Augmentation de l'indemnisation du covoitureur (0,50 €)
- Crédit d'impôt pour toute évolution de sa mobilité sur le modèle du crédit d'impôt rénovation énergétique