



Les notes de

La Fabrique Ecologique

FONDATION PLURALISTE DE L'ÉCOLOGIE

Note ouverte à la co-construction citoyenne

Mobilité rurale, 10 ans après : des territoires en mouvement, une même dépendance à la voiture



Mars 2026

SYNTHÈSE

En 2016, deux ans avant le mouvement des Gilets jaunes, La Fabrique Ecologique publiait une première note sur la mobilité rurale. Dix ans après, à quelques jours des élections municipales, alors que 70% des communes françaises ont moins de 1000 habitants et près de 50% moins de 500, cette deuxième note fait le point des évolutions sur ce sujet toujours aussi sensible.

La situation des mobilités en zone rurale renvoie à certaines difficultés plus globales : la disparition des commerces de proximité, des services publics et de santé, le déclin du tissu industriel, ou le vieillissement de la population. Alors que les élections municipales seront suivies d'autres échéances, sénatoriales à l'automne, puis présidentielle en 2027, l'évolution des mobilités dans la ruralité est à observer de près. Elle jouera un rôle dans les choix politiques des électeurs.

Depuis la Loi d'Organisation des mobilités (LOM) en 2019, on constate une réelle mise en mouvement. Le sujet mobilité est mieux compris et approprié, des stratégies opérationnelles ont été construites, des services développés. Les expérimentations et les coopérations entre communes se sont multipliées, comme celles entre collectivités territoriales (Région/Département/EPCI). Les représentations des élus des territoires ruraux vis-à-vis des solutions de mobilités alternatives à la voiture ont aussi évolué positivement.

Ces territoires sont devenus un laboratoire des mobilités de demain. Réflexions autour de l'objet voiture, prise en compte des besoins des personnes les plus fragiles ou encore mise en mouvement des services ont inspiré de véritables innovations. La ruralité se distingue des zones urbaines par le développement d'une offre « sur-mesure », au plus près des besoins, en particulier de ceux des personnes les plus vulnérables, et souvent basée sur des solidarités persistantes.

Il reste que les situations d'un territoire à l'autre sont hétérogènes, et que la dépendance à la voiture n'a pas diminué. Faire progresser la part modale du vélo, créer une dynamique sur le covoiturage domicile-travail, redonner sa place à la marche dans des centres bourgs, ou mettre en place un système de transport d'utilité sociale (TUS) sont des réussites locales. Mais ces projets ont une faible dimension systémique. Ils ne sont pas un système alternatif à la voiture, mais des offres complémentaires à celle-ci.

L'évolution des distances parcourues, des temps de trajet moyens ou du nombre de véhicules par ménage, témoigne même d'un renforcement de la dépendance à la voiture individuelle. La distance médiane domicile – travail des habitants des territoires ruraux est ainsi passée de 8 km en 1999 à 12,5 km en 2019¹, alors qu'elle est passée de 4,8 à 6km pour les urbains. On observe une réelle « précarité mobilité » du fait de la hausse du coût de la mobilité automobile, et même l'émergence d'une « grande précarité mobilité », très marquée dans les zones peu denses.

¹ Sandrine CHAMERON, Aude LECROART, Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural, Insee, Mai 2023.
[https://www.insee.fr/fr/statistiques/7622203#:~:text=Dans%20les%20territoires%20ruraux%2C%201,%25%20contre%20%2B16%20%25\).](https://www.insee.fr/fr/statistiques/7622203#:~:text=Dans%20les%20territoires%20ruraux%2C%201,%25%20contre%20%2B16%20%25).)



Tant que cette dépendance à la voiture ne diminuera pas, les politiques visant l'amélioration de la qualité de l'air ou la réduction de la pression automobile, même lorsqu'elles ciblent prioritairement les espaces urbains, continueront d'avoir des effets plus significatifs sur les territoires ruraux.

Il existe donc une double urgence. Mettre en œuvre une transition des mobilités juste du point de vue social et territorial, pour emporter l'adhésion du plus grand nombre. Donner les moyens, notamment financiers aux collectivités pour que la dynamique amorcée s'amplifie et apporter des réponses concrètes aux publics les plus en difficultés. Ce sont les deux conditions pour construire un nouveau système de mobilité où la voiture individuelle céderait sa centralité.

Cela suppose un portage politique national aujourd'hui largement impensé. Sans minimiser le défi que représente un recul de la place de la voiture hors des centres urbains, il est urgent de le rendre explicite. La présentation des « coûts » qu'impliquerait une transformation radicale du système de mobilité en France doit intégrer ceux très élevés du maintien du « système voiture » actuel. Coûts, qui n'ont pas a priori de raison d'être majoré dans des solutions alternatives, sans même parler des externalités induites. A des échelles plus locales, des cas très concrets illustrent bien les implications financières dans les arbitrages entre des projets favorisant la voiture ou des alternatives, que ce soit sur le budget voirie ou les projets de contournement routiers de ville.

La Fabrique Ecologique



Signataires

- **Laurent Jégou** - Directeur de l'expertise Mobilités durables et inclusives d'Auxilia
- **Marie Huyghe** - Docteure en Aménagement de l'espace et Urbanisme, experte des mobilités rurales
- **Agnès Alfonso-Chariol** - Maire de Sainte-Terre (Gironde), Vice-Présidente Environnement du Grand Saint-Emilionnais et membre de la Commission Mobilité de l'AMRF

Conformément aux règles de La Fabrique Ecologique, seuls les signataires de la note sont engagés par son contenu, à titre individuel. Leurs déclarations d'intérêts sont disponibles sur demande écrite adressée à l'association.

Relecture

Cette note a été discutée par le Comité de lecture de La Fabrique Ecologique, composé de Nicolas Blanc, Gildas Bonnel, Elyne Etienne, Géraud Guibert, Sandrine Maisano, Guillaume Sainteny et Lucile Schmid.

Elle a enfin été validée par le Conseil d'administration de La Fabrique Ecologique.

Conformément aux règles de La Fabrique Ecologique, cette première publication est mise en ligne sur le site de l'association (www.lafabriqueecologique.fr) pour faire l'objet d'une co-construction citoyenne. Chacun peut contribuer à son élaboration, les amendements et les propositions pouvant être intégrés lors d'une deuxième publication de la note à intervenir dans les prochains mois.



Sommaire

I. Evolution du mobilité contexte : une mise à l'agenda social et politique de la mobilité rurale	3
1. La mobilité, au cœur de la crise sociale traversée par les habitants des territoires ruraux et de leurs revendications	3
<i>Des territoires ruraux toujours plus en souffrance et aux prises avec des difficultés de mobilité.....</i>	<i>3</i>
<i>La mobilité occupe une place centrale dans les mouvements récents autour des ruralités et d'une certaine approche des politiques environnementales.....</i>	<i>4</i>
2. Une mise à l'agenda du sujet de la mobilité rurale bien réelle depuis 10 ans.....	5
<i>La Loi d'Orientation des Mobilités : une évolution législative majeure et une place de choix donnée aux territoires ruraux</i>	<i>5</i>
<i>Une dynamique institutionnelle et financière renforcée depuis 10 ans.....</i>	<i>6</i>
II. De l'ancrage dans les politiques publiques locales aux évolutions des pratiques : des tendances contrastées.....	8
1. Une ébullition observable sur le terrain	8
<i>La diffusion de politiques de mobilité et de dynamiques locales.....</i>	<i>8</i>
<i>Des services et infrastructures qui se développent</i>	<i>10</i>
<i>Les territoires ruraux : laboratoire des mobilités de demain.....</i>	<i>12</i>
2. Une traduction peu visible dans les pratiques individuelles	13
<i>Une stabilité globale des pratiques, avec comme toile de fond la même dépendance à la voiture.....</i>	<i>13</i>
<i>Des signaux faibles encourageants.....</i>	<i>14</i>
<i>Un recul encore limité sur les tendances</i>	<i>15</i>
III. Une dynamique encore précaire, une trajectoire qui manque d'ambition	16
1. La dynamique de terrain risque de s'essouffler faute de moyens et de perspectives.....	16
2. Une dynamique trop parcellaire qui ne construit pas de nouveau système	19
IV. Alimenter la dynamique actuelle sur le court terme, offrir de réelles perspectives à long terme.....	22
1. De nombreuses démarches menées actuellement sont essentielles et doivent être soutenues.....	22
<i>Des solutions porteuses de perspectives sur le court-terme.....</i>	<i>22</i>
<i>L'urgence de créer les conditions de leur pérennisation et leur diffusion.....</i>	<i>28</i>
2. Mais cela ne suffira pas ! En l'absence de mutations profondes, la dépendance structurelle à la voiture ne sera pas brisée dans ces territoires	30
<i>Donner des perspectives « pour le terrain » via une approche système.....</i>	<i>30</i>
<i>Amorcer un changement de paradigme sur le système voiture, en premier lieu « en haut » avant de le rendre crédible « en bas ».....</i>	<i>33</i>
Annexe 1 : Carte des projets ou service de mobilité en zone peu dense évoqués	36
Annexe 2 : Interview d'Agnès Alfonso-Chariol	37
Annexe 3 : Glossaire	39
Annexe 4 : Remerciements	41



Introduction

En 2016, La Fabrique Ecologique publiait une note sur la mobilité en milieu rural¹. Les dix années qui nous en séparent ont vu le sujet prendre une vraie ampleur aussi bien en termes politiques et médiatiques, que sur le terrain. Parfois pour le meilleur, avec des prises de consciences salutaires, un foisonnement d'études qui ont permis de révéler et objectiver des vulnérabilités, des avancées législatives importantes, de nombreux projets concrets ; parfois pour le pire, avec une utilisation des frustrations et des craintes à des fins de polarisation délétère.

Cette mise à l'agenda de l'objet « mobilité rurale » s'est-elle accompagnée d'une réelle dynamique de transformation du quotidien des habitants de ces territoires ? Dans un contexte de retour en arrière alarmant sur les ambitions en matière environnementale, d'un rejet particulier des politiques dans le champ de la mobilité, et alors qu'une crise sociale profonde touche les territoires ruraux, cette question est centrale. Les frustrations et le sentiment d'abandon et d'impuissance qui les traversent, s'appliquent tout particulièrement aux questions de mobilité. Ils nourrissent le rejet des politiques en faveur de la transition écologique, perçues comme injustes alors que le mode de vie dans ces territoires est déjà très contraint et moins émissif. **C'est pourtant précisément en milieu rural que la convergence entre enjeux écologiques et sociaux de la mobilité est en théorie la plus forte. Limiter la dépendance à la voiture devrait représenter un dénominateur commun.**

Dix ans après notre première note et alors que s'ouvre une période aux enjeux politiques forts, où la mobilité quotidienne ne manquera pas de prendre une place importante, **cette note propose d'éclairer le débat au travers d'une analyse des dynamiques de mobilité dans les territoires ruraux, et donne des clés de compréhension et d'actions à destination des acteurs publics et de l'ensemble des parties prenantes.** Elle s'appuie sur les nombreuses études récentes produites autour des questions de ruralités et de mobilité, et s'est enrichie des débats d'experts - souvent passionnants et techniques - sur la pertinence de telle solution ou tel mode de déplacement, sans prétendre prendre position ou les trancher.

Après avoir analysé l'évolution du contexte social, politique et institutionnel en lien avec la mobilité rurale (chapitre 1), nous synthétisons des éléments de bilan de l'évolution des pratiques de mobilité ces dix dernières années (chapitre 2). Nous nous attachons ensuite à qualifier la dynamique actuelle (chapitre 3) pour, enfin, nous interroger sur la façon d'aborder la suite afin d'offrir les perspectives qui permettront de briser la détresse qui alimente le rejet des politiques de transition (chapitre 4). Car l'une des idées force, qui émerge de ce travail est qu'en dépit de la dynamique amorcée, les perspectives d'un réel changement ne sont pas offertes, bridant ainsi l'adhésion aux politiques de transition.

¹ *Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable*, La Fabrique Ecologique, Note n)20, Juin 2017. <https://www.lafabriqueecologique.fr/app/uploads/2019/05/territoires-ruraux-1.pdf>



I. Evolution du mobilité contexte : une mise à l'agenda social et politique de la mobilité rurale

I. La mobilité, au cœur de la crise sociale traversée par les habitants des territoires ruraux et de leurs revendications

Des territoires ruraux toujours plus en souffrance et aux prises avec des difficultés de mobilité

Les quotidiens de la distance et de la dépendance à la voiture restent la norme dans les territoires ruraux. Si la mobilité est identifiée et verbalisée comme centrale dans le malaise qui touche nombre de leurs habitants, elle est aussi appréhendée comme le symptôme d'autres maux : disparition des commerces de proximité, des services publics et de santé ; déclin du tissu industriel ; vieillissement de la population ; renforcement du caractère diffus de l'aménagement du territoire.

En effet, l'affaiblissement du maillage en aménités, s'est poursuivi, accroissant mécaniquement les distances à parcourir au quotidien. La dynamique de fermetures des commerces de proximité dans les communes rurales a progressé au cours des dernières années. En 2021, 62 % des communes ne disposaient d'aucun commerce de proximité, contre 53 % en 2010 et seulement 25 % en 1980². La désertification médicale est très marquée dans les territoires ruraux avec 63 % des bassins de vie manquant de médecins généralistes³. L'accessibilité aux services d'urgences y est rendue très difficile, avec un temps d'accès moyen 5 fois plus important dans le « rural autonome »⁴ que dans l'urbain (3 fois plus dans le « rural sous influence »)⁵ – temps par ailleurs impliquant la possession d'une voiture. En mai 2025, un rapport de la Cour des comptes⁶ révélait que le rythme des fermetures des pharmacies avait « presque quintuplé » en milieu rural sur la période 2019-2021 par rapport à 2015-2019, quand il a seulement été « multiplié par moins de deux » en zone urbaine. Les habitants de ces territoires sont pleinement conscients de cette réalité et de ses conséquences sociales, comme l'illustrent les enseignements de l'enquête « Paroles de campagne »⁷ qui révèlent la corrélation très forte entre niveau de « ressentiment rural » et temps d'accès aux équipements.

Pour parcourir ces distances, les habitants sont astreints à l'usage de leur voiture, faute d'alternatives crédibles et notamment de transports en commun, symbole de la fracture ville-campagne⁸. Aujourd'hui, on estime qu'environ 17 % de la population, soit plus de 10 millions de personnes, n'a accès à aucune offre de transports collectifs dans un rayon de 10 minutes à pied⁹. 32 % des communes françaises ne disposent d'aucun arrêt de transport public et c'est même le cas de près d'une commune sur deux (45 %) de moins de 1000 habitants. D'autant que, au-delà de l'accessibilité à une offre, son niveau associé (fréquence de passage, potentiel de desserte, fiabilité...) est un point faible majeur dans les zones peu denses.

² Commerce de proximité : le bilan mitigé de la politique de l'Etat | vie-publique.fr

³ Territoires ruraux : un accès aux services publics encore insuffisant | vie-publique.fr

⁴ Voir encadré sur les nouvelles définitions INSEE en page 8

⁵ <https://www.banquedesterritoires.fr/olivier-bouba-olga-propose-un-nouveau-regard-sur-le-rural>

⁶ Les pharmacies d'officine : un modèle en mutation, Cours des Comptes, Mai 2025. <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2025-05/20250526-RALFSS-2025-Pharmacies-d-officine.pdf>

⁷ Tristan GUERRA, Clémentine GUILBAUD DEMAISON, Raphaël LLORCA, Laurence DE NERVAUX, *Paroles de campagnes. Réalités et imaginaires de la ruralité française*, Juin 2025. [paroles-de-campagne-juin-2025_web.pdf](#)

⁸ A ce sujet, selon l'enquête Paroles de campagne (Ibid.), « Le manque de transports en commun est ainsi perçu comme le plus grand désavantage de la vie rurale : 50% des ruraux identifient ce problème comme majeur ».

⁹ Accès aux transports en commun : l'UFC-Que choisir dévoile les zones blanches, UFC-Que Choisir, Service des études, Novembre 2024.

<https://www.quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-plus-de-10-millions-de-francais-sans-alternatives-a-la-voiture-l-ufc-que-choisir-revele-les-zones-blanches-de-l-acces-aux-transports-publics-n132694/?dl=141994>



La vulnérabilité que crée cette absence d'alternative aura d'ailleurs été mise en lumière par le contexte géopolitique depuis la précédente note. Les dernières années ont été marquées par des hausses importantes du prix des carburants (+46 % entre 2017 et 2023) qui a atteint son pic en 2022 et 2023 dans le contexte de l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Ces hausses ont agi comme un énième révélateur de la très forte dépendance à la voiture individuelle, et de ses conséquences sur leur budget. Dans la note publiée en 2016, nous indiquions qu'en 2014, la voiture (carburant, amortissement, maintenance, assurance...) représentait environ 17 % du budget des ménages y vivant : quelques années plus tard, en 2017, ce chiffre atteint 21 %, devenant leur premier poste de dépenses, et ce, avant même la hausse du prix des carburants¹⁰. L'une des conséquences directes de la hausse du coût de la mobilité automobile est l'augmentation très importante de la précarité mobilité, et même l'émergence d'une « grande précarité mobilité ». Cette notion recouvre à la fois des personnes avec de faibles revenus faisant face à des dépenses de carburant élevées, de longues distances quotidiennes sans alternative à la voiture, un véhicule vieillissant ou encore des personnes ne disposant d'aucun moyen de transport. En 2024, 19,5 % de Français, soit 15 millions de personnes, pouvaient être qualifiés à risque de précarité mobilité – soit une hausse de 1,5 millions depuis 2022¹¹. Cette situation est davantage marquée dans les zones peu denses avec 33 % des personnes en situation de précarité mobilité.

Le corolaire de cette précarité se matérialise par une série de renoncements au quotidien : renoncement aux soins – emblématique des conséquences dramatiques de cette forme de précarité – mais aussi renoncement à certains loisirs, visites de proches ou encore renoncement à des formations voire à des trajectoires professionnelles. En 2023, 40 % des Français déclaraient avoir déjà dû renoncer au moins une fois à un déplacement lors de l'année passée, avec une surreprésentation des personnes âgées et des jeunes de moins de 25 ans en zone rurale¹². En ce sens, il est intéressant d'observer les conséquences concrètes du contexte de mobilité défavorable des jeunes ruraux, qui ont été utilement objectivée par une étude¹³ de l'*Institut Terram et Rura*, et notamment la perte de temps et d'argent qu'ils subissent par rapport aux jeunes urbains : ils passent ainsi en moyenne 2h37 par jour dans les transports contre 1h59 pour les urbains, et consacrent en moyenne 529 € à leur budget transports contre 307 € pour les urbains. Ces chiffres donnent à voir l'inégalité des chances à un moment charnière de l'existence et à comprendre le ressentiment qui en découle.

La mobilité occupe une place centrale dans les mouvements récents autour des ruralités et d'une certaine approche des politiques environnementales

Cette identification plus claire des questions de mobilité comme composante majeure des difficultés du quotidien dans les territoires ruraux a donné une visibilité accrue au sujet dans les revendications des mouvements de contestation qui ont animé la France ces dernières années. Ces mobilisations ont ciblé des politiques menées au nom d'une certaine conception de la transition écologique (taxe carbone, ZFE...), perçues comme déconnectées des réalités vécues dans les espaces peu denses.

En une dizaine d'années, la place occupée par les politiques dites « écologistes » dans les discours relatifs à la mobilité s'est renforcée, à mesure que s'exprimait un sentiment croissant d'injustice. Celui-ci tient à la fois au manque persistant de moyens et d'alternatives permettant de faire évoluer les pratiques de mobilité dans les territoires ruraux, mais aussi au fait que certaines mesures environnementales apparaissent comme pénalisant plus fortement leurs habitants, du fait même de leur

¹⁰ Alexandra FERRET, Elvire DEMOLY, *Les comportements de consommation en 2017 : Le transport pèse plus en milieu rural, le logement en milieu urbain*, Insee, avril 2019.

¹¹ Baromètre des Mobilités du Quotidien, Wimoov, Septembre 2024. https://barometremobilites-quotidien.org/wp-content/uploads/2024/09/BMQ3_National_VEF-Extraits_compressed.pdf

¹² Ibid.

¹³ Félix ASSOULY, Salomé BERLIOUX, Victor DELAGE, *Jeunesse et mobilité : la fracture rurale*, Institut Terram, Mai 2024. https://institut-terram.org/wp-content/uploads/2024/05/IT_ETUDE-00002_ENQUETE-OPINION_RURA_2025-03-27_w.pdf



dépendance structurelle à l'automobile. Le mouvement des « gilets jaunes » à l'automne 2018, puis plus récemment les controverses liées à la mise en œuvre des Zones à Faibles Émissions (ZFE) — y compris dans des territoires éloignés des périmètres directement concernés — en constituent deux illustrations marquantes. Tant que cette dépendance à la voiture ne diminuera pas sensiblement, les politiques visant l'amélioration de la qualité de l'air ou la réduction de la pression automobile, même lorsqu'elles ciblent prioritairement les espaces urbains, continueront d'avoir des effets plus significatifs — au moins indirectement — sur les territoires ruraux.

Ce sentiment d'injustice est renforcé par une lisibilité parfois limitée des arbitrages publics en matière de mobilité et d'aménagement. La limitation de la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires, mise en œuvre en 2018 et largement contestée dans les territoires ruraux, a par exemple été vécue comme une contrainte supplémentaire. Dans le même temps, l'Etat apportait son soutien — aux côtés notamment de la présidente de la Région Occitanie — au projet d'autoroute A69 entre Toulouse et Castres, également contesté, cette fois pour des motifs environnementaux et agricoles. Ces situations, cas d'école, ont largement participé à la défiance vis-à-vis des politiques de transition dans les territoires ruraux.

Sans perspectives de transformation profonde du contexte de mobilité dans les territoires extra-urbains, toute adhésion à des politiques ambitieuses de lutte contre le changement climatique demeure difficile. A y regarder de plus près, les ruraux concentrent indéniablement une part importante des émissions de carbone dites « subies » : s'ils représentent environ un tiers de la population française et près d'un tiers des émissions liées à la mobilité, leur contribution aux émissions associées à la mobilité du quotidien atteint 48 %. À l'inverse, les habitants des espaces urbains génèrent davantage d'émissions liées à la mobilité longue distance, notamment aérienne — dont près d'un déplacement sur deux est effectué pour un motif touristique — qui représente 29 % des émissions totales liées à la mobilité, sans avoir d'impact sur leur environnement direct.

2. Une mise à l'agenda du sujet de la mobilité rurale bien réelle depuis 10 ans

La Loi d'Orientation des Mobilités : une évolution législative majeure et une place de choix donnée aux territoires ruraux

Parmi les évolutions majeures intervenues depuis la précédente note, l'une des plus marquantes a concerné le champ de la gouvernance : la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) portait l'ambition de créer les conditions d'une couverture de l'ensemble des territoires par une politique de mobilité. L'un des points de départ de l'élaboration de la loi était de résorber l'inégalité héritée entre territoires "attracteurs" pourvus de réelles politiques de mobilité et espaces "traversés" pour qui la seule ambition en la matière devait être, peu ou prou, d'offrir aux automobilistes des routes en bon état.

Cible prioritaire affirmée de la LOM, les territoires ruraux, longtemps "oubliés", ont de fait été couverts par une AOM locale, ouvrant des perspectives importantes en matière d'appropriation du sujet, de construction de stratégies de mobilité opérationnelles et de développement de services. Selon les différentes modalités offertes par la loi et en fonction des dynamiques locales (notamment politiques), cette appropriation et cette capacité d'agir ont pu se traduire plus ou moins concrètement, comme nous le verrons plus loin. Le nouveau cadre offert par le législateur a indéniablement modifié les termes selon lesquels les intercommunalités rurales pouvaient se représenter leur action vis-à-vis de la façon dont leurs habitants se déplacent au quotidien.

Au-delà des nouvelles possibilités offertes aux EPCI, l'enclenchement de processus de contractualisation a pu avoir des effets bénéfiques sur l'intégration des territoires ruraux dans la construction des politiques de mobilités locales. A cet égard, le travail de définition des bassins de



mobilité, puis le lancement des chantiers d'élaboration des Contrats opérationnels de Mobilité (COM), ont eu pour effet d'une part de faire entrer la question des politiques de mobilité dans des territoires où elle était parfois absente, et d'autre part d'initier des dialogues – si ce n'est, encore, des coopérations – entre territoires voisins et échelons territoriaux divers. Le dialogue entre agglomérations et territoires dépendants, qui fait souvent défaut et entretient les fractures territoriales et des logiques pendulaires motorisées, parvient par exemple à émerger dans le cadre du travail sur certains COM.

Une dynamique institutionnelle et financière renforcée depuis 10 ans

La LOM a aussi permis le développement d'une ingénierie d'animation et de soutien aux collectivités locales en matière de mobilité, dont l'impact direct se ressent clairement à travers le foisonnement d'événements autour du sujet des mobilités rurales partout en France. Les cellules régionales France Mobilités¹⁴, créées dans la foulée de la LOM, constituent un levier d'alimentation et de diffusion des dynamiques locales. En moins de 5 années d'actions, ces cellules ont permis à de nombreux territoires de monter en compétence, d'étendre leurs réseaux de partenaires (notamment homologues) ou encore d'obtenir un accès facilité à des financements. Ces dispositifs ont aussi permis de rapprocher de nombreux territoires qui étaient éloignés de l'objet « politique de mobilité » en lui-même, et de rendre le sujet visible et « crédible ». L'animation de réseaux régionaux de chargés de mission mobilité, portée par l'ADEME ou conjointement par les représentants des cellules régionales, a constitué localement un puissant facteur de montée en compétence collective.

Les sources de financement pour favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle en milieu rural se sont aussi multipliées. Fonds vert, plan d'Investissement Avenir Montagnes mobilités, AVELO, TENMOD, TIMS, ... sont autant d'exemples concernant le développement de stratégies ou de services de mobilités dans les territoires ruraux. Ce sont plusieurs millions d'euro qui ont été mobilisés pour y initier et y développer de multiples projets. A titre d'exemple, le programme « *Mobilités durables en zones rurales* » du Fonds Vert a permis de financer, en 2024, 224 projets et le développement de 163 services pour un montant de 18,4 millions d'euros de subventions. Toujours concernant le Fonds Vert, le programme « *Covoiturage* », même s'il n'est pas spécifique au rural, a permis le financement de nombreux projets dans les territoires peu denses parmi les 541 projets financés en France sur la période 2023-2024. Le programme AVELO 2 a, quant à lui, permis de financer 148 projets en lien avec le vélo dans les zones peu et moyennement denses à hauteur de 12 millions d'euros. Enfin, l'appel à manifestation TENMOD a financé, entre 2018 et 2022, 180 projets de mobilité (expérimentation de solutions, de nouveaux véhicules/mode de déplacement, mise en place de stations multimodales ou encore animations sur les mobilités durables) dans des territoires peu denses et de montagne¹⁵. Le programme proposait également un accompagnement technique par des experts du Cerema.

L'exemple du vélo est révélateur, même s'il n'est pas fléché sur les territoires ruraux : porté entre autres par la dynamique des Assises Nationales de la Mobilité en 2017, le Plan Vélo présenté en 2018 a permis au Fonds mobilités actives de voir le jour. En 2023, une nouvelle version du Plan vélo et marche a été adoptée, dotée de 2 milliards d'euros pour la période 2023 – 2027. Destiné à améliorer les infrastructures cyclables, la sécurité et la formation à la pratique du vélo, ce plan prévoyait notamment 1,25 milliard d'euros à destination des collectivités jusqu'en 2027, soit 250 millions d'euros par an. Cette enveloppe devait notamment permettre de financer un appel à « territoires cyclables », à destination des territoires peu ou moyennement denses, afin d'accélérer la mise en œuvre de leur schéma cyclable.

La loi SERM adoptée en 2023 constitue une autre évolution « institutionnelle » qui ouvre des perspectives pour certains territoires et pourrait constituer l'embryon d'un nouveau système de mobilité à même de réduire significativement la dépendance à la voiture (voir chapitre 4.2 ci-après). En

¹⁴ Voir le site web France Mobilités : <https://www.francemobilites.fr/ingenierie>

¹⁵ *Territoires ruraux et périurbains, des clés pour réussir son projet de mobilité*, ADEME, Cerema, Mai 2025. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/603917/territoires-ruraux-et-periurbains-des-cles-pour-reussir-son-projet-de-mobilite>



effet, les « Services express régionaux métropolitains », à travers la construction d'offres de transports multimodales sur la base de l'amélioration des performances des réseaux ferroviaires existants, vont bénéficier à des bassins de vie jusque dans des secteurs périurbains peu denses, en permettant a minima de rendre crédibles des trajets sans voiture sur des axes structurants. Si leur élaboration parvient à dépasser le seul objectif d'optimisation de la desserte de la ville-centre depuis ses pôles périphériques (logique de desserte en étoile diamétralisée), les SERM peuvent servir de socle à un maillage multimodal porteur pour des territoires aujourd'hui très dépendants de la voiture. De nombreuses zones de flou persistent quant à leur mode de financement et leur gouvernance. Mais la dynamique initiée et les mécanismes enclenchés avec la Société des Grands Projets sont positifs, en témoigne le nombre important de 26 projets de SERM labellisés à ce jour.

Enfin, pour de nombreuses petites communautés de communes rurales, aux moyens limités et qui n'ont souvent pas pris la compétence mobilité, le décret TUS¹⁶ (Transport d'Utilité Sociale) a apporté une réponse aux problématiques sociales et d'accessibilité aux biens et services pour les personnes vivant sur leur territoire qui n'ont pas accès à la voiture individuelle. Pour un coût limité, les agglomérations de moins de 12 000 habitants ont la possibilité de faire appel à une association afin de réaliser, soit directement soit au travers de conducteurs bénévoles, des trajets porte-à-porte, dans la limite de 100 kilomètres et à un tarif plafonné (0,32 €/km), permettant à des seniors ou des personnes en situation de forte précarité d'accéder à leurs droits, aux soins, aux loisirs, etc.

La nouvelle définition INSEE des territoires ruraux

Une évolution marquante des dernières années concerne la définition même des territoires ruraux. En effet, avant 2020, ils n'étaient définis que par la négative, c'est-à-dire comme "l'ensemble des communes n'appartenant pas à une communauté urbaine". Cette définition avait pour conséquence d'homogénéiser ces territoires, en empêchant de rendre visible la diversité de ces derniers et de leurs enjeux. La nouvelle définition adoptée en 2020 s'appuie, elle, sur deux critères : la densité et le degré d'influence ou non d'un pôle d'emploi. Celui-ci permet ainsi de décliner une typologie de 4 types de territoires ruraux et d'appréhender ainsi plus finement leurs problématiques propres : les espaces ruraux sous influence d'un pôle (10 % de la population) ; les espaces ruraux sous faible influence d'un pôle (9 % de la population) ; les espaces ruraux autonomes peu denses (11 % de la population) ; les espaces ruraux autonomes très peu denses (2 % de la population)¹⁷.

¹⁶ Décret n° 2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038939847>

¹⁷ Territoires ruraux : un accès aux services publics encore insuffisant | vie-publique.fr



II. De l'ancrage dans les politiques publiques locales aux évolutions des pratiques : des tendances contrastées

Si une solide dynamique autour des questions de mobilité a été initiée dans les territoires ruraux et le sujet ancré dans le paysage politique local, la traduction opérationnelle de la loi met du temps à se mettre en place. Les effets concrets sur la mobilité de leurs habitants ne sont pas encore perceptibles, en tout cas au travers des indicateurs habituels.

I. Une ébullition observable sur le terrain

Que ce soit sur le volet planification, montée en compétences, mise en place de services, ou encore en matière d'infrastructures, les dix dernières années ont été parsemées de mutations importantes sur le terrain de la mobilité rurale.

La diffusion de politiques de mobilité et de dynamiques locales

La LOM a entraîné dans son sillage le développement d'une approche stratégique autour de la mobilité, historiquement cantonnée à l'urbain. Sur les 5 années qui ont suivi le vote de la loi, 46 Plans de Mobilité Simplifiés (PDMS) ou assimilés (pour les non AOM) ont été élaborés¹⁸, quand on ne dénombrait que 24 approbations de documents de planification équivalents (ex : Plan de mobilité rural) au cours des 5 années la précédant. Cette dynamique a été plus affirmée au sein des EPCI ayant pris la compétence mobilité, représentant 36 des 46 PDMS élaborés entre 2020 et 2024. A la fin de cette année-là, le CEREMA recensait par ailleurs 57 PDMS en cours ou envisagés.

Certaines intercommunalités n'ayant pas pris la compétence se sont aussi lancées progressivement, avec le soutien de leur Région, en démarrant sur une ou plusieurs thématique(s) spécifique(s) prégnante(s). Par exemple, les Communautés de Communes des Baronnies, en Drôme Provençale, et de La Veyle, dans l'Ain, ont démarré par un Schéma Directeur Cyclable et, ont ensuite étendu leur champ de compétences en matière de mobilité grâce à une délégation de la Région. D'autres se sont tournées vers des formes de planification stratégique alternative, comme le Schéma Local d'Orientation des Mobilités (SLOM ; cf. 4.1.A).

Cette planification stratégique s'est accompagnée de recrutements, dont de nombreux chargés de mission mobilité, et d'une montée en compétence réelle au sein des services d'intercommunalités rurales avec, sur certains sujets comme le vélo, des changements de positionnement significatifs. A titre d'illustration, des groupes de travail sur le vélo ont été organisés dans le cadre de la Cellule France Mobilité Bretagne en février 2024. La place du vélo dans les territoires ruraux n'y a pas fait l'objet de débat mais était bel et bien un élément constitutif des plans d'action des collectivités représentées. La question des aménagements vélo hors agglomération a été un sujet central des discussions (50 % des échanges en sous-groupe ont porté sur ce sujet) avec des chargés de mission convaincus de l'intérêt du vélo dans le rural mais encore peu outillés sur l'opérationnalisation d'aménagements adaptés et en recherche de retours d'expérience.

La montée en puissance du sujet vélo s'illustre également à travers la très forte augmentation et la diversification des collectivités territoriales adhérentes au réseau Vélo et Territoires depuis 2023. Ainsi, certains sujets qui, dans la précédente note, paraissaient encore comme des solutions « à

¹⁸ Base des PDMS au 28/11/2024, CEREMA : <https://www.data.gouv.fr/datasets/bases-des-plans-de-mobilites-et-des-plans-de-mobilite-simplifies/>



défendre », ont gagné en crédibilité. Cela est également lié à l'essor des vélos à assistance électrique (VAE), qui aplanissent les reliefs et réduisent les distances,¹⁹ remplaçant le vélo dans le champ de l'envisageable pour des trajets jusqu'ici « naturellement » effectués en voiture.

Même si des marges de progrès existent, les représentations des élus des territoires ruraux vis-à-vis des solutions de mobilités alternatives à la voiture ont évolué positivement. Ce changement de posture est réel au sein de services techniques qui n'avaient pas l'habitude de travailler sur les sujets de mobilité : ceux liés au développement économique, amenés à impliquer les employeurs sur ces thématiques, ou encore ceux dédiés à la voirie, qui prennent plus en compte d'autres modes de déplacement que la voiture dans la conception de leurs aménagements.

Cette montée en puissance des intercommunalités rurales est, en partie, liée à de nouvelles habitudes de travail valorisant le partage d'expérience et de bonnes pratiques entre pairs, notamment dans le cadre des réseaux mobilités cités dans le premier chapitre. Ces réseaux ont permis de s'approprier les sujets et outils existants, tout en mettant en commun leurs questionnements pour avancer ensemble. Ces méthodes de travail sont précieuses pour permettre l'essaimage des outils et des solutions qui fonctionnent, plutôt que de créer des offres ad hoc sur chaque territoire.

Au-delà des coopérations entre pairs, ce sont également les collaborations entre collectivités territoriales (Région/Département/EPCI) qui se sont accentuées, sous l'impulsion de la LOM et des Comités de bassins. Cette coopération renforcée cherche à créer une plus grande cohérence dans les schémas structurants, par exemple dans la conception de maillages cyclables territoriaux continus, puis dans leur réalisation. A titre d'exemple, quatre Communautés de communes de l'Eure (Roumois Seine, Pont-Audemer Val de Risle, Bernay Terres de Normandie et Lieuvin Pays d'Auge) ont élaboré de façon commune leur PDMS et ont ensuite développé un réseau de lignes d'autostop pour mailler leurs territoires et proposer à leurs habitants une offre de mobilité au-delà de leurs frontières administratives respectives. Les quatre intercommunalités ont mis en commun leurs ressources budgétaires pour recruter une chargée de mission partagée, promouvant, entre autres, le service d'autostop en question.

Les collectivités rurales ne se sont pas lancées seules dans la construction de leur vision stratégique. Elles ont en grande partie associé les habitants et acteurs clés de leurs territoires, afin de co-construire avec eux leurs stratégies et services de mobilité futurs. Une myriade d'exemples partout en France et dans des collectivités de toutes tailles pourraient illustrer cette dynamique, à l'image de l'atelier organisé dans le cadre du SLOM de la Communauté de communes Pays de Forcalquier Montagne de Lure (9 978 habitants – 13 communes), qui a réuni une quarantaine d'acteurs ; ou de ceux organisés dans le cadre du programme « Territoire Nouvelles Mobilités Durables (TENMOD) » à Aurignac (1 240 habitants), qui ont réuni chacun une trentaine de participants. L'expérience du Pays Haut-Languedoc et Vignobles est également intéressante à ce sujet : dans le cadre de l'élaboration de son PDMS, ce sont environ 450 participants (élus, habitants, autres territoires, associations, etc.) qui ont été mobilisés lors d'ateliers, événements, questionnaires, etc. Cette démarche a permis de prendre en compte les attentes des acteurs locaux tout en identifiant des bonnes pratiques issues de territoires aux profils similaires, avec la volonté d'atterrir rapidement sur des actions opérationnelles.

Par ailleurs, cette dynamique du « faire ensemble » se poursuit dans les modèles de services mis en œuvre dans les territoires ruraux (cf. ci-après : 2.1.C et 4.1.A). « Faire participer les acteurs locaux » et « Accompagner le changement des habitudes de mobilité » font partie des facteurs clés identifiés par le CEREMA pour réussir son projet de mobilité²⁰. Il s'agit également d'un élément d'adhésion aux changements à mener pour la transition écologique, lorsque les projets favorisent le lien social ou l'autonomie des habitants.

¹⁹ La mobilité en vélo à assistance électrique : une pratique quotidienne moins masculine et moins urbaine que le vélo, Cerema, 2024.

²⁰ Territoires ruraux et périurbains, des clés pour réussir son projet de mobilité, 2025, Cerema et ADEME, Cerema, Mai 2025. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/603917/territoires-ruraux-et-periurbains-des-cles-pour-reussir-son-projet-de-mobilite>



Mais le paysage français en matière de dynamisme sur les questions de mobilité en milieu rural reste hétérogène. Les déterminants d'une situation sont multiples. Certains territoires sont mieux dotés en solutions de mobilité ou de coopérations inter-acteurs pour des raisons culturelles ou historiques en matière sociale ou environnementale. L'attractivité touristique est également un atout pour la mobilité d'un territoire rural, quand celle-ci est mise au service des habitants, tandis que certains caractères naturels ouvrent aussi des financements permettant de porter des ambitions plus grandes (ex : Avenir Montagne), et, comme nous le verrons au chapitre 3, la prise ou non de la compétence mobilité de l'EPCI.

Des services et infrastructures qui se développent

Sur le terrain, la dynamique s'est accompagnée d'évolutions majeures dans l'offre de services, tant en nombre qu'en termes de diversité, ainsi qu'en matière d'infrastructures. Avec 163 services ou bouquets de services de mobilité de proximité dans les zones rurales, dont 41 services de mobilité solidaire et de transport à la demande, le nombre d'offres nouvelles financées par le Fonds Vert illustre bien cette dynamique²¹. Si une liste exhaustive des services créés n'existe pas²², une grande variété ont vu le jour depuis 10 ans, allant du développement des mobilités actives aux services de voitures en partage en passant par le rapprochement des services et des habitants (mobilité inversée).

Concernant le vélo, au-delà d'un changement de regard, des avancées opérationnelles ont été amorcées. La notion « d'écosystème vélo » est reprise à leur compte par un nombre grandissant d'élus et de techniciens. On voit se développer des briques de cet écosystème : infrastructures cyclables, stationnements vélo, programme Savoir Rouler à vélo (SRAV), animations diverses, communication, etc. D'abord éparées (tel territoire travaillait uniquement au développement des infrastructures, tel autre avait développé un service de location de vélos), ces actions ont eu tendance à s'additionner et se compléter.

Dans ce cadre, le programmes AVELO (2019-2027) a accompagné plus de 1 000 territoires peu et moyennement denses, dans les différentes briques financières et techniques de cet écosystème (schémas directeurs cyclables, expérimentations de service, animation, etc.)²³. Citons Haut-Jura Arcade Communauté (4 communes – 9 953 habitants), la Communauté de Communes de la Veyle (18 communes – 23 254 habitants) ou la Communauté d'Agglomération Le Grand Chalon (51 communes – 118 000 habitants), qui ont élaboré leur Schéma Directeur Cyclable, puis se sont graduellement dotées de services (location longue durée, aides à l'achat de vélo, etc.) et d'infrastructures, encore en cours d'aménagement.

En 2023, la CA Le Grand Chalon avait déjà aménagé 42 km d'infrastructures cyclables supplémentaires sur les 117 prévus dans son Schéma Directeur, prévoyant d'allouer un budget de 500 000 euros par an en moyenne pour l'aménager soit 4 millions d'euro au total, ce qui est très ambitieux. Haut-Jura Arcade Communauté a, quant à elle, prévu l'aménagement de 20 à 40 km d'infrastructures cyclables (pistes cyclables, voies vertes et chaudières) ainsi que le jalonnement de plus de 80km de voirie.

Ainsi, si une dynamique en matière d'infrastructures cyclables s'est amorcée au niveau national avec plus de 28 000 kilomètres cyclables aménagés entre 2017 et 2023²⁴, les territoires ruraux ont largement participé à ce résultat. Les disparités en matière d'aménagements cyclables entre l'urbain et le rural restent malgré tout considérables : selon le réseau Vélo & Territoires, si le taux de cyclabilité peut atteindre 30 % dans les grandes villes, il ne dépasse pas 1 % en milieu rural²⁵. Cet état de fait se

²¹ Données au 31 décembre 2024

²² Un travail de recensement est en cours par l'observatoire national des politiques locales de mobilité. Une carte interactive donne à voir le résultat du premier recensement des services de mobilité : [Les offres de mobilité | FRANCE MOBILITÉS](#)

²³ [Les Programmes - AVELO](#)

²⁴ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/23100_DP-Plan-velo-2023.pdf

²⁵ <https://reseau-velo-marche.org/app/uploads/2025/08/Rendre-possible-le-developpement-du-velo-en-territoires-peu-denses-Aout-2022.pdf>



traduit par une accidentalité et un sentiment d'insécurité accrus : 82 % des habitants des communes rurales estiment que, pour les personnes âgées et les enfants, circuler à vélo est dangereux²⁶.

Sur le volet « voiture en partage », des services se sont développés du côté de l'autostop organisé et du covoiturage, et du côté de l'autopartage.

Si la précédente note dénombrait 1 000 communes adhérentes au Rezo Pouce²⁷, ce chiffre a plus que doublé en 10 ans pour atteindre plus de 2 200 communes adhérentes et plus de 6 000 arrêts. D'après les chiffres de Mobicoop, le réseau permet de couvrir aujourd'hui 40 % des habitants du rural, soit 2,5 millions de personnes. Les services de covoiturage (plateformes, stationnement, etc.) s'y sont multipliés, sous l'impulsion du Plan Covoiturage lancé fin 2022 et doté d'une enveloppe annuelle de 150 millions d'euros. Ce plan vise à faire passer le nombre de trajets quotidiens en covoiturage de près de 900 000 en 2023 à 3 millions d'ici 2027, et a déjà permis de financer plusieurs centaines de projets et d'accélérer son essor (augmentation d'environ 61 % du volume de trajets mensuels entre 2022 et 2024)²⁸. A titre d'exemple, l'Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise a lancé un partenariat avec Blablacar Daily en 2022. En parallèle, l'intercommunalité a incité le recours à cette solution en offrant le trajet covoituré aux passagers. Ces éléments combinés ont permis de multiplier par 36 le nombre de covoitureurs entre décembre 2022 et décembre 2025²⁹. Toutefois, malgré cette dynamique, la pratique reste minoritaire, représentant environ 3 % des déplacements domicile-travail au niveau national³⁰.

Pour ce qui est de l'autopartage, les initiatives se sont multipliées dans le rural depuis la publication de la première note, semblant signaler une appropriation de ce type de service par les territoires peu denses. L'un des systèmes les plus importants en dehors des grandes villes a été lancé en 2020 par la Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat (15 communes – 28 904 habitants) et le Pays du Lunévillois (159 communes – 80 000 habitants). Ce service, appelé « Lulu », compte 42 véhicules électriques en autopartage répartis sur 40 communes du territoire. D'autres services peuvent aussi être cités, comme le système « Mouv'n'Go » déployé depuis 2018 par le syndicat mixte du Pôle métropolitain Le Mans-Sarthe ; le service « T'Cap d'autopartager » mis en place par la Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche en 2021 ; le projet « Libelul » porté par l'agence d'écomobilité « Dromolib » depuis 2023, ou encore le déploiement en cours de 7 stations de mobilité comprenant des voitures en autopartage sur la Communauté de Communes du Pays de Lumbres (Pas-de-Calais), entre autres. À de plus petites échelles, il est possible de mentionner les services déployés à Sorbiers (Hautes-Alpes, 49 habitants) depuis 2022 ou encore Allons (Alpes-de-Haute-Provence, 166 habitants) depuis 2025. Une partie de ces services ont été lancés grâce à l'appui de programmes comme TIMS, TENMOD ou France mobilités. La coopérative Mobicoop, quant à elle, a lancé en 2023 l'expérimentation « Coloc'auto » visant à outiller les particuliers (application, assurance adaptée, etc.) pour se lancer dans l'autopartage entre voisins. À échelle macroscopique, le « Plan Autopartage », annoncé début décembre 2025 par le ministre des Transports, entend démultiplier le nombre de voitures en autopartage, en mettant l'accent sur les territoires ruraux.

Enfin, la question de la mobilité rurale a également été abordée sous l'angle de la réduction des besoins et des distances à parcourir via la (re)création de services de proximité et de services itinérants. Depuis 2019, le déploiement des Maisons France Services (MFS) vise ainsi à pallier le manque de services publics dans certains territoires : aujourd'hui, 2 865 MFS permettent un accompagnement dans plus de dix types de démarches administratives ou d'orientation (France Travail, Assurance Maladie, Urssaf, MaPrimeRenov', etc.), dont la question des déplacements. Les zones rurales et les petites villes concentrent près de 70 % de cette offre³¹. Pour atteindre les espaces les plus éloignés, des versions

²⁶cp_fub_231122_0.pdf

²⁷ En 2021, Rezo Pouce et Mobicoop ont fusionné. La marque Rezo pouce est donc désormais un des services d'autostop proposé par Mobicoop.

²⁸ [Évaluation du plan covoiturage | Observatoire.covoiturage.gouv.fr](https://observatoire.covoiturage.gouv.fr)

²⁹ https://www.linkedin.com/posts/valentine-loquais_record-en-tarentaise-en-d%C3%A9cembre-2025-activity-7419775609846894593-Y6XR?utm_source=share&utm_medium=member_desktop&rcm=ACoAAARPYSIBOTzGvfxY-yHmqCx6cZUpGrolk0

³⁰ [Évolution du nombre de trajets covoiturés en France](https://www.gouvernement.fr/fr/actualites/evolution-du-nombre-de-trajets-covoiturés-en-france)

³¹ [Salon des Maires et des Collectivités Locales : le Gouvernement annonce 61 nouvelles maisons France services pour accompagner les Français dans leurs démarches administratives du quotidien | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique](https://www.gouvernement.fr/fr/actualites/salon-des-maires-et-des-collectivites-locales-le-gouvernement-annonce-61-nouvelles-maisons-france-services-pour-accompagner-les-francais-dans-leurs-demarches-administratives-du-quotidien)



mobiles (camions, bus, vans...) des MFS ont également été déployées, avec à l'heure actuelle plus de 150 véhicules en service.

En parallèle des services publics, des initiatives de commerces itinérants, le plus souvent privées mais soutenues par les pouvoirs publics, se sont développées un peu partout en France, sur le modèle des épiciers ambulants. Néanmoins, leur viabilité est apparue contrastée. Les dispositifs de casiers alimentaires et autres distributeurs se sont également multipliés,³² en témoigne le développement rapide de nouveaux acteurs du secteur comme Le Casier Français ou Api, qui aurait ouvert en 3 ans plus de 110 supérettes en libre-service³³. Ces services, dont la réception est contrastée par les habitants et les acteurs locaux, viennent souvent combler un vide immense en matière de commerces accessible à des distances raisonnables.

Les territoires ruraux : laboratoire des mobilités de demain

Portés par cette dynamique, les territoires ruraux ont pris une place réelle comme laboratoire des mobilités de demain. Réflexions autour de l'objet voiture, prise en compte des besoins des personnes les plus fragiles ou encore mise en mouvement des services sont autant de thématiques autour desquelles de véritables innovations ont vu le jour, reformulant le célèbre slogan des années 1970³⁴ : « *les territoires ruraux n'ont pas de métro mais ils ont des idées* » !

Si les territoires urbains ont développé une expertise en *mass transit*³⁵, la ruralité se distingue par le développement d'une offre « sur-mesure », au plus près des besoins, en particulier de ceux des personnes les plus vulnérables, et souvent basée sur des solidarités persistantes. A titre d'exemple, certains territoires sont à la pointe concernant le transport solidaire, à l'image de « *Covoit'Solidaire* », développé par la CC du Pays de Saint-Eloy (Puy-de-Dôme) ; du TUS développé à Nyons (Drôme) par le Carrefour des Habitants et soutenu par la CC des Baronnie en Drôme Provençale ; ou encore de ceux lancés par la CC du Pays de Lumbres (Pas-de-Calais), du Pays de Mormal (Nord) et du Pays de La Châtre en Berry (Indre) et opérés par Familles Rurales et/ou Croix-Rouge mobilité. Ces transports sont gérés à l'échelle de la collectivité et/ou d'une association, chargée notamment de mettre en relation bénéficiaires et conducteurs, et reposent sur des bénévoles acceptant d'accompagner dans leur trajet des habitants n'ayant pas d'alternative. Dans la majorité des cas, il s'agit de personnes âgées désirant accéder aux soins ou de maintenir un lien social. Ainsi, les territoires ruraux ont su développer des transports adaptés à leurs besoins (faible densité, déplacement « sur-mesure », accompagnement des plus fragiles, etc.), leurs ressources (solidarités, vivier associatif, etc.) et leurs contraintes (ressources économiques et humaines limitées dans les collectivités, etc.).

Les territoires ruraux sont également propices à l'expérimentation de nouveaux objets de la mobilité du quotidien, à l'image de « *l'eXtrême Défi* » de l'ADEME, lancé en 2021 (cf. Chapitre 4) qui, dans son entreprise ambitieuse de création d'une nouvelle forme de véhicules – les VELI³⁶ – a trouvé grâce aux territoires ruraux à la fois des cas d'usages idoines, mais surtout des ferments de choix pour l'innovation, avec des ressources locales très dynamiques. Plusieurs territoires se sont pleinement emparés de l'exercice comme le PNR des Grands Causses (Aveyron) au travers du projet Vitamine 12 porté par l'association INV'D ; la CC du Grand Pic Saint-Loup (Hérault) ou la commune de Teil (Ardèche) qui testent des dispositifs de mise à disposition de VELI à destination de différents publics.

³² Du périurbain au rural, la France des distributeurs automatiques | France Culture

³³ <https://institut-terram.org/medias/ces-distributeur-automatiques-qui-senracinent-dans-le-paysage-rural-pour-remplacer-les-petits-commerces/>

³⁴ « En France, on n'a pas de pétrole mais on a des idées », slogan publicitaire gouvernemental de l'Agence des économies d'énergie (AEE), ancêtre de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) apparu dans les années 1970 pour faire face au premier choc pétrolier de 1973.

³⁵ Le *mass transit* correspond à l'ensemble de l'offre de transport, souvent lourd (train, métro, tramway), destiné à absorber les principaux flux des zones urbaines.

³⁶ Les véhicules intermédiaires correspondent à l'ensemble des véhicules qui se situent dans un spectre allant du vélo à assistance électrique jusqu'à la voiture sans permis.



Depuis 2023, ce sont ainsi plus d'une vingtaine de territoires qui les expérimentent, dont une grande majorité de territoires peu, voire très peu denses³⁷. D'autres « objets » hybrides et innovants sont incubés un peu partout, porteurs de concepts qui essaieront sans doute au-delà du rural, à l'image des hubs de mobilité frugaux que l'on retrouve du Finistère³⁸ à la Corrèze³⁹.

Des initiatives originales voient également le jour sous l'impulsion de citoyens, comme les collectifs d'autopartage entre particuliers, présents par exemple dans la Drôme et en Bretagne⁴⁰. A défaut de services disponibles sur leur territoire, ces collectifs s'organisent pour mettre en commun la possession d'une voiture, ou d'autres véhicules, et les frais associés. A ce titre, le groupe « *Mobipartage* » situé à Dieulefit (26) compte, depuis 2022, 6 véhicules partagés (1 quadricycle léger, 1 vélo cargo, 2 voitures sans permis et 2 Renault Zoé) pour 30 utilisateurs. Ces solutions permettent à des habitants de réduire le nombre de véhicules possédés, voire de privilégier des déplacements autrement qu'en voiture au quotidien, en ayant l'assurance de pouvoir utiliser ponctuellement un véhicule si besoin. Elles leur permettent d'accéder à des technologies (ex : voiture électrique) auxquelles ils n'auraient pas accès autrement.

Dans l'adaptation des mobilités à un monde sous contraintes, l'innovation sociale qui traverse les territoires ruraux est une source d'inspiration.

2. Une traduction peu visible dans les pratiques individuelles

Si les pratiques de mobilité des ruraux sont globalement stables, ces éléments doivent être nuancés au regard de l'engouement observé pour certains modes de déplacement ces dernières années. Pourquoi alors les habitudes ne semblent-elles pas changer ?

Une stabilité globale des pratiques, avec comme toile de fond la même dépendance à la voiture

D'après les derniers chiffres de l'Enquête sur la mobilité des personnes (2019), la part des déplacements réalisés en voiture dans les territoires ruraux est stable, environ 80 %⁴¹, tandis que celle de la marche, du vélo ou des transports est stable, respectivement 12,8 %, 2,2 % et 3,3 %. À l'inverse, la part modale de la voiture semble plutôt à la baisse dans l'urbain : elle est par exemple passée de 69 % à 66,1 % entre 2009 et 2019 dans les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants.

L'évolution des distances parcourues, des temps de trajet moyens ou encore du niveau de possession de véhicules par les ménages semble même témoigner d'un renforcement de la dépendance à la voiture individuelle plutôt que d'une stabilité sur les 20 dernières années. La distance médiane domicile-travail des habitants des territoires ruraux est ainsi passée de 8 km en 1999 à 12,5 km en 2019⁴², alors qu'elle est passée de 4,8 à 6 km pour les urbains. Cette distance domicile-travail est « maximale » pour les actifs résidant dans une zone rurale et travaillant dans une zone urbaine, plus de la moitié d'entre eux parcourant au moins 20 kilomètres quotidiens. Dans le même temps, le taux de motorisation a continué de croître pour atteindre 86,2 % en 2020, contre 85 % en 2016 et 80 % en 2000,

³⁷ [Dataviz 30 VELI](#)

³⁸ Avec les « Stations rurales des mobilités » développées et expérimentées par SNCF Tech4Mobility, et prix de l'innovation territoriale au Salon des maires et des collectivités locales 2024

³⁹ Avec « Le relais des mobilités » mis en place par Haute-Corrèze Communauté : https://www.linkedin.com/posts/haute-corrèze-communauté_innovationterritoriale-mobilitaездurable-activity-7351898423551221760-a8xM

⁴⁰ L'autopartage entre particuliers : Les acteurs de l'autopartage

⁴¹ [Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes | Données et études statistiques](#)

⁴² Sandrine CHAMERON, Aude LECROART, Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural, Insee, Mai 2023.

[https://www.insee.fr/fr/statistiques/7622203#:~:text=Dans%20les%20territoires%20ruraux%2C%20,%25%20contre%20%2B16%20%25\).](https://www.insee.fr/fr/statistiques/7622203#:~:text=Dans%20les%20territoires%20ruraux%2C%20,%25%20contre%20%2B16%20%25).)



principalement porté par la hausse des ménages possédant au moins 2 voitures⁴³. La « multi-motorisation » est d'ailleurs deux fois plus forte dans les territoires ruraux (60 %) que dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (31 %). Autre signe d'une dépendance très forte des territoires ruraux à la voiture, le 3^{ème} Baromètre des mobilités du quotidien relève que les habitants des communes rurales sont ceux qui ont le moins changé leur usage de la voiture face à l'effet de la hausse du prix des carburants entre 2022 et 2023.

L'ensemble de ces chiffres semblent ainsi indiquer une stabilité des pratiques de mobilité dans le rural, avec comme toile de fond une dépendance accrue à la voiture, alors même que la prise de conscience est enclenchée et des actions mises en place, ce qui devrait faire bouger les lignes.

Des signaux faibles encourageants

Des signes encourageants commencent à exister sur certains territoires. La progression de la pratique du vélo au niveau national ces 5 dernières années (2019-2024), s'est aussi traduite dans les communes rurales par une hausse de 17 % sur les itinéraires dotés de compteurs vélo⁴⁴. Le Grand Chalon (Saône-et-Loire) a enregistré une augmentation de 35 % de la pratique cyclable entre janvier 2022 et septembre 2023⁴⁵. Au sein de la CC d'Erdre-et-Gesvres (Loire-Atlantique), la fréquentation de l'ensemble du réseau cyclable a augmenté de 3 % en 2024, bien qu'elle reste davantage une pratique de loisir en comparaison à l'urbain. Le ferroviaire convainc également, même dans les espaces peu denses, en témoigne la fréquentation en hausse des lignes de desserte fine du territoire (LDFT), avec plus de 100 millions de voyageurs en 2023, soit une augmentation de 30 % sur la période 2016 - 2023⁴⁶.

Si les données manquent encore, le très bon accueil des habitants pour certains services montre une attente. Sur la voiture en partage, là où des démarches ambitieuses sont lancées, la fréquentation est au rendez-vous, à l'image du service d'autopartage de la CC du Territoire de Lunéville à Baccarat et du Pays du Lunévillois (Meurthe-Et-Moselle) qui a enregistré 4 500 réservations en 2023 pour les 42 véhicules répartis sur le territoire. La navette du Rosanais (CC du Sisteronais-Buëch, Hautes-Alpes) ainsi que le TUS organisé à Nyons (Drôme) et dans ses alentours par le Carrefour des habitants, apportent une solution pour 250 à 300 déplacements par an, ce qui n'est pas négligeable à l'échelle de communes de taille très modeste. Dans certains cas, le succès de ces services est tel qu'ils se développent pour répondre à une demande grandissante, comme le service d'autopartage mis en place par la commune de Villerouge-Termenès (Aude, 140 habitants) en 2018, qui s'est doté d'un second véhicule en 2023.

Les données pour certains modes manquent. Si un boom national du covoiturage a été enregistré en mars 2023, avec plus d'1 million de trajets⁴⁷, nous n'avons pas identifié une donnée spécifique qui permettrait d'illustrer cette dynamique sur les territoires ruraux. La mise en place du registre de preuve de covoiturage et de son observatoire devraient permettre de mieux appréhender les évolutions de la pratique dans les années à venir. Un large pan du recours au covoiturage reste sous les radars du fait d'une pratique qui reste en grande partie informelle et ne passe pas par les plateformes de covoiturage. Le même constat est posé pour l'autopartage. Bien que le dernier baromètre national de l'autopartage compte plus d'un million de Français inscrit à un service au 1^{er} janvier 2025⁴⁸ (hors autopartage entre particuliers), le nombre d'usagers au sein des territoires ruraux reste peu objectif et semble encore restreint à une partie confidentielle de la population, du fait d'une offre moins développée (seules 2 % des communes de moins de 50 000 habitants sont couvertes par une offre d'autopartage contre 100 % des métropoles⁴⁹).

⁴³ Le parc automobile des ménages, Kantar TNS, 2021.

⁴⁴ Bilan 2024 de la fréquentation cyclable en France, Vélo et Territoires.

⁴⁵ <https://www.legrandchalon.fr/actualites/voies-cyclables-et-amenagements-cyclables-le-grand-chalon-a-velo/>

⁴⁶ Synthèse de la journée nationale Petites Lignes ferroviaires du 18 mars 2025 | Cerema

⁴⁷ Registre de preuve de covoiturage : Le Registre de preuve de covoiturage | covoiturage.beta.gouv.fr

⁴⁸ <https://www.asso-autopartage.fr/le-cap-du-million-de-francais-inscrits-a-un-service-dautopartage-a-ete-franchi/>

⁴⁹ TRAUCHESSE Elodie, WESTER Lea, LOUVET Nicolas, COGNEZ Alice, *Enquête Nationale sur l'Autopartage 2022*, ADEME, Septembre 2022 <https://librairie.ademe.fr/mobilité-et-transports/5804-enquete-autopartage-2022.html>



Un recul encore limité sur les tendances

Ce constat doit être nuancé. Le recul statistique reste insuffisant et les transformations des pratiques et le changement d'échelle des initiatives nécessitent du temps pour produire des effets mesurables.

La majorité des chiffres proviennent de l'enquête mobilité nationale de 2019 et ne peuvent pas rendre compte des évolutions de ces dernières années. Une nouvelle enquête est en cours jusqu'en mars 2026 et permettra d'avoir un éclairage sur la décennie passée. Le périmètre de cette enquête présente des limites qui ne permettront pas d'éclairer des changements de pratiques dans les territoires ruraux ainsi que des évolutions dans les représentations et les attentes des habitants de ces territoires en matière de mobilité. Comment prendre en compte, par exemple, le fait qu'une personne déclare comme principal mode de déplacement la voiture et des besoins de déplacement relativement similaires à la décennie précédente, mais réalise désormais quelques trajets à vélo et fait une partie de ses courses dans le distributeur de produits locaux installés dans sa commune depuis 3 ans ?

Le système voiture a mis plus de 70 ans à s'imposer, de son invention à la fin du XIXe jusqu'à devenir majoritaire dans les pratiques de mobilité des Français dans les années 1960. Les changements de comportement et les adaptations des systèmes de mobilité prennent du temps. Depuis les années 1960, la « compétence » (savoir-faire, connaissances, etc.) des Français à se déplacer s'est concentrée autour de la voiture : elle agit donc comme un frein sur la capacité des habitants à faire évoluer leurs pratiques modales, y compris lorsque des alternatives existent⁵⁰. Le travail de sensibilisation et de formation de chacun pour rediversifier cette compétence mobilité, par le programme « Savoir rouler à vélo » par exemple, sera long à porter réellement ses fruits.

Ceux qui arrivent à faire évoluer leurs pratiques de mobilité font encore figures de pionniers. A titre d'exemple, Jean Leroy, dans sa thèse portant sur l'étude de la mise en place du système d'autopartage « *Mouv'n'Go* » par le syndicat mixte du Pôle métropolitain Le Mans-Sarthe⁵¹, analyse que le service, après deux ans d'existence, reste « *l'apanage d'un public de niche relevant des catégories moyennes-supérieures* ». L'autopartage entre particuliers en milieu rural semble, quant à lui, attirer davantage de « *pionniers* »⁵² parmi les néo-ruraux cherchant à concilier leurs nouveaux modes de vie avec leurs convictions écologiques, ainsi que des catégories de populations ayant la possibilité de réduire leur volume de déplacements (télétravailleurs, retraités). Ainsi, les nouvelles pratiques de mobilité dans le rural vont d'abord être appropriées par des « *usagers engagés* », qui vont leur permettre de devenir visible, puis de se normaliser. A certains endroits, ce stade de « *pionniers* » a été dépassé, comme sur le vélo par exemple.

Enfin, la difficulté d'appréciation et d'objectivation résulte également d'un manque d'évaluation des actions conduites. Cela peut découler d'un manque de culture de l'évaluation, ou de moyens financiers et techniques, mais aussi de l'inadaptation de certains outils au rural (du fait de la faiblesse des flux par exemple, dont les évolutions peuvent être difficilement perceptibles). Les centres urbains, à l'inverse, mesurent plus systématiquement et plus finement les changements dans les pratiques, à l'image des chiffres des comptages vélo, opportunément mis à profit pour porter des communications montrant que « *la ville se transforme* ». Ce manque de données nourrit le manque de résultats tangibles pour embarquer la population autour de démarches insuffisamment documentées.

⁵⁰ Présentation par Emérence Guitton de résultats issus de sa thèse en cours sur l'adoption de nouveaux usages mobilitaires, mécanismes, enjeu et pérennité dans le contexte des territoires ruraux. Cette thèse aborde le sujet du point de vue de la psychologie et des compétences de mobilité. Les éléments présentés ici sont issus d'une présentation lors de l'événement organisé par le think-tank Place des mobilités en novembre 2025 portant sur « Permis de conduire et voiture, deux sésames incontournables de la ruralité ? ».

⁵¹ LEROY Jean, *Introduction d'un dispositif d'autopartage électrique dans le périurbain mançais : pratiques de mobilité et jeux d'acteurs*, thèse, Université Le Mans, 2022.

⁵² VINCENT Stéphanie, FERRET Gabrielle, OGE Loïc, « L'autopartage entre particuliers en milieu rural : enquête exploratoire sur les trajectoires des autopartageurs », revue *Pour*, 2024/2-3, n° 249-250, pages 297 à 302.



III. Une dynamique encore précaire, une trajectoire qui manque d'ambition

La dynamique à l'œuvre est difficile à cerner : est-elle « la bonne », mais il est trop tôt pour la voir porter ses fruits ? Est-elle vouée à ne produire qu'un changement limité, qui ne sera pas à même de réduire réellement la dépendance à la voiture des territoires et de leurs habitants ?

I. La dynamique de terrain risque de s'essouffler faute de moyens et de perspectives

Quels sont les ressorts de cette dynamique, quelles en sont les limites ?

La Loi d'orientation des mobilités (LOM), en a été le moteur. Mais deux faiblesses majeures brident sa capacité transformatrice à grande échelle.

Sa prise en main a été très différenciée d'une Région à une autre. Or le contexte régional a joué un rôle déterminant sur la prise ou non de la compétence mobilité par les EPCI, et est d'une importance capitale sur les dynamiques locales. Chaque Région a adopté une position propre sur la question de la prise de compétence mobilité par ses EPCI, position forgée par une multitude d'aspects : historique de la structuration de la gouvernance et du financement des mobilités, manières de faire et relations entre échelons, contexte politique local... Certaines Régions ont encouragé les EPCI à la prise de compétence, d'autres les ont dissuadés avec affirmation, d'autres encore ont demandé une posture de "responsabilisation". En parallèle de cette influence, beaucoup d'EPCI ruraux ont pu avoir un sentiment de crainte et de manque de maîtrise vis-à-vis de la LOM et des implications de la prise de compétence, avec une attitude attentiste. Avec le recul, un certain nombre d'intercommunalités affirment regretter cette non prise de compétence. Les conséquences en particulier sur les territoires les plus isolés, ont été très tangibles, avec des dynamiques le plus souvent bien plus affirmées sur les EPCI ayant pris la compétence. On y observe davantage de travaux de planification des mobilités (36 des 46 PDMS élaborés entre 2020 et 2024), plus de lauréats au programme « Mobilité durable en zone rurale » du Fonds vert, et des conditions plus propices à la coopération inter-EPCI dans des régions où la dynamique collective a été plus marquée⁵³. On constate par ailleurs une implication plus difficile des EPCI n'ayant pas pris la compétence dans les instances type Contrats Opérationnels de Mobilité (COM), du fait du manque de ressources humaines.

Le corollaire de la non-prise de compétence rejoint le second point faible de la LOM, à savoir le financement des politiques de mobilité. En effet, d'un côté les EPCI n'ayant pas pris la compétence se voient privés d'une source de revenu « à leur main », de l'autre, les Régions aux prérogatives enrichies n'ont pas bénéficié de ressources nouvelles permettant de les exercer pleinement.

Avec la LOM, le versement « transport » est devenu versement « mobilité » (VM) afin d'y englober tous les moyens de se déplacer, au-delà des seuls transports en commun, et donc de financer un spectre élargi de services. Aujourd'hui, le Versement Mobilité est la principale source de financements directs des politiques de mobilités pour les Autorités organisatrices des mobilités (AOM) (sa part représentait 52 % sur la période 2014-2022)⁵⁴. En 2023, son montant s'élevait à 11,3 milliards d'euros,

⁵³ Ces tendances globales peuvent être nuancées localement, comme en Région AURA où un cadre d'accompagnement des EPCI non-AOM a été conçu très tôt (cf. Agathe DANIEL, Alexandre FABRY et Nathalie PITAVAL, « Action publique locale et mobilité », PUG - Partie 2, p137)

⁵⁴ Quelle place du versement mobilité dans le financement des mobilités en 2024 ? | Cerema



dont 5,7 milliards hors Ile-de-France⁵⁵. Une récente note de la DREAL Normandie⁵⁶ relève que sur l'année 2023, le VM a permis aux AOM de la Région de lever 324 millions d'euros, de 200 000 euros et jusqu'à plus de 100 millions d'euros par AOM. Si les EPCI AOM les plus ruraux se situent dans la fourchette basse, l'apport de plusieurs centaines de milliers d'euros à des budgets de collectivités très contraints ne peut être négligé.

Par ailleurs, pour les EPCI non-AOM (457 EPCI) ou pour ceux qui ne satisfont pas à l'exigence d'organisation d'un service de transport régulier (hors transport scolaire et à la demande), la non-levée du VM limite grandement les marges de manœuvre budgétaires. La condition d'organisation d'un service régulier constitue un frein dans le développement des politiques de mobilité : du fait de leur faible densité, de nombreux territoires ruraux se tournent davantage vers des services au plus près des besoins, de type TAD ou TUS, qu'ils ne peuvent donc pas financer par le VM. Ainsi, 41 % des AOM locales ne lèvent actuellement pas le versement mobilité⁵⁷. Parmi elles, le CEREMA estime qu'il s'agit en très grande majorité d'intercommunalités de moins de 50 000 habitants, AOM nouvelles et sans service de transport régulier⁵⁸. A titre d'exemple, 60 % des AOM locales de Normandie ne remplissaient pas les conditions pour lever le VM.

Afin de donner des marges de manœuvres supplémentaires aux Régions et aux EPCI pour lesquels elle est AOM de substitution, la loi de finances de 2025 a étendu la possibilité de lever le versement mobilité aux Régions, à travers la création du versement mobilité régional et rural (VMRR). Le VMRR permet ainsi aux Régions de lever un financement auprès des entreprises de son territoire à hauteur de 0,15 % maximum de la masse salariale de celles-ci. Pour la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, la mise en place du VMRR à compter du 1^{er} juillet 2025 devait par exemple rapporter 20 millions d'euros à la collectivité pour le second semestre 2025, et, dans une optique de péréquation territoriale, 10 % du produit du VMRR doit être affecté aux AOM, au prorata de leur population. Cette mise en place peut donc être un levier de financement nouveau pour les AOM rurales n'opérant pas de service régulier de transport. Début 2026, 6 Régions ont voté la mise en place du VMRR (PACA, Occitanie, Nouvelle-Aquitaine, Bretagne, Bourgogne-Franche-Comté et Centre-Val de Loire) et 5 s'y sont opposées (Normandie, Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Pays de la Loire et Grand-Est).

Au-delà de la LOM, de nombreuses sources de financement mises en place ces dernières années (évoquées au chapitre I) présentent, du fait de leur fonctionnement par appels à projets, une double limite : la mise en concurrence des territoires, et la non-pérennité des soutiens. Ainsi, en l'absence de compétence mobilité ou de l'organisation d'un système de transport régulier⁵⁹, les EPCI ruraux ne bénéficient pas de sources de financement directes pour développer leurs projets de mobilité et font largement appel aux financements issus du Fonds vert, de AVELO, ou autres programmes nationaux, en plus d'appuis locaux ou supranationaux (FEDER, Région, etc.). Ces soutiens prennent, dans leur grande majorité, la forme d'appels à projet, un format qui met en concurrence les territoires pour obtenir des financements. Il nécessite des capacités de veille et d'ingénierie financière accrues de la part des collectivités, qui doivent monter plusieurs dossiers, souvent complexes, et en assurer le suivi pour pouvoir financer leur projet. Ce fonctionnement par appel à projet est une source d'inégalité dans l'accès aux financements entre territoires. En effet les collectivités rurales ont des ressources humaines souvent limitées et sont déjà sollicitées sur un très grand nombre de sujets. Par ailleurs, les co-financements reçus dans le cadre des appels à projet sont par définition bornés dans le temps. Quand les financements arrivent à terme, la pérennité de la démarche initiée est remise en question.

⁵⁵ Rapport Ambition France Transports, Financer l'avenir des mobilités, juillet 2025 :[20250709_Rapport_AFT.pdf](#)

⁵⁶ *Le Versement Mobilité, Analyse des données URSSAF et de l'Observatoire des finances et de la gestion publique locale*, DREAL Normandie, 2025 [2_pages_-_versement_mobilite_vff.pdf](#)

⁵⁷ Proposition de Loi visant à favoriser le développement de solutions de mobilité dans les espaces peu denses, présentée par M. Olivier JACQUIN, Sénat, juillet 2025.

⁵⁸ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/quelle-place-du-versement-mobilite-financement-mobilites>

⁵⁹ L'organisation d'un transport régulier est une condition sine qua non pour qu'une AOM puisse lever le versement mobilité sur son territoire.



L'actualité peu encourageante, entre austérité et retours en arrière, peut laisser craindre un essoufflement à long-terme. Des échos de la part de techniciens dans des EPCI témoignent d'un effritement de certaines coopérations mises en place dans le sillage de la LOM. Des inquiétudes existent également sur la pérennité des actions portées par les cellules France Mobilités, à l'image des animations de réseaux mobilité régionaux. Idem concernant les Régions, dont le chef de filât pourrait s'essouffler dans un contexte de baisse des moyens. Certains financements, comme ceux du Fonds vert, ont vu leurs enveloppes diminuer, voire leur existence remise en cause : le Fonds vert est passé de 2,5 milliards en 2024 à 840 millions d'euros en 2026 (il avait déjà été divisé par 2 en 2025). Quant à la dynamique politique et budgétaire favorable au vélo, elle a depuis laissé la place aux hésitations et aux reculs. Le gouvernement a réduit drastiquement l'ambition du Plan Vélo qui est passé de 250 millions d'euro en 2024 à 50 millions en 2025. Pour 2026, le plan devrait connaître une nouvelle diminution et atteindre 31 millions d'euros, payant la volonté d'un recentrage des financements nationaux sur les fonctions régaliennes de l'Etat.

Le transport ferroviaire en milieu rural voit également son potentiel freiné par l'absence d'orientations politiques et budgétaires claires, alors que sa pertinence environnementale est unanimement reconnue. Les petites lignes, après avoir été remises en cause par le rapport Spinetta de 2018⁶⁰, qui préconisait de fermer 78 % d'entre elles, jugeant « *impensable de consacrer près de 2 milliards d'euros par an pour seulement 2 % des voyageurs* », ont finalement été remises au centre des préoccupations, suite à la levée de boucliers des élus locaux, traduite dès 2020 par le contre-rapport Philizot, appelant à un engagement conjoint de l'État, des Régions et de SNCF Réseau afin d'investir 6,4 milliards d'euros à l'horizon 2030 pour sauver 40 % d'entre elles du vieillissement. Cette inflexion a semblé se confirmer en 2023, avec l'annonce par la Première Ministre d'un plan d'investissement de 100 milliards d'euros à horizon 2040 pour le transport ferroviaire, présenté comme « *la colonne vertébrale des mobilités* ». Toutefois, cet engagement est resté sans traduction spécifique pour les Lignes de desserte fine du territoire (LDFT), dont le financement a été renvoyé aux négociations des CPER, dans un contexte d'austérité accrue, alors que le ferroviaire constitue déjà le premier poste de dépenses des Régions (24 % de leur budget annuel en moyenne) et que SNCF peine à assurer l'entretien des lignes structurantes. Les effets concrets de ces incertitudes chroniques sont déjà visibles, avec des fermetures de ligne effectives dans la Creuse (Felletin – Guéret) ou très probables dans un futur proche dans le Jura (ligne des Hirondelles), dans l'Yonne (au Sud d'Auxerre) ou dans le Gers (ligne Toulouse – Auch). Des exécutifs régionaux aussi divers politiquement que ceux des Hauts-de-France, PACA ou Occitanie, qui vient d'investir près de 100 millions d'euros pour rouvrir des axes ruraux tels que Avignon – Pont-Saint-Esprit (Gard) ou Montréjeau – Luchon (Haute-Garonne), ont encore récemment fustigé le désengagement de l'Etat, qui reste le propriétaire de ce réseau.

Enfin, les départements jouent également un rôle dans le financement de la mobilité, et sont le principal financeur de la mobilité solidaire en raison de leurs compétences sociales. Ce travail sur la mobilité solidaire, et la volonté dans certains départements d'atteindre une offre socle de services (conseil, accompagnement, transport solidaire, location, achat, etc.) sur l'ensemble de leur ressort géographique, a un impact indéniable sur la mobilité dans les territoires ruraux. L'exemple de la Somme, est assez parlant : le département a mis en place un transport d'utilité sociale en lien avec les associations et plateformes locales déjà existantes, afin d'offrir ce service sur l'ensemble de son territoire. Le département du Maine-et-Loire est également très actif sur les questions de mobilité : en plus d'un soutien financier important à la plateforme de mobilité NEOMOBIN, il s'est doté d'une stratégie ambitieuse en 2022, avec des traductions concrètes en termes d'appuis en ingénierie et financements pour les EPCI, dont une enveloppe de co-financement annuelle de plusieurs millions d'euros. Dans le contexte budgétaire très difficile pour les départements actuellement, il est à craindre un resserrement de certains engagements de leur part en matière de mobilité.

⁶⁰ Jean-Cyril Spinetta, « *L'Avenir du transport ferroviaire* », Rapport au Premier Ministre, 2018 : [Rapport Avenir du transport ferroviaire 15.02.2018](#)



2. Une dynamique trop parcellaire qui ne construit pas de nouveau système

Les politiques en faveur de la mobilité dans les territoires ruraux suivent trop souvent des logiques de silos, par modes ou par cibles d'usagers, voire de soutien à des projets territoriaux précis. Si, pris individuellement, les axes des politiques menées sont souvent pertinents, parfois essentiels (on peut penser aux démarches vis-à-vis des publics en insertion ou des personnes âgées isolées), leur agrégation ne forme pas pour autant de réelles stratégies de sortie de la dépendance à la voiture.

Ainsi, faire progresser la part modale du vélo d'un côté, créer une dynamique sur le covoiturage domicile-travail de l'autre, redonner sa place à la marche dans des centres bourgs, ou encore mettre en place voire pérenniser un système de TUS sont autant de projets qui constituent d'indéniables réussites locales. Toutefois, leur agrégation ne permet pas de dessiner une perspective réelle de recul du niveau de dépendance à la voiture des habitants. Leur trop faible dimension systémique bride leur capacité à réellement « attaquer » la dépendance à la voiture pour le plus grand nombre. On construit trop souvent, non pas un système alternatif à la voiture, mais des offres complémentaires à celle-ci, susceptibles d'améliorer la mobilité des habitants, au mieux de réduire à la marge son utilisation, mais pas de remettre en cause une dépendance structurelle.

Les raisons de cette logique parcellaire sont multiples et d'ordres très différents : absence d'un socle de connaissances sur la mobilité (théorie, panel de solutions existantes, retours d'expériences...) ; manque de moyens financiers et humains pour se projeter sur des démarches trop ambitieuses, et notamment sur la mise en place de « cumuls d'offres » (ne pas se permettre le luxe de déployer plusieurs solutions potentiellement redondantes) ; diffusion plus limitée d'une « culture mobilité » ; ou encore manque de confiance en eux-mêmes des élus ruraux pour porter des projets pouvant être considérés comme « réservés » aux milieux denses. Ces dimensions ont pour point commun d'être beaucoup moins marquées dans les centres urbains, où les ressources humaines, financières et sociales (on fait référence ici à la fois aux liens avec les experts et la recherche, et aux réseaux de villes parfois au niveau européen qui favorisent la montée en compétences) sont plus importantes, et où les logiques de systèmes et de redondance d'offres sont largement crédibilisées. Une autre limite relative à la portée transformatrice de beaucoup de démarches de mobilité actuellement conduites tient au difficile « décloisonnement » des politiques locales, entre la mobilité, l'urbanisme, le logement ou encore le développement économique.

Enfin, à cette approche trop silotée s'ajoute un autre type de cloisonnement, d'ordre spatial. En effet, si de réelles avancées sont intervenues ces dernières années en matière d'élargissement des périmètres d'application des politiques de mobilité (on pense à la logique de « bassins de mobilité » introduite par la LOM), la capacité des habitants des territoires ruraux à se projeter dans un quotidien affranchi de la voiture reste largement bridée par l'absence de continuité spatiale dans les offres de mobilité :

- Les « frontières » : SERM, voies cyclables, périmètre de covoiturage... les réseaux ont toujours des limites. Derrière cette apparente lapalissade se trouvent de nombreuses situations de maintien d'une mobilité quotidienne motorisée faute de quelques kilomètres pour accéder à une offre alternative. Les SERM, par exemple, vont forcément laisser de côté les habitants de territoires limitrophes, hors périmètre, ne bénéficiant donc pas des financements fléchés pour construire une offre de rabattement efficace ;
- Le maillage encore insuffisant en Pôles d'échanges multimodaux (PEM) : pour rendre crédible une mobilité quotidienne sans voiture, une continuité d'offres alternatives doit être garantie pour les usagers dans leurs différents parcours. Or, si une dynamique réelle de diffusion a pu être observée au niveau des villes moyennes ces dix dernières années, aboutissant à un taux d'équipement en PEM très important sur les gares principales⁶¹, les gares plus rurales sont encore très peu dotées.

⁶¹ Cyprien RICHER, Gilles BENTAYOU, Sylvain MICHELON, *Pôles d'échanges en villes moyennes : Panorama de la dynamique des projets dans les gares centrales des agglomérations françaises*, Géotransports, 2024.



La conséquence de cette absence de portée systémique dans les politiques de mobilité est, du point de vue de la perception des habitants, que les changements ou les projets en cours ne sont pas susceptibles de briser les mécanismes d'assignation à la voiture et ses effets en matière de qualité et niveau de vie. Leur corollaire est une méfiance vis-à-vis des politiques « écologiques » en matière de mobilité, perçues comme risquant de détourner une partie des financements et de l'énergie de la collectivité de l'entretien du système autosoliste, ou même de les pénaliser directement (ex : taxe carbone, ZFE...). C'est une même perception chez les élus. Leur vision est dénoncée comme trop court-termiste ou manquant d'ambition sur les questions de mobilités alternatives à la voiture individuelle, mais ils n'ont pas les moyens d'avoir des ambitions plus fortes. On comprend alors qu'il apparaisse peu pertinent de consacrer quelques dizaines ou centaines de milliers d'euros pour favoriser le vélo, au détriment d'autres chantiers, si l'on sait que cela ne s'inscrit pas dans une démarche de mutation profonde du quotidien d'une large partie de la population.

Le regard d'une élue territoriale

Les mobilités rurales sont à la croisée des chemins. Depuis dix ans, les territoires peu denses ont démontré leur capacité à innover, à expérimenter, à agir. Des solutions concrètes ont émergé : transport à la demande, transport d'utilité sociale, hubs multimodaux, services vélo, covoiturage structuré, autopartage, démarches d'intermodalité. Partout, des élus et des techniciens expérimentent, proposent, s'engagent pour répondre aux besoins immédiats des habitants.

Mais une évidence s'impose : l'addition de ces solutions ne fait pas encore système. Des dynamiques réelles certes, mais encore fragmentées ...

Les territoires ruraux ne sont plus immobiles. À l'image de quelques villages et Communautés de communes engagés par exemple dans un schéma directeur cyclable, dans un travail conduit dans le cadre d'un SERM, dans la constitution de syndicats mixtes ou associations de transport, ... les initiatives se multiplient.

Ces diverses démarches ont des objectifs et des points communs :

- répondre aux besoins très concrets des habitants comme l'accès aux soins, à l'emploi, aux services, à la rupture d'isolement ;
- reposer sur des alliances locales (Région, EPCI, communes, associations, acteurs sociaux) ;
- traiter la question des « premiers et derniers kilomètres » ;
- s'appuyer sur une ingénierie souvent fragile et sous-dimensionnée ;
- rester dépendantes de financements incertains, discontinus et de plus en plus restreints.

Mais ces initiatives peinent encore à transformer en profondeur la dépendance structurelle à la voiture. Or, dans les territoires ruraux, le transport reste une source importante responsable des émissions de gaz à effet de serre.

L'approche est trop parcellaire ; les politiques restent organisées par mode (vélo, covoiturage, TAD, ...), par public (jeunes, seniors, insertion, ...), ou par dispositif de financement. Cette logique en silos produit des offres complémentaires à la voiture, mais ne représente pas encore un véritable système alternatif.

Nous devons décloisonner la mobilité, l'urbanisme, le logement, le développement économique, la transition écologique et repenser la transversalité. La mobilité rurale ne peut être construite indépendamment de la localisation des services, de l'habitat dispersé ou des bassins d'emploi.

Et même quand des infrastructures structurantes existent (lignes ferroviaires de desserte fine, projets de SERM, réseaux cyclables), l'absence de maillage territorial et d'articulation intermodale en limite leur usage. Dans les territoires peu denses, 80 % des trajets incluant le train sont intermodaux.



Aussi, sans solution de rabattement fiable, la gare reste inaccessible ; Sans continuité cyclable sécurisée, le vélo reste marginal ; Sans coordination des transports solidaires, l'offre devient illisible.

Quelles orientations alors ?

Nous devons sécuriser les financements existants, mutualiser l'ingénierie à l'échelle départementale ou régionale, coordonner les offres de transport collectif (TAD, transport solidaire, ...), structurer l'intermodalité en créant des Pôles d'Echanges Multimodaux, développer un « écosystème vélo » complet (infrastructures, stationnement, services, aide à l'acquisition) en réaffectant une partie de la voirie à un réseau cyclable dédié.

Tous ces dispositifs doivent s'articuler pour répondre au plus grand nombre et pour rester efficaces.

Pour cela, il faut repenser l'aménagement du territoire pour rapprocher services et habitat, concilier mobilité et transition énergétique, anticiper le vieillissement de notre population, intégrer la contrainte climatique et redéfinir la place de la voiture, non comme unique solution, mais comme un élément d'un bouquet de mobilités.

Cette mutation ne peut reposer uniquement sur des dispositifs techniques. Elle suppose une prise de conscience collective des élus ruraux, la volonté d'une véritable « culture mobilité » et une capacité d'ingénierie publique. Pour y parvenir, il est nécessaire de structurer l'intermodalité, de garantir une offre solidaire et coordonnée, d'investir dans les modes actifs à coût maîtrisé et de renforcer l'ingénierie territoriale.

La mobilité rurale est au cœur du pacte territorial : pouvoir vivre, travailler, se soigner, étudier sans être assigné exclusivement à la voiture.

Les ruraux sont des citoyens comme les autres et comptent sur des perspectives crédibles et équivalentes au monde urbain.

Nous, élus ruraux, ne manquons ni d'idées ni d'engagement ; nous avons besoin de garantie, de stabilité et de moyens, pour agir, pour faire. A nous de soutenir ce qui fonctionne aujourd'hui, et ouvrons ce nouvel horizon capable de transformer en profondeur notre manière d'habiter les territoires ruraux, pour que la mobilité cesse d'être une contrainte et redevienne un droit.

*Agnès Alfonso-Chariol,
Maire de la commune de Sainte-Terre (Gironde),
Vice-Présidente Environnement de la Communauté de communes du Grand Saint-Emilionnais,
Membre du groupe de travail Mobilités de l'Association des Maires Ruraux de France (AMRF).*



IV. Alimenter la dynamique actuelle sur le court terme, offrir de réelles perspectives à long terme

L'analyse des dynamiques amorcées ces 10 dernières années nous conduit ainsi à appeler une action articulée sur une logique temporelle :

- un horizon de court terme, pour un travail de passage à l'échelle et d'essaimage des démarches entreprises dans les territoires, qui va permettre très vite d'améliorer concrètement le quotidien des habitants ;
- un horizon de long terme, pour un travail prospectif essentiel à la définition d'un cap ambitieux de transformation de la mobilité rurale.

De notre point de vue, cette seconde dimension ne doit pas être disqualifiée pour des considérations budgétaires ou une soi-disant déconnexion avec la réalité du terrain, car elle est essentielle à la construction de réelles perspectives. Elle s'inscrit dans les nécessaires travaux de transformation que doit engager la société pour limiter les effets du changement climatique et s'y préparer, et anticiper les conséquences du vieillissement de la population ou de la raréfaction des ressources.

I. De nombreuses démarches menées actuellement sont essentielles et doivent être soutenues

Le premier enseignement de l'analyse de la dynamique amorcée ces 10 dernières années est que les territoires ruraux peuvent agir. Ils savent se mettre en mouvement et initier des démarches qui produisent des effets concrets sur la vie quotidienne d'une partie de leurs habitants et sur le dynamisme territorial (cohésion sociale, économie, démographie...).

Des solutions porteuses de perspectives sur le court-terme

Ainsi, une myriade de solutions de mobilité a prouvé sa pertinence, et des méthodes ont fait leurs preuves. A court terme, deux dimensions nous semblent essentielles : d'un côté, elles apportent une réponse aux besoins essentiels des habitants et participent à une amélioration de leur quotidien dans un contexte de crise ; de l'autre, elles posent souvent les bases d'une approche « systémique » de l'offre de mobilité dans les territoires.

Sans viser l'exhaustivité, nous souhaitons donner à voir ici un aperçu de la diversité des solutions qui ont émergé et qui nous semblent porteuses de réelles perspectives pour des actions à court ou moyen terme.

Stratégies d'intermodalité : pour une mise en musique des solutions

Nous avons mis en évidence dans le chapitre précédent les conséquences d'une approche trop parcellaire ou cloisonnée des politiques de mobilité, qui restreint la portée de la dynamique actuelle dans les territoires ruraux. Les stratégies d'intermodalité portées par certaines collectivités, qui visent à faciliter l'utilisation successive de plusieurs modes au cours d'un même trajet (vélo + TC ou vélo + covoiturage par exemple), constituent une réponse à ces limites.

Pourtant, c'est un sujet encore très peu traité par les collectivités – qui commencent par traiter chaque sujet, chaque mode, séparément. C'est pourquoi l'action d'un département comme le Loiret en faveur de l'intermodalité est extrêmement intéressante : dans le cadre du schéma départemental des mobilités, les élus ont souhaité placer 98 % de la population à moins de 10 km d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) (et 85 % à moins de 6 km), pour favoriser les pratiques intermodales et alternatives à la voiture (voire à l'autosolisme).



Un réseau de 59 Pôles d'Echanges Multimodaux (rural, urbain et départemental) a été défini : chaque PEM est desservi par des itinéraires cyclables, des lignes de transports en commun (bus, train) et/ou des lignes de covoiturage. Il regroupe divers services de mobilité, stationnement vélo, conseiller mobilité, réparation, borne de recharge ou aire de covoiturage. Certains PEM proposent par ailleurs des services complémentaires, tels que des distributeurs de produits locaux. La concrétisation du réseau de PEM, via leur aménagement et la construction des réseaux cyclables et de covoiturage, initialement prévue pour 2030, sera néanmoins repoussée au vu du contexte budgétaire.

Ce travail a permis l'émergence de collaborations entre acteurs de la mobilité, tant dans la phase d'élaboration du schéma de PEM que pendant sa mise en œuvre. Ainsi, un travail partenarial constant entre l'ensemble des acteurs impliqués a été observé, avec la Région, qui gère les transports interurbains ; les EPCI, qui disposent pour certaines de schémas cyclables ; les communes, qui détiennent la compétence voirie, et qui sont les premières concernées par les PEM aménagés en centres-bourgs ; ou encore, qui gèrent les bornes de recharge.

Le travail réalisé par le département du Loiret est donc doublement intéressant, au regard des deux dimensions évoquées précédemment : d'une part, les actions en matière d'intermodalité sont réellement susceptibles d'apporter une réponse aux difficultés de mobilité des habitants ; d'autre part, le travail multimodes et l'approche partenariale ont constitué des ingrédients permettant une remise en question de la dépendance à l'automobile du territoire.

De la navette au transport d'utilité sociale : oser le transport collectif en milieu rural

Alors que dans la précédente note, le transport collectif n'était pas cité dans les trois pistes « pour une autre mobilité dans les territoires peu denses », la situation a changé et les territoires ruraux ont été largement en mesure de réinventer des systèmes adaptés à leurs besoins et contraintes. Ce renouveau est marqué par la multiplication des transports à la demande (TAD), navettes et autre Transport d'Utilité Sociale (TUS) (cf. Chapitre 2.2.C.) qui ont permis avec réussite à des personnes sans solution de déplacement, mais pas que, d'avoir accès à des offres structurantes, notamment ferroviaires. A court comme à long terme, ces services sont une pierre angulaire de la mise en place d'un système alternatif de mobilité pour toutes et tous.

Au-delà des bonnes pratiques dans la mise en service de ces transports, largement documentées⁶², certaines collectivités cherchent à organiser leur offre afin qu'elle puisse adresser chaque besoin de façon adaptée et complémentaire, et toucher tous les publics. C'est le cas de la Communauté de communes des Deux Morin (Seine-et-Marne, 31 communes pour 27 000 habitants), qui a développé 3 offres de TAD : un « porte-à-porte » à destination des séniors pour l'accès aux services du quotidien ; un « zonal » qui offre une solution de rabattement vers les gares de Coulommiers et la Ferté-sous-Jouarre, et un en « ligne virtuelle » permettant un rabattement complémentaire vers la gare de la Ferté-sous-Jouarre en heures de pointe. L'intercommunalité cherche aujourd'hui à compléter cette offre en adressant les besoins de déplacement internes au territoire et en étendant son offre TAD sénior, au vu de son succès.

L'exemple de la Communauté de communes du Clunisois (Saône-et-Loire, 41 communes pour 13 987 habitants) est également instructif : sur le territoire co-existent 2 TAD (opérés par l'EPCI et par un CCAS), 1 TUS (porté par le Secours Catholique) et 4 services de transport solidaire (opérés par des associations). Cette multitude d'offre est une vraie opportunité pour les habitants, qui y trouvent une réponse à leurs besoins de déplacement – même si elle peut créer des difficultés de lisibilité.

Les services de transport collectif, qu'ils soient opérés par la collectivité ou par d'autres structures locales, ont un rôle indéniable, en particulier dans une perspective « solidaire », pour répondre aux besoins de mobilité des publics précaires. Pour que ces offres s'intègrent dans un véritable système de mobilité durable, la collectivité assure un rôle essentiel : elle doit coordonner les acteurs et les offres pour éviter les redondances et créer une vraie complémentarité, et non une simple coexistence, entre

⁶² <https://www.cerema.fr/fr/actualites/boite-outils-mobilite-zones-peu-denses-fiches-pratiques>



les services. Elle doit aussi s'assurer de la bonne diffusion de l'information sur ces offres auprès des habitants et des acteurs du territoire (entreprises, associations, professionnels au contact du public, etc.), voire les accompagner pour que chacun s'en saisisse.

Les lignes de desserte fine du territoire : une opportunité pour maintenir une offre structurante dans les territoires ruraux

Oser le transport collectif, c'est aussi capitaliser sur le potentiel des nombreuses lignes ferroviaires desservant des territoires peu, voire très peu denses. D'un point de vue géographique et d'aménagement, celles-ci sont un atout important, puisque 87 % d'entre elles permettent de rallier une agglomération de plus de 50 000 habitants, dont 41 % une métropole⁶³. Plus de 1300 gares, haltes ou points d'arrêt sont aujourd'hui desservis par ces lignes. Pourtant, leur potentiel de mobilité est largement sous-exploité : pour un trajet d'au moins 10 kilomètres, quand bien même il existe une gare dans la commune de départ et une gare dans la commune d'arrivée, seule 1 personne sur 100 fera le choix du train pour se déplacer⁶⁴. Deux verrous majeurs limitent l'usage de ces lignes :

- **Le verrou « offre »**, c'est-à-dire l'ensemble des insuffisances en termes de services ferroviaires, de fréquence ou d'amplitude horaire, d'inadaptation des correspondances, d'inadéquation aux besoins des voyageurs, de manque de cadencement, de complexité tarifaire, de dégradation de l'infrastructure entraînant des ralentissements, de manque de fiabilité (retards, suppressions de trains), etc.
- **Le verrou « territoire »**, c'est-à-dire l'accessibilité au transport ferroviaire en lui-même, celui-ci se caractérisant par une infrastructure rigide, qui pose la question de l'articulation avec les autres modes de déplacement. En moyenne, près de 80 % des trajets porte-à-porte incluant le train sont intermodaux⁶⁵, avec la marche, la voiture, le vélo ou un autre transport local, pointant l'enjeu du « rabattement » et de la « diffusion » des voyageurs à la montée/descente.

Il est ainsi nécessaire à court-terme de maintenir cette offre structurante, en évitant les fermetures de petites lignes, tout en travaillant sur ces deux verrous. À ce titre, l'aménagement de pôles d'échange multimodaux ruraux au niveau des gares et haltes est particulièrement pertinent. En la matière, les stations rurales de mobilité de la CC de la Plaine de l'Ain (Ain) et de la commune de Luitré-Dompierre (Ille-et-Vilaine) sont de parlants exemples, comprenant différentes solutions pour faciliter les premiers et derniers kilomètres : arrêts de bus ou de lignes de covoiturage, vélos en libre-service ou en location, véhicules en autopartage, borne de recharge électrique, etc.

Développer le vélo en milieu peu dense : pour une vision en écosystème

Dans les territoires ruraux comme ailleurs, la nécessité d'une pensée en « système » de la solution vélo, calquée sur le « système-voiture », doit devenir incontournable pour (re)développer massivement la pratique cyclable. En effet, prendre en compte le point de vue du cycliste dans l'ensemble de la chaîne de son déplacement permet d'identifier ses besoins et les freins à lever pour encourager sa pratique : une infrastructure, du stationnement au départ et à l'arrivée, savoir faire du vélo et rouler en sécurité, avoir accès à un vélo et du matériel adaptés à son besoin, pouvoir entretenir ou faire entretenir son vélo à proximité, etc. Cette perspective doit donc être intégrée dans les stratégies de mobilité locale à court-terme pour une action efficace en la matière. L'enjeu est également de développer une compétence et une culture vélo favorables à cet écosystème.

⁶³ Synthèse de la journée nationale Petites Lignes ferroviaires du 18 mars 2025 | Cerema

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ Report modal voiture-train : un potentiel régional ? Observatoire Régional des Transports des Hauts-de-France, Mars 2019. https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/lettre_de_l_ort_no55.pdf



Ces éléments se retrouvent dans de nombreux schémas directeurs cyclables adoptés dans les territoires ruraux ces dernières années (cf. Chapitre 2.1). L'exemple de la Communauté de Communes des Baronnies en Drôme Provençale (Drôme) est inspirant. Depuis 2023, la collectivité a développé différents services : de la location longue durée à destination des personnes en difficulté de mobilité appelée « Vélo pour tous ! » ; une opération annuelle de prêt découverte pour permettre à tous les habitants de tester le vélo à assistance électrique sur une courte période ; ou encore le vélo bonus pour encourager l'acquisition d'un vélo neuf ou d'occasion. L'ensemble de ces services a été mis en place grâce à la mobilisation des acteurs clés du territoire, en particulier les vélocistes locaux et les acteurs sociaux du territoire. Dans le cas du service « Vélo pour tous ! », cinq associations/centres sociaux assurent la mise à disposition des vélos sur le territoire. Ces acteurs sont conventionnés et indemnisés au contrat.

L'un des piliers de ce « système vélo » à grande échelle est le déploiement d'un réseau d'infrastructures dédiées, sans commune mesure avec la réalité actuelle, à même d'irriguer les territoires ruraux. Pour le faire advenir, les réflexions et réalisations récentes sur la question de la réaffectation de voirie ouvrent des perspectives sérieuses. Cela consiste à fermer aux voitures une partie des voiries communales ou départementales les moins circulées et de les réaffecter aux piétons, cyclistes, riverains et engins agricoles (et parfois aux cavaliers).

Trois études publiées récemment viennent outiller les territoires sur ce sujet et mettent en lumière le travail déjà mené par certaines collectivités⁶⁶. L'étude de l'ADEME⁶⁷ évalue le potentiel de voies requalifiables à 61 000 km qui pourraient être mis à disposition des modes actifs – et 50 000 km supplémentaires qui pourraient être réservés aux véhicules légers et intermédiaires. L'étude de la Fondation pour la Nature et l'Homme démontre, quant à elle, que privilégier la construction d'un réseau cyclable fondé en priorité sur la réaffectation de voirie, plutôt que la création de pistes cyclables, représenterait une économie de 41 à 90 milliards d'euro à l'échelle nationale.

Divers retours d'expérience territoriaux sur le sujet méritent d'être mis en avant : celui du département de la Manche, précurseur, qui a intégré cette approche dans la mise en œuvre de sa politique cyclable, et l'a expérimentée sur 3 tronçons ; celui de la DDTM Seine-Maritime, qui a mis au point une méthodologie pour identifier les voiries départementales « requalifiables » ; celui, enfin, de l'agglomération d'Épinal, qui a travaillé avec les élus communautaires et communaux sur plusieurs projets de requalification.

Les expériences de requalification de voirie suscitent quelques difficultés, souvent liées à un manque de compréhension (la requalification étant pour certains (mé)comprise comme une fermeture totale de la route... notamment aux riverains) ou de concertation. On peut néanmoins souligner que cette approche semble séduire les élus, comme les riverains, qui voient la requalification comme un moyen rapide et peu coûteux d'apaiser la circulation et de répondre à des enjeux de sécurité routière⁶⁸.

Les impacts positifs du développement d'un écosystème vélo, pour les territoires et leurs habitants (d'un point de vue sanitaire ou économique notamment), n'est plus à démontrer. Au vu de l'urgence à développer de tels systèmes dans tous les territoires, et des difficultés budgétaires auxquelles font face les collectivités, on insistera sur le potentiel de la réaffectation de voirie, qui permet la réalisation de projets rapides et à un coût moindre que des infrastructures ex nihilo.

⁶⁶ Les trois études :

- *Potentiel de changement de classification des routes pour développer les usages des modes actifs et/ou légers*, ADEME, Décembre 2025.
- *Réaffectation de voies : valoriser le réseau rural au service des mobilités actives*, AF3V, Février 2026.
- *Comment mieux partager la route pour développer le vélo en territoire peu dense ?* Fondation pour la Nature et l'Homme, Janvier 2026.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ Issus des échanges lors du colloque « Territoires ruraux : développons les mobilités actives ! » tenu par l'AF3V le 16 septembre 2025 à Rouen.



La voiture en partage : un maillon essentiel

La « fluidité » de bout en bout des trajets qu’offre la voiture la rend non seulement compétitive par rapport aux autres modes, mais le plus souvent difficilement contournable dans les territoires de l’aménagement dispersé et du quotidien des distances caractéristiques des zones peu denses. Rendre possible son partage (via le covoiturage, l’autopartage ou l’autostop organisé) a occupé de plus en plus de collectivités ces dernières années, avec des résultats contrastés comme on l’a vu précédemment. Si une massification du partage des voitures semble difficile à atteindre dans ce type de territoires à moyen terme, la pratique – dans la diversité des formats qu’elle recouvre – offre des solutions répondant parfois à des besoins essentiels pour certains habitants et peut également poser les bases d’un réel « choc d’offres », en venant s’articuler à des réseaux de transport en commun.

Des exemples de démarches parfois très « frugales » parsèment le territoire, dont la mise en œuvre permet de répondre à des besoins essentiels très concrets (accès au soin, visite de proches...) - sans prétendre briser la dépendance à la voiture des habitants. Ainsi, la commune de Sorbiers (Hautes-Alpes, 49 habitants) a mis à disposition de ses habitants une voiture électrique en partage. La commune a bâti son propre système « low-tech » basé sur une adhésion au service qui donne accès à un coffre où se trouvent les clés de la voiture et un registre de réservation. Ce service est gratuit pour les usagers qui s’engagent, en contrepartie, à accompagner ponctuellement des personnes sans solutions de mobilité dans leur trajet. Il compte aujourd’hui une trentaine d’usagers, signe de son succès à l’échelle de la commune.

Concernant le covoiturage, certaines collectivités rurales cherchent à tirer parti des pratiques informelles existantes en développant des systèmes de mise en relation sur la base de boucles d’échange locales, préexistantes ou non, sur des messageries instantanées comme WhatsApp ou Signal. Ainsi, la Communauté de communes du Trièves (en Isère) intègre dans sa brochure d’information « Comment se déplacer dans le Trièves ? »⁶⁹ des numéros de téléphone à contacter pour rejoindre des communautés de covoitureurs (« Mon Trièves » et « Je covoiture en Trièves »). Cette solution a l’avantage de faire reposer la pratique sur des outils de proximité, potentiellement déjà connus, utilisés et maîtrisés par les habitants, notamment ceux qui sont les plus éloignés des outils numériques, tout en s’appuyant sur une forte culture locale de l’entraide et de la solidarité (« Ici, quand on voit quelqu’un qui fait du stop pour monter, on le prend⁷⁰ »). Pour favoriser le recours à ces services (plus ou moins formels), un travail sur les autres modes de déplacement est indispensable, afin de faciliter d’une part leur accessibilité et de l’autre la continuité des trajets de bout-en-bout.

Bien sûr, pour amorcer une réelle émancipation vis-à-vis de la voiture individuelle via le levier du partage, celui-ci doit être intégré à une approche « système », multimodale et « massifiante ». Le cas du covoiturage dit « du quotidien »⁷¹ est intéressant en ce sens : comme souligné au chapitre 2, la pratique peine à passer à l’échelle – en particulier dans les territoires peu denses – en dépit de sa mise en avant médiatique et politique depuis de nombreuses années, des soutiens financiers engagés⁷² et de l’ingénierie d’animation des services mise en œuvre ; pourtant le niveau d’intégration de l’offre de covoiturage dans le système multimodal atteint récemment dans certains territoires témoigne d’une vision souvent très mature et ambitieuse sur le sujet.

A cet effet, les exemples des services mis en place par le SMMAG autour de Grenoble, par le Grand Reims ou avec « Lane » en région Lyonnaise sont particulièrement inspirants : en mêlant articulation pertinente (parfois volontairement redondante) avec le réseau de transport en commun, utilisation du

⁶⁹ Mobilités - Communauté de Communes du Trièves %

⁷⁰ Echange issu d’un groupe focus citoyen autour de la mobilité sur le territoire

⁷¹ Voir l’Étude n°5 de La Fabrique Ecologique : « Que peut-on attendre du covoiturage du quotidien pour la transition écologique ? » (<https://www.lafabriqueecologique.fr/etude-n5-que-peut-on-attendre-du-covoiturage-du-quotidien-pour-la-transition-ecologique/>) et la Note de recommandations (<https://www.lafabriqueecologique.fr/recommandations-decoulant-de-l-etude-que-peut-on-attendre-du-covoiturage-du-quotidien-pour-la-transition-ecologique/>)

⁷² Une récente étude a montré l’efficacité réelle mais différenciée des aides financières et notamment pointé un effet très limité dans les zones rurales : Yao WANG, Guillaume MONCHAMBERT, *Does subsidy increase the use of carpooling via platforms? The case of short-distance carpooling in France*, 2024.



service sans réservation et en temps réel, départ garanti, incitatifs financiers et communication efficace, le niveau de service parvient à être élevé, en témoignent des temps d'attente moyens aux arrêts de covoiturage parfois de l'ordre de 3 minutes seulement.

Par ailleurs, le développement des services de covoiturage nécessite également d'envisager leur déploiement à l'échelle des flux réels de mobilité, et pas à l'échelle d'une seule intercommunalité ou d'une commune, au risque de ne pas pouvoir répondre aux besoins des habitants. A ce titre, certains projets mis en place ces dernières années sont inspirants, tels que le service lancé par quatre intercommunalités de l'Eure (cf. Chapitre 2) ou l'expérimentation lancée début 2026 et pilotée par la Métropole de Nantes en partenariat avec quatre intercommunalités voisines (Clisson Sèvre Maine Agglo, Erdre et Gesvres, Estuaire et Sillon, Pays de Blain) et avec le soutien du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire. Sur ce territoire étendu, deux lignes de covoiturage, matérialisées par des stations de prise en charge et de déposes, offrent une alternative à l'autosolisme sur des axes routiers congestionnés.

Faire évoluer le besoin en mobilité à travers les services de mobilité inversée

Développer la mobilité inversée⁷³ ou relocaliser des services de proximité, c'est limiter les besoins en déplacements "longs" et donc travailler sur la crédibilité et l'accessibilité de pratiques alternatives de mobilité : la marche mais aussi le vélo, particulièrement pertinents sur de courtes et moyennes distances. La mobilité inversée émerge également comme une réponse potentielle à l'isolement et aux difficultés rencontrées par certains publics vulnérables pour se déplacer, en particulier les seniors, dont elle permet le renforcement de l'autonomie. Elle fait donc figure de levier complémentaire au développement de l'offre et des services de mobilité et mérite d'être intégrée aux stratégies de mobilité des territoires ruraux.

La mobilité inversée peut concerner des domaines aussi variés que l'accès aux produits au travers des épiceries ou des commerces itinérants ; l'accès à la santé *via* les services médicaux mobiles ; l'accès à la culture avec les bibliobus, par exemple ; ou encore les services à domicile pour les seniors. Depuis 2022, le bus itinérant « La Boussole » (ancien car scolaire de 54 places), labellisé France Services, sillonne le territoire de la Communauté de communes Somme Sud-Ouest (Somme, 119 communes pour 38 230 habitants) et permet aux habitants de réaliser leurs démarches administratives, d'accéder à une borne de télé-médecine, d'accueillir « aidants et aidés » au sein d'une halte répit. Ce service a connu un succès croissant avec 3 300 personnes accueillies par France Services en 2024, et 4 800 depuis le début de l'année 2025. Une « Boussole 2 », de plus petite taille et à l'offre de services moins étoffée, a été récemment mise en service pour répondre à cette demande croissante.

Dans le même registre, la vallée du Jabron (Alpes-de-Haute-Provence) accueille depuis peu une opticienne itinérante qui propose des services à domicile et des permanences dans certains villages. En lien avec un ophtalmologue, elle réalise de la téléexpertise pour le renouvellement de lunettes. Avant son arrivée sur le territoire, certains habitants avaient renoncé à renouveler leur équipement optique et conservaient des lunettes qui n'étaient plus adaptées à leur vue.

D'autres initiatives sédentaires peuvent également être citées car elles permettent de ramener des services, du lien social et de la convivialité dans des villages. A Montfroc (Drôme, 101 habitants), un café librairie a ouvert ses portes et propose une série de services : espace où prendre une pause sucrée et se retrouver, dépôt de pain, organisation d'événements festifs, bibliothèque associative, petite épicerie, etc. Le local a ouvert sous l'impulsion des habitants qui souhaitaient remettre de la vie dans leur village et qui se relayent au comptoir de ce café, ancienne crêperie qui avait fermé depuis de nombreuses années.

Les idées ne manquent donc pas en la matière. Le baromètre réalisé par « Mon P'tit Camion » en 2024 sur l'itinérance dans le rural montre que 56 % des services itinérants ont moins de 3 ans⁷⁴. L'enjeu

⁷³ La mobilité inversée consiste à rapprocher les biens et services des publics en les « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité.

⁷⁴ <https://monptitcamion.fr/ressources/barometre-partie-1/>



pour les collectivités rurales est de réussir à se saisir de ces initiatives, les inciter, les faciliter, leur donner les moyens d'être visibles, par des mutualisations (organisation de mini-marchés, de permanences communes) par exemple, et de s'implanter dans le temps. Les principales difficultés rencontrées par ces services restent de se faire connaître et de trouver les bons emplacements. La coopération avec les collectivités rurales peut également favoriser un meilleur ciblage des besoins et éviter qu'ils ne trouvent pas leur public.

Le Schéma Local d'Orientation des Mobilités : un premier pas pour ceux restés sur le côté

Malgré un boom des Plans de Mobilité Simplifiés (PDMS), des territoires sont restés à l'écart de cet outil stratégique, du fait d'une complexité des circuits de validation et de son caractère engageant. En effet, l'élaboration d'un PDMS comprend un certain nombre d'étapes obligatoires⁷⁵ : prise en compte des plans de mobilité employeur du territoire ; avis des conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés ; procédure de participation du public, etc. Bien que ce document soit une version simplifiée des Plans de Mobilité, documents de planification obligatoires pour les EPCI de plus de 100 000 habitants, il peut être difficile pour certains territoires, notamment ceux qui n'ont pas pris la compétence mobilité, de se lancer.

Certains lui ont donc préféré le Schéma Local d'Orientation des Mobilités (SLOM). Cet outil, qui ne dispose d'aucun cadre légal, laisse davantage de libertés dans sa réalisation : il a vocation à dresser un premier diagnostic des mobilités du territoire, ainsi que les grandes orientations en la matière. Il permet une première sensibilisation des élus et des agents aux enjeux majeurs et d'engager une première planification des actions à mettre en place pour les mobilités de demain, tout en restant plus souple et moins complexe que le PDMS. Il a d'abord été mobilisé par la Région Bourgogne Franche-Comté, puis a été repris par la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, dans le cadre d'un marché d'ingénierie visant l'accompagnement de 15 communautés de communes n'ayant pas pris la compétence mobilité. Plusieurs de ces EPCI ont ainsi été outillés et encouragés par la Région pour lancer un SLOM. A court terme, il pourrait continuer de permettre à des intercommunalités rurales de mettre un premier pied dans l'univers des mobilités et de leurs stratégies ; à long terme, à tous les territoires de s'approprier les enjeux de mobilité, la variété du panel de solutions possibles et les interactions nécessaires entre celles-ci pour faire système.

Ainsi, si la planification et la stratégie restent des enjeux clés pour penser les mobilités rurales de demain, chaque territoire a besoin d'identifier les outils qui lui sont adaptés. Certains, déjà robustes en la matière, se lancent dans des PDMS ; d'autres se lancent d'abord dans un SLOM pour leur permettre de monter en compétence et de s'approprier le sujet.

L'urgence de créer les conditions de leur pérennisation et leur diffusion

Face aux facteurs de fragilisation – structurels et conjoncturels – de la dynamique, décrits au chapitre 3, la pérennisation et la diffusion de ce type de démarches essentielles nécessitent de revoir ou de renforcer les formes de financement et d'animation territoriale.

Le volet financier est central. Il est nécessaire de rendre plus robuste le bloc communal pour porter sa politique de mobilité, avec plus de moyens, donc plus de stabilité, pour avoir la capacité de construire des trajectoires réellement choisies. Différentes pistes pertinentes sont mises en avant par nombre d'experts, portant à la fois sur des modalités d'allocation et sur des sources possibles, tels que la péréquation fiscale entre zones urbaines et rurales ; la réouverture de la possibilité de prise de compétence mobilité pour étendre la couverture du territoire en versement mobilité ; l'instauration d'une taxe locale dédiée aux mobilités ; le fléchage d'une partie des taxes sur les billets d'avions ou sur les livraisons en zone urbaine ; la refonte de la fiscalité sur les voitures de fonction, entre autres. S'il

⁷⁵ Article L1214-36-1 du code des transports
: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039670069



ne nous revient pas de les commenter ici, le fait est que des marges de manœuvre peuvent et doivent être trouvées au regard de l'urgence sociale associée aux enjeux de mobilité dans les territoires ruraux.

Ceci passera notamment par plus de moyens donnés aux Régions pour accompagner l'action de leurs EPCI, – qu'ils soient AOM ou non –, échelon stratégique à de nombreux égards (dynamiques de coopérations locales, cohérences inter-EPCI, intermodalité...)76. En effet, le rôle des Régions vis-à-vis des EPCI, en particulier de ceux n'ayant pas pris la compétence, pour les accompagner et impulser des dynamiques autour des mobilités, est déterminant, afin ne pas laisser des territoires ruraux de côté. L'exemple de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est intéressant : celle-ci accompagne, via un marché d'AMO ingénierie, 15 intercommunalités sur des travaux aussi divers que de la planification des mobilités, des études de faisabilité sur la mise en place de services, ou encore l'animation de démarches de mobilité inclusive. Outre les réalisations concrètes, l'approche a permis d'enclencher une dynamique de coopération entre EPCI et avec d'autres acteurs comme des entreprises ou des offices de tourisme. Pour lancer ce type de démarches et surtout les étendre et pérenniser l'accompagnement des collectivités et permettre leur montée en compétences, d'importants moyens sont nécessaires, que les Régions ne pourront pas assumer seules en l'état actuel.

Enfin, toujours sur la question des moyens financiers, le phénomène de « concurrence » entre territoires dans l'accès aux financements, induite par l'approche par appels à projets (AAP) suivie actuellement, doit être endigué. Ce mode d'attribution des financements pénalise les plus petites communes et les espaces les moins denses, tout en bridant la pérennité des dispositifs ainsi financés, par manque de visibilité au-delà des échéances associées.

L'enjeu du financement du secteur de la mobilité inclusive

Le champ de la mobilité inclusive vise à répondre aux besoins de mobilité de tous ceux qui n'ont pas de solutions pour se déplacer, notamment les habitants des territoires ruraux. Le secteur, composé d'une grande variété d'acteurs (plateformes de mobilité, auto-écoles solidaires, transport social/solaire...) représente ainsi un maillon essentiel du système de mobilité pour nombre de territoires. Ses activités peuvent être comparées à une mission de service public

Si certains acteurs parviennent à s'ancrer durablement, avec un niveau d'autofinancement proche des 20 % et un soutien local fort, et si les financements ont globalement crû ces dernières années, les activités du secteur restent très exposées aux fluctuations de l'engagement public (70 % du financement du secteur) et privé (4 %)77 et à la complexité du système de financement où la mobilité solidaire n'est pas toujours la porte d'entrée principale.

Travailler de façon transversale sur la mobilité solidaire et la mobilité « de droit commun », notamment sur les questions de financement, peut ouvrir des perspectives intéressantes pour permettre la mobilité de tous et toutes. La récente étude du Laboratoire de la Mobilité Inclusive sur le financement de la mobilité inclusive78 explore des pistes pour financer durablement ce secteur et permettre son « passage à l'échelle ». L'idée principale est de stabiliser les ressources actuelles et de mobiliser chaque année 300 millions d'euros supplémentaires pour accompagner 600 000 bénéficiaires (au lieu de 200 000 actuellement). Cinq sources nouvelles de financement sont identifiées, avec un taux d'effort compris entre 1 et 2 % : les amendes liées à la sécurité routière, les certificats d'économie d'énergie avec la création d'un programme spécifique « mobilité inclusive », les entreprises via leur politique RSE, les fonds européens FSE/FEDER et le versement mobilité.

⁷⁶ Damien Augias et Pierre Van Cornewal, « Action publique locale et mobilité », PUG - Partie I, p57

⁷⁷ *Quel financement pour la mobilité inclusive ?* Laboratoire de la Mobilité Inclusive, Novembre 2025. <https://www.mobiliteinclusive.com/etude-financement-de-la-mobilite-inclusive/>

⁷⁸ Ibid.



Articulé avec cet enjeu de ressources, celui de la poursuite et du renforcement de l'animation territoriale apparaît également très fort. On l'a vu, les coopérations entre collectivités et la montée en compétence collective représentent des axes majeurs de la dynamique initiée depuis 10 ans : il est donc crucial de soutenir ces démarches. Cette mise en mouvement territoriale sur les questions de mobilité se traduit aussi souvent par une mise en mouvement des habitants, qui est une clé pour la réussite des démarches de transformation des mobilités d'un territoire. L'implication citoyenne et la construction de projets fédérateurs et créateurs de lien social sont autant d'éléments nécessaires pour porter des politiques de mobilité qui soient vues comme répondant aux attentes et valorisant le territoire – peut-être encore davantage dans les zones rurales qu'en ville, tant les questions de mobilité occupent une place importante au quotidien.

Ainsi, pouvoir mettre en place une ingénierie de concertation ambitieuse, lancer des expérimentations, porter des démarches d'accompagnement du changement des pratiques (autant d'outils que l'on retrouve aujourd'hui assez classiquement dans les métropoles) doivent être rendus accessibles à tous les territoires, par un accompagnement non seulement financier mais aussi humain et social, via la mise en réseau et la formation des collectivités.

2. Mais cela ne suffira pas ! En l'absence de mutations profondes, la dépendance structurelle à la voiture ne sera pas brisée dans ces territoires

Pour affranchir de manière significative les habitants des territoires ruraux de la dépendance à la voiture, c'est **un nouveau système de mobilité qu'il faut faire advenir**. Si le chemin sera forcément long, reconnaître ce besoin et affronter cette complexité pourra favoriser l'adhésion du plus grand nombre, car des perspectives de réel changement seront alors dessinées.

L'initiation d'un tel changement doit pouvoir se matérialiser de manière tangible, à la fois dans sa composante opérationnelle par **l'engagement de chantiers** permettant d'entrevoir concrètement **une mobilité différente dans les territoires ruraux**, et dans une dimension plus « culturelle » à travers un **changement de paradigme dans le rapport des pouvoirs publics** (et en particulier de l'Etat) **à la voiture et aux coûts du système de mobilité**.

Donner des perspectives « pour le terrain » via une approche système

Sur le volet opérationnel, l'enjeu est **d'amorcer dès aujourd'hui des travaux de long terme** visant à **bâtir un réel système de mobilité englobant l'ensemble du territoire national** dans lequel **la voiture individuelle ne serait plus centrale**. S'il est difficile d'imaginer, même à un horizon de quelques décennies, une disparition complète de la voiture individuelle des territoires ruraux, une ambition forte doit être affirmée en matière de « **démotorisation** » (comprise comme un processus) et traduite concrètement à travers la **proposition de systèmes de mobilité** qui dépasseront forcément la simple agrégation des solutions évoquées en première partie de ce chapitre. C'est une condition pour tracer des perspectives de réel bouleversement dans les quotidiens des habitants et donc d'adhésion à des **politiques environnementales et sociales remettant en cause la priorité systématiquement accordée à la voiture** (que ce soit dans des trajectoires nationales ou des dispositifs locaux d'aménagement par exemple).

Dans ce sens, il est très encourageant d'observer que des « germes de changement » sont apparus récemment. En effet, plusieurs travaux très enthousiasmants et menés par des acteurs reconnus ont pu prendre le devant de la scène, qui, quels que soient leurs limites ou leurs caractères plus ou moins matures, offrent des perspectives réalistes (bien que révolutionnaires). Trois d'entre eux nous semblent en particulier porter en germe ces perspectives de changement :



- Le « Système Alternatif de Mobilité », du think tank Forum Vies Mobiles⁷⁹ (FVM), propose un système de transports en commun (routiers et ferroviaires) à l'échelle du territoire national, au maillage très fin et au cadencement très important, adossé à un réseau cyclable sécurisé également très fin dans son maillage, qui rendrait la voiture individuelle caduque. Fruit d'une réflexion au long cours sur le système voiture, son coût et les publics qu'il exclut, le concept proposé par le FVM a fait l'objet d'un travail de modélisation à l'échelle de sept départements aux profils variés et d'un premier macro-chiffrage évaluant le coût de fonctionnement du système à 60 milliards d'euros par an, que le FVM met en regard d'une estimation à hauteur de 300 milliards d'euros du système voiture actuelle⁸⁰ ;
- Une étude menée par ECOV pour le compte de l'Institut Mobilités en Transition et de Transport & Environnement⁸¹, s'est également intéressée à un système alternatif à la voiture, basée cette fois sur un triptyque TER/SERM – cars express – covoiturage dynamique. Partant d'un principe directeur d'optimisation de l'occupation des 3 types de circulations express (y compris, donc, des véhicules individuels) et d'une logique de hiérarchisation des modes selon le type de demande, l'étude modélise un système d'extension de la couverture territoriale par des lignes express de ces 3 types à même de porter à 22 % la part modale de ces 3 modes. La notion de redondance assumée et organisée entre les offres, que l'étude intègre, est également intéressante : c'est en bonne partie la juxtaposition d'offres dans les centres urbains qui y rend les systèmes de mobilité compétitifs par rapport à la voiture individuelle ; inspirons-nous du potentiel de la redondance dans les territoires peu denses !
- Dans un autre registre, le programme « Extrême Défi » porté par l'ADEME ouvre également la voie à un réel changement de paradigme sur notre rapport à la voiture dans l'ensemble des territoires. L'Extrême Défi vise à développer une filière de véhicules sobres (en matériaux, en consommation d'énergie, en occupation d'espace...) pouvant se substituer à la voiture « actuelle » pour la plupart des fonctions qu'elle couvre : les « véhicules intermédiaires »⁸² ou « VELI ». Le chantier est immense car il embrasse des défis colossaux, d'ordres industriels, techniques, règlementaires, psychosociaux, économiques... Et, si peu de VELI sont encore visibles dans les rues, ils prennent petit à petit une place significative dans l'écosystème de la mobilité et des collectivités, car ils sont à la croisée de plusieurs courants structurants : l'essor de l'industrie du vélo « augmenté » (cargos, longtails, ...), la réaffectation progressive d'une partie du réseau routier en voies vertes, l'innovation « low tech » et sociale dans les territoires ruraux porteuse à la fois d'autonomie et d'adhésion localement.

Ces trois exemples, au-delà de porter une vision commune d'un réel changement de paradigme sur la voiture individuelle dans tous les territoires, convergent sur 3 aspects, qui nous semblent essentiels pour la mutation du système de mobilité sur l'ensemble du territoire :

- **La réflexion, justement, en tant que « système »**, à la fois en termes de solutions de mobilités (via l'interconnexion de différents réseaux modaux) et à travers l'inscription de la problématique dans un système plus large incluant par exemple les questions de filière, d'infrastructure, de formation ou encore d'aménagements du territoire. Hors champs de ces travaux, d'ailleurs, on imagine que la logique systémique va plus loin, pour embrasser plus largement ce qui structure les modes de vie (organisation sociale, environnement culturel...). Si les deux premiers exemples illustrent parfaitement l'approche système d'un point de vue modal, l'Extrême Défi, lui, est particulièrement intéressant dans sa méthode d'implication du système d'acteurs, qui favorise la convergence de toutes les forces en présence, notamment l'industrie automobile ;

⁷⁹ <https://forumviesmobiles.org/presentation-lassociation>

⁸⁰ Florent LAROCHE, *Evaluation du coût public et privé du « système voiture »* - Forum Vies Mobiles et Artur, Juillet 2025.

⁸¹ *Le potentiel des transports express : vers le déploiement d'un système multimodal alternatif à la voiture individuelle*, Transport & Environnement France, Institut Mobilités en Transition, Juillet 2025.

⁸² Voir aussi la note de La Fabrique Ecologique « Pour une mobilité sobre, la révolution des véhicules légers », février 2023, <https://www.lafabriqueecologique.fr/pour-une-mobilite-sobre-la-revolution-des-vehicules-legers/>



- **L'utilisation de l'existant** et au premier chef les **infrastructures routières et ferroviaires** qui font partie des plus longues et denses d'Europe⁸³, en particulier le réseau routier secondaire. Pour faire advenir le nouveau système de mobilité qui permettra de réduire réellement la dépendance à la voiture, la France dispose de cet actif inestimable qui vascularise très finement le territoire et peut porter les solutions alternatives à la voiture individuelle. On le voit aussi bien avec le « Système Alternatif de Mobilité » imaginé par le FVM, qui s'appuie directement sur les réseaux existants pour montrer que leur utilisation massive par des transports collectifs cadencés permettrait de répondre aux besoins de mobilité sur l'ensemble du territoire ; que dans les travaux menés dans le cadre de l'Extrême Défi, qui imaginent la requalification d'une partie du réseau routier existant vers un réseau dédié aux véhicules intermédiaires et aux vélos. La construction du « **patrimoine** » **ferroviaire** (souvent valorisé en tant que tel par les habitants localement) fut un chantier historique, **valorisons-le** ; celle du **réseau routier**, « héritage »⁸⁴ majeur du vingtième siècle, constitue aujourd'hui à la fois l'infrastructure quotidienne vitale d'une large part des Français et un facteur de maintien d'un statu quo intenable, **réorientons-le** !
- **La composante technologique, indispensable mais à maintenir à sa juste place.** Loin de laisser la barre à l'intelligence artificielle, chacun des 3 travaux fait utilement appel aux technologies numériques et aux innovations « high tech », que ce soit pour porter des systèmes de billettique unifiés qui lèveront une partie des puissants obstacles pratiques à la multimodalité à grande échelle ; pour traiter de manière dynamique et très fine des données de flux qui permettront de rendre visible l'offre de mobilité aux usagers quelle que soit leur localisation sur le territoire⁸⁵ ; ou pour optimiser le poids et l'efficacité énergétique de véhicules dans une quête de sobriété. Pour les territoires les moins denses et les moins dotés en réseaux de transports « hérités », le numérique est une clé pour déployer (ou révéler) efficacement des offres de mobilité, à condition de ne pas lui prêter des pouvoirs magiques, de l'utiliser à la mesure de son utilité et que son recours ne soit pas motivé par des logiques de marché ou de rentabilité.

Il est important de souligner que ces travaux ne sont pas déconnectés des solutions qui se déploient un peu partout sur le territoire et auxquelles nous faisons référence dans l'observation de la dynamique actuelle (SERM, covoiturage dynamique, réaffectation de routes en voies vertes...). Si la marche semble particulièrement haute et si les récits que formulent ces travaux apparaissent aux yeux de beaucoup comme « hors sol », c'est, d'une part bien sûr qu'ils laissent entrevoir une mise en œuvre complexe et coûteuse, et d'autre part qu'ils impliquent un changement profond dans le rapport à la voiture. Or ce rapport, souvent analysé (parfois dénoncé) au niveau des individus, nécessite avant tout d'être questionné à un niveau plus structurel pour comprendre comment franchir la marche.

L'éléphant dans la pièce : l'aménagement du territoire

Toute stratégie visant à réduire la dépendance à la voiture en milieu rural se heurte à des déterminants structurels qui dépassent largement le seul champ des politiques de transport. De nombreuses études convergent sur quelques principes simples : réduire les distances en limitant la dispersion de l'habitat et des activités ; mieux articuler les choix d'urbanisme avec l'offre de mobilité existante ou à développer ; soutenir la vitalité des centralités locales en matière de commerces, de services ou de lieux de sociabilité (dont des tiers-lieux ou des services mutualisés tels que les Maisons France Services).

⁸³ Le réseau ferré national est notamment passé de 60 000 km de lignes exploitées en 1914 à 28 000 à peine aujourd'hui, dont des milliers de kilomètres d'emprises encore exploitables et appartenant à l'Etat.

⁸⁴ Référence au concept clé de la « Redirection écologique » [À propos de la Redirection Écologique - Institute for Ecological Redirection](#)

⁸⁵ A l'image du projet MOBIPART porté par ECOV, le LAET, l'ENTPE, le CIREC, le LVMT, l'ENPC et Tellae sur les territoires pilotes du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et de Sud Vendée Littoral



Comme le souligne notamment le chercheur Olivier Bouba-Olga⁸⁶, l'éloignement progressif des fonctions essentielles constitue un puissant facteur de dépendance automobile, en particulier dans les territoires déjà fragilisés par la fermeture des commerces et services de proximité. Ces leviers se heurtent toutefois à des contraintes propres aux espaces ruraux : faible densité, habitat éparpillé, dynamiques démographiques contrastées, vieillissement de la population et tensions sur le logement selon les territoires, en particulier les littoraux et les espaces montagneux, très attractifs touristiquement et où les taux de résidences secondaires peuvent atteindre les 75%. Ainsi, la transformation des systèmes de mobilité ne peut être pensée isolément, elle suppose évidemment, pour être crédible et soutenable, une mise en cohérence avec les trajectoires de développement territorial.

Amorcer un changement de paradigme sur le système voiture, en premier lieu « en haut » avant de le rendre crédible « en bas »

Les différents travaux mentionnés abordent de manière plus ou moins concrète la question des modalités de portage et de financement des solutions proposées à grande échelle, et c'est l'une des composantes les plus complexes à définir et mettre en œuvre. Les directions proposées impliquent toutes un portage national fort. Ce portage est nécessaire tant du point de vue des engagements financiers importants impliqués que du besoin de cohérence dans la constitution d'un système « sans coutures » entre les territoires, ou encore de la nécessaire impulsion d'une dynamique nationale, son orchestration et son engagement en ingénierie (à l'image de l'Extrême Défi). Cet engagement au niveau national est également nécessaire du point de vue de l'adhésion des citoyens à des trajectoires qui vont impliquer des changements de comportements importants de leur part.

Or, un portage au niveau national sur de tels scénarios implique une **évolution concernant certaines représentations** qui empêchent aujourd'hui de concevoir une mutation profonde du système de mobilité hors des centres urbains. Deux points nous semblent essentiels en ce sens :

- D'une part, **la norme autour de la voiture individuelle reste trop peu questionnée**, même dans des réflexions à des horizons de plusieurs décennies. A quelques exceptions près (comme on l'a vu avec les travaux du Forum Vies Mobiles), évoquer des trajectoires « démotorisantes » vaut disqualification, par manque de crédibilité et de sérieux, a fortiori quand elles pourraient concerner des contextes peu denses. Or, acter le maintien « éternel » d'un niveau de motorisation comparable à l'actuel, c'est – au-delà des considérations relatives aux disponibilités des matières – s'interdire de préparer une réelle rupture avec la dépendance structurelle à la voiture des territoires ruraux. Ainsi, les stratégies nationales de décarbonation des mobilités dessinent, même aux horizons les plus lointains, des quotidiens encore largement dominés par la voiture individuelle dans les territoires ruraux : dans la mesure où le levier de décarbonation central est l'électrification du parc, les objectifs en matière de report sur d'autres modes restent modestes au regard du changement de système de mobilité nécessaire (à l'image des objectifs de la Stratégie nationale bas-carbone⁸⁷ : augmentation de la part modale des transports collectifs (bus, car, train) de 25 % en 2030 ; triplement de la mobilité vélo entre 2019 et 2030 et multiplication par 8 d'ici 2050 ; multiplication par 3 du nombre de trajets covoiturés d'ici 2027). Sans minimiser le défi immense – à tous points de vue : pratique, psychosocial, macroéconomique... – que représente un réel recul de la place de la voiture dans le système de mobilité hors des centres urbains, il semble urgent de le rendre au moins dicible ;

⁸⁶ Ruralités d'aujourd'hui, ruralités de demain : éléments de réflexion - Fondation Jean-Jaurès

⁸⁷ Projet de Stratégie nationale bas-carbone n°3, Décembre 2025. Vers la 3e Stratégie nationale bas-carbone (SNBC 3) | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique



- Ensuite, en lien direct avec cet aspect, **une évolution apparaît nécessaire dans le rapport aux « coûts » qu’impliquerait une transformation radicale du système de mobilité en France.** En effet, l’un des premiers éléments de disqualification des scénarios de mutations profondes des mobilités en milieu rural (à l’image du sujet de la diffusion à grande échelle des transports en commun) est celui de leurs coûts, que ce soit, d’ailleurs à l’échelon national ou au local. Nous souhaitons apporter quelques éléments de réflexion à ce sujet :

Premièrement, si l’on considère que la résorption de la dépendance structurelle à la voiture dans tous les territoires fait partie des enjeux majeurs de la transition sociale et écologique de la France, il convient d’en mettre les implications financières en perspective avec les ordres de grandeurs des évaluations des nécessaires investissements pour la transition écologique ou l’adaptation au changement climatique⁸⁸. Ainsi, c’est un chantier immense, mais il s’inscrit dans les mutations nécessaires pour faire face aux défis que nous imposent les effets du changement climatique, qui plus est dans un secteur, les transports, qui est à la fois le plus gros contributeur aux émissions de gaz à effet de serre françaises et le seul à ne pas avoir réellement amorcé de trajectoire baissière. Ainsi, comme dans d’autres champs de la transition, si l’on veut que les gens fassent évoluer leurs pratiques il faut leur donner les capacités d’agir ;

Ensuite, ce que font bien ressortir les travaux du Forum Vies Mobiles comme ceux de Transport & Environnement et l’Institut Mobilités en Transition évoqués précédemment, c’est que les coûts impliqués dans des transformations radicales ne doivent pas être appréhendés comme des engagements financiers supplémentaires : la substitution d’un système à un autre induit des postes de coûts ou des engagements nouveaux mais elle en allège également, et le résultat n’est pas forcément un coût supplémentaire, pour la collectivité comme pour l’usager (cf. point suivant). Or, le maintien du « système voiture » actuel, voire son extension (cf. les coûteux projets de nouvelles infrastructures routières en cours), est associé à un coût très élevé, qui n’a pas a priori de raison d’être majoré dans une solution alternative, sans parler de ses externalités dont la valorisation atteint des niveaux stratosphériques. A des échelles plus locales, des cas très concrets illustrent bien les implications financières dans les arbitrages entre des projets favorisant la voiture et ou des alternatives, que ce soit sur le budget voirie (poste très important pour les communes, en particulier en milieu rural, et dont les dépenses ont augmenté significativement sous l’effet d’« une dynamique plus soutenue des dépenses d’investissement par rapport à celles de fonctionnement »⁸⁹) ou les projets de contournement routiers de ville à l’image des abandons survenus récemment dans le Département d’Ille-et-Vilaine⁹⁰.

Enfin, il est également utile d’éclairer les réflexions sur les coûts en redescendant au niveau des individus et notamment de la question de qui porte la charge de sa mobilité. Deux éléments à verser au débat sur le sujet selon nous :

- Le fait de disqualifier des approches de massification de modes de transports collectifs dans des territoires moins denses par manque d’efficacité économique, revient à faire porter la charge de la mobilité davantage aux individus, en les laissant « livrés à eux-mêmes et à leur voiture », là où les habitants de zones denses jouissent d’un poste « transports » réduit dans leur budget car le financement de leur mobilité est davantage « collectivisé ». Dans une perspective de plus long terme, les habitants des territoires ruraux en sont d’ailleurs également mécaniquement plus vulnérables aux fluctuations des prix de l’énergie. Une récente étude de Keolis⁹¹ témoigne d’une prise de conscience de cette inégalité dans la population : elle révèle que 64 % des Français souhaitent que les investissements publics soient concentrés sur les

⁸⁸ Par exemple, la Direction Générale du Trésor estime entre 34 et 57 milliards d’euros par an le besoin d’investissement brut complémentaire pour la décarbonation du secteur des transports par rapport à 2021 et jusqu’en 2030. En comparaison, sur l’ensemble de l’économie cet effort supplémentaire est estimé à 110 milliards d’euros annuellement. Document de Travail de la DG Trésor n° 2024/2 (Avril 2024), " [Quels besoins d’investissements pour les objectifs français de décarbonation en 2030 ?](#) "

⁸⁹ DGCL, Bulletin d’information statistique n° 192, février 2025. [BIS 192 - les dépenses de voirie 2013-2023 v4.pdf](#)

⁹⁰ [Renoncer pour rediriger : l’abandon des contournements routiers en Ille-et-Vilaine | Groupe Caisse des Dépôts](#)

⁹¹ [Mobilités et Municipales : étude Keolis/lfop](#)



territoires les moins bien desservis, quitte à ralentir les projets dans les zones déjà bien équipées.

- La propension à payer pour des services de mobilité (transports en commun ou autopartage par exemple) est souvent avancé comme un aspect limitant pour leur développement. La même étude de Kéolis révèle que les individus ne semblent pas prêts à payer plus pour des services plus performants (seuls 10 % des Français le seraient). Mais cela se conçoit comme une augmentation du poste « transport » dans le budget des ménages car sans perspective de réduction sensible de l'utilisation voire de la possession de leurs voitures. Or si l'offre permettait de baisser significativement les dépenses liées à la possession et l'usage de la voiture, les usagers seraient davantage prêts à payer pour des services alternatifs à la voiture et donc la part du coût des services couverte par l'utilisateur (directement dans le prix du service ou via des mécanismes de fiscalité fléchée par exemple) pourrait augmenter et ainsi rendre moins coûteux en argent public le développement de l'offre.

Ainsi, une décennie après la première note de La Fabrique Ecologique sur la mobilité rurale, le constat est celui d'une mise en mouvement réelle, mais également celui d'une double urgence. Pour une transition des mobilités qui soit juste du point de vue social et territorial, et donc plus susceptible d'emporter l'adhésion du plus grand nombre : donner les moyens aux collectivités de faire que la dynamique amorcée ces dix dernières années s'amplifie afin d'apporter des réponses concrètes aux publics les plus en difficultés, et initier la construction d'un nouveau système de mobilité pour la France où la voiture individuelle céderait sa centralité. Elus, techniciens et habitants des territoires ruraux sont prêts, donnons-leur les moyens et les perspectives pour porter la transition écologique et sociale des mobilités.



Annexe : Recensement des projets ou services de mobilité en milieux peu denses évoqués



Annexe 2 : Interview d'Agnès Alfonso-Chariol

Agnès Alfonso-Chariol est maire de la commune de Sainte-Terre (Gironde) et Vice-Présidente Environnement de la Communauté de communes du Grand Saint-Emilionnais, elle est également membre du groupe de travail Mobilités de l'Association des Maires Ruraux de France (AMRF).

Pouvez-vous présenter votre territoire ?

Sainte-Terre est une commune de 2000 habitants, située en Gironde et limitrophe de la Dordogne. Il s'agit d'un territoire rural à dominante viticole. Les trois principaux pôles d'attraction sont Libourne à 15 km au Nord, Castillon-la-Bataille à 8 km à l'Est et Bordeaux à 45 km à l'Ouest. La commune fait partie de la Communauté de communes du Grand Saint-Emilionnais qui n'a pas pris la compétence mobilité, c'est donc la Région Nouvelle-Aquitaine qui est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) par substitution.

Pourquoi avoir choisi de ne pas prendre la compétence mobilité ?

Principalement par manque d'information sur les implications de cette prise de compétence. Nous craignons notamment de devoir assurer la gestion financière d'une partie de la ligne TER qui dessert Saint-Emilion, ce qui n'aurait pas été possible pour nous. C'est une décision que nous regrettons car cela limite notre capacité d'action sur la mobilité. Avec l'AMRF nous demandons d'ailleurs à ouvrir de nouveau la possibilité pour les communautés de communes de s'emparer de la compétence mobilité.

Quelles actions avez-vous quand même pu mettre en place en faveur de la mobilité des habitants ?

Nous avons commencé par le sujet du vélo car c'est la solution de mobilité qui était la plus facile à mettre en place. Grâce à l'appel à projets de l'Ademe AVELO nous avons pu réaliser un Schéma Directeur Cyclable qui nous a ensuite permis de financer des actions telles que l'installation d'arceaux vélos.

Dans le cadre de notre schéma de mobilité nous avons ensuite identifié d'autres actions pour sécuriser et faciliter la pratique cyclable : mise en place d'une offre de vélos en libre-service, savoir rouler à vélo, installation de deux circuits d'apprentissage du vélo pour les enfants, instauration d'une prime vélo et prime entretien, etc. Et nous souhaitons maintenant nous attaquer au sujet du covoiturage et de l'autopartage. Le problème c'est que nous sommes malheureusement confrontés à une baisse généralisée des dispositifs de financement, c'est le cas par exemple du Fonds Vert qui interroge sur notre capacité à mettre en œuvre ces actions.

Le SERM Bordeaux Nouvelle-Aquitaine pourrait-il permettre d'améliorer la mobilité sur votre territoire ?

Libourne fait effectivement partie du projet de SERM ce qui pourrait permettre d'améliorer la desserte vers Bordeaux et les autres communes du territoire. Le problème, c'est que les financements se cantonnent pour l'instant uniquement au projet en lui-même. Si on veut que cela profite également aux habitants des communes rurales, il faudrait penser en parallèle le développement d'une offre de transport qui permette aux gens d'accéder facilement à la gare de Libourne pour ensuite utiliser le SERM. Cette problématique des premiers kilomètres est cruciale, car si les urbains disposent d'une offre pour sortir de la ville, nous, nous n'avons même pas d'offre pour aller dans l'urbain.

Identifiez-vous d'autres enjeux ?

Oui, nous avons également un vrai défi d'ingénierie. Au sein du pôle Environnement de la Communauté de communes, nous n'avons qu'une seule chargée de mission pour suivre tous les dossiers. Ce manque de moyens humains m'oblige à être toujours à l'affût du moindre dispositif de financement mais nous n'avons pas le temps de nous informer sur tout.



Un mot pour conclure ?

Pour nos territoires la situation est vraiment compliquée car, on le sait, tout coûte plus cher à mettre en place dans les territoires ruraux et en plus, il n'y a de moins en moins de financements. On dit toujours que la campagne c'est génial mais les moyens ne sont pas mis en place pour pouvoir vivre à la campagne.



Annexe 3 : Glossaire

Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) : Autorité publique compétente pour l'organisation de la mobilité sur son territoire. Elle peut prendre la forme d'un Syndicat Mixte, d'un Établissement Public de Coopération Intercommunal ou d'une région.

Bassins de mobilité : Découpage territorial défini par la Région (selon la LOM, Loi d'orientation des mobilités) correspondant aux aires pertinentes de déplacements quotidiens. Ils servent de cadre aux Contrats Opérationnels de Mobilité et aux Plans d'Action de Mobilité Solidaire.

<https://www.francemobilites.fr/outils/observatoire-politiques-locales-mobilite/bassins>

Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) : Contrats conclus par la Région, cheffe de file des mobilités, avec les acteurs locaux (EPCI, AOM...). Ils organisent la coordination des offres de mobilité à l'échelle d'un bassin (TC, vélo, TAD, covoiturage...), sur une durée de 6 ans.

EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) : Groupement administratif de plusieurs communes pour mutualiser des moyens et exercer certaines de leurs compétences en commun.

Fonds vert : ou Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, est un dispositif à destination des collectivités locales et de leurs partenaires. Il vise à les soutenir dans leurs investissements pour la transition écologique.

[Fonds vert : accélérer la transition écologique dans les territoires | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique](#)

Lignes de desserte fine du territoire (LDFT) : Ensemble des petites lignes ferroviaires, représentant environ un quart du réseau, assurant un maillage fin entre villes moyennes, territoires ruraux et axes principaux. Elles contribuent à l'accessibilité, au désenclavement et aux mobilités du quotidien, et se démarquent des lignes « structurantes » (grandes lignes inter-métropolitaines, à grande vitesse) par leur faible capacité et leur fréquentation modeste.

[Les lignes de desserte fine du territoire | SNCF Réseau](#)

Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : Loi majeure pour l'organisation des mobilités en France, publiée fin 2019. La LOM visait en particulier à créer les conditions pour couvrir l'ensemble du territoire par des Autorités Organisatrices de la Mobilité, mettant ainsi fin aux zones blanches en matière de politiques de mobilité.

[La loi d'orientation des mobilités | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique](#)

Mass transit : Système de transport collectif de masse capable de déplacer un grand nombre de personnes simultanément (métro, train, tramway).

Mobilité inversée : Principe selon lequel les services se déplacent vers les personnes plutôt que l'inverse, pour réduire les inégalités d'accès (santé, culture, alimentation, emploi), particulièrement en zones rurales ou fragilisées.

Part modale : part représentée par un mode de transport (marche, vélo, voiture ou transports publics par exemple) dans la mobilité quotidienne d'une population.

Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) : Document de planification de la mobilité destiné aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de moins de 100 000 habitants, permettant d'organiser les mobilités locales via un cadre souple, sans contenu réglementaire strict. Il vise à améliorer le droit à la mobilité, en tenant compte des besoins locaux.



Pôles d'échanges multimodaux (PEM) : Espace structurant, permettant la connexion de plusieurs modes de transport (train, bus, vélo, voiture ou covoiturage par exemple) afin de faciliter l'intermodalité et les correspondances dans des conditions optimales d'accessibilité.

Schéma Local d'Orientation des Mobilités (SLOM) : Document stratégique élaboré à l'échelle intercommunale pour planifier, programmer et organiser l'offre de mobilité locale. Il doit être en cohérence avec les besoins des habitants et les politiques territoriales (PLUi, PCAET...). Il fixe des axes comme l'information voyageurs, l'intermodalité ou le renforcement des transports collectifs.

Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) : Projet porté par une AOM visant à améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine. Les SERM s'appuient sur une offre ferroviaire complétée par d'autres modes de transport fortement connectés entre eux (cars et bus à haut niveau de service, réseaux cyclables...)

[Services express régionaux métropolitains](#)

Syndicat Mixte : Établissement public de coopération locale qui associe des collectivités territoriales et met en commun des moyens pour exercer un ou plusieurs activités d'intérêt général.

[Coopération locale : qu'est-ce qu'un syndicat mixte ? | vie-publique.fr](#)

Transport d'Utilité Sociale (TUS) : Services de transport mis en œuvre par une association (loi 1901) et pour des personnes dont l'accès aux transports publics ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique.

[Modèle_rapport_d'étude](#)

Transport à la demande (TAD) : Services collectifs déterminés en partie en fonction de la demande des usagers. Il peut être *zonal*, le service fonctionne alors au sein d'un territoire donné, sans itinéraire ni horaire prédéfini, le TAD fonctionne en "porte-à-porte". Ou en *ligne virtuelle*, où le TAD peut fonctionner avec des horaires prédéfinis, déclenchés sur réservation des usagers.

[Fiche Transport a la demande](#)

Véhicules Légers et Intermédiaires (VELI) : Alternative à la voiture classique, c'est une catégorie de véhicules situés entre le vélo et la voiture, souvent électriques, légers, peu énergivores et adaptés aux trajets du quotidien. On y retrouve des petites voitures sans permis, des vélos cargo ou des quadricycles légers par exemple. [Extrême Défi](#)

Versement Mobilité : Contribution patronale, versée par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés pour financer les transports et les services de mobilité.

[Le Versement Mobilité | FRANCE MOBILITÉS](#)

Zones à Faibles Émissions (ZFE) : Une ZFE est une zone comportant des voies routières où la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte, selon des modalités spécifiques définies par la collectivité. L'objectif est de réduire les émissions de polluants atmosphériques et d'améliorer la qualité de l'air locale.

[Zones à faibles émissions \(ZFE\)](#)



Annexe 4 : Remerciements

Nous remercions les experts et expertes nous ayant accordé du temps pour un entretien dans le cadre de la rédaction de la note (que le contenu n'engage en rien) :

- Camille Boceno, Chargée de mission Mobilités à la Communauté de Communes Erdre et Gesvres
- Chloé Charrat, Chargée de plaidoyer à La Fédération des Usagers de la Bicyclette
- Laurent Eisenman, SNCF Direction Innovation, Ancien Directeur des Activités et usages ruraux de SNCF Tech4Mobility et pilote de Place des Mobilités
- Bruno Flinois, Président de l'Association des acteurs de l'autopartage et PDG de Clem'
- Aurore Flipo, Sociologue associée au Laboratoire EVS (ENTPE / Université de Lyon)
- Nicolas Guenro, Directeur Général de Citiz Gironde
- Joseph D'halluin, ancien Secrétaire général de La Fédération des Usagers de la Bicyclette
- Emmanuel Leguay, Chef de projet Mobilités à la région Pays de la Loire et co-pilote du groupe de travail « Politique de mobilité, gouvernance, concertation » à Régions de France
- Ouassim Manout, Chercheur au LAET/ENTPE et contributeur au Baromètre national de l'autopartage
- Lucille Morio, Doctorante au Laboratoire ESO /Réseau Vélo et Marche
- Patricia Pérennes, Consultante économiste experte ferroviaire chez Trans-Missions
- Gabriel Plassat, Ingénieur Transports & Mobilités à l'ADEME, Pilote du programme « eXtrême Défi »
- Cédric Szabo, Directeur de l'Association des Maires Ruraux de France
- Adeline Visine, Cheffe de projet Offre & Innovation chez Mobicoop

La rédaction de la note a également bénéficié de nombreux apports de l'équipe Mobilités durables et inclusives d'Auxilia : Clara Charlet, Alexandre Couzinier, Clara Coornaert, Marc Fontanès et Valentin Desfontaines (Expertises Climat).

