



## Transports



### Le règne de la voiture en milieu rural est-il une fatalité ?

*Si les modes de transport collectifs (bus, tram, etc.) et doux (vélo, marche à pied) sont de plus en plus utilisés en ville, l'impossibilité de développer des solutions alternatives à l'automobile en milieu rural, notamment du fait de la faible densité de population, est souvent évoqué. Qu'elle soit choisie ou subie, la voiture y apparaît comme « le » mode de déplacements. Est-ce inévitable ?*



Publié le 19 novembre 2015  
Modifié le 7 février 2020

### En quelques mots

La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé en milieu rural : 93 % des trajets effectués en automobile, contre 87 % en moyenne en France, 80 % dans les villes de plus de 100 000 habitants et 64 % en région parisienne<sup>1</sup>. La raison évidente est la facilité d'usage de la voiture, malgré son coût économique et environnemental induit.

La prise en compte grandissante des critères environnementaux, économiques et sociaux incite à la réduction de cette forte dépendance à la voiture et à la mise en place d'alternatives. Portées par des collectivités, des particuliers et maintenant des entreprises, des expériences variées se développent. Elles s'articulent autour de plusieurs approches complémentaires :

- L'usage partagé de la voiture ;
- L'amélioration de modes de transport doux ou collectifs existants ou leur développement ;
- La substitution du déplacement ;
- L'organisation de l'espace pour faciliter les modes alternatifs à la voiture.





## Définition du milieu rural

Selon l'Insee<sup>2</sup>, l'espace rural se définit comme étant « l'espace à dominante rurale, regroupant l'ensemble des petites unités urbaines et communes rurales n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine. Cet espace est très vaste. Il représente 70 % de la superficie totale et les deux tiers des communes de la France métropolitaine, mais seulement 22,5 % de la population française y habite<sup>3</sup>.

Si le milieu rural se distingue clairement du périurbain, la distinction doit cependant être faite entre les espaces ruraux éloignés des centres urbains (rural isolé), dans lesquels vit une population d'origine majoritairement agricole, et les espaces ruraux proches des pôles urbains. Dans les premiers vit une population « historique », ménages ruraux plutôt âgés, dont les besoins en déplacement sont ponctuels. Dans les seconds habitent de nouveaux arrivants, néo-ruraux, plutôt actifs, dont les déplacements sont quotidiens (déplacements pendulaires).

Cette nouvelle population, plus jeune, plus active et plus « connectée » que ses aînés ruraux, sait mobiliser les outils informatiques qui favorisent l'auto-partage, le co-voiturage, etc. Ils sont également plus à même d'utiliser les modes de transports doux, comme la bicyclette, le vélo à assistance électrique (VAE), etc.

En France, la définition porte à la fois sur la population et sur le lieu de travail des actifs, en contre-point de la définition de l'aire urbaine (« un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci »). Les communes, qui ne sont pas dans une unité urbaine, sont rurales, si elles sont « sans zone de bâti continu de 2000 habitants, et... si moins de la moitié de la population municipale est dans une zone de bâti continu ».

## Un milieu où la voiture règne

Les alternatives au tout-voiture sont peu nombreuses : l'habitat dispersé ne favorise pas la mise en place de lignes de transport en commun régulières, la faible densité de population rend difficile le développement du covoiturage. Se rajoute à cela le phénomène, relativement récent, de la disparition des services proposés dans les centres-bourgs au

profit des villes, ou de leur périphérie, imposant aux habitants des déplacements plus longs, donc plus coûteux... et plus polluants ! Ainsi, « le temps d'accès aux équipements de la gamme supérieure<sup>4</sup> (à celle que l'on peut trouver dans les bourgs) est deux fois plus élevé que la moyenne nationale<sup>5</sup> ».

La voiture s'est ainsi développée inéluctablement dans les milieux ruraux, au détriment des autres modes (5 % des déplacements seulement se font en transport en commun, contre 12 % dans les agglomérations). Le poids du poste transport dans le budget des ménages s'accroît parce qu'ils utilisent plus de voitures, et sur de plus longues distances : « les résidents des espaces ruraux parcourent des distances supérieures aux urbains pour se rendre sur leur lieu de travail : 20 km contre 14 km »<sup>6</sup>.

En matière de coût, l'impact est d'autant plus important que les ménages sont de plus en plus motorisés et que le nombre de voitures augmente<sup>7</sup> :

- les ménages non motorisés ne sont plus que 17 % en 2009 (contre 29 % en 1980) ;
- les ménages possédant une seule voiture ne représentent plus que 48 % en 2009 (contre 54 % en 1980) ;
- les ménages possédant deux voitures ont atteint 31 % en 2009 (contre 15 % en 1980) ; ce doublement du taux de bimotorisation en 30 ans est un phénomène particulièrement marquant ;
- les ménages trimotorisés représentent 5 % en 2009 (contre 2 % en 1980).

Globalement, la part du budget allouée à l'énergie (comprenant le chauffage et le transport) est deux fois plus importante en zone rurale qu'en région parisienne.

Outre le risque de fragilisation d'une population aux revenus parfois modestes, la question de la mobilité en milieu rural pose également celle de l'accès aux services essentiels (santé, alimentation, administrations, loisirs) pour les habitants ayant des difficultés de déplacement.

Les déplacements du quotidien en zone rurale, sur les routes départementales, sont aussi particulièrement dangereux<sup>8</sup> : 6 accidents mortels sur 10 ont lieu sur les routes départementales, et les trajets quotidiens à moins de 15 km du domicile sont ceux où les accidents sont les plus fréquents.

## Des solutions se développent

La mobilité en milieu rural représente donc un enjeu majeur, à la fois économique, environnemental et sociétal.

Économique, car le développement des zones rurales est conditionné à la qualité et au nombre des infrastructures et des offres de transport existantes ; environnemental, car l'usage de la voiture, en l'état actuel, entraîne de fortes émissions de gaz à effet de serre<sup>9</sup> et dégrade la qualité de l'air ; sociétal, en termes d'accès aux services pour les personnes non motorisées.

La question de la mobilité nécessite la mobilisation de tous les acteurs, publics comme privés. Ces derniers peuvent mettre en place des actions plus ou moins formelles, basées notamment sur la culture de l'entraide, maintenant la voiture comme mode de déplacement, mais de façon partagée. De leur côté, les autorités publiques peuvent s'impliquer dans la mise en œuvre d'une politique globale de déplacements, favorisant les alternatives à la voiture individuelle, comme décrit ci-après.

### *Réorganisation de l'espace*

La nécessaire adaptation des transports en zone rurale suppose une réflexion en amont des acteurs publics portant, entre autres, sur la question cruciale de l'organisation de l'espace et de l'aménagement du territoire, qui pose celle de l'urbanisme en milieu rural. Plusieurs leviers d'actions existent, aux effets plus ou moins immédiats :

- Favoriser la densification, en évitant d'urbaniser de nouvelles zones ou d'édifier des bâtiments (sportifs, tertiaires, commerces) éloignés des constructions existantes. Là plus qu'ailleurs, il est essentiel de favoriser un développement plus compact, en densifiant le bâti existants, en remplissant les « dents creuses », en rénovant les bâtiments non utilisés. Toutes ces mesures permettent de « construire le village sur le village », « le hameau sur le hameau », sans ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation. Outre l'habitat, cette politique peut aussi concerner les bâtiments tertiaires et les équipements publics : commerces, salle des fêtes ou piscine doivent retrouver leur place près du centre du village ou du bourg, pour que les habitants puissent s'y rendre par des modes de déplacement doux (à pied ou en vélo).
- Développer des infrastructures et des itinéraires permettant les déplacements les plus courts en favorisant les cheminements piétonniers et cyclables les plus directs d'un point à un autre.
- Assurer une couverture numérique de qualité facilitant la mise en œuvre de solutions de déplacements partagés. L'apparition des nouvelles technologies de l'information et de la communication entraîne la création de nouveaux outils numériques qui favorisent le covoiturage, l'auto-partage, etc. Ces nouvelles solutions peuvent être regroupées dans une centrale de mobilité, lieu physique et/ou site internet détaillant l'ensemble des solutions de mobilité mises à disposition sur un territoire et permettant une mutualisation des moyens de déplacement.

Les habitants des zones rurales utilisant moins les nouvelles technologies que ceux des zones urbaines, cette couverture numérique doit aller de pair avec la mise à disposition d'aides très concrètes pour utiliser des services comme ceux de l'e-administration (voir par exemple [www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/services-en-ligne-et-formulaires](http://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/services-en-ligne-et-formulaires)). Enfin, le développement actuel de l'e-commerce doit être pris en compte, même s'il diminue le lien social et réduit l'emploi en milieu rural. Il est à organiser en lien avec la création de dépôts logistiques, permettant de recevoir les achats, et de services de distribution des produits achetés.

### *Solutions collectives*

Au niveau collectif, les solutions portent sur la mise à disposition, avec une plus grande souplesse, de solutions déjà existantes, relatives notamment au partage de véhicules :

- Le partage de véhicules peut être informel, ou plus ou moins institutionnalisé. Le plus naturel, c'est la voiture privée partagée pour aller au marché ou à la piscine. Mais il existe aussi un partage de véhicules utilisables successivement, pour une durée limitée, par plusieurs utilisateurs « autorisés », adhérents à la structure qui met à disposition les véhicules. Le même système peut être développé pour les vélos et les vélos à assistance électrique. Ce partage repose sur un changement de paradigme : ce n'est plus la propriété individuelle de la voiture qui prime mais son utilisation.
- L'ouverture des transports scolaires ou des véhicules postaux à d'autres usagers ou à des marchandises est un autre exemple de partage de véhicules.
- Le Transport à la demande (TAD) permet de répondre aux besoins des habitants ruraux n'ayant pas la possibilité ou la capacité de se déplacer, soit du fait de l'inexistence de transports en commun sur leur lieu d'habitation, soit du fait de leur âge ou de leur santé. La plupart du temps, les destinations et les horaires proposés sont fixés à l'avance mais les itinéraires dépendent des réservations : les usagers sont ainsi pris en charge à leur domicile. Ce trajet de porte à porte est une des conditions de succès d'un transport à la demande, ou d'un système proche (taxi partagé), certains utilisateurs ne pouvant pas se déplacer jusqu'à un éventuel lieu de ramassage. Autre condition indispensable : la population – parfois isolée – doit être correctement informée de l'existence et des modalités de fonctionnement de ce service de transport à la demande.
- Le télétravail permet d'éviter de se déplacer, en travaillant à distance. Il est bien adapté à certains types de métiers (les emplois tertiaires par exemple), et peut être pratiqué occasionnellement ou sur toute la semaine, de chez soi ou d'un centre de télétravail. Ces centres permettent de regrouper des salariés ou des auto-entrepreneurs, avec la mise en commun de moyens : espaces de travail, salles de réunion, salles de réunion virtuelle, support de communication, etc. Ils peuvent être mis en place par des entreprises et/ou des collectivités.
- Une autre solution, qui peut aussi être soutenue par les collectivités locales, redevient d'actualité : proposer aux

habitants des zones rurales les services autrefois existants dans le bourg (épicerie, boulangerie, etc.) via des commerçants ambulants.

Des solutions de ce type sont déjà en place, par exemple :

- [les plateformes et associations de mobilité en Bourgogne](#),
- [la maison de la mobilité du Pilat](#) et [son site de covoiturage](#),
- le guide Construire une offre locale de transport, qui donne le cadre des nouveaux services de mobilité<sup>10</sup>.

### *Solutions individuelles*

Au niveau individuel, différentes solutions permettent de limiter l'utilisation de la voiture : covoiturage, changement du mode de déplacement, télétravail à domicile ou dans des centres dédiés, etc.

Le co-voiturage permet de partager un véhicule, de manière occasionnelle ou régulière, pour des trajets domicile-travail, domicile-école, etc. Il se développe d'autant mieux qu'il est accompagné par les collectivités, qui peuvent par exemple mettre en place des plateformes internet dédiées ou des places de stationnement réservées à disposition. Le marché du covoiturage, facilité par internet, répond à une véritable demande<sup>11</sup>. Cet engouement a motivé l'organisation de la première Journée du covoiturage en 2010.

Le changement de mode de déplacement est adapté à des petits trajets : la marche pour les plus courts, le vélo et le vélo à assistance électrique pour les déplacements un peu plus longs. La collectivité peut les favoriser : aménagement de voies dédiées et protégées, mise en place de parkings vélos (arceaux ou aménagements sécurisés en fonction des lieux), aide financière à l'acquisition de matériel, etc.

## Conclusion

**La mise en place et l'adoption de solutions alternatives à la voiture individuelle montrent que l'époque de la « sacro-sainte » automobile est peut-être révolue, même en milieu rural. Le remplacement du véhicule personnel s'articule plus particulièrement autour de deux facteurs :**

- la réduction des besoins en mobilité,
- l'adaptation de l'offre de transport.

**Si le rôle des acteurs publics est évidemment essentiel pour assurer la réorganisation de l'espace et la mise en place d'une politique de déplacements en zones peu denses, leur mobilisation doit également servir à soutenir les initiatives privées, voire citoyennes.**

**À l'heure de la transition énergétique, de nouvelles formes de mobilité sont à inventer. En ce sens, le milieu rural est un véritable terrain d'expérimentation : la réussite des actions mises en place peut entraîner l'appropriation des enjeux environnementaux par le plus grand nombre.**

## Sources et références

1. ↑ *Enquête nationale transports et déplacements* (ENTD), ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'énergie, 2008, disponible sur : [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sources-methodes/enquete-nomenclature/1543/139/enquete-nationale-transports-deplacements-entd-2008.html](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sources-methodes/enquete-nomenclature/1543/139/enquete-nationale-transports-deplacements-entd-2008.html)
2. ↑ En France, la définition porte à la fois sur la population et sur le lieu de travail des actifs, en contre-point de la définition de l'aire urbaine (« un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci »). Les communes, qui ne sont pas dans une unité urbaine, sont rurales, si elles sont « sans zone de bâti continu de 2000 habitants, et... si moins de la moitié de la population municipale est dans une zone de bâti continu ». Insee, disponible sur : [www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/espace-rural.htm](http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/espace-rural.htm).
3. ↑ *L'espace rural et les petites unités urbaines gagnent plus d'habitants*, INSEE, disponible sur : [www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=0&ref\\_id=ip1364%C2#inter7](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=ip1364%C2#inter7)
4. ↑ L'Insee a classé 178 types d'équipements (services aux particuliers, santé, sports, loisirs, cultures, commerces...) en gamme de proximité, intermédiaire et supérieure. *Les gammes d'équipements issues de la Base Permanente des Équipements*, 2014, disponible sur : [www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=grille/gamme\\_bpe.htm](http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=grille/gamme_bpe.htm)
5. ↑ *La France et ses régions*, Insee, 2010, disponible sur : [www.insee.fr/fr/publications-et-services/sommaire.asp?codesage=FSR10](http://www.insee.fr/fr/publications-et-services/sommaire.asp?codesage=FSR10)
6. ↑ *Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation*, Insee, 2007, disponible sur : [www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref\\_id=ip1129](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1129)
7. ↑ *Équipement des ménages*, Insee, 2011, disponible sur : [www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref\\_id=T11F062](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=T11F062)
8. ↑ *Les bons réflexes face à l'accident de la route*, Maif, 2013, disponible sur : [www.maif.fr/content/pdf/la-maif-s-engagement/actions-mutualistes/bons-reflexes-face-a-l-accident/maif-essentiel-bons-reflexes-face-a-accident-route.pdf](http://www.maif.fr/content/pdf/la-maif-s-engagement/actions-mutualistes/bons-reflexes-face-a-l-accident/maif-essentiel-bons-reflexes-face-a-accident-route.pdf)
9. ↑ Selon le Centre d'analyse stratégique, 8 % des émissions totales de gaz à effet de serre en France sont liées aux 20 millions de véhicules possédées par les habitants des zones rurales et périurbaines qui circulent chaque jour.
10. ↑ *Construire une offre locale de transport – quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain ?* Etd, 2009, disponible sur : [calameo.com/read/0042996997d63308b3c35/](http://calameo.com/read/0042996997d63308b3c35/)
11. ↑ Le site [www.blablacar.fr](http://www.blablacar.fr) revendique 8 millions d'utilisateurs. Le Figaro, disponible sur : [www.lefigaro.fr/secteur/high-tech/2014/07/02/32001-20140702ARTFIG00202-covoiturage-le-francais-blablacar-fait-une-levee-de-fonds-de-73-millions-d-euros.php](http://www.lefigaro.fr/secteur/high-tech/2014/07/02/32001-20140702ARTFIG00202-covoiturage-le-francais-blablacar-fait-une-levee-de-fonds-de-73-millions-d-euros.php)

## Pour aller plus loin

- Commissariat général au Développement durable – mars 2012
- Occupation du territoire et mobilités : une typologie des aires urbaines et du rural, Mélanie Bigard, Éric Durieux
- Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux – Centre d'analyse stratégique, Olivier Paul-Dubois-Taine, février 2012
- Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain – Entreprises Territoires et Développement – juillet 2007
- Construire une offre locale de transport, quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain 6 Entreprises Territoires et Développement – décembre 2009
- Rapport sur la mobilité et les transports dans les territoires ruraux – ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement ; Conseil général de l'Environnement et du Développement durable ; ministère de l'Intérieur, de l'Outre-Mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration – juillet 2011
- Changer la mobilité sur le territoire du Pilat – Ademe Direction régionale Rhône-Alpes
- La mobilité à l'ère du numérique – Actu-Environnement – 15 septembre 2011

Crédit photo : [Marina del Castell](#) – CC BY 2.0



