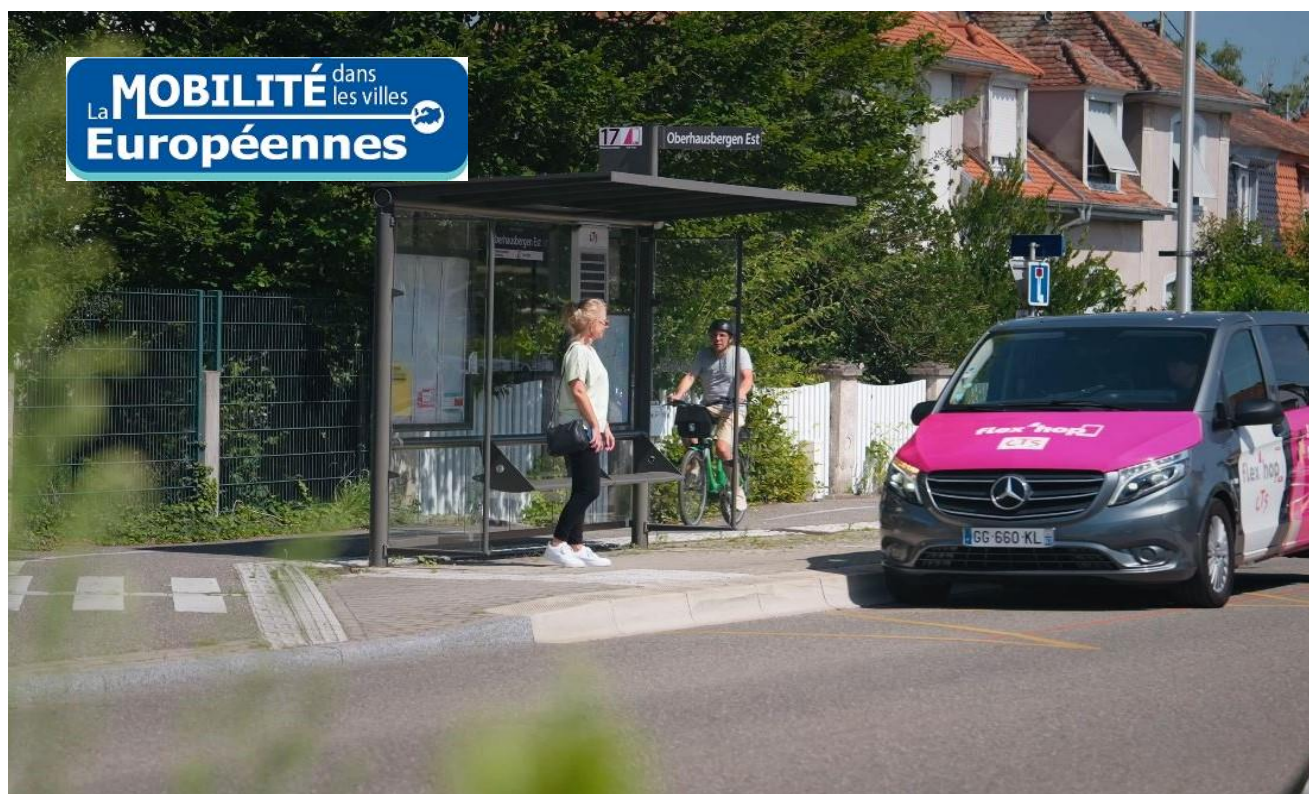


Journées européennes de la mobilité de Strasbourg 2025

13 & 14 novembre 2025

Appel à contributions

**« Territoires périurbains et ruraux : comment réussir
la transition vers une mobilité décarbonée pour
tous ? »**



La 7ème édition des **Journées européennes de la mobilité de Strasbourg** sera organisée les **13 et 14 novembre 2025**.

<https://www.cerema.fr/fr/evenements/journees-europeennes-mobilite-strasbourg-2025>

Ces journées s'adressent notamment à des décideurs publics, ingénieurs et techniciens de collectivités publiques, chercheurs et praticiens académiques, entreprises ou start-ups du secteur des transports et mobilités. Des interventions **en anglais** ou **en français** sont possibles (des traductions en direct français-anglais seront prévues lors de l'évènement).

Cette 7ème édition portera cette année spécifiquement sur le thème : **« Territoires périurbains et ruraux : comment réussir la transition vers une mobilité décarbonée pour tous ? »**

Les territoires périurbains et ruraux sont caractérisés comme étant des secteurs « à faible densité », bien qu'il ne soit pas évident d'en donner une définition très précise. Certaines caractéristiques propres les rassemblent :

- Une faible densité par rapport aux zones urbaines, bien qu'il existe de fortes variations quant aux limites retenues ;
- Une population souvent plus âgée qu'en ville ;
- Un revenu moyen par habitant moins élevé que dans les métropoles ;
- Une part importante, voire très majoritaire de la voiture individuelle dans les déplacements réalisés quotidiennement ;
- Un faible recours à des solutions intermodales de transport, dû à une offre de transport collectif bien souvent inadaptée ou mal calibrée aux besoins ;
- Des ressources disponibles (financières, mais également en ingénierie) souvent moindres que dans les zones urbaines.

De façon générale, il convient de souligner la dialectique propre aux mobilités dans ces territoires peu denses, entre besoin d'offrir **davantage de solutions de déplacement – y compris parfois thermiques** – à certains publics en situation d'immobilité contrainte dans un souci d'inclusion sociale et territoriale, et nécessité de **déployer à très large échelle des solutions décarbonées** dans les territoires éloignés des grands nœuds urbains et de leurs commodités. S'agissant du contexte européen, les problématiques liées **au vieillissement des habitants de ces espaces** rendent d'autant plus urgente la recherche de solutions à même de briser la dépendance à la voiture individuelle.

Nous proposons d'aborder ces questions **dans une perspective européenne**, favorisant les **coopérations interterritoriales et transfrontalières** en croisant des **retours d'expériences**, des **perspectives techniques** et des **résultats de recherche** autour des six grands axes suivants :

- 1- [Des services alternatifs à la voiture individuelle](#)
- 2- [Un zoom sur les mobilités actives : vélo, marche, engins de déplacement personnels](#)
- 3- [Des actions pour réduire les distances et agir sur la demande](#)
- 4- [Proposer des solutions de mobilités accessibles à toutes et tous](#)
- 5- [Renforcer les coopérations vers des mobilités rurales intégrées](#)
- 6- [Pérenniser dans le temps les solutions de mobilité](#)

1. Des services alternatifs à la voiture individuelle

Peut-on vivre sans voiture individuelle à la campagne ? Quelles solutions performantes et alternatives à la voiture permettent de (ré-)organiser les flux de déplacement dans les territoires périurbains et ruraux dans un sens plus écologique, tout en répondant aux besoins et aspirations des habitants de ces territoires ?

Quelques exemples de questionnements de problématique :

Le transport à la demande, solution pour les mobilités rurales ?

Quelles approches de type SERM existe-t-il dans d'autres pays européens ?

Les aires de mobilité (pôles d'échanges) en milieu rural, rôle et efficacité ?

Services d'autopartage : une solution attractive ?

Quelles solutions de mobilité innovantes pour fluidifier les flux entre zones urbaines, périurbaines et rurales ?

Mobilités électriques : quelle pertinence dans les zones peu denses ? Comment assurer un maillage efficace avec des bornes de recharge ?

Quelle place pour les mobilités alternatives dans les territoires de montagne ?

Quelle place pour le covoiturage (ligne de covoiturage, sur Rdv ou autostop) ?

Quel serait le bouquet de services de mobilité optimal adapté aux territoires ruraux et périurbains ?...

2. Un zoom sur les mobilités actives : vélo, marche, engins de déplacement personnels non motorisés

Depuis la pandémie de Covid-19, la part modale vélo a sensiblement augmenté en France, bien qu'elle reste deux fois moindre que la moyenne des pays de l'UE (7% vs 3%). Et, dans les zones rurales, sa part atteint à peine 2% des trajets quotidiens. Quelles solutions permettraient dès lors d'y accélérer la bascule vers le vélo ? Comment adapter les politiques cyclables à la topographie particulière de ces territoires ? Par ailleurs, on peut également se demander si le développement du Vélo à Assistance Electrique change la donne pour les territoires ruraux, en élargissant les champs d'action individuels ?

Quelques exemples de questionnements de problématique :

Quels enjeux de développement des voies express pour les vélos ?

Y a-t-il intérêt / des limites à dédier des voiries entièrement consacrées aux modes actifs dans les territoires ruraux ? Ne pourrait-on pas organiser le partage modal sur les axes routiers existants (y compris à large trafic) ? Et à quelles conditions ?

« Ville du quart d'heure, territoire de la demi-heure » : comment réussir à traduire ces concepts dans la réalité rurale ?

Comment créer des itinéraires marchables « compétitifs » et confortables dans les zones peu denses ?

Que sait-on des pré-requis pour convaincre les habitants des zones périurbaines et rurales de se déplacer définitivement à pied ou à vélo ?

Comment s'est passée la transition dans les territoires européens peu denses où la part modale vélo a doublé voire triplé en quelques années ?

Y a-t-il un biais de genre dans les parts modales vélo en zones rurales ? Comment y remédier ?

Quel domaine de pertinence pour les engins de déplacement personnel dans les zones rurales ?

Comment mieux articuler développement des voies cyclables pour les trajets quotidiens, et voies dédiées au tourisme cyclable ?

Quels services vélo (publics ou privés) sont les mieux adaptés à la mobilité en milieu rural ?...

3. Des actions pour réduire les distances et agir sur la demande

Agir sur la demande de mobilité nécessite d'avoir une vision d'ensemble des besoins et des services de mobilité à déployer pour y répondre. L'éloignement et les obstacles rencontrés dans les territoires périurbains et ruraux pour bénéficier de chaînes de déplacements fluides en-dehors du tout-voiture, rendent d'autant plus indispensable de prôner des solutions fondées sur le rapprochement entre la vie économique, les loisirs et les lieux d'habitation : actions de management de la mobilité, politiques renforçant l'articulation urbanisme-déplacements, contrats d'axe autour des lignes de transport collectif desservant les zones moins denses, formation, accompagnement.... Par ailleurs, le déploiement de solutions permettant de réduire les besoins en déplacement vers les grands pôles urbains peuvent également répondre aux besoins des habitants de ces territoires : télétravail, solutions de « mobilité inversée », maillage par des tiers-lieux et des lieux d'interactions économiques et sociales... Comment peut-on dès lors mieux intégrer ces actions ciblant la demande dans les politiques globales favorisant le report modal dans les zones périphériques ?

Quelques exemples de questionnements de problématique :

Quelle est la réalité du modèle centre-périphérie en Europe? Quelles ressemblances et divergences ?

Quelle est la réalité de la logique territoire servi/servant (liaisons dans les deux sens) ?

L'approche par les profils usagers / bénéficiaires permet-elle d'aboutir à des solutions mieux adaptées ?

Quels mécanismes d'accompagnement pour les usagers pendulaires ?

Quelle approche comparée des bonnes pratiques d'articulation urbanisme-déplacements peut-on faire en France et en Europe ?

Le transit orienté développement – TOD (matérialisé notamment par les contrats d'axe en France) s'est-il généralisé dans les espaces périurbains et ruraux européens ?

Quel impact des zones à accès restreint ou contrôlé (ZTL, abaissement des vitesses...) sur les territoires périurbains ?

Quel rôle du télétravail sur une éventuelle modification des répartitions d'activités / habitations à la suite de la pandémie de covid-19 ?

Est-ce que le déploiement de tiers-lieux (coworking...) a-t-il un impact de long terme sur l'intégration de solutions décarbonées de mobilité dans les territoires ruraux ?

Quelles nouvelles modalités de conseil en mobilité à déployer dans les zones rurales et périurbaines ?

Quelles innovations de management de la mobilité spécifiquement dédiées aux habitants et travailleurs de ces espaces périphériques ?...

4. Proposer des solutions de mobilités accessibles à toutes et tous

Une action résolue visant à élargir la palette des services de mobilité et leur accessibilité pour les habitants des zones peu denses en situation de précarité économique et sociale, participe de leur inclusion et permet de lutter contre certains sentiments de relégation. L'inclusion économique par les mobilités est donc particulièrement pertinente dans les territoires périphériques, et peut au surplus permettre de renforcer l'acceptabilité de nouveaux services plus sobres en CO2 pour remplacer la voiture.

Quelques exemples de questionnements de problématique :

Comment répondre aux besoins des personnes isolées en cohérence avec les ressources financières limitées des petites collectivités ?

Comment, à l'heure d'une numérisation croissante des politiques et services de mobilité, s'assurer que celle-ci réponde bien aux besoins des habitants des territoires ruraux ?

Est-ce qu'une politique de mobilité fondée sur les transports lourds et le vélo répond correctement aux besoins d'une population en cours de vieillissement ?

Quels sont les impacts du vieillissement de la population dans ces territoires très dépendants de la voiture ?

Quelles innovations sociales constate-t-on dans l'accompagnement des personnes vulnérables (personnes âgées, sans emploi...) des territoires peu denses ? Quelles bonnes pratiques récentes en Europe ?

Est-ce que les solutions de mobilité inversée (i.e. amener les services directement vers les habitants, plutôt que de demander à ces derniers de se déplacer pour en bénéficier) permettent effectivement de renforcer l'inclusion sociale par les mobilités dans les pays européens ?

Quel rôle pour le secteur associatif dans les territoires peu denses en Europe ?

Existe-t-il un « modèle européen » pour du transport d'utilité sociale ?

Comment atteint-on des populations « silencieuses » qui n'ont pas forcément l'habitude de participer habituellement aux temps collectifs ?...

5. Renforcer les coopérations vers des mobilités rurales intégrées

La multiplication des acteurs se manifestent avec évidence dès lors que l'on agit dans les espaces périurbains et ruraux, situés à la croisée de diverses autorités et compétences dans le champ des mobilités. Dans ces conditions, comment faciliter la prise de décision pour

fluidifier et accélérer les projets de mobilité ? Et comment mieux renforcer la concertation et prendre en compte les besoins réels des populations et acteurs dans ces zones peu denses ?

Quelques exemples de questionnements de problématique :

Comment matérialiser le « droit à la mobilité » dans ces territoires ruraux ?

Y a-t-il un « bon » équilibre entre puissance publique / secteur privé (ou associatif) dans ces zones peu denses ?

Comment prendre en compte de façon optimale les intérêts de l'ensemble des parties prenantes (habitants, associations, entreprises...) dans ces territoires ?

Comment le secteur associatif et non marchand peut être une partie de la solution vers un système de mobilités décarbonées ?

Comment aborder l'organisation des flux de déplacements du point de vue transfrontalier (à l'origine de nombreux flux pendulaires) ?

Comment la réflexion et la prise de décisions sur des systèmes de mobilité décarbonée s'organisent-elle en Europe au niveau local ?

Comment les compétences s'articulent-elles entre les différents échelons territoriaux en matière de mobilité durable ?

Quelles approches en termes de « bassins de mobilité », au-delà des limites administratives ?...

6. Pérenniser dans le temps les solutions de mobilité

La question de la pérennité dans le temps d'écosystèmes de mobilité propres et efficaces dans les zones rurales passe, en particulier, par le déploiement de solutions innovantes pour assurer le financement à long terme d'écosystèmes de mobilité décarbonés et inclusifs. Des approches innovantes, basées notamment sur une participation financière de certains acteurs spécifiques, sont-elles une réponse suffisante ? Comment organiser la péréquation financière entre les métropoles et les régions périphériques ?

Quelques exemples de questionnements de problématique :

Comment assurer le financement de politiques ambitieuses de transition énergétique dans les mobilités, dédiées aux habitants des zones rurales ?

Comment s'organise la participation des employeurs au financement des solutions de mobilité en réponse à la demande des usagers pendulaires ?

Existe-t-il des solutions similaires au versement mobilité français (impôt payé par les employeurs servant directement à financer des transports et services de mobilité) en Europe ?

Comment assurer une bonne participation des touristes au financement des transports dans les territoires visités ?

Comment s'organise le « bon » niveau de participation des différentes parties prenantes (entreprises, usagers, touristes) au financement des solutions de mobilité rurale ?...

Informations pratiques

Les contributions proposées se feront, **au choix du rédacteur**, en anglais ou en français.

Elles porteront, en particulier, sur des **retours de bonnes pratiques** nationales ou locales, la présentation de **travaux de recherche** ou la mise en œuvre de **solutions innovantes** (techniques ou dans le domaine des sciences humaines et sociales)

Les propositions d'intervention seront renvoyées avant **mercredi 3 septembre 2025 à 15h** : <https://jems-2025.sciencesconf.org/submission/submit>

(Attention : lors de votre première connexion, il faudra créer un compte sur sciencesconf.org pour pouvoir ensuite déposer votre contribution).

Les contributions devront en particulier indiquer les items suivants :

- L'intitulé de la proposition et l'axe de réponse ;
- Un résumé (500 mots maximum) ;
- Un développement (2500 mots maximum), comprenant notamment les principaux résultats obtenus ou les points innovants du projet présenté.

Les participants seront informés de la décision des organisateurs concernant leur proposition (acceptation ou rejet), au plus tard 10 jours après la clôture de l'appel.

Pour toute demande de renseignement : jems2025.dmepps.dtectv.cerema@cerema.fr