

**Pour une mobilité durable
à l'échelle du SCOT du Seuil du Poitou**

LIVRE VERT

réalisé en collaboration avec les Conseils de développement de Grand Poitiers, de la Communauté d'agglomération du Pays Châtelleraudais, du Pays des Six Vallées, du Pays de Vienne et Moulière, du Pays du Haut Poitou et Clain.

Mars 2011



Sommaire

Préambule – page 2

Éléments de méthode – page 3

Enjeux de la mobilité – page 4

Les 14 Pistes de travail – page 5

Fiches d'expériences – page 19



En 2007, dans le cadre de la préfiguration du Schéma de cohérence territoriale, les conseils de développement de la Vienne cernaient l'enjeu majeur d'une **politique de déplacement partagée et durable dans la Vienne** et formalisaient une contribution.

A ce jour, le lancement du SCOT, par la mise en place de son syndicat d'aménagement, ouvre l'opportunité de reposer les enjeux territoriaux majeurs qui s'annoncent à plus ou moins long terme pour ce territoire.

Sur ce territoire, la **problématique des déplacements est quotidienne et pèse lourdement sur un plan environnemental, social et économique sur la population** : la périurbanisation caractérisée, le taux de motorisation toujours grimpant, l'explosion des vitesses de déplacement et des distances parcourues, l'éclatement des pôles des destinations, l'isolement et la précarisation d'une frange de la population face à la mobilité, caractérisent la situation locale...

Face à ces questions, les **collectivités locales ne peuvent rester isolées, sans coopération et sourdes aux besoins des usagers**. C'est pourquoi, les conseils de développement ont souhaité formaliser un livre vert destiné à :

- pointer les **besoins de mobilité exprimés** sur les territoires par une lecture citoyenne,
- identifier les **expériences déjà engagées** et des exemples réussis,
- **cerner les grands enjeux à moyen et long terme** entourant la problématique des déplacements sur nos territoires et sur lesquels les élus du futur SCOT devront se pencher,
- poser au débat des **propositions de travail**.

Les Conseils ont, par leur contribution, le souci d'aider à une décision publique cohérente et efficace. C'est la raison pour laquelle ils ont souhaité se décaler de la démarche « technico-politique » en proposant une réflexion sur la nature du projet humain proposé aux habitants. Ce capital humain est en effet généralement insuffisamment pris en compte comme un levier de développement dans ce type de document de planification, privilégiant l'équipement et la technologie avant **l'animation et l'organisation des territoires**.

Intituler cette production « livre vert » a deux vertus : **alerter sur l'urgence de la situation** et **mettre en avant un éventail d'idées** dans le but de **lancer un débat sur un ensemble de propositions** en vue de l'élaboration d'une politique.

Cet avis est le fruit d'un travail engagé en septembre 2009 soit un an et demi de travail.

La **saisine formulée** par les Présidents des Communautés d'agglomération Grand Poitiers et du Pays Châtelleraudais sur les conditions de rapprochement des deux agglomérations, a porté leurs deux conseils de développement à évaluer les besoins de mobilité relatifs à cet espace de vie et plus largement au périmètre du SCOT qui officiellement s'est lancé sur la période.

A l'issue de la rencontre des représentants des Autorités Organisatrices des Transports (Région, Département, Grand Poitiers, Communauté d'agglomération du Pays Châtelleraudais), le groupe de travail constitué a formalisé **une offre de collaboration aux élus en charge de l'élaboration du SCOT : recueillir les besoins de mobilité des territoires du SCOT.**

Et, il entamait ainsi dans la foulée, une série de **rencontres territoriales** auprès des conseils de développement de la Communauté d'agglomération du Pays Châtelleraudais, du Pays des Six Vallées, du Pays de Vienne et Moulière, du Pays du Haut Poitou et Clain et de Grand Poitiers pour établir un état des lieux : des difficultés rencontrées par territoire et des enjeux en matière de mobilité à l'échelle du SCOT.

Aussi, dans ce livre vert intitulé « Pour la mobilité durable à l'échelle du SCOT du Seuil-du-Poitou », sont déclinées :

- les **situations vécues par les habitants** des territoires rencontrés,
- les **inquiétudes exprimées** qui peuvent d'ailleurs se recouper d'un territoire à l'autre,
- les **pistes de travail évoquées et les expériences mutualisables** en matière de déplacements.

Note de méthode

Ce document liste une série de pistes de travail en se basant sur les échanges obtenus lors des réunions territoriales, certains propos sont ainsi repris dans la rubrique « État des débats » .

Le volet « Fiches d'expériences » (page 19 et 20) relate des exemples nationaux remarquables. Ils sont signalés dans le texte par un exposant ^{Ex}.

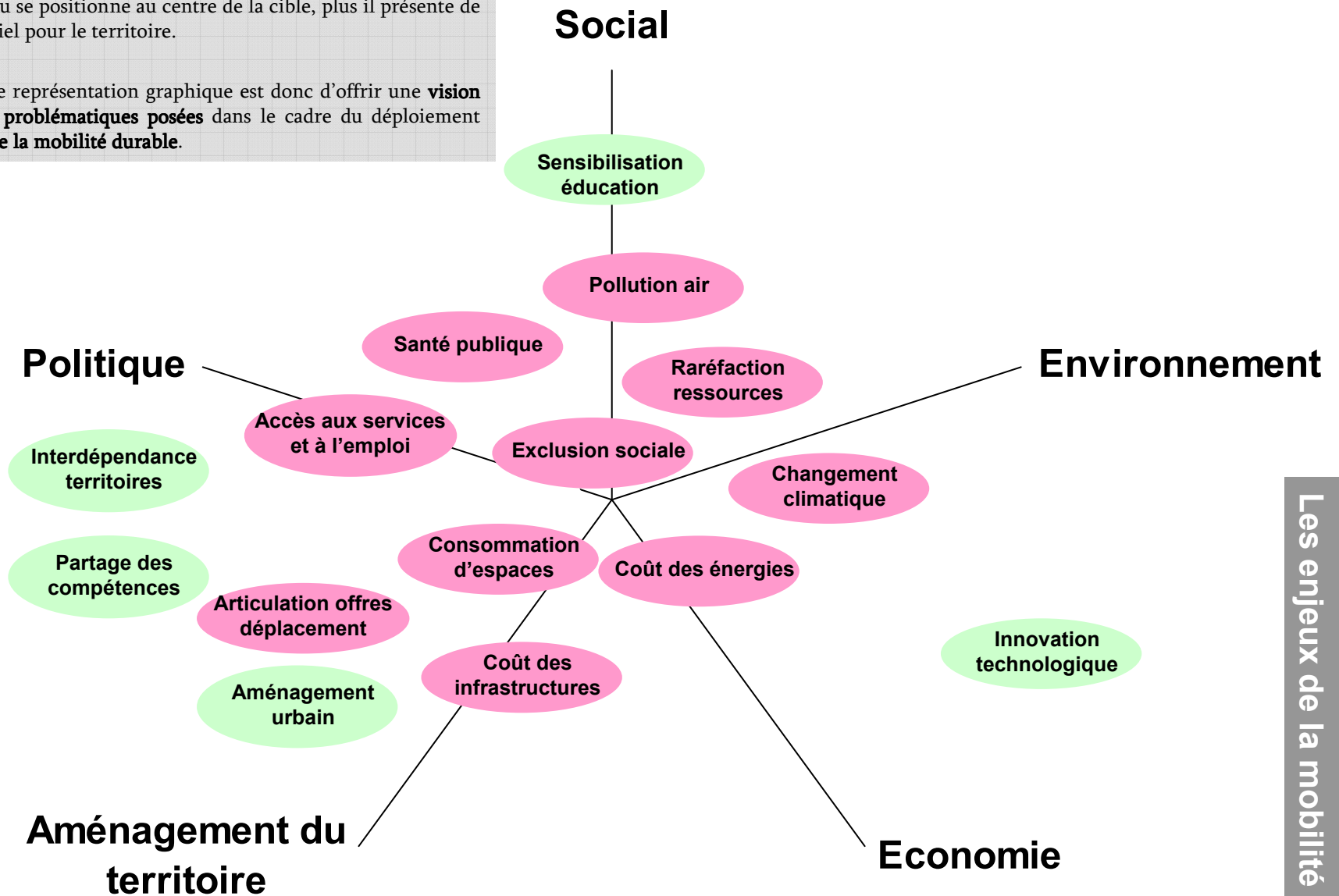
Note de lecture du graphique « enjeux de la mobilité »

▪ Les enjeux de la mobilité sont positionnés en fonction des différentes sphères d'influence : environnement, aménagement du territoire, politique, économie et social

▪ Chaque enjeu est caractérisé par son « effet », qui peut être soit un vecteur de développement (en vert) soit un facteur de risque (en rouge) pour le territoire

Ainsi, plus l'enjeu se positionne au centre de la cible, plus il présente de préjudice potentiel pour le territoire.

L'intérêt de cette représentation graphique est donc d'offrir une **vision synthétique des problématiques posées** dans le cadre du déploiement d'une **stratégie de la mobilité durable**.



Repenser nos modes d'organisation et de vie en prenant en compte les dimensions économique, sociale, environnementale

- Piste 1** - Élaborer un schéma d'aménagement et de développement des services coordonné - page 6
Piste 2 - Favoriser les déplacements de proximité par de véritables pactes locaux ou contrats de développement et d'aménagement - page 6

Réinventer une gouvernance locale

- Piste 3** - Renforcer le bipôle politique et économique Poitiers-Châtelleraut - page 8
Piste 4 - Mettre en place un syndicat mixte des déplacements - page 9
Piste 5 - Coordonner les expérimentations locales dans le cadre d'une plate-forme d'échange locale - page 10

Anticiper sur les besoins nouveaux

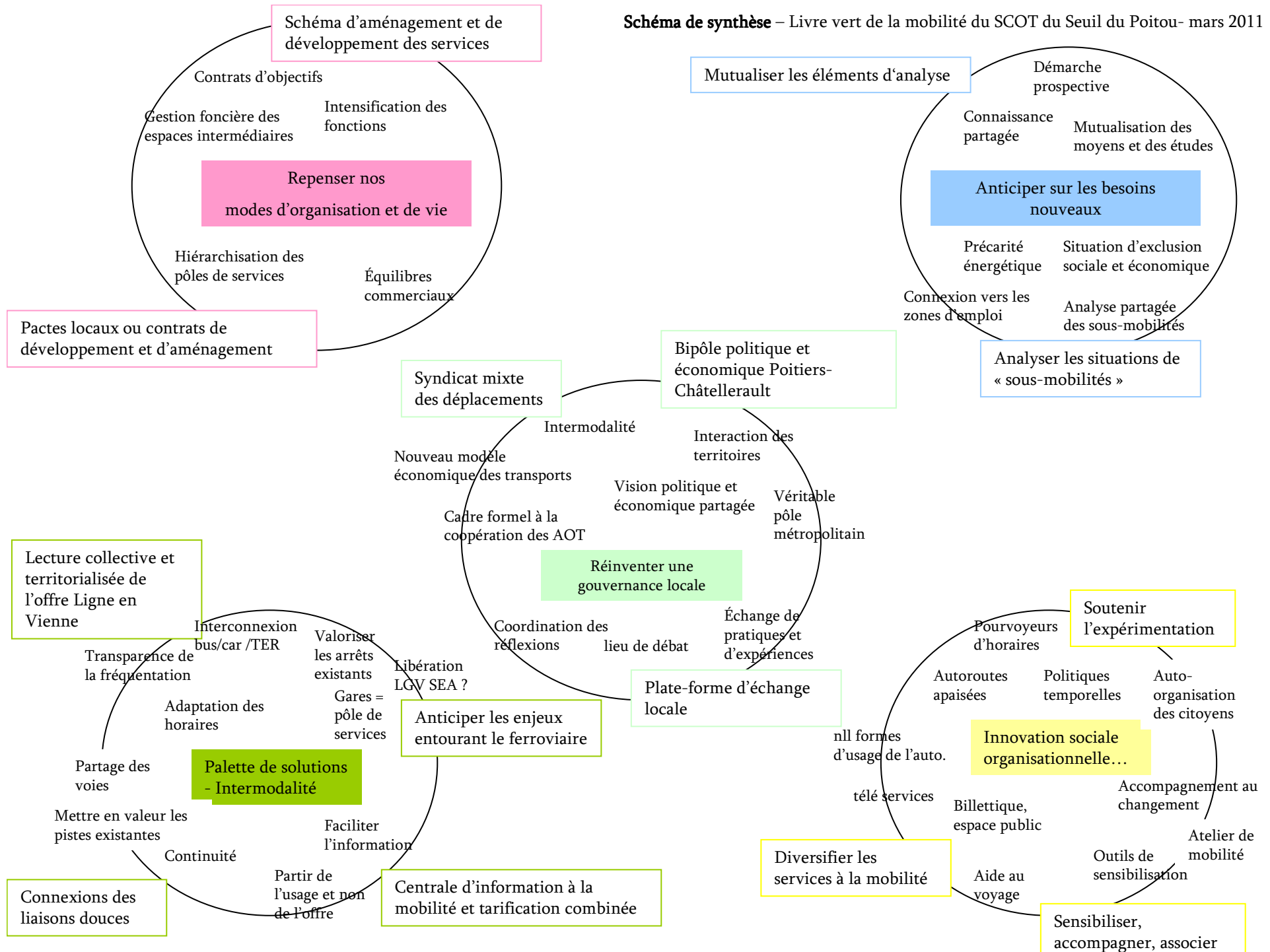
- Piste 6** - Mutualiser les éléments d'analyse déjà largement disponibles et construire une démarche prospective - page 11
Piste 7 - Analyser les situations de « sous-mobilités » pour anticiper sur les problèmes d'exclusion sociale et territoriale - page 12

Opter pour le développement d'une palette de solutions avec pour maître mot : l'intermodalité

- Piste 8** - Anticiper les enjeux entourant le ferroviaire: lignes péri-urbaines, SEA, gares ... - page 13
Piste 9 - Mener une relecture collective et territorialisée de l'offre Lignes en Vienne - page 14
Piste 10 - Mettre en place une centrale d'information à la mobilité et une tarification combinée - page 15
Piste 11 - Opter pour la connexion des liaisons douces, comme premier pas vers l'interaction des territoires - page 15

Soutenir l'innovation technologique, sociale et organisationnelle

- Piste 12** - Offrir les conditions à l'expérimentation en soutenant l'innovation sociale et territoriale - page 16
Piste 13 - Diversifier les services à la mobilité - page 17
Piste 14 - Sensibiliser, accompagner et associer - page 18



Repenser nos modes d'organisation et de vie...

Piste 1 - Élaborer un schéma d'aménagement et de développement des services coordonné

Piste 2 - Favoriser les déplacements de proximité par de véritables pactes locaux de développement et d'aménagement

La mobilité, c'est une affaire de besoins généraux à satisfaire (travailler, se nourrir, se distraire, s'instruire...), de choix (subi ou non), d'aptitudes à se déplacer (se repérer, s'orienter,...), de capacité à se déplacer sans rupture et dans la simplicité et enfin de compétences à se déplacer. L'explosion de la mobilité interroge les façons d'aménager et de gérer les espaces les plus convoités, notamment les espaces de transition entre urbain et rural. Cette lecture de la mobilité suppose d'aborder bien en amont de l'urbanisation les conditions de la mobilité.

Face à des territoires fragilisés par une politique d'équipement commercial inflationniste, face à un déploiement urbain qui a accru les déplacements automobiles, et à des offres de service qui peinent à satisfaire les besoins locaux, s'expriment des attentes fortes d'une organisation territoriale coordonnée et cohérente. Traiter de mobilité, revient donc en premier lieu à poser le débat des futurs choix d'aménagement locaux (habitat, économie, environnement, santé...), notamment en définissant un véritable schéma d'aménagement et d'organisation des pôles de proximité. Ce schéma aura pour finalité d'identifier les pôles intermédiaires à maintenir et à renforcer, mais également de permettre de repenser l'approvisionnement local (politique alimentaire: produits locaux...). Les choix territoriaux opérés pourraient ainsi être formalisés dans le cadre de pactes de développement et d'aménagement locaux (notamment en matière foncière, commerciale et de service) directement appropriables et opposables par les habitants des territoires concernés (sur le modèle des contrats d'axe ^{Ex1}-Grenoble).

ETAT DES DEBATS

Pays Vienne et Moulière - Les déplacements sont conditionnés aussi par l'offre de services et commerces de proximité, offrir des pôles secondaires de services permettrait de structurer les transports sur chaque territoire. Il s'agit donc bien d'une problématique globale d'aménagement du territoire.

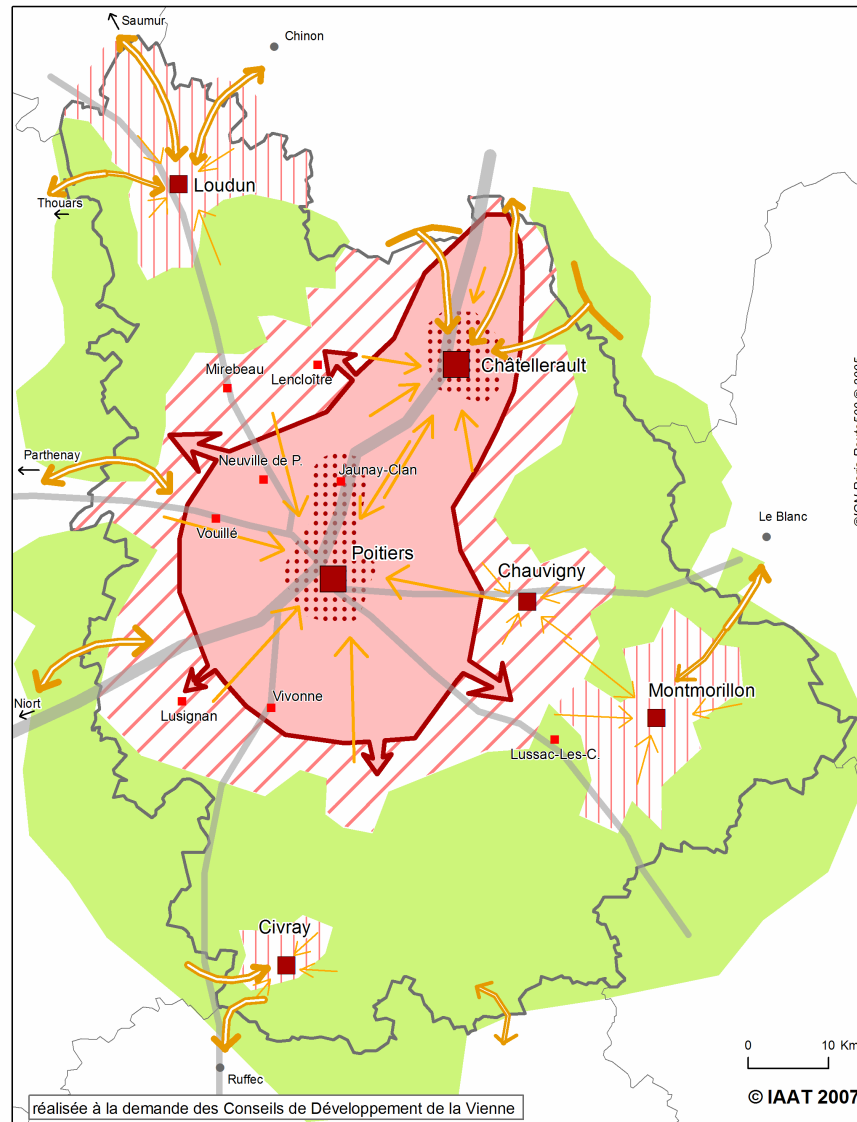
Pays des six Vallées - Sur le Pays des Six Vallées, la plupart des communes se trouvent à moins de 30 min de Poitiers, avec un foncier plus accessible qu'au nord de Poitiers. **La population en croissance** se rend pour la plupart sur Poitiers pour travailler. Le sud est du territoire accueille de nombreux habitants qui travaillent à l'université et au CHU. Une dépendance à l'égard de Poitiers est également relevée pour les grandes surfaces, les galeries marchandes, les services (banques, médecins spécialisés...).

Communauté d'agglomération Grand Poitiers -

La densité de population reste un critère de choix majeur pour repenser l'offre de TC, et notamment les conditions de rabattement des gares intermédiaires situées entre Poitiers et Châtelleraut. Affirmer que « le mitage suburbain n'est pas durable » n'est pas suffisant, il faut clairement préciser où se fera le développement urbain et autour de quelles lignes de transports (ex : Ligne de Neuville ou de Chauvigny).

Pays du Haut Poitou et Clain - Le Pays se caractérise par son développement démographique diffus ce qui rend difficile les conditions de desserte en TC. Les conditions d'urbanisation sont particulièrement sensibles sur ce territoire où les espaces protégés sont nombreux (eau, ZNIEFF...). **80% des salariés du Haut Poitou et Clain travaillent hors de leurs communes de résidence.** Les équilibres commerciaux des pôles secondaires sont fragilisés par l'inflation commerciale sur Grand Poitiers. La zone commerciale de Chasseneuil-du-Poitou est menacée à plus ou moins long terme par la concurrence importante entraînée par l'augmentation effrénée de commerces sur le territoire de l'agglomération de Poitiers. Les offres commerciales de pôles intermédiaires comme Montmorillon ou Chauvigny sont, elles aussi, fragilisées.

Les dynamiques de l'Espace Urbain Poitiers-Châtelleraut



zone située sur l'axe Poitiers-Châtelleraut

- **concentration importante de population** : 70% de la population départementale en 1999
- **dynamique démographique positive** : soldes naturel & migratoire positifs et une population jeune

zone en extension, notamment vers le nord-ouest et le sud-est

- dynamique de construction récente (augmentation du nombre de permis de construire entre 2000 et 2005)
- où la population augmente (d'après les derniers chiffres INSEE)

comprend les 2 principaux pôles urbains du département : Poitiers et Châtelleraut qui constituent :

- **les espaces à plus forte concentration** de population, de personnes âgées (29% des plus de 60 ans du département résidant sur Poitiers ou Châtelleraut en 1999), d'emplois tertiaires (services) mais aussi industriels

- cette concentration d'emploi génère d'importantes migrations domicile-travail, et crée ainsi une aire d'attraction occupant largement le centre de la Vienne.

ce rayonnement est favorisé par un **réseau d'infrastructures**

- complet à l'intérieur de la zone (autoroute, route nationale, TGV)
- en étoile autour de Poitiers

autour de cette zone, un espace de transition qui voit sa population augmenter depuis 1982 (par le solde migratoire ou le solde naturel ou les deux)

- À l'exception de Lussac, **les pôles de proximité se trouvent sur ces deux espaces centraux**, principalement sur la partie ouest mais présence d'un pôle secondaire à l'est : Chauvigny

en dehors de ces espaces centraux, une zone en déclin démographique

- un espace **peu peuplé**
- où la population est **vieillissante** (part des personnes âgées de plus en plus importante mais en volume les plus de 60 ans de ce vaste secteur représentait seulement 39% de ceux du département en 1999)
- **solde migratoire négatif**

Elle comprend :

- **des pôles secondaires** : Loudun, Montmorillon, Civray, Chauvigny
- où se maintient un certain niveau de population, d'activités et de services

- où la polarisation par l'emploi est moindre et crée des aires d'attraction limitées.
- l'espace environnant bénéficie ainsi du dynamisme de ces pôles

Intégrés au sein d'espaces ruraux

- où la population est vieillissante (près d'un tiers de la population communale a plus de 60 ans)
- où les activités sont marquées par une présence dominante de l'agriculture, de la construction, et une présence de l'artisanat

sur les marges du département, différents types de liens avec les territoires avoisinants :

- ↻ équilibrés
- attraction d'un pôle de la Vienne
- ↻ moins intenses

*A présent, on constate une **interdépendance assumée entre les agglomérations, l'espace péri-urbain et rural**. En pays du Haut Poitou et Clain, de Vienne et Moulière ou encore des Six vallées, cette interdépendance notamment avec l'agglomération de Poitiers non loin d'être subie est une réalité connue et assumée.*

*Parallèlement, **Poitiers et Châtelleraudais constituent un bipôle économique et politique** qui se cherche encore, mais dont le positionnement est primordial au plan national au regard des phénomènes de métropolisation et d'attractivité territoriale. Le bassin d'emploi et de vie tirera indéniablement bénéfice d'un nouveau positionnement de ce bipôle.*

*Enfin sur cet axe, **le site du Futuroscope, pôle d'emploi majeur est un important catalyseur**. Sa connexion à ces deux pôles a été longtemps sous estimée et sous dimensionnée dans les politiques d'aménagement et de déplacements durables. Aussi, s'exprime l'urgence de la **construction d'une vision économique et sociale de l'ensemble du territoire d'influence entre ces deux grands pôles urbains**.*

ETAT DES DEBATS

Pays du Haut Poitou –

La zone du Futuroscope est bien entendue une zone d'attraction forte pour ce territoire. 50 % des actifs du territoire y travaillent. Les voies réservées qui seront mises en place dans le cadre du BHSNS risquent de reporter le trafic sur des voies secondaires.

Pays des six Vallées –

Sur le Pays des Six Vallées, la plupart des communes se trouvent à moins de 30 min de Poitiers, avec un foncier plus accessible qu'au nord de Poitiers. La **population en croissance** se rend pour la plupart sur Poitiers pour travailler. Le sud est du territoire accueille de nombreux habitants qui travaillent à l'université et au CHU. Une dépendance à l'égard de Poitiers est également relevée pour les grandes surfaces, les galeries marchandes, les services (banques, médecins spécialisés...).

Pays Vienne et Moulière -

3 axes de flux très importants vers Poitiers (Chauvigny – St Julien – Poitiers ; Bonnes – Poitiers ; Tercé – Savigny – Poitiers)

Pays Chatelleraudais -

Les Fonderies du Poitou et de la zone d'Ingrandes n'appartient pas au Périmètre de Transports urbains (PTU) de Châtelleraudais. Comme pour la zone du Futuroscope, la desserte de cette zone d'emploi majeure (hors PTU) soulève des interrogations : comment repenser le versement transport pour remédier à ces situations ?...La mobilité est une des réponses au rapprochement institutionnel et politique qui doit être repensé à l'échelle de cet axe. Elle doit être pensée au bénéfice d'une dynamique territoriale. La **mise en réseau des deux pôles urbains Poitiers Châtelleraudais** paraît primordial pour s'inscrire dans le schéma d'aménagement national et faire poids par rapport à la constitution de métropoles. Quels enjeux et ambitions donnés à cet axe Poitiers-Châtelleraudais ?

Communauté d'agglomération Grand Poitiers-

Le développement économique à l'échelle de ces deux pôles n'est pas encore suffisamment appréhendé. L'absence criante de relation porte à se questionner plus largement sur les modes de coopérations territoriales à déployer entre ces deux unités. Il importe **d'éviter de voir évoluer les espaces de manière parallèle et de façon totalement hermétique** : Futuroscope/agglomération/territoires voisins.

Piste 4- Mettre en place un syndicat mixte des déplacements

*L'offre de transport doit s'adapter à la réalité des besoins de mobilité exprimés par une population qui ne perçoit pas le découpage territorial et administratif, mais à l'inverse vivent au quotidien les interrelations avec les territoires. Au-delà du SCOT, les acteurs sont rapidement demandeurs d'une nouvelle gouvernance collaborative qui rassemble les différentes échelles et permet de **mutualiser l'ingénierie locale** (études notamment...) et de donner un **cadre formel à la coopération des AOT** (Région, Département, Communautés d'agglomération). Il s'agit de permettre la **coordination et la mutualisation de l'offre de transports des Autorités Organisatrices des Transports (AOT), qui fait défaut, pour définir une offre de transports connectée entre les territoires du SCOT, voire du département.***

*L'intermodalité est bien sûr au cœur de cet enjeu. Mais plus largement, il s'agit de trouver un **nouveau modèle économique et politique aux transports**. En France, le mode de financement des transports publics urbains repose trop exclusivement sur le **versement transport (VT)**. **Et le principe de périmètre de transport urbain (PTU) n'est plus adapté aux réalités d'usage des habitants**. Or, les progrès à engager en matière de mobilité, ne peuvent passer par une recherche d'économie, mais à l'inverse par la recherche de **nouvelles sources de financement**. Si les AOT souhaitent poursuivre la dynamique d'amélioration de l'offre de mobilité, elles doivent s'assurer de nouvelles marges de manœuvre financières pour supporter l'investissement et l'augmentation des charges d'exploitation des réseaux. A ce jour, les autorités locales qui se sont interrogées, se sont tournées vers trois possibilités : de nouvelles sources de financement (taxe sur le foncier...), une meilleure efficacité des réseaux, une contribution plus grande de l'utilisateur.*

ETAT DES DEBATS

Pays des Six vallées

Les interconnexions entre les réseaux urbains (Vitalis) et interurbains (Conseil Général) sont défaillantes, la desserte des pôles d'activités situés en périphérie de Poitiers organisée quasi-exclusivement au départ du centre-ville.

Pays Châtelleraudais

Les Fonderies du Poitou de la zone d'Ingrandes n'appartient pas au **Périmètre de Transports urbains (PTU)** de Châtelleraudais. Comme pour la zone du Futuroscope, la desserte de cette zone d'emploi majeure (hors PTU) soulève des interrogations : comment repenser le versement transport pour remédier à ces situations ?

Pays du Haut Poitou et Clain

Une expérience qui à ce jour n'a pu voir le jour par défaut de financement : Accompagnement aux transports des personnes à mobilité réduite (ex: itinéraire 17 ^{Ex2}). **Le SCot** est un outil de planification, mais qui **doit mettre en mouvement les acteurs et occasionner des actions expérimentales à plus court terme**

Communauté d'agglomération Grand Poitiers

En effet, le droit à la mobilité pour tous doit être un principe défendu par les AOT et l'étroite articulation des territoires limitrophes de la Communauté d'Agglomération de Poitiers doit clairement être assumée. Le manque d'articulation des offres de transports proposées par le Conseil général et Grand Poitiers est criant. Pour une montée en technologie, notamment pour le transport combiné ou la billettique (« pass multimodal »), la mutualisation de moyens financiers des AOT est incontournable. **Le principe d'un syndicat mixte de gestion des transports à l'échelle de l'aire urbaine est posé, à l'image de celui développé par le département de Charente-Maritime** ^{Ex3}.

Piste 5 - Coordonner les expérimentations locales dans le cadre d'une plate-forme d'échange locale

*On recense un **large éventail d'initiatives, mais elles restent dispersées**. La multitude des initiatives identifiées révèle de l'intérêt, de l'engagement des territoires et des thèmes qui les mobilisent aujourd'hui. Pour autant, ces initiatives mériteraient d'être mutualisées pour leur donner davantage de lisibilité. La réalisation du SCOT ne saurait suffire à la mise en mouvement des différentes AOT et à la démultiplication des expérimentations. Les enjeux entourant la mobilité étant si pesant pour les territoires, qu'une **attente généralisée s'exprime pour entrevoir rapidement des actions collectives ou des expérimentations**. Que ce soit en matière de co-voiturage (où les initiatives se font nombreuses mais restent dispersées et peu lisibles), ou en matière pédagogique (carapattes, pédibus), les savoir-faire locaux sont précieux mais les questionnements restent nombreux. Ces démarches offrent l'opportunité de faire évoluer les comportements des habitants notamment en permettant une analyse plus fine des pratiques de mobilité. Les habitants et usagers des transports ne pourraient qu'être d'autant plus touchés et bénéficiaires de démarches coordonnées, reconnaissables (visuels...) et démultipliées. La mise en place à minima d'une **plate-forme locale d'échanges** (sur le modèle de l'association « Movable »^{Ex4} à Bordeaux) qui est un véritable **lieu de coordination des réflexions prospectives relatives à la mobilité, d'expertise et de proposition en matière d'intermodalité** permettrait de créer un lieu de débat, d'échange de pratiques et de traiter de problèmes à la croisée des compétences des uns et des autres.*

ETAT DES DEBATS

Pays du Haut Poitou et Clain

Sur Neuville du Poitou, des ramassages en direction des jeunes, sont proposés à des prix préférentiels (1€) pour accéder à la piscine communautaire et vers les centres de loisirs... **Les points de covoiturage sauvages** peuvent risquer de geler des places de parking dédiées pour le commerce de proximité. L'identification de leur positionnement est en effet à réfléchir en prenant en compte différents paramètres.

Pays des Six Vallées

Un groupe de travail s'est mis en place dans le cadre du CLIC (Contrat Local Initiatives Climat) du Pays et a notamment engagé des réflexions/actions sur : la promotion des pédibus/carapattes et la promotion du co-voiturage (projet de constituer un « Club des covoitureurs » du Pays).

En parallèle, le groupe de travail « Urbanisme » du CLIC accompagne les collectivités dans la prise en compte des enjeux énergétiques et environnementaux liés aux déplacements dans les projets d'urbanisme réglementaires ou opérationnels.

Les représentants du pays expriment des attentes quant au développement du réseau de **covoiturage** et favoriser les points de regroupement le long des grands axes routiers du territoire (N149, N11, N10, D741 et N147).

Pays Châtellerauldais

Châtellerauldais est un territoire de référence en matière de Carapatte et Pédibus. Un référentiel de formation et de communication a été spécifiquement déployé sur la mobilité scolaire.

Pays Vienne et Moulrière

Les travaux menés dans le domaine des déplacements par le Cd de Vienne et Moulrière ont permis d'aboutir à diverses réflexions et réalisations : 1 /réalisation de circuits de randonnées : 1 boucle par commune et des liaisons entre boucles et vers les chemins de randonnées extérieurs au territoire - 2 /sécurisation des centre-bourgs : cartographie de l'existant, propositions d'améliorations - 3/ Réalisation d'aires de covoiturage dans les 10 communes du pays

Piste 6 - Mutualiser les éléments d'analyse déjà largement disponibles et construire une démarche prospective

Nombre d'études sont à ce jour disponibles ou en cours de réalisation dans les services de l'Etat (étude sur la péri-urbanisation...), de la Région (schéma régional de la mobilité durable...), du Conseil général (étude des déplacements 2008, précarité énergétique des ménages du Département...), de Grand Poitiers (Plan de déplacement urbain)... Pour autant, malgré cette manne d'informations, les représentants des territoires restent interrogatifs quant aux réalités de déplacements des ménages (motifs, services, contraintes...) dans **l'espace urbain, le périurbain proche ou éloigné**. En effet, tous soulignent l'importance de la **montée des motifs de déplacements liés au services de santé, de commerce, de loisirs** (notamment pour les enfants)... On constate des **réalités d'habiter et de vivre bien différentes entre ces différents espaces de vie**, qu'il importe de mieux mettre à jour et partager pour s'adapter au mieux aux usages des habitants (opération « J'y vais autrement »^{Ex5}).

Parallèlement, les **acteurs des territoires craignent le manque de dialogue et les lourdes conséquences d'une planification descendante et autocratique du SCOT**. Aussi, s'agit-il à l'échelle du SCOT de proposer une réelle **démarche prospective** capable de permettre aux habitants et aux acteurs concernés de s'exprimer sur les grands défis d'évolution du territoire, les problématiques entourant la mobilité et d'identifier des objectifs communs et souhaitables pour la mobilité de demain: Faut-il maîtriser les déplacements ? Quel droit au transport faire respecter ? Quels seront les critères en fonction desquels construire les scénarios futurs pour la mobilité de demain : les émissions de gaz à effet de serre du transport local à 20 ans, les modes d'habitat et de vie et le rapport au temps, l'attractivité du cadre de vie urbain, l'investissement dans des transports publics rentabilisé par leur utilisation effective...?, De quelles innovations peut-on être collectivement porteurs?...

ETAT DES DEBATS

Pays des six Vallées

Dans un rayon de 15-20 km autour de Poitiers : 50% des trajets des habitants concernent les déplacements domicile-travail et 50% des trajets sont consacrés aux courses et aux loisirs (en durée de déplacement)...Les communes de la 1ère couronne (Smarves, Ligugé, Nouaillé) sont potentiellement plus captives de l'offre de déplacement urbaine existante, contrairement aux territoires de 2ème couronne (Fleuré, Vernont, Rouillé) qui sont davantage dépendants encore de la voiture. Des niveaux de dépendance à la voiture variable selon les couronnes périurbaines.

Pays Haut Poitou

2 communautés de communes semi urbaines et 2 communautés de communes rurales (Mirebalais et Lencloutrais). Ces deux dernières communautés de communes sont totalement exclues de toute desserte en TEC.

Communauté d'agglomération Grand Poitiers

L'agglomération se doit de raisonner à une échelle cohérente en tenant compte des évolutions du territoire vécu (44% des personnes travaillant sur la CAP vivent hors de la CAP) et des besoins des territoires voisins (parking relais, connexion de l'offre de transport...). Cette réalité s'impose à elle et l'oblige à construire une politique articulée avec ses territoires voisins. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est le bon outil politique. Mais des signes immédiats de collaboration doivent être annoncés dès aujourd'hui avant même l'engagement du SCOT. Il importe d'éviter de voir évoluer les espaces de manière parallèle et de façon totalement hermétique : Futuroscope/agglomération/territoires voisins. La construction d'une vision économique et sociale de l'ensemble du territoire d'influence de Grand Poitiers est urgente.

Anticiper sur les besoins nouveaux

Piste 7 – Analyser les situations de « sous-mobilités » pour anticiper sur les problèmes d'exclusion sociale et territoriale

Sur le territoire de Châtelleraut, aux difficultés d'emploi des habitants sur ce territoire s'ajoutent des contraintes de mobilité constatées vers des sites économiques recruteurs éloignés (Site du Futuroscope). Tandis que sur le Pays des Six Vallées, ou de Vienne et Moulière, le **manque de mobilité des plus jeunes** complique l'accès au premier emploi et aux services.

Il importe donc d'obtenir une meilleure lecture des ségrégations sociales, spatiales, économiques, médicales parfois vécues dans ces territoires au vu de divers critères : revenus, vulnérabilité énergétique (logement et mobilité), accès à l'emploi, éloignement des services ... Car, face à la montée des prix du carburant et tout simplement en l'absence de transports alternatifs à la voiture, **les situations de publics en « sous-mobilités »** (public sans moyen de déplacement, sans ou avec de faibles ressources, ou à mobilité réduite) se font jour et pourraient s'accroître créant des situations de **précarité économique, énergétique, médicale...** En effet, le fait d'être privé de sa voiture, de vivre dans une zone mal desservie ou encore ne pas avoir accès à internet peut engendrer des formes de marginalité sociale. La production de cartographies relative à la **précarité énergétique incluant la dimension mobilité des ménages** est à entrevoir avec l'Agence Régionale Evaluation Environnement Climat Poitou-Charentes et sur le volet difficulté d'accès à l'emploi, avec les missions locales.

Enfin, les **difficultés d'accès des personnes à mobilité réduite** (notamment les personnes handicapées) sont de diverses natures sur les territoires: une offre de transport insuffisante en journée et quasi inexistante en soirée, des bâtiments publics ou des espaces publics encore insuffisamment accessibles ... Il est attendu d'avoir une lecture claire des modalités de mise en accessibilité de ces espaces ainsi que des priorités d'intervention prévues et les moyens consacrés, dans le respect de la loi du 11 février 2005.

ETAT DES DEBATS

Pays du Haut Poitou et Clain : Plusieurs études ont été réalisées sur le territoire du Pays et permettent d'identifier les besoins en terme de mobilité: 1/ le diagnostic AGIR réalisé par l'antenne rurale Mirebeau / Neuville de la Mission Locale du Poitou qui a permis en particulier de relever les difficultés d'accès à l'emploi et à la formation des jeunes qui ne disposent pas de véhicules. 2/une étude de faisabilité pour la mise en oeuvre d'un service de mobilité et d'accompagnement social pour les personnes en difficulté, réalisée par l'association Itinéraire 17, a souligné le besoin pour les personnes isolées en milieu rural de se déplacer vers les services médicaux, de soins, d'administration, regroupés sur Poitiers ou Châtelleraut. Une analyse fine par commune a été réalisée.

Pays Châtelleraudais

La zone du Futuroscope est un pôle d'emploi majeur par les salariés de Châtelleraut. Mais en l'absence d'une offre de transports alternative à la voiture cadencée, rapide et adaptée entre Poitiers et Châtelleraut, la voiture reste le mode le plus utilisé. L'employabilité des individus est bien souvent dépendante de leur capacité de mobilité. En effet, les offres d'emploi proposées notamment dans les centres d'appels du Futuroscope nécessitent pour les salariés d'être dotés d'un véhicule individuel en l'absence d'une offre de TC adaptée aux horaires décalés. De plus, le caractère précaire des contrats, met les salariés en réelle fragilité économique. La Maison de l'emploi étudie actuellement les freins à l'emploi dans le cadre d'un appel à projet européen. Une étude sur les besoins de mobilité pour l'emploi est en cours.

Pays Vienne et Moulière:

On constate des problèmes d'autonomie des personnes ne disposant pas de voiture. Le diagnostic réalisé par la Mission Locale d'Insertion signale également toutes les difficultés inhérentes aux plus jeunes dans l'accès à l'emploi.

Communauté d'agglomération Grand Poitiers

La mobilité devient progressivement un facteur discriminant lorsque les conditions ne sont plus réunies pour permettre à toute personne selon son âge, sa condition physique et psychologique, sa position professionnelle, sa situation géographique, son revenu et son sexe, d'accéder aux services de tous ordres. Parce qu'ils vivent en maison individuelle et qu'ils ont des trajets quotidiens importants, les ménages du périurbain sont particulièrement concernés par les enjeux énergétiques. Entre le surcoût du budget transport et la hausse de la facture énergétique, beaucoup sont confrontés à des arbitrages, contraints de développer des stratégies d'adaptation pour préserver ce mode de vie auquel ils sont attachés.

Opter pour le développement d'une palette de solutions avec pour maître mot : l'intermodalité

Piste 8 – Anticiper les enjeux entourant le ferroviaire: lignes péri-urbaines, Ligne TGV Tours-Bordeaux (SEA), la fonction des gares ...

On constate une réelle absence de vision partagée entre territoires sur les besoins et les enjeux inhérents à la ligne ferrée Poitiers-Châtellerauld : date de libération, état de la voie, ouverture au fret. place donnée au TER ... Cela impose de redonner de la perspective à ce débat entourant la ligne Poitiers-Châtellerauld. L'hypothèse de réutilisation des voies de lignes locales est souvent considérée comme une « offre anticipatoire ». Mais, il ne faudrait pas risquer de voir remplacer les faisceaux TGV actuels par du seul fret au détriment du TER.

La réutilisation des voies ferrées existantes comme celle desservant Chauvigny ou Neuville-du-Poitou est un des enjeux majeurs de ce SCOT. Le lancement d'étude de faisabilité, les conditions du maintien de ces voies dans l'évolution des PLU locaux ou intercommunaux, les coûts comparés de réfection sont à anticiper face à un prix du carburant qui à long terme ne saurait être qu'exponentiel.

L'offre TER existante mérite encore d'être valorisée, la desserte péri-urbaine immédiate peine à émerger, mais encore faut-il valoriser les arrêts déjà existants : Lusignan, Vivonne, Naintré, Iteuil, Coulombiers...

Le cadencement actuel entre Poitiers et Châtellerauld aux heures de pointe est relativement important, mais ne semble pas suffisamment convaincre. Le manque de fréquentation peut s'expliquer par les ruptures de charge à l'arrivée des gares. Aussi, le rabattement à l'arrivée et au départ des gares est-il primordial. Il importe que les gares deviennent de véritables pôles de services et d'information (ex: gare de Roanne ^{Ex6}) autour desquels l'offre des AOT se connecte où l'usage des modes alternatifs est facilité (co-voiturage, auto partage, parking pour vélo, navettes rapides, synchronisation bus/TER ...) et où les usagers peuvent bénéficier de services immédiats comme crèche, commerces de proximité, dépôts de courses...

ETAT DES DEBATS

Communauté d'agglomération Grand Poitiers -

Il importe de développer les gares et les services attenants pour en faire de véritables pôles d'attraction et d'intermodalité. La billettique unique doit faciliter les modalités d'accès et d'interconnexion des modes de transports entre les grands pôles régionaux et locaux.

On est capable d'élargir des autoroutes pour une meilleure fluidité du trafic automobile, pourquoi ne pas envisager un élargissement des voies ferrées. Il importe d'interpeller la SNCF quant à l'état actuel des voies ferrées et leur réutilisation dans la perspective de la ligne Sud Europe Atlantique.

Pays du Haut Poitou et Clain - Les assises et réserves foncières existent. On n'échappera pas au débat de leur réutilisation à long terme. Des arrêts-gare aujourd'hui desservis par le TER ne sont pas valorisés auprès des populations locales par les communes ou ne constituent pas des lieux de connexion lisibles: absence de point d'arrêt de car.

Pays des Six vallées - Optimiser la desserte TER sur l'axe Poitiers-Chatellerauld : passer d'une logique interrégionale vers une desserte locale plus cadencée entre pôles urbains.

Pays Châtelleraudais - La desserte TER est difficilement modifiable tant que la ligne ferroviaire ne sera pas libérée. Il n'y pas de desserte TER de la gare du Futuroscope.

Pays Vienne et Moulrière -

Le SCOt offre l'opportunité d'étudier les possibilités de remise en fonctionnement de la voie ferrée pour les voyageurs (Chauvigny ou Jardres – Mignaloux) : d'autant plus intéressant que le projet de Busway concerne le trajet Mignaloux – Futuroscope (navettes toutes les 7 – 8 minutes), la liaison train – bus serait donc facilitée.

Opter pour le développement d'une palette de solutions avec pour maître mot : l'intermodalité

Piste 9 - Mener une relecture collective et territorialisée de l'offre Lignes en Vienne

L'offre, somme toute, récente de Lignes en Vienne répond à une réelle demande liée aux déplacements domicile-travail. Pour autant, sa mise en œuvre ne satisfait pas les territoires interrogés. Elle est bien souvent critiquée et jugée insuffisante. L'absence répétée et notifiée de points de connexion entre l'offre Lignes et Vienne et Vitalis doit faire l'objet d'une observation poussée avec les territoires concernés notamment aux entrées de ville ou zones d'emplois majeurs comme Futuroscope, RN 151, RN 147 ...

*Les représentants des territoire sont en effet très demandeurs quant à la **fréquentation des lignes et aux conditions d'adaptation des horaires**. Mais, il importe de s'appuyer et de pulser cette offre territoriale reconnue. On observe des réalités d'accès et d'équité d'usage distinctes selon son appartenance à la première, deuxième ou troisième couronne. Ces distinctions sont essentielles dans les solutions qu'il conviendra d'adopter sur les territoires. D'ailleurs, des sites majeurs (zones d'activité ou commerciales, Hôpital, lieux culturels...) restent rarement desservis pour les territoires extérieurs par d'autres alternatives que la voiture. Il faut aussi envisager de repenser les conditions du **transport à la demande** pour les territoires plus éloignés et **favoriser l'interconnexion des modes car/bus aux entrées de ville**...*

ETAT DES DEBATS

Pays du Haut Poitou et Clain -

La prédominance des déplacements en voiture se maintient. Les lignes de transport en commun mises en place semblent peu utilisées, notamment Lignes en Vienne (chauffeurs interrogés sur la CdC de La Villedieu du Clain). Les communes ne possèdent aucun chiffre sur leur fréquentation. Les horaires dans certaines communes apparaissent peu compatibles avec les besoins locaux (ex : horaires de bus à Sanxay : départ à 6h30 le matin et retour à 19h le soir). Les habitants connaissent peu, voire pas, l'offre de desserte locale (horaires, arrêts) qui souffre de son image (bus interurbains assimilés à des bus scolaires). L'offre scolaire est difficilement accessible au public hors scolaire car à ce jour certaines lignes sont très fréquentées, aucune édition de titres de transports n'est possible dans le véhicule et ces lignes ne fonctionnent pas durant les vacances scolaires. On constate une absence de connexion des offres Lignes en Vienne et Vitalis notamment sur le site du Futuroscope ex: ligne Venduvre-Futuroscope.

On distingue sur ce pays: 2 communautés de communes semi urbaines et 2 communautés de communes rurales (Mirebalais et Lençlois). Ces deux dernières communautés de communes sont totalement exclues de toute desserte en TC.

Pays des Six vallées-

Les interconnexions entre les réseaux urbains (Vitalis) et interurbains (Conseil Général) sont défaillantes, la desserte des pôles d'activités situés en périphérie de Poitiers organisée quasi-exclusivement au départ du centre-ville.

Pays Vienne et Moulière - déficit d'informations sur les bus Lignes en Vienne; pas d'arrêt des bus Lignes en Vienne à Champlain (pb d'accès par le passage sous la rocade) constat de faiblesse des transports collectifs (peu connus, horaires et arrêts inadaptés et offre limitée, peu de liaisons entre communes mais toutes les lignes vont vers Poitiers)...

Communauté d'agglomération Grand Poitiers -

Des points noirs majeurs en matière de desserte ont été identifiés et nécessitent que soient construites des solutions innovantes et courageuses. Ces points noirs posent au-delà du problème de volume des flux automobiles, des problèmes d'équité d'accès à l'emploi, aux loisirs et de droit à la mobilité : la zone du Futuroscope, la zone de la République, l'articulation entre les 3 pôles universitaires, le Centre Hospitalier Universitaire, la desserte des lieux culturels (notamment en soirée) : TAP, Maisons de quartiers...

Opter pour le développement d'une palette de solutions avec pour maître mot : l'intermodalité

Piste 10 - Mettre en place une centrale d'information à la mobilité et une tarification combinée

Piste 11- Opter pour la connexion des liaisons douces, comme premier pas vers l'interaction des territoires

*L'enjeu d'une mobilité durable n'est plus seulement de construire de nouvelles infrastructures, ni des modes de transport « écologiques », c'est surtout d'accompagner l'apprentissage d'une **mobilité devenue exigeante** du fait de nos sociétés de la distance et de la vitesse et de la complexité des systèmes de transport. Les habitants ont besoin d'être accompagnés dans leurs changements de pratique de mobilité. On ne peut attendre d'eux qu'ils décryptent la nébuleuse aujourd'hui offerte par les différentes autorités des transports: multiplicité des formes de signalétiques et de systèmes d'information, absence d'articulation des offres proposées, interconnexion dans les horaires, outils d'accompagnement à la mobilité qui peinent à émerger (comparateur, calculateur d'itinéraire alternatif à la voiture, co-voiturage de proximité, recensement de l'offre alternative ...)*

*Aussi, il s'impose aux AOT de **coordonner leurs offres** (TER/car/bus/,voies cyclables...) **d'offrir une tarification combinée** et de **simplifier l'accès à l'information** notamment dans l'hypothèse d'une **centrale d'information à la mobilité**^{Ex7}. Cette dernière permettrait une information rapide et une mise en commun de la fréquentation des différents réseaux et des reports modaux éventuels. Il importera de **partir de « l'usage » pour permettre d'adapter l'offre de déplacement** et notamment d'offrir une meilleure grille de lecture dans les critères de choix des déplacements: rapidité, cherté, commodité... Le partage de la voie devra également être repensé notamment en définissant des itinéraires piétonniers et cyclables pour faciliter le rabattement autour des gares et des pôles de proximité.*

ETAT DES DEBATS

Communauté d'agglomération Grand Poitiers –

Extrait « être ou ne pas être mobile » de Eric le Breton, sociologue, conférence du CDR

« ... Nos agglomérations, en s'étalant, se compliquent de manière extraordinaire ; vu d'avion, c'est un enchevêtrement de zones résidentielles, de zones d'activité, de zones commerciales, le tout coupés par des infrastructures, des équipements, les autoroutes, les voies rapides. Le réseau de transports collectifs se complique en conséquence : on y ajoute toujours plus d'automates, de signaux et de messages sonores,... Résultat : on produit des environnements qui sont de moins en moins accessibles à une grande partie de la population. A commencer par celle confrontée à des problèmes d'illettrisme, soit un Français sur dix d'après l'Insee... Les opérateurs publics comme privés ne font pas assez vite, mais ils font ce qu'ils peuvent. Les taxer d'inertie ne serait pas rendre justice aux initiatives qu'ils développent. Par exemple, la SnCF a mis en place des modules d'apprentissage de l'usage du train destiné aux enseignants des écoles primaire, à partir de fiches pédagogiques. De même, la RATP a mis en place des « ateliers mobilité »^{Ex} destinés à initier des jeunes en insertion professionnelle à l'usage de son réseau. Dans un cas comme dans l'autre, cela participe certes de la promotion de l'entreprise, mais c'est un début intéressant... »

Pays Vienne et Moulrière –

L'enquête menée auprès des habitants permet de mettre en évidence **3** demandes spécifiques : pistes ou bandes cyclables sécurisées (vers la forêt de Moulrière, vers Poitiers, vers les services de base) et des liaisons sécurisées pour accéder aux services de proximité **ainsi qu'entre les centres bourg**.

Pays des six vallées –

Des pistes douces cyclables connectent nos territoires, mais ne sont pas mises en valeur. Exemples: piste cyclable entre Saint Benoît et la Villedieu-du-Clain ou entre la Vallée-du-Clain et Ligugé. Il importe de développer des liaisons utiles vers les points attractifs (notamment pour les jeunes des communes les plus périurbaines pour se rendre à Poitiers en vélos...).

Soutenir l'innovation technologique, sociale et organisationnelle

Piste 12 - Offrir les conditions à l'expérimentation en soutenant l'innovation sociale et territoriale

*Il importe de ne pas confondre **le droit à la mobilité et le droit à la vitesse**. Le rapport à l'espace n'est plus seulement un rapport à la distance, mais combine aussi le temps. Les durées actuelles de déplacements ne dissuadent pas les usagers de se reporter vers des modes alternatifs à la voiture. Aussi, au-delà du débat sur la limitation de la vitesse automobile, l'introduction du **facteur temps dans les politiques publiques** ou encore le **chrono-aménagement** sont des moyens d'**appréhender autrement la mobilité pour une offre mieux adaptée**: les rythmes de vie différenciés des ménages en périphérie, la coordination des horaires d'ouverture et des conditions de desserte, les autoroutes apaisées^{Ex8} ... Dans ce cadre, l'appui de la 1^{ère} agence des temps française créée sur Poitiers est un moyen de requestionner nos politiques locales. De plus, **la coopération avec les gros employeurs et pourvoyeurs d'horaires** (notamment sur le site du Futuroscope, CHU, Université) est une voie incontournable pour favoriser l'adaptabilité des horaires, sensibiliser et capter les besoins des salariés. Ensuite, le modèle d'organisation basé sur **l'auto-organisation en réseau des citoyens** semble être également une alternative qu'il faut mieux relayer pour l'émergence de nouvelles formes de mobilité. (ex: blog Rouletaville^{Ex9}).*

ETAT DES DEBATS

Pays des six Vallées -

Le **Bois de Saint Pierre** est une zone de loisirs majeur sur le territoire, mais aucune liaison n'a été pensée en direction de ce site. Le pays est en attente d'une offre de transports les week-ends et en période de vacances pour les loisirs des populations jeunes notamment vers Poitiers mais également vers les autres villes qui proposent des activités de loisirs (piscine, cinéma, sports...) au sein du Pays (Vivonne, Nieuil-l'Espoir, Lusignan...) ou en proximité (Gençay...). Le Pays souhaitant développer des espaces et des activités de loisirs de plein air à destination des habitants de Grand Poitiers, l'utilisation et **l'organisation des transports en commun pourraient être également repensée pour favoriser les déplacements vers le Pays** (ex : horaires adaptées le week-end, mise à disposition de vélos dans les gares du Pays, desserte du Bois de Saint Pierre ...).

Le **covoiturage reste peu pratiqué** malgré les initiatives mises en place. L'organisation du covoiturage se fait davantage de manière informelle, notamment pour les activités des enfants du mercredi après-midi, au sein des réseaux de connaissances

Pays du Haut Poitou et Clain - Problème d'articulation entre les horaires de bus scolaire et les horaires d'ouverture de l'établissement qui a été négocié en direct avec le conseil des jeunes du Neuvilleois.

Pays Châtelleraudais - A ce jour, l'offre de déplacement alternative ne peut venir concurrencer les vitesses de déplacement en voiture sur l'axe autoroutier Poitiers-Châtelleraut. Des territoires ont opté pour des **autoroutes apaisées**^{Ex8} (limitation de vitesse à 70 km/h) et l'usage exclusif de voies par les autocars. L'offre de politique tarifaire préférentielle en cas de co-voiturage servirait également de levier à la diversification de l'offre de déplacement.

Communauté d'agglomération Grand Poitiers -

Beaucoup de pays européens ont incité à l'utilisation d'autocars sur autoroute. La faible perspective d'évolution avant 2016 de la ligne ferrée Poitiers-Châtelleraut, crédibilise l'hypothèse d'une voie réservée aux cars (véritable voie urbaine) sur l'autoroute ou N10 ainsi que de la mise en place d'une voie ou autoroute apaisée entre Poitiers et Châtelleraut sur le modèle de ce qui a été développé à Grenoble.

*Riches d'expériences nombreuses et diversifiées, les acteurs expriment largement l'importance de faire évoluer les pratiques en donnant en commun des **signes forts et précurseurs**, comme :*

- *favoriser la « **non-mobilité** » et notamment par les **téléservices** dans les pratiques professionnelles, administratives et commerciales : formalités et achats à distance moyennant des systèmes de livraison à domicile, mutualisation de salles de téléconférence, les maisons de services publics^{Ex10}, pôle de formation et d'accompagnement de télétravailleurs^{Ex11} ...*
- *proposer des **systèmes d'aide au voyage misant sur les nouvelles technologies** (information des voyageurs et des conducteurs en temps réel, interactivité entre infrastructures et véhicules, services à distance, centrale de mobilité),*
- *miser sur de **nouvelles formes d'usage** (covoiturage, auto partage, locations longue durée de vélos, partage de flottes privées),*
- ***moderniser la billettique** pour une meilleure convivialité (simplicité des gammes de tarification, cartes à puce, machines conviviales, utilisation d'internet pour acheter, réserver, modifier).*
- *accompagner les individus dans leurs **compétences à se déplacer et à pratiquer**: atelier de la mobilité^{Ex12}, charte de la rue, conférences citoyennes ...*
- ***améliorer la qualité de l'espace public et des services associés**, et ré-investir la rue en faveur du piéton (abribus, continuité des surfaces de déplacement, des pistes cyclables, marquage des rues, piétonisation en centre-ville...),*

ETAT DES DEBATS

Communauté d'agglomération Grand Poitiers

Diverses pistes d'actions concrètes ont été identifiées : 1°Mettre en place entre le site du Futuroscope et le centre ville et sur "la grande agglomération" en général (20 km autour de Poitiers) **des solutions de transport innovantes**, qui donnent envie: Voitures électriques (en location, comme à La Rochelle) à faible empreinte carbone, par exemple. 2°Faire évoluer les représentations et les pratiques des usagers de la ville (respect des différentes pratiques de déplacements) : la « charte de la rue » en est une des solutions.

Le modèle de développement urbain attendu est clair : **mettre l'humain au cœur des décisions et des aménagements** en assurant une participation de la population aux projets (tel que certains exemples allemands - Fribourg), en redécouvrant l'espace public sous l'angle du piéton, en appréhendant les usages multiples des individus, l'imbrication des différents rythmes de vie et les besoins de mobilité notamment qui vont avec (loisirs, travail, école ...), en pensant les usages et l'offre de service avant de construire.

Pays Vienne et Moulière

Les aménagements routiers structurants (ronds-points, déviations...) sont rarement pensés en y intégrant d'autres modes de déplacement que l'automobile: déviation de Saint Julien l'Ars, de Mignaloux-Beauvoir...

La culpabilisation des usagers de l'automobile, notamment éloignés ne constitue pas une voie d'amélioration pour les politiques locales de mobilité. Une diversité **d'outils de sensibilisation et d'accompagnement** s'est développée dans le paysage local comme des moyens directs et opportuns pour faire changer les pratiques : plan de mobilité d'établissements et d'administration, conférences citoyennes, classes de ville, Carapattes, les opérations " En ville sans ma voiture "....

Au coeur de ces **enjeux de sensibilisation**, il est attendu d'encourager la **participation citoyenne en matière de mobilité** par la mise en place de conditions d'information citoyenne réelles (données publiques partagées, centralisation des informations, une signalétique et information coordonnée et relayée ...), la multiplication des temps de concertation lors de mise en place de nouveaux services ou d'aménagements urbains, une mise en perspective des enjeux environnementaux à un niveau local en lien avec les conseils de développement (augmentation des températures, adaptation au changement climatique...) ...

Mais aussi, **l'accompagnement des citoyens et leur mise en lien** constitue un des leviers prioritaires à mettre en œuvre par le déploiement d'outils diversifiés : ateliers de mobilité, la mise en place d'opérations dite de « marketing direct » (permettant de fournir aux personnes contactées des informations sur les modes alternatifs et les accompagner dans leurs pratiques), club des co-voitureurs, auto-stop organisé ^{Ex13} ...

ETAT DES DEBATS

Communauté d'agglomération Grand Poitiers -

La collectivité doit progresser dans les modalités de traitement des espaces publics sur des opérations symboliques, de manière à faire évoluer les pratiques des citoyens : traitement différencié de l'espace public selon les heures...

Martin Vanier, géographe, suggère face à « l'interterritorialité » croissante, l'organisation de conférences territoriales élargies aux citoyens, pour discuter de la manière d'agencer les territoires, urbains et ruraux ou combinant les deux, avant même de décider qui fait quoi et dans quel périmètre. Si la décentralisation a conféré de nouveaux pouvoirs aux élus locaux, l'heure est venue pour eux de réfléchir aux modalités de son partage, ce que tous ne sont pas encore prêts à faire.

Pays des Six Vallée -

Un groupe de travail s'est mis en place dans le cadre du CLIC (Contrat Local Initiatives Climat) du Pays et a notamment engagé des réflexions/actions sur : la promotion des pédibus/carapattes (cf infra) et la promotion du Co-voiturage (projet de constituer un « Club des covoitureurs » du Pays)

Pays Châtelleraudais -

Les élus appréhendent avec difficulté la manière dont ils peuvent collaborer et progresser avec les conseils de développement.

Contrats d'axe ^{Ex1} -

- page 6

Contrats d'axe ou de gare notamment déclinés à Toulouse et à Grenoble, « ce sont des outils qui encouragent les communes péri-urbaines à densifier autour de pôles générateurs ».

Association Itinéraire 17 ^{Ex2}

- page 9

Association qui accompagne la mise en place de service d'accompagnement social à la mobilité. Ce service s'adresse à toutes les personnes démunies, en situation d'isolement, fragilisées par l'âge, le handicap et la précarité des ressources ; le service d'accompagnement social à la mobilité intervient après qu'ont été épuisées toutes les solutions de droit commun et d'accès aux transports pris en charge au titre de la maladie, du handicap et de l'éducation spécialisée.

Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime ^{Ex3}

- page 9

Le syndicat est une collectivité territoriale centrale qui fédère : les 5 Autorités Organisatrices de Transport de Charente Maritime, avec le soutien de la Région Poitou-Charentes + 4 réseaux urbains et 1 réseau interurbain : Yélo à la Rochelle, R'bus à Rochefort, Buss à Saintes, Carabus à Royan et Les Mouettes en interurbain + le réseau ferroviaire avec la SNCF

<http://www.symod.org>

Association Movable ^{Ex4}

- page 10

La Conférence Permanente des Autorités Organisatrices des Transports (AOT) de l'agglomération bordelaise, concerne les trois collectivités locales suivantes : le Conseil régional d'Aquitaine, le Conseil général de la Gironde et la Communauté Urbaine de Bordeaux. Son objectif est de coordonner les politiques des trois collectivités dans le but d'établir un « droit à la mobilité » par la proposition d'une offre de transports et de services de mobilité globale cohérente.

Opération « J'y vais autrement » ^{Ex5}

- page 11

Agence pour l'environnement et le développement soutenable de Bourgogne – avril 2009 à avril 2010 — suivi de groupe de volontaires qui ont développé un comportement plus éco responsable en matière de déplacements par l'analyse de leurs pratiques, motivations, et freins....

Nouvelles gares ^{Ex6}

- page 13

La première crèche installée dans une gare en France a ouvert ses portes à Roanne (Loire), avec des places réservées aux enfants des abonnés des trains express régionaux (TER) allant travailler notamment à Lyon ou Saint-Étienne. La crèche de Roanne est issue d'un appel à projets lancé en 2009 pour revitaliser 14 gares de la région en complétant l'offre de services qu'elles proposent. (*source : Localtis info- 23/08/2010*).

Centrale d'information à la mobilité^{Ex7} – page 15

Une centrale de mobilité est une structure (association, organisme, service public...) dont la fonction est de faciliter la mobilité de ses usagers (les citoyens d'un territoire par exemple). Si la centrale de mobilité fournit de l'information et prend les réservations, elle travaille aussi avec les transporteurs, les entreprises, les administrations, les centres commerciaux... pour améliorer le système de transport local par l'animation et la concertation. ex;: Centrale de mobilité dédiée à l'information des usagers des transports en commun de la [Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur](#)

Autoroutes apaisées^{Ex8} – page 16

L'infrastructure devient un axe de communication intégré à son environnement, plus perméable et moins "traumatisant" pour les territoires traversés. La vitesse s'inscrit comme un levier de régulation important du concept. La fluidité du trafic étant optimale autour de 70 km/h, l'autoroute "apaisée" offre une nouvelle approche de la desserte périurbaine, car elle fiabilise la régularité de temps de trajet. Un axe sature plus rapidement en période de pointe lorsque les vitesses plus élevées sont autorisées.

Blog Rouletaville^{Ex9} – page 16

Un blog qui permet de mettre en relation les parents qui cherchent à faire du co-voiturage dans Saint-Maur-des-Fossés (Val de Marne) lors des activités extra-scolaire. « générer des déplacements groupés entre parents pour le loisirs du mercredi des enfants » www.rouletaville.fr

Maisons de services publics^{Ex10} – page 17

Les maisons de services publics existent déjà suite à la loi du 12 avril 2000 relative aux " droits des citoyens dans leurs relations aux services publics " : elles visent d'abord à faciliter les démarches administratives des usagers et à améliorer la proximité (géographique) des services publics en territoire rural ou urbain.

Pôle de formation de télétravailleurs^{Ex11} – page 17

Pour exemple, intégré dans le réseau départemental, le télécadre du pays de Murat (Parc naturel régional des volcans d'Auvergne) est spécialisé dans les formations au télétravail indépendant et salarié.

Chaque année, plusieurs sessions de formation sont organisées dans son Centre de Formation au Télétravail labellisé par la Direction Régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle. Télétravailleurs en activité ou en projet d'installation se retrouvent en immersion totale pour apprendre, échanger et construire leurs activités.

Atelier de mobilité^{Ex12} – page 17

La RATP a mis en place des « ateliers mobilité » destinés à initier des jeunes en insertion professionnelle à l'usage de son réseau.

Auto-stop organisé^{Ex13} – page 18

Une forme plus allégée que le co-voiturage, avec simplement des aires sécurisées et repérables au bord des principaux axes, sur lesquelles le co-voitureur peut se placer quand il en a besoin, et faire du stop.

Livre vert
pour une mobilité durable
à l'échelle du SCOT du Seuil du Poitou
parution février 2011

téléchargeable sur www.grandpoitiers.fr

Coordination et rédaction du document assurées par :

Conseil de développement responsable

Secrétariat

Grand Poitiers

Service Prospective et coopérations territoriales

Hotel de ville

BP 569

86021 Poitiers Cedex

conseildedeveloppement@agglo-poitiers.fr

Ligne directe: 05 49 52 36 59

Fax: 05 49 52 38 83

