

Colloque « Mobilité » du 28 novembre 2019

Interventions

Introduction et présentation

Régine Leduc Préfecture

Yann Goalabre DDT 18

La mobilité est un enjeu important et la prise en compte des mobilités est une composante essentielle de l'attractivité des territoires.

Ce colloque fait suite aux assises de la mobilité de 2017, et aux réunions d'arrondissement de juin dernier.

Il s'agit aujourd'hui de présenter les solutions existantes et de voir comment l'État peut aider les collectivités.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) votée récemment met l'accent sur les mobilités du quotidien. Aussi il est intéressant de connaître les solutions, les besoins, les contraintes et les freins dans ce domaine.

L'État a mis en place la plateforme « France mobilité » afin d'aider à l'élaboration de démarches répondant aux besoins des habitants.

Au préalable à ces démarches, il est nécessaire de disposer de connaissances dans le domaine des déplacements afin d'appréhender les besoins des usagers et d'aider les décideurs.

1 Flux de déplacements domicile travail

Didier Mérillac DREAL

Vincent Bernard INSEE

Intervention 1.1 Régine Leduc – Préfecture

86 % des actifs du département du Cher utilisent la voiture, quelle est la moyenne nationale ?

- **Vincent Bernard – INSEE** : la moyenne nationale est de 80 % « plombée » par les déplacements de Paris, Marseille et Lyon où l'utilisation des transports en commun est intense.

Intervention 1.2 M. Ducastel – maire de La Guerche sur l'Aubois

La commune de La Guerche sur l'Aubois comprend 3 379 habitants et est située sur la ligne ferroviaire Lyon-Nantes, sur le trajet de Bourges à Nevers. Malgré l'électrification de la ligne, 10 arrêts par jour ont été supprimés en gare de La Guerche. Les horaires actuels d'arrêts des trains ne correspondent plus aux besoins de déplacement des actifs de la commune.

Aujourd'hui on s'étonne de la part de 86 % d'utilisation de la voiture. La suppression d'arrêts sur le trajet ferroviaire de Bourges à Vierzon et les nouveaux horaires « ont mis plusieurs centaines de voitures sur la route ».

- **Régine Leduc – Préfecture** : le volet ferroviaire des déplacements est de la responsabilité du conseil régional, il existe d'autres types de mobilité alternative.

Intervention 1.3 M. Fraisse – Agglobus

Sur les chiffres de l'intensité des déplacements entre Bourges et Vierzon, l'effet des pôles intermédiaires est-il pris en compte ?

- **Vincent Bernard – INSEE** : on distingue pour l'analyse des chiffres l'agglomération de Bourges, l'agglomération de Vierzon et l'espace entre ces 2 pôles donc oui les effets des pôles intermédiaires sont considérés.

Intervention 1.4 M. Billot – vice-président de la CA Bourges plus, en charge de la mobilité durable

Le territoire est rural. Pour les habitants la voiture y a sa place : c'est culturel et c'est à l'image des problématiques en France. Aussi, les travaux devraient aller plus loin dans l'analyse de ce phénomène culturel .

- **Régine Leduc – Préfecture** : effectivement les habitants des territoires ruraux restent attachés à la voiture sans doute parce qu'ils ont une méconnaissance des moyens de déplacements alternatifs à la voiture et que sans voiture ils sont pénalisés d'ans l'accès à l'emploi. Aussi, il est nécessaire de mieux communiquer sur les solutions.
- **Alain Jean – SCIC Rezo Pouce** : la communication est extrêmement importante sur les « transitions de comportements » mais ça ne suffit pas il faut « mettre de l'humain pour montrer l'exemple »

Intervention 1.5 M. Lebranchu – maire de Saint Oustrille

Il est d'accord avec le maire de La Guerche sur l'Aubois : le train enlève des voitures et ne pollue pas, c'est mieux que les voitures électriques et hybrides. Le mode ferroviaire est idéal mais il faut un mode ferroviaire de qualité : « s'il y a des retards, l'usager retourne à la voiture ».

Intervention 1.6 M. Pointereau – Sénateur et président de l'association « TGV et mobilité ferroviaire Grand Centre Auvergne »

Pour faire écho aux interventions des maires de La Guerche sur l'Aubois et Saint Oustrille, une étude a été demandée à l'association qu'il préside par « SNCF réseaux » « pour redonner goût au train sur nos territoires » et résoudre le problème de liaisons entre nos villes. Le territoire couvert par l'association (une partie du Cher, de l'Allier, de l'Indre, de la Nièvre) est un territoire pilote..

Pour information, la ligne ferroviaire Bourges-Nevers accuse un déficit de 11 M€ par manque de voyageurs.

L'étude a commencé il y a 6 mois. Une enquête d'une durée d'1 mois est lancée le 29/11/2019 auprès des élus dans l'objectif d'apporter des solutions concrètes comme une application internet pour gérer des déplacements domicile/travail sur le trajet Montluçon/Bourges/Paris avec comme outil le billet unique facilitant les déplacements multimodaux.

Une demande de financement a été faite auprès de l'ADEME. La DREAL est partenaire de cette étude ainsi que la région Auvergne Rhône Alpes et la région Centre Val de Loire.

- **Régine Leduc – Préfecture** : la préfecture est intéressée par les résultats de l'enquête. Quand seront menées les premières actions ? [en 2020]
- **Didier Mérillac – DREAL** : le train est intéressant sur les longues distances, la problématique se situe plus sur les courtes et moyennes distances. L'utilisation de la voiture atteint 90 % dans les zones très rurales ou les besoins sont liés à une population composée de personnes isolées, de personnes âgées, de jeunes non motorisés et à des déplacements de proximité ; marché local, médecin, etc. « Il n'est pas question d'une mise en concurrence entre les modes de transports mais de complémentarité. »

2 Diagnostic mobilité en territoire peu dense

Fabien Guillemaut DREAL

Nicolas Thepault Pays de la Châtre

Delphine Chichery DDT 36

Intervention 2.1 Régine Leduc – Préfecture

Pour une mise en place de cette démarche dans le Cher, les collectivités peuvent candidater.

- **Fabien Guillemaut – DREAL** : pour être fiable, le territoire doit être relativement grand pour disposer d'un volume suffisant de données

Intervention 2.2 Régine Leduc – Préfecture

Quand cette démarche a-t-elle été lancée ?

- **Nicolas Thepault – Pays de La Châtre en Berry**: le cadrage avec la DREAL a eu lieu en janvier 2019, l'enquête auprès des habitants en février, l'atelier et les groupes de discussion en avril, le séminaire en juin

Intervention 2.3 M. Mitaty – maire de Crozon sur Vauvre

Les résultats de l'enquête auprès des habitants ont permis de cerner les problématiques de la commune : beaucoup de personnes âgées, peu de commerces, un besoin de mobilité pour des courses à 10/15 km, la famille ou les voisins assurent en voiture le déplacement des personnes âgées. Il est en attente d'actions pour redonner de l'attractivité à sa commune.

Intervention 2.4 M. Cosyns – président du pays Berry Saint Amandois

Il est intéressé par les résultats de l'enquête menée par le pays de La Châtre en Berry pour collaborer avec ce pays. Le pays n'est pas maître d'ouvrage, ni maître d'œuvre en matière de mobilité alors quelle suite va être donnée à cette étude ? Les communautés de communes vont-elles s'investir et que va faire la région ?

- **Nicolas Thepault – Pays de La Châtre en Berry** : un appel à projet auprès des communes et des communautés de communes est envisagé pour faire remonter 2 ou 3 projets. Le pays ira chercher les financements. Une autre aide du pays pourrait être apportée et va être proposée au président du pays : la mise en place de moyens d'animation sur le domaine de la mobilité.

- **Delphine Chichery – DDT 36** : la loi d'orientation des mobilités (LOM) donne la possibilité aux communautés de communes de devenir « autorité organisatrice de la mobilité » (AOM). Il s'agit concrètement d'« une compétence à la carte » en fonction des actions par exemple, ce peut être la prise de la compétence spécifique des aires de covoiturage. Ainsi, les communautés de communes de par la loi LOM peuvent accompagner les dispositifs de la région dont la compétence est issue de la loi NOTRE.

Intervention 2.5 Mme Dormoy – DDT 41

Lors de l'élaboration du SCOT avez-vous traité de la mobilité ?

- **Nicolas Thepault – Pays de La Châtre en Berry** : la thématique de la mobilité a été très peu évoquée lors de l'élaboration du SCOT mais justement l'étude menée vient compléter cela.

Intervention 2.6 M. Burlaud – CdC Arnon Boischaut Cher

Les compétences à la carte semblent compliquées à mettre en place quand elles sont gérées par plusieurs collectivités.

- **Delphine Chichery DDT 36** : la mobilité est à traiter au niveau de la communauté de communes. La loi LOM se veut plus flexible que la loi NOTRE. C'est l'opportunité pour les élus de se saisir d'un outil au plus près des territoires et de se saisir de la problématique propre au territoire en coordination avec la région pour qu'il n'existe pas de superposition. L'objectif de la loi LOM est de répondre aux besoins locaux. Elle donne cette chance aux élus.

Intervention 2.7 M. Burlaud – CdC Arnon Boischaut Cher

Dans l'organisation des déplacements, on fait face à un problème quand l'utilisateur arrive en gare de Bourges et qu'il veut se rendre en périphérie.

- **Yann Goalabre – DDT 18** : il s'agit bien de couvrir l'ensemble du territoire par des solutions de mobilité. Si une communauté de communes ne prend pas la compétence de mobilité au 1^{er} janvier 2021, la région se substituera. La complémentarité n'est pas une redondance de compétences et l'échelle de la communauté de communes ou d'agglomération est intéressante. La DDT 18 est prête à accompagner les territoires volontaires.

Intervention 2.8 M. Fraisse – Agglobus

Beaucoup d'études sont réalisées avec beaucoup d'intervenants : INSEE, association « TGV et mobilité ferroviaire Grand Centre Auvergne », etc, comment fédérer ces données ?

- **Régine Leduc – Préfecture** : il est effectivement nécessaire de s'orienter vers du concret. Les études sont nécessaires : elles vont permettre aux élus, à l'échelle de leur territoire, de mettre en place une stratégie politique et de phaser les actions ce qui entraînera une dynamique

3 Plan de mobilité rurale

Pierre Bernat Y Vicens CEREMA
Laurence Rénier pays Sancerre Sologne

Intervention 3.1 Didier Mérillac – DREAL

Quels sont les délais de réalisation du Plan de mobilité rurale du pays Sancerre Sologne ?

- **Mme Rénier – Pays Sancerre Sologne** : le PMR est en cours mais se donner un délai de 5 ans semble raisonnable

Intervention 3.2 : Clotilde Delfour – CEREMA

Dans le département de la Vienne, le secours catholique propose des solutions de transports solidaires . Le secours catholique fait appel a des bénévoles pour transporter des personnes en difficulté ou des personnes âgées. Les bénévoles sont défrayés et leur prestation est défiscalisée. L'assurance « Saint Christophe » assure le conducteur du véhicule en lui garantissant l'absence de malus et de franchise dans le cas d'un accident. Ce service est accessible via un numéro unique. Il n'est pas mobilisé en Région Centre Val de Loire.

4 Cellule régionale d'appui France mobilités

Pierre Bernat Y Vicens CEREMA
Fabien Guillemaut DREAL

Aucune intervention

5 Plateforme mobilité et auto-stop organisé

Alain Jean SCIC Rezo Pouce
Didier Ketschker coordinateur de la plateforme territoriale de mobilité du PETR Gâtinais-Montargois
Eve Quillévére conseillère mobilité de la plateforme territoriale de mobilité du PETR Gâtinais-Montargois

Intervention 5.1 Yann Goalabré – DDT 18

Le dispositif « Rezo Pouce » est une alternative à l'usage individuel de la voiture. Il permet également de se connaître entre habitants.

Intervention 5.2 Régine Leduc – Préfecture

Qui peut adhérer ?

- **Alain Jean – SCIC Rezo Pouce** : les communes, les communautés de communes et d'agglomérations, les syndicats, les PNR, etc. Puis quand Rezo Pouce est en place sur un territoire, Rezo Pro est mis en place et les entreprises de ce territoire peuvent alors adhérer.
Rezo Pouce est gratuit pour les usagers. Sa mise en place coûté à la collectivité entre 2 500 et 6 000€ par an (c'est plus la première année avec le coût des panneaux et autre matériel). Dans le coût il y a la communication et la rémunération des animateurs de transition.

Intervention 5.3 Yann Goalabré – DDT 18

À l'échelle d'une communauté de communes, les panneaux sont sur le territoire départemental, car l'utilisateur peut, via Rezo Pouce, sortir du territoire de la collectivité adhérente.

- **Didier Ketschker – PETR Gâtinais-Montargois** : oui par exemple sur le PETR Gâtinais-Montargois, 70 communes sont concernées par la mise en place du dispositif Rezo Pouce mais les panneaux sont implantés sur 90 communes.

Intervention 5.4 Régine Leduc – Préfecture

Le dispositif du PETR Gâtinais-Montargois compte 275 inscrits. Disposez-vous d'éléments de connaissance sur leur profil, leur classe d'âge, leurs besoins ?

- **Alain Jean – SCIC Rezo Pouce** : oui, car ces informations sont données par l'utilisateur, mais elles sont régies par le règlement général sur la protection des données (RGPD). Le conseiller Rezo Pouce a accès à ces données réservées à Rezo Pouce et au référent Rezo Pouce de la collectivité.
- **Eve Quillévéré – PETR Gâtinais-Montargois** : les adhérents sont pour beaucoup des conducteurs mais il y a de plus en plus d'autostoppeurs. Qu'elles soient conductrices ou autostoppeuses, les femmes sont plus nombreuses. Sur la question de l'âge des autostoppeurs, surtout au lancement du dispositif, il s'agissait surtout de jeunes ou de personnes âgées. Le PETR n'a pas encore organisé d'enquête pour connaître les usagers.

Intervention 5.5 M. Billot – vice-président de la CA Bourges plus, en charge de la mobilité durable

Sur l'ensemble du dispositif Rezo Pouce, combien y a-t-il d'adhérents, combien de départements ?

- **Alain Jean – SCIC Rezo-Pouce** : Rezo Pouce ne dispose pas de chiffres précis aujourd'hui mais une étude à l'échelle nationale est prévue avec le CEREMA. Ce qui est sûr: la première année de la mise en place sur un territoire donné, le nombre d'adhérents représente 1,5 % des habitants. Il représente de 6 ou 7 % sur les territoires les plus anciens.
Au niveau national on peut dire que la part de femmes est de 47 % pour 53 % d'hommes et que la répartition en type d'usage est de 1/4 conducteurs, 1/4 passagers, 1/4 mixtes.

Intervention 5.6 Nicolas Thepault – Pays de La Châtre en Berry

Quel est le temps passé à la mise en place du dispositif ?

- **Didier Ketschker – PETR Gâtinais-Montargois** : sur les 6 premiers mois, la mise en place du dispositif a nécessité un temps plein.
- **Alain Jean – SCIC Rezo Pouce** : les phases les plus longues sont de celles convaincre les élus et celles pour disposer des autorisations d'implantation des panneaux.

Les collectivités peuvent entrer dans le capital de la SCIC (Société coopérative d'intérêt collectif) et partager sa gestion ce qui facilite la mise en place de Rezo Pro et de Rezo Seniors

Intervention 5.7 Nicolas Thepault – Pays de La Châtre en Berry

Comment traiter le problème des personnes âgées non aguerries au numérique ?

- **Alain Jean – SCIC Rezo Pouce** : le référent peut être contacté par les personnes qui ne maîtrisent pas l'outil numérique et saisit le besoin à la place de l'utilisateur.

Intervention 5.8 Didier Mérillac – DREAL

Y a-t-il une charte de fonctionnement ?

- **Alain Jean – SCIC Rezo Pouce** : oui une « charte de bon comportement et du respect du code de la route ». Les usagers doivent montrer leur carte d'adhérents. L'inscription se fait sur la base de la fourniture de la carte d'identité

Intervention 5.9 Régine Leduc – Préfecture

Comment l'inscription est-elle validée ?

- **Alain Jean – SCIC Rezo Pouce** : Rezo Pouce dispose d'un salarié qui inscrit 60 à 100 usagers par jour. Une sélection peut être effectuée par la collectivité

Conclusion

Mme Régine Leduc, secrétaire générale de la préfecture, remercie les participants et les intervenants et rappelle que les services de l'État sont à disposition des collectivités sur le thème de la mobilité durable.