

Manifeste pour une politique de déplacement partagée et durable dans la Vienne



Proposé par la **coordination
des conseils de développement de la Vienne**

- > Conseil de développement durable
de l'agglomération de Poitiers
- > Conseil de développement
du pays des six Vallées
- > Conseil de développement
du pays du Loudunais
- > Conseil de développement
du pays de Vienne et Moulière
- > Conseil de développement
du pays Montmorillonnais
- > Conseil de développement
du pays de Vals de Gartempe et Creuse

SOMMAIRE

I > L'INCONTOURNABLE COOPERATION ENTRE LES COLLECTIVITES POUR UNE PLANIFICATION TERRITORIALE PARTAGEE

- 1 - Favoriser la coopération territoriale à l'échelle des territoires vécus
- 2 - Engager une réflexion à l'échelle de l'espace urbain Poitiers-Châtelleraut
- 3 - Promouvoir un urbanisme raisonné dans une armature urbaine partagée

II > L'ACTION COLLECTIVE, POUR UNE MOBILITE REGULEE

- 1 - Affiner notre connaissance des besoins de déplacements
- 2 - Cibler les publics pour une offre de transports adaptée
- 3 - Mutualiser l'offre de transports entre Autorités Organisatrices des Transports et transporteurs
- 4 - Communiquer sur les modes de déplacements qui existent et leurs différents avantages

III > VERS L'EXPERIMENTATION DE NOUVEAUX SERVICES A LA MOBILITE

- 1 - Enrichir l'offre existante
- 2 - Innover dans les services à la mobilité
 - les plans de déplacements des entreprises et des administrations
 - la tarification combinée
 - le co-voiturage
 - les taxis collectifs
 - les points de services à la mobilité
 - le transport combiné

IV > VERS DE NOUVELLES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS : COMMENT ANTICIPER ET SENSIBILISER ?

- 1 - Sensibiliser sur les enjeux liés à la mobilité (environnement, économie, santé, vie sociale)
- 2 - Associer en amont les habitants à la réflexion sur les déplacements



Préambule

La question des déplacements est commune à chacun de nos territoires.

- **Les engagements internationaux** tels que la Conférence de Rio ou le Protocole de Kyoto, ont pointé du doigt de lourds enjeux environnementaux et énergétiques qui ne peuvent pas nous laisser indifférents: effet de serre, variations climatiques, pollution de l'air, bruit, santé menacée, raréfaction des ressources fossiles...
- **Or, le secteur des transports sans être le plus gros contributeur aux émissions de gaz à effet de serre**, préoccupe les pouvoirs publics pour le long terme du fait de sa croissance rapide. Et le modèle du « tout voiture » est remis en cause en raison des coûts environnementaux, mais également économiques et sociaux qu'il induit pour l'individu et la collectivité.
- **La mobilité devient progressivement un facteur discriminant** lorsque les conditions ne sont plus réunies pour permettre à toute personne selon son âge, sa position professionnelle, sa situation géographique, son revenu et son sexe d'accéder aux services de tous ordres.
- **Et les coûts économiques directs et indirects pour les collectivités, les ménages et les entreprises s'alourdissent.**

Or, ce manifeste fondé par l'apport des acteurs présents aux **assises des déplacements du 15 mai 2004**, est un éclairage en un temps donné des principes qui pourraient fonder une action partagée pour une mobilité durable. Ces propositions de natures différentes ne sont donc pas hiérarchisées et ne se substituent en aucune façon l'une à l'autre.

La teneur des propositions obtenues au cours des assises des déplacements a été de quatre ordres :

- **la planification territoriale de nos pays et agglomérations** : l'échelle à laquelle se posent les problèmes de déplacements est l'échelle sur laquelle une réflexion en matière d'aménagement est nécessaire. Se déplacer est un droit, mais aussi la résultante de la localisation des habitants, des actifs et des générateurs de trafics. A ce titre, les découpages administratifs doivent être dépassés.
- **l'action collective, pour une mobilité régulée** : il ne s'agit pas de lutter contre la voiture, mais l'excès de voiture, en donnant sa place aux transports publics et aux autres modes alternatifs (vélos, marche à pied). En cela, la mutualisation des moyens des Autorités Organisatrices des Transports et des collectivités peut être le moteur à une action efficace et dissuasive.
- **l'expérimentation de nouveaux services à la mobilité** : pour faire face aux nouvelles pratiques de mobilité liées aux nouveaux rythmes, il faut se situer, au-delà d'une conception classique des transports, dans la perspective élargie de services à la mobilité et à l'accessibilité.
- **la sensibilisation, ou les moyens d'anticiper et de prévenir** : un renforcement des connaissances et l'anticipation des questions environnementales par une information accessible rapidement permettrait de fournir aux citoyens les moyens de devenir plus responsables et d'agir en ce sens.



L'incontournable coopération entre les collectivités pour une planification territoriale partagée

Une politique concertée et partagée en matière d'aménagement du territoire est le levier d'une action prolongée et efficace sur les déplacements. Effectivement, la planification territoriale de nos pays et agglomérations est un enjeu majeur afin de **mettre en cohérence les politiques d'urbanisation et de déplacements**.

1 > FAVORISER LA COOPÉRATION TERRITORIALE À L'ÉCHELLE DES TERRITOIRES VÉCUS

Les territoires vécus se distinguent progressivement des découpages administratifs. Il est clair que la réflexion en terme d'aménagement du territoire doit **s'affranchir de ces limites administratives**, en raisonnant sur des échelles plus vastes, et en faisant le lien entre le national, l'interrégional et le local.

Les enjeux en matière de qualité de vie et d'amélioration des services publics, d'égalité et de solidarité sont essentiels.

2 > ENGAGER UNE RÉFLEXION À L'ÉCHELLE DE L'ESPACE URBAIN POITIERS-CHÂTELLERAULT

Aussi, sur le département de la Vienne, la multiplication des structures intercommunales ne doit pas être un frein au dialogue et à une réflexion collective sur les principes d'aménagement qui guident nos territoires :

- Politique foncière
- Politique de l'habitat
- Politique commerciale et économique
- Politique de mobilité ...

Une réflexion spécifique doit s'engager, à l'échelle de l'espace urbain Poitiers-Châtellerault. Effectivement, les deux aires urbaines de Poitiers et Châtellerault sont complémentaires. Elles se caractérisent par de forts enjeux : un étalement urbain croissant, une forte concentration de population, des distances domicile-travail qui s'accroissent, des infrastructures qui marquent le développement urbain, une fragmentation des logiques intercommunales... A l'échelle de ce territoire, une **nécessaire solidarité est à trouver dans la cohérence des politiques publiques**. Cela n'empêchera pas l'épanouissement de chacun de ces territoires, mais permettra au contraire de mutualiser les projets de territoires et les attentes des habitants.

La révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) nous semble être l'outil le plus adapté pour conduire cette politique efficace. Bien que certains territoires ne semblent pas mûrs pour engager une telle coopération, cela ne doit pas freiner des coopérations par projet. **L'organisation d'une conférence intercommunale à l'échelle de l'espace urbain** pourrait être l'amorce de ce projet.

3 > PROMOUVOIR UN URBANISME RAISONNÉ DANS UNE ARMATURE URBAINE PARTAGÉE

Le département de la Vienne se caractérise par une forte concentration de la population locale et active sur le périmètre de l'espace urbain. La péri-urbanisation située le long des grandes infrastructures accroît et multiplie les distances de déplacements, notamment celle concernant le domicile-travail. Tandis que les fonctions économiques et de services offertes en périphérie des agglomérations ne suffisent pas à mailler efficacement le territoire.

Considérant que le renforcement du poids de certains pôles ruraux est une des conditions permettant de réduire l'isolement de certaines populations rurales et la multiplication des déplacements, les conseils de développement de la Vienne sont favorables :

- **au confortement du rôle des pôles intermédiaires de services** (regroupant banque, dentiste, librairie, pompier, gendarmerie, collège, vétérinaire...) comme : Montmorillon, Loudun, Chauvigny
- **à la recherche de complémentarités entre des pôles** : Lusignan-Vivonne, Neuville-Vouillé, Gençay-Civray
- **au maintien de pôles de proximité** (services de première nécessité) en milieu rural notamment grâce au développement de points multi-services gérés par les services publics et privés

De plus, face à un phénomène de péri-urbanisation croissant, le risque est élevé de voir les espaces naturels du département peu à peu réduits du fait d'une urbanisation non réfléchie, avec en outre des conséquences lourdes en matière de développement des transports.

A cet effet, la coordination des conseils de développement promeut **un urbanisme raisonné combinant densification urbaine, mixité sociale, modes de déplacements alternatifs à la voiture et où la volonté est donnée de «resserrer» la ville et d'éviter l'étalement péri-urbain, source avérée de déplacements et de pollution.**

Effectivement, la performance d'un réseau de transports publics dépend directement de la configuration des zones à desservir ; plus l'habitat est dense et concentré, meilleures sont les capacités offertes et les fréquences proposées, plus il est peu dense et dispersé, plus il est difficile de mettre en place un réseau répondant à la demande réelle (allongement des temps de parcours, multiplication des points d'arrêt...).

Les solutions techniques et urbanistiques qui ont donné l'exclusivité à la voiture sont aujourd'hui révolues. Il s'agit de donner, dans les aménagements de toutes natures (zones d'habitat, zones économiques et commerciales, bâtiments publics...), leurs chances aux modes de déplacements alternatifs.

L'implantation de services (emploi, formation, grande distribution...) doit également être pensée en prenant en compte préalablement les déplacements. Il faut à tout prix éviter que la mobilité soit un facteur discriminant dans la recherche d'emploi ou dans l'accès à la formation et aux services.

L'action collective pour une mobilité régulée

Cette péri-urbanisation, mais aussi l'évolution des rythmes de vie, l'étalement des heures de pointe, la multiplication des pôles de destination, l'apparition de nouveaux besoins en matière de déplacements placent le transport public face à un nouveau défi en matière de mobilité.

Or, de l'efficacité de l'offre de déplacements entre les territoires (des territoires périurbains vers les agglomérations ou de communes rurales à communes rurales) dépend l'usage de modes de transports alternatifs à la voiture.

1 > AFFINER NOTRE CONNAISSANCE DES BESOINS DE DÉPLACEMENTS

Au-delà de la mobilité, l'enjeu principal est l'accessibilité de tous à l'ensemble des activités (emploi, formation, loisirs, culture, services, commerces). Mais cela suppose que les acteurs coordonnent leurs efforts pour faciliter l'accessibilité des divers maillons de la chaîne de transports.

Ainsi, il faut en convenir : fondée sur des déplacements pendulaires « domicile-école ou travail » selon des horaires classiques, l'offre de services actuellement produite par le transport public correspond de moins en moins aux pratiques des citoyens.

Effectivement, les motifs de déplacements se diversifient, comme l'indiquent des enquêtes nationales, mais cette réalité n'est pas appréhendée par nos territoires. La coordination des conseils de développement propose qu'**une étude approfondie** puisse être réalisée, en **s'appuyant sur l'INSEE**, à l'échelle de l'espace urbain **sur les motifs, besoins et conditions de déplacements des ménages** afin de pouvoir adapter l'offre de transports aux nouvelles évolutions. De plus, **l'échange entre pays et agglomérations** permettrait une meilleure compréhension des attentes exprimées.

2 > CIBLER LES PUBLICS POUR UNE OFFRE DE TRANSPORTS ADAPTÉE

Pour autant, il est clair que l'offre de transports actuelle (infrastructures, transports ferrés, interurbains et urbains) influe sur le développement urbain de l'espace urbain Poitiers-Châtelleraut, mais isole progressivement des territoires plus ruraux comme Civray, Loudun ou Montmorillon. De ce fait, cette situation creuse les inégalités lorsque l'on constate que le taux de motorisation est plus réduit en milieu rural.

L'usage de la voiture est inéluctable pour ces territoires. Mais **une offre minimum de transports alternatifs à la voiture** est indispensable au

La solution unique n'existe pas en matière de déplacement notamment sur des échelles élargies.

maintien des populations locales sur ces territoires. Effectivement, des publics particuliers comme les jeunes, des personnes en insertion professionnelle ou les personnes âgées ont besoin de pouvoir trouver une offre de transport alternative pour éviter l'isolement.

3 > COORDONNER ET MUTUALISER L'OFFRE DE TRANSPORTS ENTRE AUTORITÉS ORGANISATRICES DES TRANSPORTS ET TRANSPORTEURS

La solution unique n'existe pas en matière de déplacements notamment sur des échelles élargies. Pourtant, l'usage intermodal (divers modes) nécessitera la coopération des autorités organisatrices et un maillage suffisamment efficace pour ne pas démotiver les usagers.

Ainsi l'idée d'une gestion globale de la mobilité fait son chemin : plutôt que de prétendre réduire la mobilité par des mesures autoritaires, il s'agit de construire, avec l'ensemble des acteurs, **une politique globale de mobilité capable de concilier les intérêts de tous.**

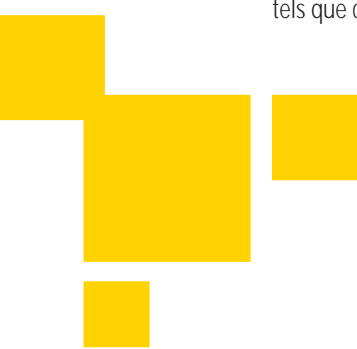
Aussi, la problématique de l'offre de transports à l'échelle des premières couronnes des agglomérations se pose. Un manque d'information flagrant se fait jour quant aux offres alternatives proposées en direction de ces territoires par les agglomérations : politique tarifaire, parcobus...

Ces communes réclament d'ailleurs l'extension des offres proposées à l'échelle des agglomérations : transports urbains, lignes ferrées péri-urbaines, politique tarifaire...

4 > COMMUNIQUER SUR LES MODES DE DÉPLACEMENTS QUI EXISTENT ET LEURS DIFFÉRENTS AVANTAGES

Enfin, **la lisibilité de l'offre proposée** doit être suffisante pour permettre une information complète et un usage prononcé des autres modes de déplacements. Les gares, les mairies, les points information voyageurs ou internet sont des lieux privilégiés de cette information. Mais cela nécessite la coordination des différentes autorités organisatrices des transports et des transporteurs.

Cette coordination pourrait se prolonger par la mise en place de moyens lisibles tels que ceux déjà réalisés (pass partout 17, ticket duo Châtelleraut-Poitiers...).



Vers l'expérimentation de nouveaux services à la mobilité

Il est clair que l'on ne peut plus supposer que la demande s'adaptera à l'offre proposée. Il s'agit d'être dans un modèle plus volontariste, où les services à la mobilité proposés intègrent de nouvelles caractéristiques :

- les motifs de déplacements qui se diversifient
- les rapports aux distances et au temps qui compliquent les déplacements
- l'exigence qu'un mode unique ne peut répondre seul à la variété des demandes
- l'attente de gamme de services de déplacements à la demande...

Les conseils de développement souhaitent que les collectivités encouragent l'expérimentation de nouveaux services et l'adaptation à la demande.

1 > ENRICHIR L'OFFRE EXISTANTE

Constatant que les relations entre pôles ruraux majeurs sont inexistantes et que le maillage de l'offre de transports ne convainc pas les ménages, les conseils de développement ont formulé plusieurs propositions en la matière :

- **envisager la réouverture de lignes ferrées inter-urbaines** : Futuroscope-Poitiers-Mignaloux, Chauvigny-Poitiers...
- **faire connaître l'élargissement de l'usage des transports scolaires aux salariés et à certains publics,**
- **multiplier les liaisons en transport en commun (TEC) entre pôles ruraux majeurs** (ex : Civray-Montmorillon, ...),
- **privilégier une meilleure qualité de service dans les TEC départementaux** en améliorant les fréquences et la régularité,
- **développer** sur les zones les moins denses en périphérie des agglomérations (notamment en première couronne) **les transports en commun à la demande,**
- **s'appuyer sur l'offre de taxis collectifs pour une desserte à la demande,**
- mettre en place une **politique tarifaire de type co-voiturage** sur l'Autoroute A10 dans l'optique de désengorger la route nationale 10, ainsi que pour les déplacements liés au travail.

2 > INNOVER DANS LES SERVICES À LA MOBILITÉ

Pour faire face aux pratiques de mobilité, il faut se situer au-delà d'une conception classique des transports. Il s'agit de généraliser des innovations qui permettent de faire évoluer les pratiques.

Les plans de déplacements des entreprises et des administrations

Les plans de déplacements des entreprises et des administrations permettraient d'associer des acteurs incontournables de la vie économique : les entre-

prises, les administrations et les salariés. Ils permettraient également de résoudre de lourdes difficultés d'accès identifiées sur certaines zones d'emploi majeures de nos territoires.

L'employeur, en accord avec ses salariés, peut en tenant compte de la culture et des besoins propres de l'établissement concerné, choisir de mettre en œuvre des mesures susceptibles de faciliter les déplacements de son personnel et de modifier les habitudes des employés en la matière. Il peut, par exemple, décider de :

- encourager l'utilisation des transports collectifs
- faciliter le co-voiturage
- faciliter les déplacements en vélo ou à pied
- Optimiser la gestion du stationnement.

Les chambres consulaires pourraient être des acteurs de la mise en œuvre de ces actions. Riches de leurs réseaux d'entreprises, elles peuvent jouer un rôle de conseil, de persuasion et de mise en relation des entreprises. Des apports financiers peuvent être également sollicités auprès de l'ADEME.

La tarification combinée

La tarification est un moyen de permettre un report modal facilité pour l'utilisateur et d'harmoniser la lecture de l'offre proposée. La politique tarifaire est un facteur essentiel de décloisonnement et de lutte contre les inégalités socio-spatiales. C'est elle qui va conditionner dans une large mesure le degré d'accessibilité à un service donné, pour une catégorie sociale déterminée ou dans un lieu donné.

Les conseils de développement encouragent un « pass multimodal » permettant ainsi d'utiliser différents modes de déplacements avec un même titre de transport.

Le co-voiturage

Les avantages du co-voiturage sont nombreux :

- Il permet de limiter le nombre de voitures, d'où moins d'encombrements aux heures de pointe, les voitures n'étant plus occupées par une seule personne (moins d'émissions polluantes).
- Des zones excentrées sont parfois mal desservies par les transports en commun. Le co-voiturage permet de faciliter l'accès de ces zones au plus grand nombre.
- En période de grève ou en cas de pics de pollution, le co-voiturage permet de circuler et de réguler les problèmes de circulation.
- Enfin, il présente des avantages financiers évidents, puisque les frais de carburant sont partagés.

Il serait opportun que les **collectivités accompagnent la mise en œuvre d'actions concrètes notamment grâce au recours à des personnes ressources via des plates-formes d'échanges.**

Il s'agit de favoriser l'utilisation des taxis collectifs et de transports à la demande, notamment pour desservir les zones les moins denses et ainsi opter pour un maillage efficace du territoire. Un service de transport collectif est ainsi à la disposition des personnes qui ne disposent pas d'autres moyens de transport ou qui ne peuvent pas prendre le volant.

Les taxis collectifs

Il s'agit de favoriser l'utilisation des taxis collectifs et de transports à la demande, notamment pour desservir les zones les moins denses et ainsi opter pour un maillage efficace du territoire. Un service de transport collectif est ainsi à la disposition des personnes qui ne disposent pas d'autres moyens de transport ou qui ne peuvent pas prendre le volant.

La pratique de ce mode de transport permet de réduire nettement le coût du service et donc de toucher une clientèle qui ne prend pas habituellement le taxi.

Les personnes voyagent dans des minibus (pour 4 à 6 clients) et dans des conditions confortables. La rentabilité de l'activité réside essentiellement dans l'aptitude de l'entrepreneur à organiser ses déplacements pour remplir son taxi : points de rendez-vous, traitement des appels...

Les points de services à la mobilité

Les conseils de développement proposent que des points de services à la mobilité soient créés. Ces sites pourraient être des lieux de location de vélo, de mobylette, de voiture électrique... Il s'agirait également d'en faire des plateformes identifiées d'échange.

Le transport combiné des marchandises

L'offre de transports de marchandises est un facteur aggravant des émissions de gaz à effet de serre, sur laquelle les conseils de développement souhaitent interpeller les autorités. Le département de la Vienne est un carrefour infrastructurel notoire.

Des solutions adaptées doivent être creusées pour éviter la fermeture progressive des plates-formes combinées. Effectivement, le transport combiné est une solution séduisante pour réduire le trafic routier, mais sans un soutien important de la SNCF et des autorités locales, les entreprises de transports ne pourront supporter seules les coûts.



Vers de nouvelles pratiques de déplacements : comment anticiper et sensibiliser ?

La sensibilisation aux questions environnementales est importante car elle permet d'influer sur les comportements. Les citoyens ont en général conscience de la nécessité qu'il y a de protéger l'environnement. Mais nombre d'entre eux n'ont pas encore intégré comment traduire concrètement cet intérêt environnemental dans leur vie quotidienne.

Un renforcement des connaissances et l'anticipation des questions environnementales par une information rapidement accessible permettrait de fournir aux citoyens les moyens de devenir plus responsables et d'agir en ce sens.

Afin de faire évoluer les pratiques en matière de mobilité et permettre aux citoyens de passer de la prise de conscience à l'acte individuel, il s'agit pour les collectivités territoriales de :

1 > SENSIBILISER ET ANTICIPER SUR LES ENJEUX LIÉS À LA MOBILITÉ (ENVIRONNEMENT, ÉCONOMIE, SANTÉ, VIE SOCIALE)

Les cibles privilégiées de la sensibilisation sont les enfants. Des opérations labellisées « Marchons vers l'école » par l'ADEME ou les « classes de ville » sont des opérations concrètes qui permettent d'associer et de responsabiliser parents et enfants. Les associations sont les acteurs privilégiés de ces actions.

La sensibilisation doit évoluer vers l'information des adultes qui permet, par exemple, de **faire valoir les coûts comparés** : entre l'usage de la voiture, les coûts selon la situation géographique du ménage et les coûts pour la société (santé, services, voiries...).

Il paraît également opportun que les opérations « En ville sans ma voiture » se pérennisent et soient mises en œuvre plus systématiquement sur des territoires élargis. Par ailleurs, les collectivités doivent 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...

Enfin, le **vieillessement de la population** posera nécessairement des **difficultés d'accès aux services et des départs du milieu rural**, si les

En associant les citoyens à la réflexion et à la prise de décision, un rôle d'expression de l'intérêt général est donné

moyens ne sont pas mis en place pour maintenir les services de proximité et proposer des services de transports à la demande. L'anticipation de ces phénomènes démographiques relève de chacun des acteurs des transports et des décideurs.

2 > ASSOCIER EN AMONT LES HABITANTS À LA RÉFLEXION SUR LES DÉPLACEMENTS

En associant les citoyens à la réflexion et à la prise de décision, un rôle d'expression de l'intérêt général est donné aux habitants. Les acteurs de l'action publique pourraient alors être porteurs d'une légitimité nouvelle, d'un éclairage qualitatif :

- **Pour les élus**, il s'agit de mieux prendre en compte les besoins de la population et de savoir si les enjeux des politiques menées sont compréhensibles. C'est une voie très intéressante pour apprécier l'efficacité des actions passées et pour adapter celles de demain.
- **Pour les citoyens**, ce type de démarche doit permettre de replacer les politiques publiques au cœur de l'intérêt général. D'une part, en étant associés au processus de décision, ils ont réellement la possibilité d'être entendus par les personnes qu'ils ont désignées pour les représenter. D'autre part, ils sont davantage enclins à s'investir dans les enjeux de la cité.

L'expérience des **conférences citoyennes** menées par le Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART¹) est d'ailleurs une opération qui pourrait être promue à l'échelle de l'espace urbain. L'objectif est de construire avec ces groupes de citoyens de nouveaux repères, de favoriser la compréhension des enjeux et en amont de susciter plus largement un débat capable d'éclairer l'opinion publique. Les élus pourraient alors compléter leur champ de compétences techniques et politiques en faisant appel aux « compétences sociales » de citoyens concernés, afin de faire émerger un plan d'actions correspondant aux attentes en matière de services publics de transports de ceux qui résistent à les utiliser.

C'est en impliquant le citoyen dans la prise de décision et en prenant des décisions propres à faciliter le choix de la marche à pied, de la bicyclette ou des transports en commun que les pouvoirs publics encourageront les changements de comportement.

1 > Association d'élus, le GART regroupe 252 autorités organisatrices de transport (agglomérations, départements et régions). Son objectif : l'amélioration des déplacements et le développement des transports publics en France.

Conclusion

est clair que l'on ne peut pas supposer que l'État ne va s'adapter à l'offre proposée

Le diagnostic partagé lors des assises des déplacements du 15 mai 2004 et cet avis, reprenant les attentes des Conseils de développement, guideront leurs travaux futurs. Mais, surtout **cette production est un appel lancé auprès des élus, des acteurs des transports et des citoyens.**

A l'heure actuelle, la nécessité de s'orienter vers une utilisation plus rationnelle de la voiture et de mettre le citoyen au cœur des politiques de déplacements ont convaincu les conseils de développement d'interpeller les collectivités locales (pays et agglomérations), les Autorités Organisatrices des Transports (Etat, Région, Département, Agglomérations) et les transporteurs (publics ou privés).

Les politiques de déplacements doivent être conçues et réfléchies en dépassant les découpages administratifs tels que l'ont fait les conseils de développement associés.

Les besoins de déplacements et les réalités urbaines évoluant, il y a nécessité que les autorités organisatrices des transports et les collectivités locales s'unissent pour définir une politique territoriale et de déplacements partagée et efficace. Des mesures organisationnelles doivent être prises en concertation par les partenaires pour finaliser une complémentarité des modes.

Les conseils de développement sont convaincus que les mesures dites « soft », passant par la sensibilisation et l'implication des citoyens restent encore trop peu exploitées.

Pour finir, la coordination des conseils de développement poursuivra ce premier travail en :

- interpellant les élus de leurs territoires respectifs
- incitant à la mise en œuvre de certaines actions
- interrogeant les acteurs des transports qui n'auront pas répondu à l'appel



13 PROPOSITIONS...

POUR UNE POLITIQUE DES DEPLACEMENTS PARTAGEE ET DURABLE DANS LA VIENNE

- 1** Réviser le Schéma de cohérence territoriale à l'échelle de l'espace urbain Poitiers-Châtelleraut ;
- 2** Conforter les pôles intermédiaires de services (Montmorillon, Loudun, Chauvigny...), renforcer les complémentarités (Lusignan-Vivonne, Neuville-Vouillé...) et favoriser le développement des points multi-services ;
- 3** S'engager dans un urbanisme raisonné combinant densification urbaine, mixité sociale, modes de déplacements alternatifs à la voiture ;
- 4** Coordonner et mutualiser l'offre de transports des autorités organisatrices des transports et des transporteurs ;
- 5** Réaliser une étude approfondie sur les motifs de déplacement des ménages et/ou rechercher des expérimentations similaires nationales ou internationales ;
- 6** Développer une offre de transport adaptée sur des publics ciblés : jeunes, personnes en insertion professionnelle, personnes âgées... ;
- 7** Développer une information sur les offres alternatives ;
- 8** Mettre en place une tarification combinée ;
- 9** Enrichir l'offre de transport alternative à la voiture (...):
 - en lançant une politique de développement des Plans de Déplacements des Entreprises et des Administrations,
 - en favorisant le co-voiturage et les taxis collectifs,
 - en suscitant des points de services à la mobilité ;
- 10** Encourager le transport combiné de marchandises ;
- 11** Développer l'information sur les coûts comparés ;
- 12** S'engager plus fortement dans les opérations de sensibilisation du type telles que les classes de ville, « Marchons vers l'école », « En ville sans ma voiture » ;
- 13** Associer et impliquer les citoyens et développer les « conférences citoyennes ».



**SECRETARIAT DU CONSEIL
DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
DE L'AGGLOMÉRATION DE POITIERS**

Communauté d'Agglomération de Poitiers
Service Recherche et Développement
BP 569 • 86021 Poitiers Cedex
téléphone : 05 49 52 36 49
télécopie : 05 49 52 38 83
courriel : recherche&developpement@agglo-poitiers.fr
www.agglo-poitiers.fr

Septembre 2004

