

Assises des déplacements

15 mai 2004 - Poitiers

Actes

ORGANISEES PAR LA

COORDINATION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT 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 de Vals de Gartempe
Conseil de développement du pays de Vienne et Moulrière
Conseil de développement du pays du Loudunais
Conseil de développement du pays Montmorillonnais

SOMMAIRE

- **Liste des participants aux assises des déplacements** *p.3*

- **Avant Propos**
par James Renaud, Président du conseil de développement durable de l'agglomération de Poitiers *p. 6*

- **Diagnostic et enjeux des déplacements sur le département de la Vienne**
par Dominique Royoux, directeur du service Recherche et Développement de la CAP *p.8*

- **Restitution des ateliers de travail et débat** *p.21*
 - Atelier n°1 : Quelle organisation territoriale pour rationaliser les déplacements ?
 - Atelier n°2 : Liaisons entre les territoires - quels choix de déplacements ?
 - Atelier n°3 : Vers de nouvelles pratiques de déplacements - comment anticiper et sensibiliser ?

- **Conclusion des assises par les autorités organisatrices des Transports** *p.36*

- **Remerciements** *p.41*

- **Annexes** *p.42*
 - Fiches de travail des ateliers
 - Abréviations
 - Bibliographie

Liste des participants

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU PAYS LOUDUNAIS

BENAS Elefthérios	Président du Conseil de Développement
BROCHARD Samuel	Conseil de Développement
MOUNOURY Claire	Conseil de Développement

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE POITIERS

BECOT Gilles	2ème collège "Institutionnels"
BERNAT Madeleine	3ème collège "Associations et PQ**"
BESSONAT Sylvie	3ème collège "Associations et PQ**"
BONNEFON Jean-Claude	1er collège "Elus"
BOURDET Bernard	3ème collège "Associations et PQ**"
CEZARD Jean-Louis	3ème collège "Associations et PQ**"
CHANIAL Françoise	3ème collège "Associations et PQ**"
CHARRIER Béatrice	3ème collège "Associations et PQ**"
CHAUVET Odile	1er collège "Elus"
CLAEYS Alain	1er collège "Elus"
CODET-BOISSE Simon	3ème collège "Associations et PQ**"
COUELLE Catherine	1er collège "Elus"
DAVID Louis	2ème collège "Institutionnels"
DEMEOCQ Daniel	3ème collège "Associations et PQ**"
DESHOULIERES Dominique	3ème collège "Associations et PQ**"
DESIGNES Mickael	3ème collège "Associations et PQ**"
FLACHAT Guillaume	2ème collège "Institutionnels"
FOURNIER Alain	3ème collège "Associations et PQ**"
HERPIN Jean-Luc	3ème collège "Associations et PQ**"
JOUBERT Mad	1er collège "Elus"
LARROUY Jean-François	2ème collège "Institutionnels"
LAUMONIER Jean-Claude	2ème collège "Institutionnels"
LEGRAND Marie	1er collège "Elus"
LEROY Florence	3ème collège "Associations et PQ**"
LHOMOND Daniel	1er collège "Elus"
LOIRET Jean-Luc	1er collège "Elus"
LOISEAU Jean-Philippe	2ème collège "Institutionnels"
LOUME Danièle	3ème collège "Associations et PQ**"
MACAIRE Jean-François	1er collège "Elus"
MARIE-ROSE Jean-Yves	2ème collège "Institutionnels"
PAPILLON Reine	3ème collège "Associations et PQ**"
PARNAUDEAU Jean-Paul	2ème collège "Institutionnels"
PENY François	2ème collège "Institutionnels"
PLICHARD Bernard	3ème collège "Associations et PQ**"
PLUZANSKI Marie-Françoise	3ème collège "Associations et PQ**"
RENAUD James	3ème collège "Associations et PQ**"
RENE Bernard-Xavier	3ème collège "Associations et PQ**"
ROCHAUD Robert	1er collège "Elus"
SANTROT Jacques	1er collège "Elus"
SIMONNEAU Karine	3ème collège "Associations et PQ**"
THEAU Benoît	3ème collège "Associations et PQ**"
THOMAS Michel	1er collège "Elus"
TOUCHARD Michel	1er collège "Elus"
VOYER Gérard	3ème collège "Associations et PQ**"

**CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
DU PAYS DES SIX
VALLEES**

BUGNET Michel	Conseil de Développement
CATTOEN Serge	Conseil de Développement
COILLOT Jean-Pierre	Conseil de Développement
MIGNERE Antoine	Conseil de Développement
RIVAUD Gérard	Conseil de Développement

**CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
PAYS DE VIENNE ET MOULIERE**

GREMILLON Alain	Conseil de Développement
NEVEU Bernard	Conseil de Développement
VIRON Jean-Pierre	Conseil de Développement

**CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
DU PAYS DE VALS DE GARTEMPE
ET CREUSE**

GUERIN Daniel	Conseil de Développement
SIMEON Martine	Conseil de Développement

PAYS LOUDUNAIS

BELIN Bruno	Président du Pays
-------------	-------------------

PAYS DU HAUT POITOU

BARTHOUT Caroline	Pays Haut Poitou
-------------------	------------------

PAYS DE LA VALLEE DU CLAIN

DA SILVA Emmanuel	Association ABC
DESROCHES Roseline	Association ABC
FLEURY Jean-François	Association ABC
GROSSIN François	Communauté de Communes

PAYS DE VIENNE ET MOULIERE

ALONSO Georges	Pays Vienne et Moulière
BERJEAUD Jean-Marc	Association ACIDDE
MERLE Nicole	Présidente du Pays Vienne et Moulière
PATRIER Stéphane	Association ACIDDE
SAUVEE Stéphanie	Animatrice

**PAYS DE VALS DE GARTEMPE
ET CREUSE**

BRIDIER Aurélie	Pays Vals de Gartempe et Creuse
GEORGES Alain	CAC Vals de Gartempe et Creuse
TREMBLAIS Daniel	Mairie de Lésigny / Creuse

**VILLE ET
COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION DU PAYS
CHATELLERAUDAIS**

JAMAIN Pierre	Elu CAPC
GOUBEAU Vincent	Services Déplacements

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
DE POITIERS (Services)**

AUFFROY Virginie	Recherche et Développement
BERAUD Gérard	Direction Générale des Services
BERNARD Anne-Cécile	Projet Urbain et Dév. Durable
DUBALLET Pascal	Projet Urbain et Dév. Durable
DUPONT Hervé	Service Déplacements
FAUCHARD Mathieu	Recherche et Développement
FONTENEAU Laetitia	Solidarité et Développement Local
MOREAU Nathalie	Recherche et Développement
PETARD Yves	Direction Générale Services Techniques
PIGNON Jean-Michel	Système d'Information Urbain
ROYOUX Dominique	Recherche et Développement
TROMEUR Valériane	Recherche et Développement

AUTRES

BOUCHAUD Eric	OPARC
BROUSSE Christian	DDE 86
BUSSON Franck	SEP
COUSIN Bernard	Automobile Club de L'ouest
DESGRIS Geneviève	Conseil Régional Poitou-Charentes
DESPREZ Geneviève	IFREE
GIRAUD Francis	Conseil Général
JOUBERT France	CESR Poitou-Charentes
LEBERRE Danièle	Automobile Club de L'ouest
MAZET Joël	EDF DR Poitou-Charentes
MEUNIER Catherine	INSEE
PARATTE Jean-Marie	Maire de Buxerolles
REAU Brigitte	IAAT
RINGUET Mauricette	FNAUT
ROY Véronique	ORT
SOL Gérard	Elu Mignaloux-Beauvoir
TURCOT André	ORT/DRE

* 3ème collège "Associations et Personnalités Qualifiées"

AVANT-PROPOS

par James RENAUD, Président du Conseil de Développement Durable de l'agglomération de Poitiers

C'est la première fois que la question des déplacements est traitée avec une telle diversité de participants. Diversité certes qui émane de la constitution même de nos conseils, mais c'est également la première fois que nous nous rencontrons sur un sujet choisi.

Jusqu'à maintenant, les conseils de développement de la Vienne ont travaillé dans le cadre des chartes ou des projets d'agglomérations.

Pour tous ces inédits, je tiens avant tout à vous remercier de votre présence, mais aussi pour votre participation active. Vous savez tous que la réussite de cette journée dépend entièrement de la qualité de nos échanges et de notre capacité à faire des propositions. Pour que ce moment soit le plus productif possible, il faut que le cap de nos débats soit clair et que nos objectifs soient précis.

La légitimité des conseils de développement

Ces conseils sont de création récente, à tel point qu'ils ne sont pas encore installés partout dans notre département. Si j'ai bien lu la presse locale, nos amis de Montmorillon et de Vienne et Moulière viennent récemment de les mettre en place.

La loi Voynet de 1999, la loi d'orientation pour l'aménagement du territoire et le développement durable, les a institués. Cette loi, qui a créé les conseils de développement dans les pays et les communautés d'agglomération, a laissé une très grande liberté pour leur constitution. Elle leur a assigné de participer à l'élaboration d'un projet de développement et d'accompagner celui-ci. La concertation la plus large et la mise en commun d'idées constituent les conditions essentielles de leur réussite.

La loi n'a pas conçu nos conseils comme des lieux de contre-pouvoir, mais comme des lieux capables de construire des propositions, de dialoguer avec les élus et le citoyen.

Nos missions sont à la fois simples et ambitieuses et nous devons tous les avoir à l'esprit pendant cette journée. Elles sont de trois ordres :

- *faire de la prospective* (nous avons le devoir d'anticiper les évolutions futures et, sur certains sujets, le futur c'est déjà demain),

- *évaluer* ou, plus modestement, *contribuer à l'évaluation*, c'est à dire questionner et analyser chaque projet, chaque réalisation au regard du développement durable, enfin
- *communiquer et informer*, c'est à dire faciliter le dialogue sur un territoire, mettre en œuvre des démarches ascendantes et descendantes d'informations, favoriser le débat collectif et, surtout, assurer une vision transversale des questions en s'appuyant sur la diversité de nos membres. Notre objectif est bien de permettre à la société civile (même si ce terme est un peu contesté) de comprendre et participer aux projets de son territoire.

Les assises

Ces assises sont une étape dans un long processus. Pour les membres du conseil de développement durable de la Communauté d'Agglomération de Poitiers (CAP), il faut se souvenir que la décision de travailler sur cette question des déplacements a été prise en juin 2003.

Lors de la formation au développement durable que nous avons réalisé avec l'I.F.R.E.E. (Institut de Formation et de Recherche en Education à l'Environnement en Poitou-Charentes), le thème support de notre réflexion a aussi été celui des déplacements.

C'est d'ailleurs grâce à ce travail de réflexion que nous avons décidé de travailler dans deux directions :

- d'abord *organiser une série de rencontres thématiques* pour nous approprier le sujet et essayer de construire un diagnostic. Ce sujet, nous n'avons pas souhaité le traiter à l'échelle de la C.A.P., mais à celui de notre département. Depuis le début de l'année 2004, cela nous a conduit à réaliser une série de quatre rencontres du conseil de développement de la C.A.P.
- Parallèlement, nous avons eu *quatre rencontres avec les autres conseils de développement de la Vienne* ou avec les animateurs ou les élus des pays quand les conseils n'étaient pas en place. Point important à préciser : même si notre légitimité est de travailler avec les conseils de développement, nous avons fait le choix d'associer tout le monde quel que soit l'état de sa structuration. L'enjeu central est bien d'appréhender ensemble la question des déplacements à l'échelle de nos pays et de nos agglomérations. Cette question ne peut être traitée

correctement qu'à la condition qu'elle le soit à une échelle suffisamment large comme par exemple notre département. Cet a priori nous a été confirmé par un bon nombre d'intervenants qui ont pu traiter la question des déplacements lors des rencontres à la C.A.P.

Ces assises sont le fruit d'un processus, elles ne sont pas une étape comme les autres. Elles doivent nous *permettre d'élaborer et d'adopter un diagnostic partagé*. Pour le réaliser, nous avons déjà une matière assez importante que nous avons collectée au fil de nos rencontres, soit entre conseils, soit au sein du conseil de la C.A.P.

Aujourd'hui, un document vous a été distribué. Il a été réalisé grâce à la collaboration de l'I.N.S.E.E., de la D.D.E. (Direction Départementale de l'Équipement), de l'O.R.T. (Observatoire Régional des Transports), de l'I.A.A.T. (Institut de l'Aménagement de l'Arc Atlantique) et des services de la Communauté d'Agglomération de Poitiers.

Enfin, ce diagnostic ne doit pas être le plus petit dénominateur commun que nous puissions avoir entre nous mais plutôt le repérage précis de tous nos points d'accord et de désaccord. Cette clarification est une des raisons même de ces assises. Elles doivent aussi nous permettre de faire des propositions et d'anticiper. C'est

certainement la partie la plus difficile que nous devons réaliser aujourd'hui :

- **repérer systématiquement les propositions** qui peuvent être faites dès maintenant aux élus et aux autorités organisatrices des transports,
- **lister les sujets sur lesquels il nous paraît important de poursuivre la réflexion**, soit nous n'avons pas de propositions suffisamment pertinentes à faire aujourd'hui, soit parce qu'il s'agit d'un aspect sur lequel nous devons poursuivre la réflexion ou plus simplement le débat. Une bonne idée est quand même souvent une idée qui est partagée. Sur un sujet aussi sensible et personnalisé que les déplacements, vous savez bien qu'il ne nous suffira pas de répondre à des questions techniques mais aussi d'aborder les problèmes de comportements, de cultures personnelles ou collectives, voire même de simples habitudes.

« Soyez mobiles, sinon vous ne pourrez pas vous intégrer dans la société et arrêtez de vous déplacer sinon vous allez à votre perte ». Ce sont les deux termes de notre débat. Peut-être qu'en y réfléchissant ensemble, nous pouvons trouver quelques solutions alternatives entre ces deux termes et sortir de ce paradoxe. C'est le projet que nous avons à traiter aujourd'hui et merci à tous de votre participation.

Diagnostic et enjeux

par **Dominique ROYOUX**, Directeur du service Recherche & Développement à la Communauté d'Agglomération de Poitiers (C.A.P.)

« Diagnostic », ce n'est pas facile, c'est forcément partiel et partial et, en particulier, ce n'est pas un diagnostic micro-territorial. En trente minutes, ce diagnostic vous donnera des repères sur quelques éléments concernant les déplacements dans le département de la Vienne.

Ce diagnostic est issu de différents matériaux, d'abord les séances de travail dont a bénéficié surtout le conseil de développement de la Communauté d'Agglomération de Poitiers et de toutes les études disponibles.

Malgré cela, des « **trous monumentaux dans l'information disponible** » existent, pour connaître véritablement tous les ressorts et tous les motifs de déplacement au sein du département de la Vienne. Cela interroge le diagnostic. D'ailleurs, il n'est pas interdit dans les ateliers si vous le souhaitez, de faire des propositions telles que : « il faudrait collectivement conduire une étude ou une investigation, quelle qu'elle soit, sur tel ou tel point parce que cela manque cruellement dans les préconisations que nous voulons mettre en place ». C'est la première difficulté.

La deuxième difficulté est que les déplacements sont un domaine qui articule au minimum la mobilité, l'habitat, l'emploi... Nous nous déplaçons aujourd'hui de façon très minime pour l'emploi. L'emploi compte en France pour 25 % des motifs de déplacement. Nous nous déplaçons pour beaucoup d'autres raisons et nous ne connaissons pas bien ces raisons. Nous sommes très centrés sur le domicile-travail en France. L'I.N.S.E.E. fait très bien son travail sur ce volet, mais nous connaissons peu les autres raisons de déplacement. Donc, ne vous privez pas de faire des propositions si elles sont collectivement portées.

Le vrai débat commence par la bonne vision de l'articulation entre urbanisation et déplacement.

Les enjeux

Sur des enjeux aussi multiples - enjeux environnementaux, énergétiques et socio-économiques, la traduction locale est peut-être la plus difficile à conduire. Effectivement, ces enjeux globaux sont du domaine de la responsabilité collective. Nous mesurons moins les effets locaux de l'émission de gaz à effet de serre ou de la pollution mais, pourtant, ce sont sans doute les problèmes les plus graves qui pèsent sur nos têtes.

1- Le phénomène de gaz à effet de serre

Le secteur des transports est celui qui pose le plus de problèmes en terme d'accroissement de l'effet de serre. En France, la **moitié des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports** est due aux voitures particulières. Les transports sont responsables des 2/3 de la consommation des produits pétroliers en France.

Au-delà de l'appartenance à tel ou tel courant de pensée, nous sommes sensibles collectivement à cette problématique depuis la conférence de Rio. Certains l'étaient bien avant. A l'échelle de la planète, ces problèmes ont le mérite d'avoir été pointés par divers accords internationaux, comme l'accord de Kyoto sur la limitation de l'émission de gaz à effet de serre.

Il faut rappeler les deux grands engagements pris notamment par la France : réduire l'émission de CO₂ de 10 à 15 % dans les toutes prochaines années et retourner à un niveau d'émission de gaz à effet de serre en 2000 au niveau de ce qu'il était en 1990. Je ne pense pas que l'évaluation ait montré encore que nous soyons arrivés à ce niveau.

2- La pollution de l'air

Un rapport récent de l'agence pour la protection sanitaire et environnementale – cité dans un article du Monde du mois de mai 2004 – montre qu'en 2002, près de 6 500 et 9 500 personnes de plus de trente ans sont décédées du fait d'une exposition à la pollution par les particules fines émises notamment par les automobiles.

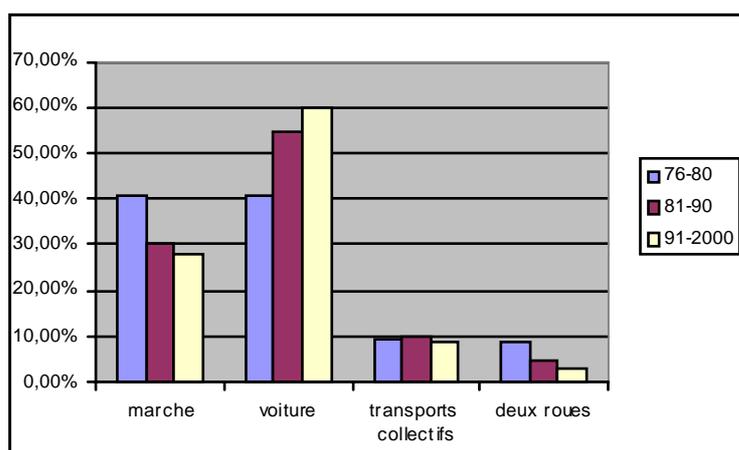
Même s'il ne faut pas faire de catastrophisme, il est important de rappeler ces grandes données, même si elles sont plus difficiles à articuler au niveau local.

3- Les parts modales au niveau national et local

Notre responsabilité collective est fortement mobilisée lorsque l'on constate qu'il est difficile de faire le lien entre les conséquences qui pèsent sur les ressources de la terre et la traduction par nos comportements de tous les jours.

Sur ce registre des enjeux globaux, il est intéressant de montrer la part modale utilisée au niveau national, soient les modes de transport utilisés tous les jours par chacun d'entre nous. Il est évident que **la voiture particulière est le mode le plus utilisé.**

Graphique n°1 : Part modale au niveau national



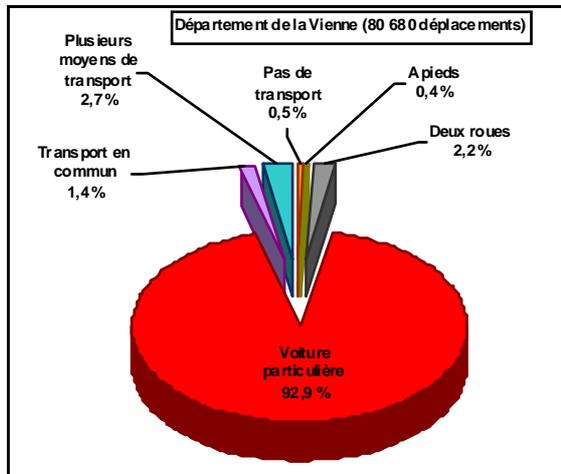
Source : CETE Midi-Pyrénées

La grande surprise – il faudra peut-être mieux la prendre en compte dans nos réflexions – est la **stabilité de la marche à pied**. Ce mode de déplacement est important. Pour exemple, la gare de Poitiers est une des gares de France où l'on se rend le plus à pied, c'est sans doute dû à sa localisation privilégiée, au fait qu'elle est située à proximité d'un lieu d'emploi très important.

Les **transports collectifs restent stables**, la chute qui était manifeste dans les années 1990 a été enrayerée, notamment grâce aux efforts de quelques politiques locales en faveur des transports en commun.

Par contre, les **deux roues non motorisées continuent de chuter**. Dans ce secteur, il y a une grande variabilité selon les villes. Par exemple Strasbourg, qui a développé un plan très important en faveur des deux roues non motorisées, maintient sa part modale à 10 %.

Graphique n°2 : Part modale du département de la Vienne en 2000

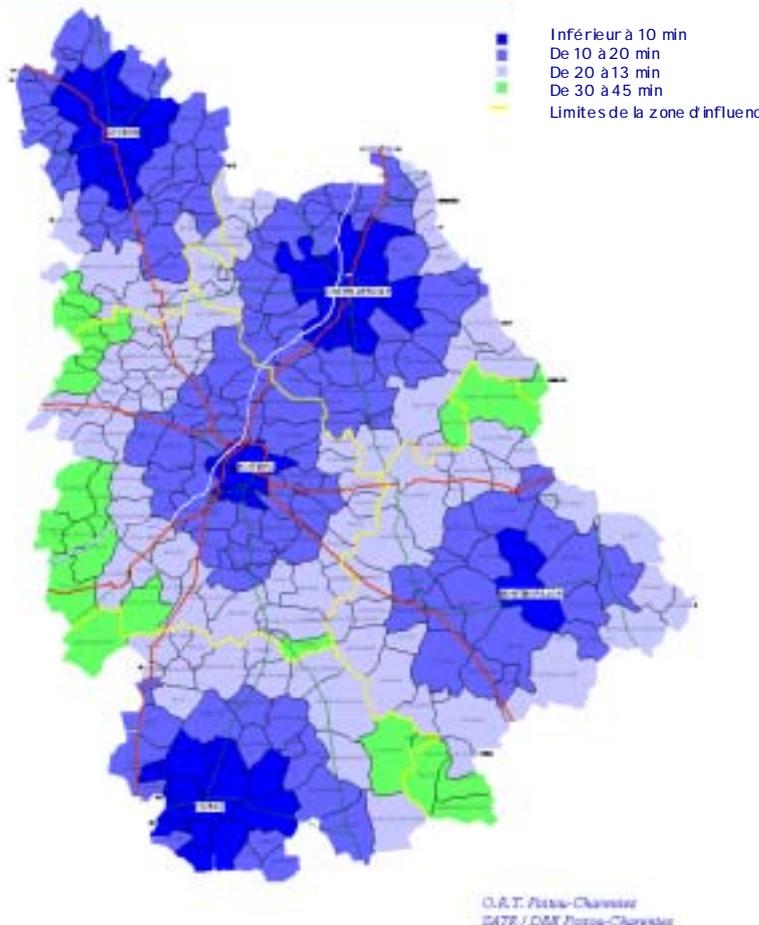


Source : DDE 86, rapport de Riad Zellagui, oct.2002

Il faut garder les volumes en tête. Pour la Vienne, les chiffres sont moins brillants. Les déplacements dans la Vienne se font à 92,6% en voiture.

Carte n°1 : « Temps de parcours à partir de Loudun, Châtelleraut, Poitiers, Montmorillon, Civray » - O.R.T. Poitou-Charentes – S.A.T.R. – D.R.E. Poitou-Charentes

Temps de parcours à partir de Loudun-Châtelleraut-Poitiers-Montmorillon-Civray



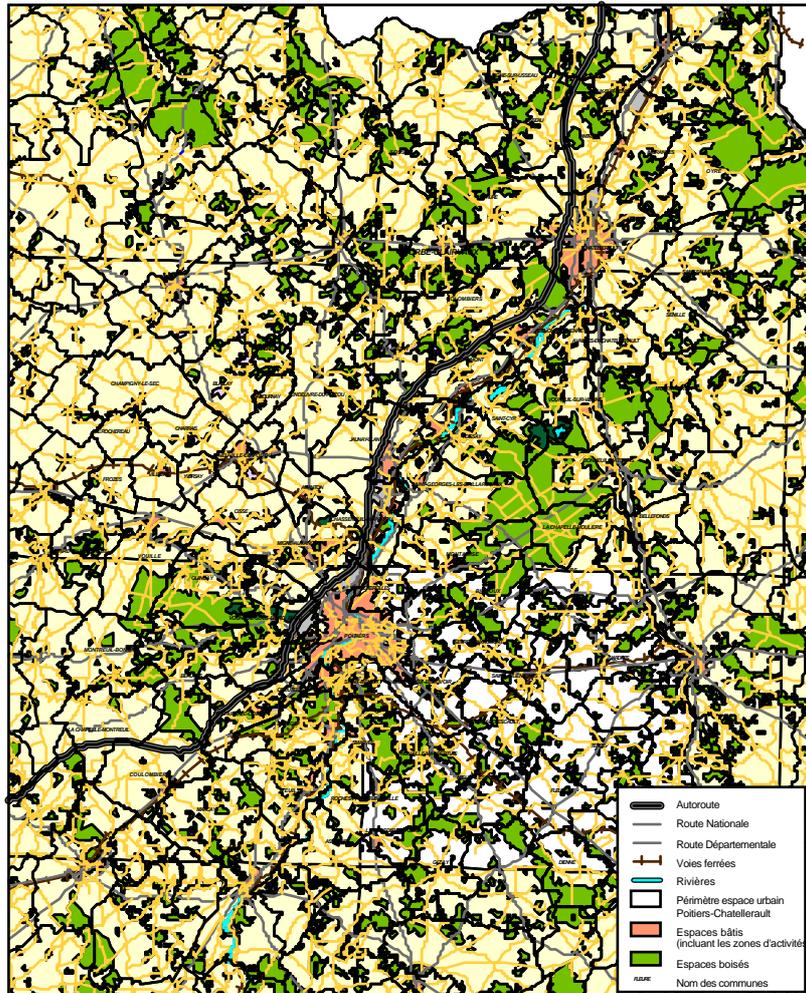
Dans la Vienne, quel que soit le lieu où l'on se situe, les temps d'accès sont assez courts : il est possible de se déplacer assez facilement pour aller n'importe où.

D'où la plus grande difficulté d'appliquer les accords de Kyoto et autres grands accords.

4- La réalité territoriale de l'espace urbain Poitiers-Châtelleraut

Cette carte montre la configuration exacte du bâti dans cet espace urbain Poitiers/Châtelleraut. Cette écharpe urbaine et ce grand étalement urbain sont la cause de cette très forte part modale.

L'espace urbain de Poitiers-Châtelleraut



ECHELLE : 0km 5km 10km
SEPTEMBRE 2003

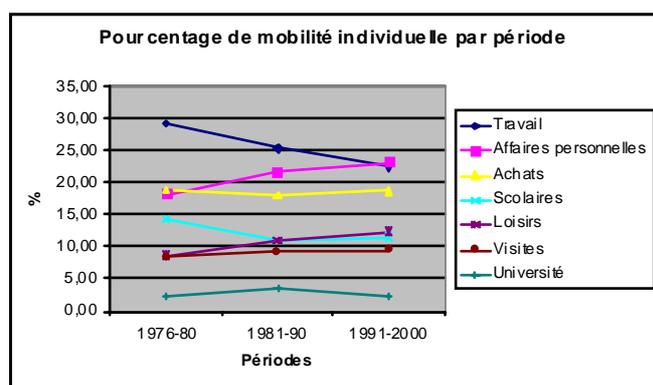
SOURCES : IGN, PREFECTURE, INSEE
REALISATION : DDE86/GAM/OT

Dans la dernière décennie, les deux aires urbaines Poitiers/Châtelleraut sont une des aires urbaines, en pourcentage de population, qui ont le plus crû en France. Nous sommes la 6^{ème} ou 7^{ème} aire urbaine qui a connu un taux de croissance le plus élevé de France. C'est le résultat de la multiplication de ces noyaux urbains et l'absence d'une planification urbaine sans doute un peu plus restrictive.

5- Les motifs de déplacement

En ce qui concerne la mobilité, ce ne sont pas que des chiffres mais un véritable mode de vie qu'il faut analyser. Les ménages se déplacent pour des motifs divers. De forts changements de comportements sont constatés. Des comportements dans lesquels le domicile/travail a chuté. Nous rentrons, comme les Italiens le disent, dans **une mobilité zigzagante**, une mobilité avec des motifs très différents. Nous nous déplaçons pour plusieurs motifs dans la journée.

Graphique n°3 : Pourcentage de mobilité individuelle sur 3 périodes



Source : CETE Midi-Pyrénées

Dans les vingt dernières années, les motifs domicile/travail ont chuté pour laisser la première place à d'autres types de motifs, que l'on appelle les affaires personnelles.

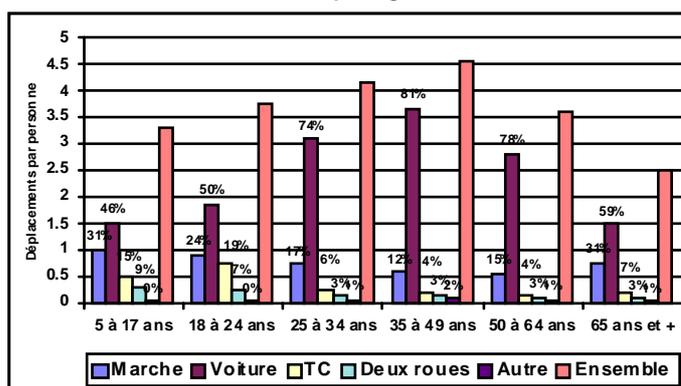
Ce motif se différencie par rapport aux achats, aux loisirs, aux visites entre amis. Mais ces données sont nationales, elles mériteraient d'être traitées selon les territoires. Les motifs scolaires sont aussi importants. Pour exemple, dans les années 1980, 1 enfant sur 10 était conduit en voiture, dans les années 1990 ce chiffre est passé à 1 enfant sur 2.

Cependant la mobilité ne peut être jugée que globalement. Il faut la décomposer sociologiquement, économiquement.

Selon l'âge de la personne, les déplacements ne s'appréhendent pas de la même manière. Par exemple, l'usage de la voiture est maximum pour les 35/49 ans, moindre pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans.

Il faut savoir que notre périphérie urbaine vieillit. Des personnes de plus de 65 ans habitent déjà ou habiteront à 20 kilomètres de Poitiers ou de Châtelleraut ou de l'axe Poitiers/Châtelleraut dans quelques années. Ces personnes seront peut-être moins aptes à utiliser plus fréquemment la voiture que les autres, il s'agit de l'intégrer dans notre réflexion globale et dans nos préconisations ultérieures.

Graphique n° 4 : Taux de motorisation national par âge en 2000

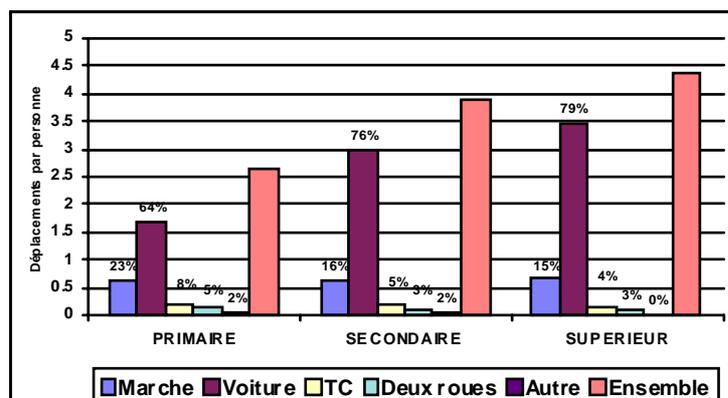


Source : CETE Midi-Pyrénées

De la même manière, la mobilité croît **selon le niveau d'études**. Nous prendrons l'exemple de l'agglomération de Toulouse, même si les chiffres sur Poitiers ne sont pas tout à fait les mêmes. Les chiffres présentés sont ceux fournis par l'agence d'urbanisme de Toulouse.

Sur l'espace urbain Poitiers/Châtelleraut, nous ne sommes pas très loin de ces valeurs ; on note la très forte prédominance de déplacements en voiture.

Graphique n°5 : taux de motorisation sur l'agglomération toulousaine selon le niveau d'étude en 2000



Les conditions de déplacements varient également selon le lieu de résidence des ménages (en ville-centre ou en périphérie). Ceci a également des conséquences budgétaires.

Enfin selon notre sexe, nous ne nous déplaçons pas tout à fait de la même manière. La mobilité des femmes est plus forte dans la tranche d'âge 30/40 ans. Les femmes représentent les 2/3 des usagers des transports en commun.

Ce sont des données nationales mais les chiffres locaux ne doivent pas tellement varier. De plus, il faut savoir qu'une grande partie des femmes de plus de 65 ans ne dispose pas du permis de conduire. Beaucoup vivent en lointaine périphérie, c'est ce que nous appelons la mobilité contrainte ou la non-mobilité.

7- Le taux de mobilité

Autre facteur à prendre en compte : la part des ménages ne disposant pas de voiture. Dans la Vienne, ce taux n'est pas négligeable. Il a tendance à croître au sein de l'agglomération de Poitiers et de Châtelleraut. Bien sûr, la présence des étudiants pèse sur ce chiffre.

8- Les enjeux économiques

Lorsque nous effectuons un choix de localisation, un ou deux facteurs sont pris en compte.

Or, de nombreux enjeux économiques sont également importants : des **coûts directs** et des **coûts indirects**. Les coûts directs que chacun des ménages doit internaliser sont peu évoqués. Je ne porte pas de jugement de valeur sur la localisation en périphérie ou en partie dense des agglomérations, mais certains découvrent ultérieurement ces coûts directs, parfois avec surprise.

Par ailleurs, il existe des **coûts directs à la charge des ménages qui s'installent en périphérie**, en terme de localisation, en terme d'obligation; par exemple l'obligation d'acheter une deuxième voiture. La puissance publique subit également des coûts directs de ces vastes mouvements de flux, de stationnements, de coûts sur la voirie, etc.

Selon une enquête menée sur l'agglomération toulousaine, les coûts logement et transport sont de :

- 26 à 28 % du revenu des ménages consacrés au logement quelle que soit la zone de l'agglomération,
- 10 % du revenu consacré aux transports dans le centre-ville, contre 30 % en périphérie.

Soit un coût global logement-transport qui atteint :

- 38 % du revenu des ménages dans le centre-ville,
- 56 % en périphérie.

A l'échelle du ménage, il s'agit d'avoir en tête le **coût global logement / transport**. Dans les centres-villes, ce coût représente un gros tiers du budget des ménages. Cela pèse pour plus de la moitié des revenus du ménage dans la périphérie.

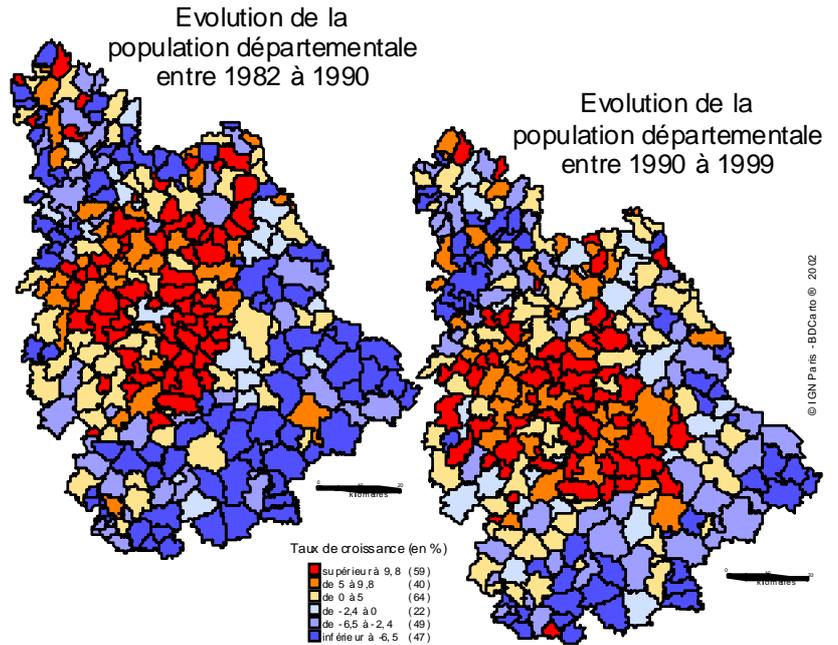
Voilà quelques enjeux globaux à avoir en tête, à la fois de nature environnementale, sociale, économique. La réalité dans la Vienne bonifie ou transforme quelque peu ces enjeux nationaux et il faut décrire le contexte local qui pèse sur cette façon d'appréhender les déplacements.

Lecture territoriale du département de la Vienne

1- Dynamique démographique

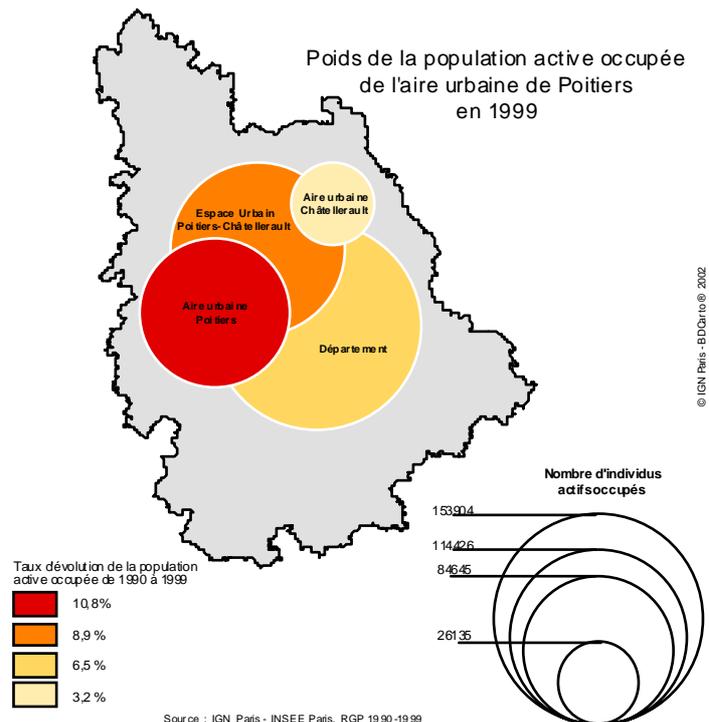
L'espace urbain Poitiers / Châtelleraut constitue les limites des deux aires urbaines consolidées de Poitiers et de Châtelleraut.

Cet espace urbain continue de se faire, de s'étaler. La meilleure preuve est que, pour faire partie en France des aires urbaines, une des mesures importantes est que 40 % des actifs d'une commune aillent travailler dans un pôle central de plus de 5 000 emplois. L'aire urbaine de Poitiers/Châtelleraut progresse puisque nous avons gagné 27 communes entre 1990 et 1999. De plus, les communes de l'Est du département des Deux-Sèvres sont à présent dans l'orbite directe de l'agglomération de Poitiers.



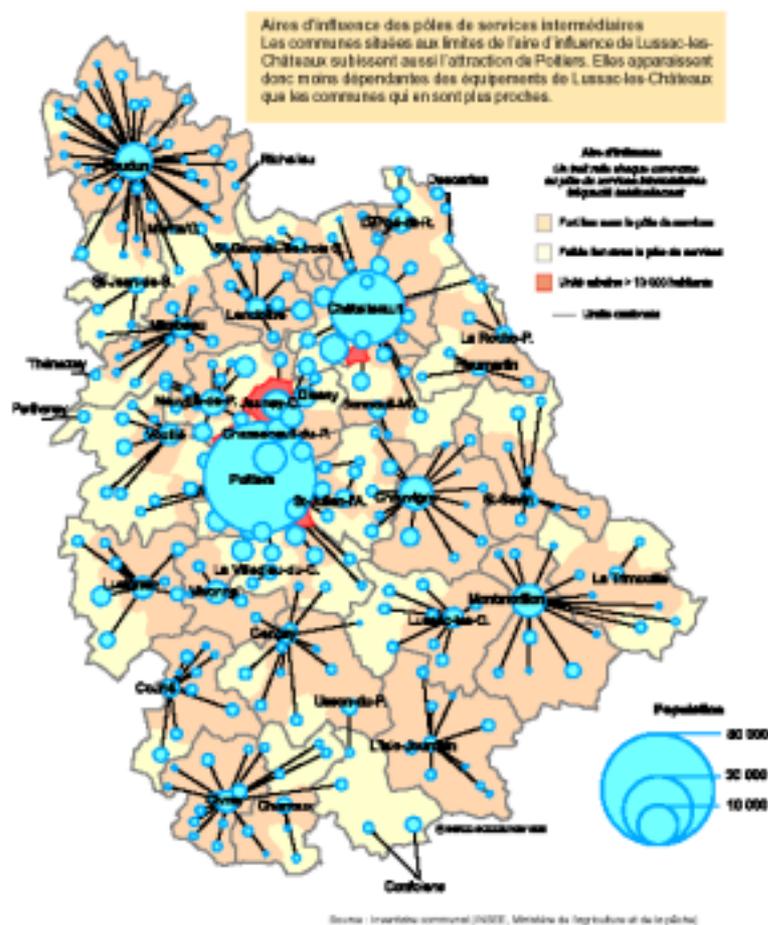
2- Les pôles d'emplois

Dans l'espace urbain Poitiers / Châtelleraut, les pôles d'emplois représentent 67 000 emplois dans l'agglomération de Poitiers et 22 000 dans celle de Châtelleraut. Ce sont des moteurs puissants qui organisent l'ensemble des mouvements de population et de déplacement.



3- Aires d'influence des pôles intermédiaires

Après, la dynamique démographique avec l'étalement urbain, la place de l'emploi assez concentré, la troisième composante est la question des services de proximité. Cette organisation des services de proximité au-delà de l'emploi et de la dynamique géographique, pèse sur l'organisation et sur l'émission-réception des déplacements.



La carte suivante montre les pôles de proximité, notamment l'attraction des services intermédiaires, sur chacune des communes du département de la Vienne. Les pôles de services intermédiaires sont des pôles qui rassemblent au moins 25 services fondamentaux, exceptés les services spécialisés qui sont eux très concentrés, notamment en matière de santé. La localisation des établissements de santé pèse énormément sur la localisation des ménages et sur la forme des déplacements, beaucoup plus que par le passé.

Certains pôles, hors de l'espace urbain Poitiers/Châtelleraut, prédominent. Même si nous constatons un manque de hiérarchisation de ces pôles.

Certains mériteraient d'accentuer leur rôle d'attraction, contribuant ainsi à mieux répartir et mieux réguler une partie de ces déplacements, notamment les 75 % qui ne sont pas domicile-travail.

4- Découpage institutionnel

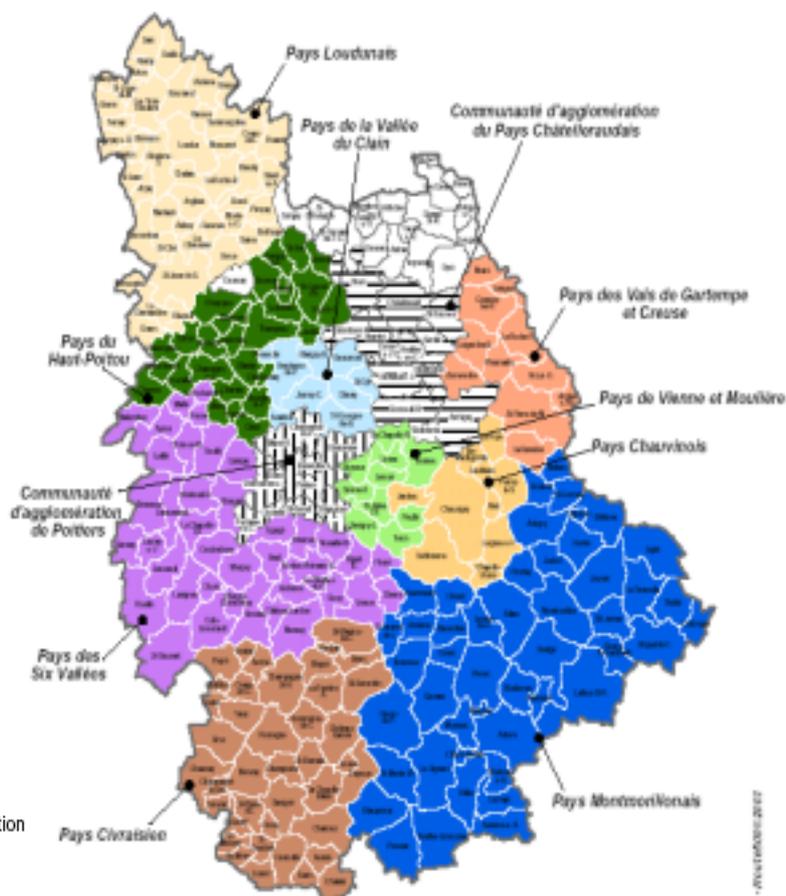
Pour réguler, il y a la dynamique démographique, il y a l'emploi, il y a les services de proximité, mais il y a aussi les institutions.

Au sein de l'espace urbain Poitiers/Châtelleraut, nous constatons une certaine fragmentation institutionnelle. Sans langue de bois, il faut bien le reconnaître : il y a assez peu de dialogue entre ces institutions au sein de l'espace urbain Poitiers/Châtelleraut.

Bien sûr, le schéma directeur du seuil du Poitou a produit beaucoup d'effets.

Il a permis une planification des sols intéressante (depuis l'adoption du premier schéma directeur en 1976).

D'ailleurs, c'est sans doute par le détour des conseils de développement que ce dialogue pourra se faire entre ces institutions fragmentées.



Demande et offre actuelles de déplacements

1- Contexte national de mobilité

D'abord quelques données nationales sur les manières de pratiquer l'offre et la demande. Aujourd'hui en France - les chiffres sont à peu près identiques dans la Vienne - chacun de nous effectue en moyenne **quatre déplacements par jour et par personne**. Il y a vingt ans, nous étions à un peu plus de trois déplacements/personne/jour.

Le budget temps national consacré en 1994, **aux trajets domicile-travail était de 55 minutes en France**, il semblait osciller de 35 à 40 minutes au niveau de la Vienne. Nous ne disposons pas de données plus récentes.

Les distances totales parcourues produites par jour sont significativement plus importantes aujourd'hui qu'au début des années 1980, tout cela grâce à l'augmentation de la vitesse moyenne.

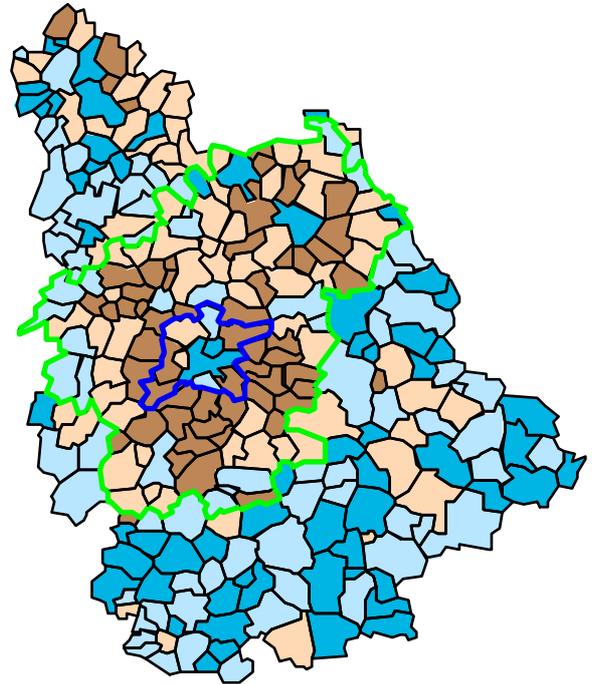
En France, l'A.D.E.M.E. prévoit une **croissance d'ici 2020, de 50 à 60 % de la circulation urbaine et interurbaine**. Cette donnée est à mettre en relation avec les ressources naturelles en pétrole.

Chiffre très important révélé par une dernière séance préparatoire à ces assises, **70 % des transports poids lourds s'effectuent à moins de 150 kilomètres**. Il s'agit d'une donnée importante puisqu'elle pointe la question du transit à long terme. Quel réseau de capillarité sera suffisamment performant pour irriguer cette donnée ?

2- Contexte local de mobilité

Le taux d'équipement en véhicules individuels des ménages est plus fort dans l'espace urbain Poitiers-Châtelleraut que dans le Nord et le Sud de la Vienne.

Part des Ménages ayant deux voitures ou plus
Source : CAP, recensement 1999



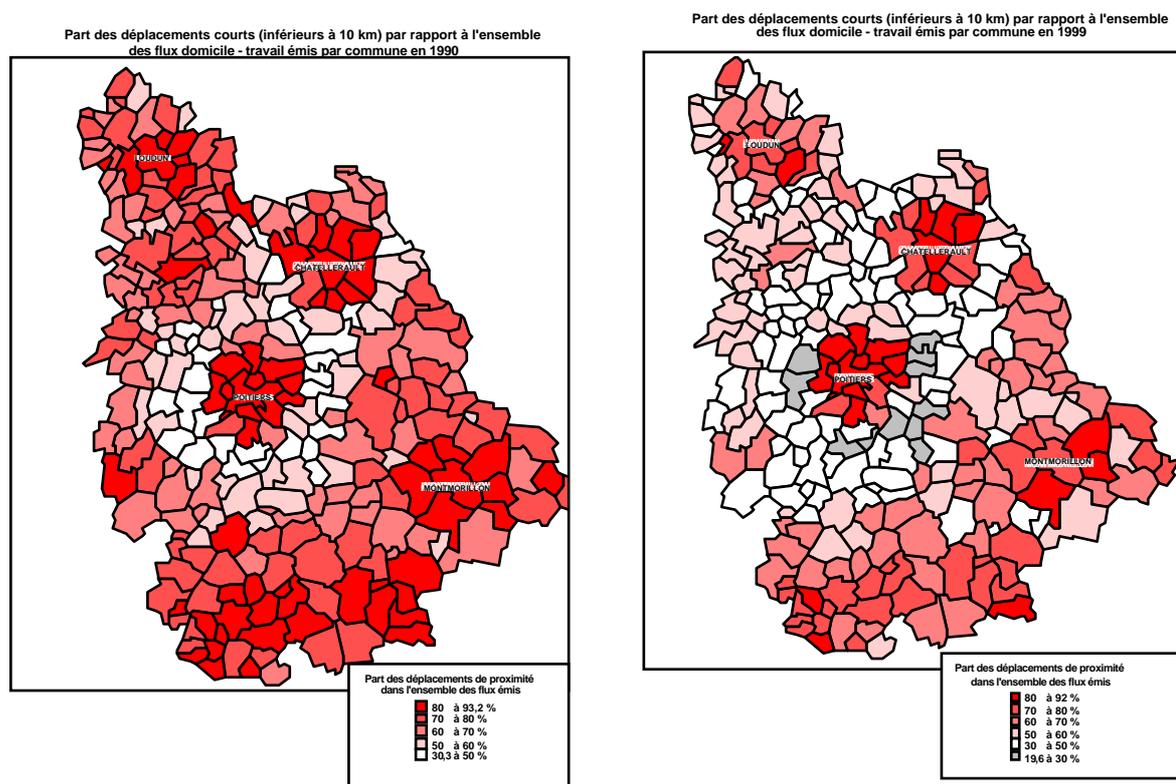
3- Les trafics locaux



Le seuil du Poitou est un espace de transit essentiel, notamment entre l'Espagne et les Pays-Bas. Nous constatons surtout des taux de passage véhicules/jour très importants sur la partie Poitiers/Châtelleraut. Ces données devront être prises en compte pour mesurer l'équilibre Nationale 10/Autoroute A10, et la place du T.G.V. Une partie de ce trafic pourrait peut-être faire l'objet de ferroutage.

4- Les déplacements courts domicile travail

Les déplacements courts domicile-travail concernent les déplacements de moins de 10 kilomètres. Les cartes permettent de visualiser l'évolution constatée entre 1990 et 1999. Les distances sont de plus en plus longues entre le lieu de domicile et le lieu de travail.



Source : « Part des déplacements courts par rapport à l'ensemble des flux domicile-travail émis par commune en 1990 et 1999 » - D.D.E. 86

Aujourd'hui, la réalité des déplacements est sans doute plus polarisée par quelques points bien identifiés au sein du département de la Vienne. Par exemple, dans le secteur de Mirebeau, au sud de la Vienne, les ménages ont moins d'occasions de se déplacer pour gagner leur travail.

La carte s'est éclaircie en 1999, les ménages vont plus loin pour travailler. Mais les territoires sont aussi de plus en plus interdépendants et, corrélativement, certains pôles tendent à se dévitaliser.

L'offre de transport a été davantage prise en compte au sein des agglomérations de Poitiers et de Châtelleraut. Des **plans de déplacement urbains** (P.D.U.) intercommunaux ont été mis en place depuis quelques années. Ces deux P.D.U. ont la forte volonté de freiner les déplacements automobiles vers les hyper-centres, favorisant l'intermodalité et développant le transport à la demande.

Il y a sans doute d'autres points à développer sur chacun des P.D.U., mais ce sont les caractéristiques communes aux deux P.D.U. (Plans de Déplacements Urbains) de Poitiers et de Châtelleraut.

6- La politique tarifaire

Par contre, en terme de politique tarifaire, des actions ont été réalisées ces dernières années, de façon sans doute trop cloisonnée, peu articulée entre les modes de transport et entre les opérateurs au sein du même mode de transport.

Par exemple, peu de tarification commune existe entre les transports interurbains, même si des réflexions sont en cours sur la coopération tarifaire régionale. De même, il y a aujourd'hui des tarifs privilégiés, notamment pour ceux qui pratiquent les parcobus, les parcs relais à Poitiers et à Châtelleraut, mais ces tarifs sont très peu connus.

Restitution des ateliers de travail et débat

Représentants des Autorités Organisatrices des Transports

François Peny, secrétaire général de la Préfecture,
Jacques Santrot, conseiller régional et président de la Communauté d'agglomération de Poitiers
Francis Giraud, vice-président du Conseil Général et Maire de Jaunay-Clan
Pierre Jamain, vice-président de la Communauté d'agglomération du Pays Châtelleraudais,

ATELIER 1 : « Quelle organisation territoriale pour rationaliser les déplacements ? »

Restitution par Simon CODET-BOISSE, membre du conseil de développement durable de l'agglomération de Poitiers

Dans un premier temps, l'atelier de travail tient à compléter les constats proposés même s'il y souscrit complètement.

1°) Le premier d'entre eux est que le **droit à la mobilité n'est d'ores et déjà plus assuré en milieu rural**. Un bon exemple, nous constatons une demande de logement social situé en ville par des habitants en milieu rural. Du fait d'un manque de moyens pour se déplacer de certains ménages et d'une offre insuffisante en milieu rural, ils demandent à accéder aux logements sociaux dans l'aire urbaine, en ville.

2°) Autre constat supplémentaire, le choix de traiter la **question des déplacements à l'échelle des aires urbaines de Châtelleraut et Poitiers apparaît comme discriminant** par certains d'entre nous. Intellectuellement, ce choix porte déjà des discriminations. Il est effectivement attendu une vision plus globale. Les représentants du Pays Montmorillonnais ne se retrouvaient pas dans ce choix. Cela semble important parce que cela a influé l'ensemble de nos débats.

3°) Autre constat, il s'agit de **marquer davantage le vieillissement de la population et ses effets à moyen et long terme, notamment dans l'espace rural**. C'est en général une tendance burde qui n'est pas assez prise en compte.

4°) Au niveau du fret et notamment de la S.N.C.F., on constate une tendance de sa part à diminuer le maillage territorial des points d'accès au fret ferroviaire.

Deux contradictions ont été relevées.

Il n'a pas été abordé la contradiction inhérente au choix des ménages d'accéder à la fois à un habitat pavillonnaire, à une certaine qualité de la vie et, en même temps, au désir de bénéficier aux services les plus complets possibles. Il s'agit d'une contradiction très difficile à résoudre, où la nécessité de faire des choix est croissante.

Autre contradiction ; il paraît opportun de concilier le droit à l'accès aux services, à la mobilité et les contraintes liées à la réduction de l'usage de la voiture. Or, la diminution des ressources pétrolières est souvent peu intégrée.

De l'ensemble de ces constats, un certain nombre de **propositions** en ont découlé.

La coopération entre territoires...

Au regard du thème de l'atelier, le groupe de travail en a déduit une première nécessité : la **coordination institutionnelle à l'échelle du département**.

Dans la mesure où les bassins de vie sont mouvants et parfois dépassent le cadre départemental, il existe une nécessité de coordination qui se construira difficilement sans un schéma institutionnel. C'est ce que nous avons appelé la **coopération entre territoires qui peut s'imaginer très large ou par projets**.

Quelques principes d'aménagement du territoire...

De cette notion de coopération, l'atelier en a déduit quelques principes d'aménagement du territoire importants sous l'angle de l'opposition ruralité/urbanité.

1°) Premier élément, il faut impérativement préserver, **conforter, développer des pôles intermédiaires de services**. Nous revenons à la nécessité de faire des choix, ils ne pourront pas être présents partout, il faut choisir parmi les centres-bourgs existants.

2°) Les **principes de compacité urbaine** intégrant des notions de maîtrise, voire de diminution des déplacements, de réseaux de voirie et en intégrant aussi des principes de moindre consommation d'espace doivent être appliqués par l'ensemble de la filière de la construction, des demandeurs jusqu'aux élus.

3°) **Favoriser la production locale**, par exemple agricole, en privilégiant les circuits courts, nous semble être un moyen de diminuer les déplacements. Les pouvoirs publics pourraient mettre en relation cette production avec la demande mais aussi l'intégrer à la restauration collective.

4°) Constatant la diminution du fret ferroviaire, nous suggérons à la Région d'engager avec la S.N.C.F. une réflexion sur ce thème de façon urgente.

5°) Le S.Co.T. (Schéma de COhérence Territoriale) doit s'étendre et être appliqué rapidement.

6°) Autre proposition, il est important de **favoriser la mixité du transport scolaire** et d'étendre à d'autres publics cette possibilité de transports collectifs.

Débats avec la salle et les représentants des A.O.T.

Mauricette RINGUET, Présidente de la F.N.A.U.T.

Sur le thème des transports, il serait appréciable qu'il y ait des ententes entre toutes les autorités organisatrices, notamment entre le département, la région et les communautés urbaines. Il manque effectivement de correspondance et de beaucoup d'autres choses....

Le département pourrait effectuer du transport normal. Effectivement, il propose essentiellement du transport scolaire, mais pas de transports pour les autres personnes. Or, dans certains territoires du département, aucun transport n'est présent. Il est évident que cela pose des problèmes et implique que les personnes sont obligées de prendre leur voiture pour aller en ville.

Jean-Louis CEZARD, membre du Conseil de Développement Durable de l'agglomération de Poitiers :

Dans la commission, il a du être évoqué la nécessité de développer des pôles intermédiaires de services. Je voudrais savoir si vous avez débattu des problèmes de développement des pôles de santé. Effectivement, l'installation de la population s'organise souvent en fonction des services de santé. Avez-vous eu une réflexion autour de ce sujet ?

Sylvie BESSONAT, membre du Conseil de Développement Durable de l'agglomération de Poitiers :

Nous avons évoqué plutôt la population vieillissante, et ses besoins.

France JOUBERT, représentant du Conseil économique et social régional

Je représente le C.E.S.R. Poitou-Charentes et le président M. Rouleau. Il y a le transport et il y a la destination. Lorsque nous évoquons la destination et afin de diminuer les transports, il paraît important de regrouper les services comme l'A.S.S.E.D.I.C., l'A.N.P.E., les services de la C.A.F...

Au lieu d'utiliser trois tickets de bus ou de faire trois voyages en voiture, les personnes n'en effectuent qu'un. A Bressuire, a été mise en place la maison de l'emploi. La situation est alors améliorée sur deux points : le transport et la destination vers laquelle ils vont et où les services sont regroupés.

James RENAUD

En complément, il peut être imaginé d'utiliser aussi les technologies de l'information et de la communication qui doivent permettre d'éviter de se déplacer systématiquement sur ces questions.

Jean-Louis CEZARD

En ce qui concerne la nouvelle organisation territoriale et la rationalisation des déplacements, il s'agit d'être vigilant sur un certain nombre de points : notamment la réforme de l'Etat qui concerne la création d'écoles de cantons.

Est-ce que cette réforme ne va pas mettre plus de gens sur la route ? En regroupant les écoles au canton, les jeunes risquent de faire davantage de trajets.

Par ailleurs, il existe les T.E.R. dont on ne parle pas. La région est d'ailleurs responsable de la maintenance et de l'organisation du système T.E.R. Je pense tout particulièrement à certaines lignes, qui ne sont pas sur l'axe Poitiers/Châtellerauld, comme la ligne de Limoges.

Il pourrait être envisagé d'intégrer les demandes et les nécessités de gérer des flux de lycéens et de collégiens vers d'autres pôles grâce à ces T.E.R.

Attention également aux ouvertures de stations, il faut mesurer les conséquences éventuelles sur la durée du transport ou le changement d'horaires entraînant pour les jeunes qu'ils se retrouvent à la porte des établissements scolaires longtemps avant ou longtemps après les heures d'ouverture des établissements scolaires.

En ce qui concerne l'organisation territoriale, la mise en place, au niveau régional, d'un ticket unique faciliterait l'utilisation des transports en commun. Il permettrait de changer de mode de déplacement pour une somme relativement accessible et connue de tous au départ. Cela offrirait une plus grande souplesse.

Jacques SANTROT

Ne mettons pas derrière le mot T.E.R. tout et n'importe quoi parce qu'il s'agit d'un Train Express Régional. Si nous voulons lui faire jouer un rôle de rabattement du T.G.V., il ne faudra pas que ce T.E.R. s'arrête dans toutes les gares intermédiaires.

Aujourd'hui, tout le monde ne parle que des T.E.R., tout le monde n'a que cela en tête parce que la région a acquis la compétence du T.E.R. mais il ne faudra pas oublier qu'à côté des trains grande ligne et des T.E.R., il y a la logique des trains locaux qui n'ont pas le même objectif.

André TURCOT, Direction Régionale de l'Équipement

J'ai été frappé par la richesse du rendu de l'atelier qui aborde beaucoup de thématiques de façon très dense. On se situe dans l'esprit un peu oublié de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, on retrouve certaines des déclinaisons que vous avez essayé de mettre en œuvre de façon opératoire sur le terrain.

Je voudrais souligner l'importance de la coordination institutionnelle des acteurs qui est décisive pour tenter le rééquilibrage modal en matière de transport des voyageurs. Ce qui rend difficile cette situation, ce sont les déplacements dits complexes, lorsque l'on se déplace pour différents motifs : les loisirs, les courses, le domicile-travail. Dans ce cas, la voiture est irremplaçable et le transport collectif ne peut pas rivaliser.

Par contre, quand il veut rivaliser, cela suppose souvent la mise en place de chaînes intermodales de transport. La coordination des autorités organisatrices est particulièrement importante même s'il faut quelque fois essayer de s'affranchir des clivages institutionnels.

L'intermodalité m'amène à aborder la question des transports de marchandises : un travail est mené avec l'agglomération de Poitiers. Dans le cadre des plans de déplacements urbains, la loi S.R.U. et la loi sur l'air ont rendu obligatoire un volet transport des marchandises. Peu de collectivités le font, parce que les difficultés sont nombreuses.

Un travail est donc mené avec l'agglomération de Poitiers pour essayer de faire des propositions de mutualisation d'espaces logistiques, de petits centres dédiés au fret.

La France doit respecter l'accord de Kyoto, elle doit donc diminuer les déplacements, les transports de marchandises en ville, et les livraisons.

Concernant le fret régional, je ne veux pas diaboliser le transport routier. Il faut vraiment jouer sur les différentes cartes et jouer sur la complémentarité. Sur ces transports régionaux, il est difficile de faire de l'intermodal sauf de temps en temps sur les transports de carrière et de matériaux.

Le Poitou-Charentes en est une illustration particulièrement spectaculaire avec les trafics A.10, R.N.10 qui ne cessent de croître, notamment sur la R.N. 10.

Dans cette situation, l'intermodalité marchandises redevient complètement d'actualité, notamment sous la forme du transport combiné. Il s'agit alors du transport de caisses que l'on manipule d'un camion à un train, avec des transports d'approche et de terminaux par camion et un transport de longue distance sur le train. Cette solution est complexe mais c'est ce qui paraît le plus pertinent du point de vue du développement durable.

Je suis plus réservé sur l'autoroute ferroviaire, organisation qui est très à la mode et qui va probablement réapparaître à beaucoup plus long terme. Cela consiste à mettre des camions sur les trains.

Jacques SANTROT

On parle du fret comme des T.E.R., comme si le fret était unique. Vous l'avez un peu évoqué mais vous n'avez pas assez insisté. La difficulté est là, nous n'avons peut-être pas intérêt à avoir sur le fer, les frets de courte distance. Cela permet de libérer des sillons pour mettre deux fois plus de fret longue distance sur les rails.

Il y a toute une problématique qui est très compliquée à étudier : est-ce qu'il faut privilégier le transfert du blé d'une coopérative de Poitiers vers le port de La Rochelle ? Ou est-ce qu'au contraire il faut libérer le maximum de sillons pour faire les transports nord/sud prédominants ? Le débat est ouvert.

James Renaud

L'information que nous avons eue dans une de nos soirées, est que 70 % des transports routiers concernaient des distances de moins de 150 kilomètres.

Roseline DESROCHES, membre du Conseil de Développement du Haut Poitou (association A.B.C.):

Au colloque de Niort du 18 octobre 2002, vous nous aviez fait savoir que, dans la décomposition du fret, 65 % du fret qui passe en Poitou-Charentes n'étaient que des matériaux de construction, graviers et autres, donc des denrées qui ne sont pas périssables. Il nous semble que sur ce point le feroutage est pertinent.

ATELIER 2 : Liaisons entre les territoires - quels choix de déplacements ?

Restitution de l'atelier par Dominique DESHOULIERES, membre du Conseil de Développement Durable de la Communauté d'Agglomération de Poitiers

Cette restitution est un exercice difficile, car les travaux des deux commissions se recoupaient sur beaucoup de points. Je vais sans doute répéter deux, trois choses mais il est important de voir que nous pouvons avoir des points de vue qui se croisent.

Premier point : comment assurer une gestion globale de la mobilité ?

Nous pensons qu'à l'échelle de la Vienne, **trois niveaux d'intervention** sont à prendre en compte. De plus, nous ne nous sommes pas préoccupés du public ou du privé. Dans une certaine mesure, le transport est un service public, qu'il soit assuré par le public ou le privé.

1°) Au sein de chaque pays ou agglomération, il devrait y avoir un **diagnostic et un débat interne sur les besoins en déplacements**. Evidemment, les agglomérations sont plus avancées, mais pour les pays qui viennent juste de naître, cela paraît important qu'il y ait débat.

2°) Une **coopération s'avère indispensable entre les deux agglomérations et les pays de la première couronne**. La première couronne correspond à l'espace urbain Poitiers/Châtellerauld.

3°) Il est important de **retrouver un véritable niveau départemental sur les transports pour répondre aux besoins de la deuxième couronne** : Loudun, Montmorillon, Civray. Ces problèmes ne peuvent se régler qu'au niveau départemental et en liaison avec les départements et les régions limitrophes. En particulier, les loudunais nous ont précisé que cette liaison avec les départements et les régions limitrophes était très importante.

Pour cette commission, il est clair qu'il y a attente d'un **volontarisme politique fort** sur ce sujet et qu'il faut maintenant des investissements volontaires sur ce thème.

4°) Ensuite, une **enquête approfondie sur les besoins des habitants et les modes de déplacement semble nécessaire**. Cette enquête ne doit pas se limiter aux diagnostics réalisés par pays et agglomération. Une

véritable enquête approfondie, très statistique, professionnelle, très poussée doit permettre d'y voir plus clair sur cette question des déplacements.

Enfin, il s'agit presque d'une proposition finale. Il est important de créer une **information complète des habitants sur l'ensemble de l'offre actuelle des transports**. Aujourd'hui, habitant dans un secteur de la Vienne, nous ne connaissons pas ce dont nous disposons sur notre propre territoire comme offre de transport. L'information reste très partielle. Cela paraît assez simple à mettre très vite en œuvre, à travers des brochures, les médias locaux, des simples affichages dans les mairies, dans les gares....

Deuxième point : quelle offre de transport entre les agglomérations et les territoires périphériques et pour les liaisons transversales entre les territoires ?

Dans la commission, tout le département était représenté. Il y a une insistance très forte des gens qui ne sont pas dans l'espace urbain pour **refuser la désertification**. Cet élément très important doit être pris en compte.

Le **maintien des pôles secondaires de services** est un des moyens de lutter contre cette désertification. Lorsque nous traitons des modes de transports, il apparaît très clairement qu'il n'y a pas de solution unique. Il n'est pas possible de raisonner de la même manière sur l'ensemble de notre département.

L'intermodalité et le maillage sont à apprécier en fonction de chaque territoire, en fonction des coûts d'infrastructures qu'ils représentent ou des coûts de fonctionnement. Il ne s'agit pas d'être contre la voiture qui représente aujourd'hui 90 % des déplacements. Il s'agit d'être contre les excès de la voiture.

Les trois niveaux de cette réflexion se retrouvent sur l'offre de transport :

- le **niveau de deux agglomérations**, avec des préoccupations plus de l'ordre de l'inter-quartier au sein de ces agglomérations,
- la **première couronne** : l'espace urbain qui revendique aujourd'hui l'extension de l'offre des agglomérations d'une manière ou d'une autre. A minima, l'information sur l'offre des agglomérations

peut être généralisée, par exemple les parcoibus qui sont bien pour eux mais, finalement, ils n'en sont pas informés. A plus long terme, il y a la question de l'extension des lignes, la question du réseau ferré qui peut être mis en place sur l'espace Poitiers/Châtellerauld.

- **Quant à la deuxième couronne**, au regard des densités de populations, la place de la voiture est inconcombable. Cela pose la question, du type de voiture : doit-on vraiment insister pour des voitures moins polluantes par exemple ?

Le covoiturage est peut-être une solution partielle. Malgré tout, il ne faut pas se leurrer par rapport à ce mode, parce que ce sont des territoires très diffus et c'est assez compliqué à mettre en place.

Les transports en commun, dans cette deuxième couronne, peuvent être mis en place, notamment en direction de publics ciblés comme les jeunes qui n'ont pas encore de voiture, les personnes âgées qui n'ont pas de voiture et le public en insertion professionnelle. Ce type de transport doit être vraiment pensé dans un cadre départemental entre les pôles de services qui irriguent cette deuxième couronne.

Nous avons évoqué assez rapidement le maillage inter-territoire en signalant les liaisons est/ouest au niveau régional et national – qui sont prévues sur notre région, que ce soit sur le plan routier ou ferroviaire – comme une possibilité de désenclavement de certains territoires.

Le dernier point était : comment innover dans les services à la mobilité et à l'accessibilité ?

Nous avons évoqué la **politique tarifaire intermodale unique dans les transports en commun**, sur l'ensemble du département. A également été suggérée une **politique tarifaire sur l'autoroute A.10** pour désengorger la R.N.10.

La possibilité d'utiliser les **transports scolaires pour tous** a été soulignée. Le département a vocation à transporter tout le monde et pas forcément uniquement les scolaires et ce réseau peut être utilisé pour tous, même aujourd'hui, mais ce n'est pas connu.

Nous avons indiqué, y compris d'ailleurs au sein des agglomérations, le fait que les transports en commun ne pouvaient pas régler le problème d'horaires décalés dans les entreprises et que seule la mise en place d'un **covoiturage** au sein de ces entreprises pourrait régler le problème de gens qui sont en insertion professionnelle ou sans voiture etc. Il y a certainement là un travail à faire avec les entreprises.

Pour la périphérie, nous avons oscillé entre deux thèmes : soit le **rabattement vers les grosses infrastructures du centre**, soit les **systèmes dit de petits bus**, de taxis collectifs. C'est un débat qui a eu lieu et ce sont des solutions qui devraient être étudiées au cas par cas.

Dernier point qui a joué son rôle, en particulier dans le domaine de l'insertion, nous avons évoqué la location de mobylettes pour des publics qui n'ont pas de voiture et qui ont besoin d'aller travailler.

Débats avec la salle et les représentants des A.O.T.

Mauricette RINGUET

En ce qui concerne l'intermodalité à la gare de Mignaloux avec Vitalis, nous nous trouvons face à un mur pour réaliser l'information : qui va la réaliser ? À qui cela va revenir ? Qui va la payer ? etc. Au bout de deux ans, nous en sommes toujours au même point.

Alain FOURNIER, membre du Conseil de Développement Durable de la C.A.P.

Un loup de mer remonte à la surface, la gratuité de l'autoroute Poitiers/Châtellerauld. Ce sujet a été évoqué 2 ou 3 fois en conseil de développement durable. Nous sommes un certain nombre à avoir évoqué un contre argument, à défaut d'avoir un consensus.

L'autre idée était la « gratuité à l'américaine ». Dans des grandes villes comme Houston, les américains font l'easy-line, les gens ne paient pas cette autoroute, à condition d'être en covoiturage. Or, le covoiturage américain c'est deux dans une voiture. Nous pourrions envisager la gratuité dans la mesure où il y a covoiturage à compter de 3 personnes. Il y aurait un respect de l'environnement. Si la gratuité est offerte pour une personne dans une voiture, c'est dépasser le problème, ce n'est pas le résoudre.

François PENY

Nous aurons peut-être l'occasion de reprendre un certain nombre des propos tenus aujourd'hui, qui sont forts intéressants. Puisque nous sommes sollicités sur le point de la « **gratuité** » de l'autoroute A.10, le moment est venu d'en dire un mot.

Nous avons relancé cette affaire depuis quelques mois et je pense qu'il faudrait rappeler de quoi il s'agit. D'abord, **il ne s'agit pas de gratuité**, le mot est un slogan facile mais ne correspond pas à la réalité.

Il s'agit d'incitation tarifaire pour l'usager, partiellement prise en compte par la société autoroutière et par les collectivités qui voudraient s'y associer afin de réduire le tarif facturé à l'usager. Le tarif pourrait être réduit, si les effets sont positifs, dans des proportions variables et suivant des modalités assez souples qui permettent d'engager une expérience. Mais nous pourrions nous laisser la possibilité de s'en retirer assez librement si on constatait que cela ne devait pas produire tous les bénéfices attendus.

Cette formule existe déjà dans quelques villes françaises, notamment dans l'agglomération d'Orléans. Elle a pour objectif majeur de réduire la saturation progressive de la N.10 et non pas de préserver je ne sais quelle propriété privée.

Il est facile de faire un constat, celui de la saturation progressive mais régulière des principaux axes de communication que sont les routes nationales puisqu'elles ont à la fois une vocation interurbaine, une vocation de transit et une vocation de déplacement local. On les utilise parce que c'est le moyen le plus souple.

Or, tout le monde les utilise à peu près au même moment et que nous avons des pointes de saturation qui deviennent vite insupportables. L'autoroute, qui n'est certes pas un idéal en matière de transport, a tout de même permis de faire de la France un pays moderne en une quarantaine d'années. Elle a quelques vertus qu'il n'est pas mauvais de rappeler et, par ailleurs, elle n'est pas saturée. Dans le même temps, la nationale 10 commence à connaître, à certaines heures et à certains jours de la semaine, des pointes dont la tendance est à l'augmentation régulière.

Nous sommes convaincus, les uns et les autres, qu'une politique de transport cohérente et diversifiée, une politique volontariste doit, sur le moyen terme, conduire à la stabilisation, voire à la réduction des flux. Mais, nous savons tous qu'avant d'en arriver à ces résultats, il faudra du temps et que, dans l'immédiat, une croissance naturelle sature les axes de transit. Donc, il faut essayer d'imaginer un certain nombre de solutions.

A une époque, la seule solution imaginée était d'élargir la voirie, ce qui représente des coûts considérables. Nous constatons les difficultés que nous avons les uns et les autres pour financer un contrat de plan. Donc toute solution, quelle qu'elle soit, qui conduit à différer les investissements par une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure existante, paraît positive à un certain nombre de décideurs, dont l'Etat. Elle permettra de reporter de plusieurs années, avec tous les coûts économiques, financiers et environnementaux que cela représente, d'éventuelles décisions à prendre sur l'élargissement de la voirie de transit, la voirie interurbaine.

Il faudra préciser, si de même, il est essentiel de développer le fret ferroviaire. La ligne à grande vitesse

le permettra puisque dès sa mise en œuvre, elle laissera un sillon permanent pour le fret pour le transit local.

L'autoroute A.10 n'est pas saturée, la R.N. 10 l'est. Si nous ne voulons pas avoir, dans quelques années, à se poser très cruellement la question d'ouvrir une nouvelle voie, il faudra peut-être que l'on se décide à s'engager dans quelques expériences un peu innovantes. Celle-ci n'est pas la seule mais je crois qu'il ne faut pas la négliger. Nous aurons l'occasion d'en reparler, je crois qu'il faudra d'ailleurs que les conseils de développement soient plus directement et plus complètement associés au moment où les décisions se prendront mais il me paraissait important de dire des choses sur le sujet et peut-être de revenir sur certaines idées reçues.

Jacques SANTROT

Nous pouvons même donner un calendrier, le bureau de la communauté sera saisi des premières conclusions de l'étude fin juin/début juillet. Compte tenu de ce qui se dira au bureau de la communauté, nous pourrions très bien faire évoquer cette question par les conseils de développement.

Robert ROCHAUD, vice-président de la communauté d'agglomération de Poitiers et rapporteur de la commission transport

Nous avons déjà eu ce débat au sein du conseil de développement durable de Poitiers, mais nous sommes à une autre échelle.

Monsieur Peny, sur le fait de différer les investissements et de favoriser l'utilisation des infrastructures existantes, je crois que c'est effectivement quelque chose d'intéressant et qui va dans le bon sens. Ceci étant dit, dans le préambule de votre intervention, vous avez précisé, que les changements de comportement étaient plus longs à venir et plus difficiles à mettre en œuvre. Dans la proposition faite par mon collègue, nous avons une proposition de tarification particulière, il me semble qu'il est possible de joindre les deux. Ce système existe dans des pays et si nous souhaitons le faire, nous pourrions trouver des solutions.

Cela veut dire que l'on met en place un dispositif permettant une meilleure utilisation des infrastructures et, dans le même temps, ce dispositif pour la sauvegarde de notre environnement et de notre société, diminue les transports individuels en voiture particulière.

Si les collectivités s'engagent dans ce sens pour favoriser cette innovation tarifaire, je crois qu'il faut que les mêmes collectivités s'engagent aussi pour faire en sorte que les transports collectifs entre Poitiers et Châtelleraut soient moins chers, cela veut dire qu'il y ait aussi une politique tarifaire au niveau de la S.N.C.F. ou des T.E.R.

Daniel DEMEOCO, membre du conseil de développement durable de la C.A.P.

Monsieur Peny a fait un lien entre la ligne à grande vitesse et la possibilité de transférer du trafic de fret sur le rail. Dans le diagnostic, il est fait état que la circulation sur l'A.10 atteint actuellement 25 000 véhicules par jour, dont 25 % de poids lourds.

Jacques SANTROT

Pas 25 000, 15 000. Elle est à la moitié de sa capacité potentielle.

Daniel DEMEOCO

25 000, ce sont les chiffres affichés dans les cartes, dont 25 % en poids lourds, donc grosso modo dans les 6 000 poids lourds. Elle n'est pas saturée, la saturation est à 35 000. Or, dans la lettre des études de Réseau Ferré de France (R.F.F.), il est indiqué que le report de marchandises qui pourrait se faire sur la ligne actuelle est l'équivalent de 600 camions, 600 alors qu'il en passe 6 000. Vous voyez que ce n'est pas une réponse au problème.

Jacques SANTROT

Mais vous n'aurez jamais une réponse à 100 % à un problème comme celui-ci. Il s'agit de savoir si nous laissons faire ou si nous cherchons des solutions alternatives.

Quant à R.F.F. qui parle de 600 camions, cela reste à prouver. Grosso modo, lorsque la nouvelle voie T.G.V. sera faite, elle permettra deux choses.

La première est un **report du fret longue distance**, cela peut concerner autour de 70 sillons de transport possible. Je ne sais pas combien cela fait de camions mais, même si ce n'est que 10 %, c'est déjà 10 % de camions en moins. En plus, cela libère les capacités pour faire des T.E.R. nord/sud et faire des trains locaux sur l'axe dense du département de la Vienne.

Tout le monde demande pourquoi il n'y a pas plus de trains locaux entre Poitiers et Châtelleraut ?

Il n'y a pas plus de trains locaux parce qu'il n'y a plus la place mathématique de les faire passer. Pour qu'un train puisse passer entre Poitiers et Châtelleraut, cela met du temps. Ce n'est pas comme une voiture que l'on fait circuler à vingt mètres les unes des autres. Il y a des délais de sécurité dans la circulation des trains.

Si nous tentons de repousser le plus loin possible la création de nouvelles infrastructures par doublement ou triplement des existantes ou par création d'une nouvelle, on ne peut pas négliger la somme des choses qui permettront d'y arriver.

Par ailleurs, nous devons travailler les fréquences du matin et les fréquences du soir. Après avoir supprimé un certain nombre de voitures sur les routes actuelles pour pouvoir les faire monter sur l'autoroute - et l'étude montre qu'on peut en faire un certain nombre - et, quand la nouvelle voie T.G.V. sera réalisée, nous pourrions réussir à persuader un certain nombre de personnes qui habitent dans la vallée du Clain et qui font des migrations alternantes sur Poitiers et Châtelleraut, -d'ailleurs, essentiellement sur Poitiers - qu'il est préférable qu'elles empruntent un train local, nous repousserons avec certitude les réalisations de nouvelles infrastructures routières de 20, 25, voire 30 ans. Je ne dis pas que c'est la solution à tout. D'ailleurs, la plupart d'entre vous, sauf les jeunes, ne sera peut-être plus là pour le voir dans trente ans, mais nous aurons déjà fait quelque chose.

Nous pouvons également ne rien faire et laisser la situation se dégrader. Ce n'est jamais tout ou rien.

Nous pouvons continuer à vouloir un système totalement idéal et, entre temps, nous irons dans le mur. Je ne vois pas d'autres solutions. Lorsque les études seront suffisamment abouties et qu'elles pourront être présentées, nous vous les présenterons. De grâce, arrêtons de courir après l'inaccessible. Du fait, qu'il est difficile à atteindre, nous n'agissons pas.

André TURCOT

Juste une petite précision sur les chiffres par rapport à la L.G.V., c'est bien à priori 60 sillons que nous espérons libérer, qui seraient libérés et possibles pour l'utilisation du fret sur la ligne actuelle. 60 sillons sont l'équivalent de 2 400 camions. Cela ne veut pas dire qu'il y aura 2 400 camions sur les trains. Il faudrait alors convaincre les chargeurs d'utiliser le train et offrir un service ferroviaire de qualité.

Stéphane PATRIER, Conseil de Développement du Pays Vienne et Moulère (Association A.C.I.D.D.E.)

Au sujet des liaisons entre territoires et les choix de déplacement, si les parcoabus étaient à la limite de la première couronne, voire un peu plus loin, ça permettrait de soulager le volume sur la R.N.147 et la R.N.151. Cela permettrait d'éviter la passage en 2X2 voies de la R.N. 147, puisque les problèmes majeurs se concentrent le matin et le soir sur Mignaloux. Éliminons ce nombre de véhicules avec le parcoabus relativement loin. Actuellement, pour venir au parcoabus, on est obligé de passer la R.N.147 et la R.N.151 jusqu'à Poitiers. Mettons les à la limite de la première couronne, voire plus loin et on verra qu'on soulagera fortement les nationales.

François PENY

Je voudrais intervenir sur ce sujet, parce qu'il faut évoquer tous les sujets et le faire sans langue de bois. Nous avons une réalité qu'il faut regarder en face, celle d'un réseau national, de routes nationales - même si elles ont peut-être vocation à être partiellement décentralisées - qui sera, pour longtemps, les axes de transport essentiels dans ce département. Je veux bien que l'on m'explique qu'une organisation différente de mode de transport alternatif finisse par soulager certains axes, notamment les deux que vous venez de citer.

Je ne crois pas aujourd'hui qu'il soit acceptable de laisser à penser qu'il est possible de maintenir la RN 147 et la RN 151 à deux voies uniquement, pour des raisons évidentes de sécurité.

Je crains malheureusement que notre bilan, dans ce domaine, et quand je dis notre bilan, ce n'est pas un titre de gloire parce que c'est la responsabilité certes du conducteur mais aussi de ceux qui ont la responsabilité de la voirie. Ces deux routes nationales sont effectivement dangereuses et il est important qu'on les calibre différemment. Bien sûr, cela ne veut pas dire que l'on doit encourager le développement massif d'un trafic. Il s'agit dans ce trafic, d'assurer à l'automobiliste des conditions de sécurité minimales. Ce n'est malheureusement et souvent pas le cas sur cet axe.

C'est pour cela qu'il est impératif, en ce qui nous concerne, de réaliser les investissements qui sont prévus par ce contrat de plan et le suivant. Lorsque l'on évoque ces sujets, ce sont des problèmes beaucoup plus réels que les problèmes de gratuité de l'autoroute A10.

Je sais pertinemment que, sur certaines communes, il y a des difficultés qui tiennent peut-être à des intérêts privés. Ces intérêts privés sont parfaitement légitimes. Si, nous étions les uns et les autres concernés, nous réagirions de façon identique. Il n'en reste pas moins que, lorsqu'il y a sur un territoire une nécessité de réaliser un équipement d'intérêt général, cela signifie que, forcément, certaines personnes peuvent être gênées. Compte tenu des problèmes qui sont malheureusement constatés régulièrement, le doublement de cet axe continue d'être une nécessité absolue.

Stéphanie SAUVEE, Animatrice du pays Vienne et Moulère

Pour continuer sur cet axe, au-delà du doublement de la voie, par rapport à la question «quels choix de déplacement sur ce territoire périurbain», à part la voiture, il y a très peu d'autres modes de déplacement. Pourquoi ne pas rouvrir certaines lignes ferroviaires ? La ligne Poitiers/Chauvigny existe, pourquoi pas un rétablissement de cette ligne qui soignerait la cause au lieu de soigner le problème, le symptôme, limiter les flux en rétablissant un autre mode que la voiture.

Jean-Claude BONNEFON, Elu de la C.A.P.

Nous parlons de rationaliser les déplacements et, dans les fonctions qui sont les miennes liées à l'insertion des publics les plus défavorisés en recherche d'emplois, qualification, etc..., je parlerais plutôt d'inciter à la mobilité, au déplacement et de favoriser le déplacement, d'où pour ces publics des moyens adaptés. Les deux rapporteurs précédents y ont fait allusion.

Pendant un certain temps, nous avons fait allusion aux ateliers mobylettes pour ces publics, même si cela apporte un plus, une certaine plus-value, l'effet est très limité. Il en existe huit sur le territoire de la Vienne, financé conjointement par l'Etat, les territoires et le Conseil Général. Ce sont des moyens très limités, accessibles essentiellement aux jeunes et donc pas au public adulte en recherche de formation qualifiante ou d'emploi.

Une question me paraît importante. On parle des transports scolaires accessibles à tous. Là aussi, il ne faut pas se leurrer, il y a des limites. Les transports scolaires, comme leur nom l'indique, c'est au moment d'ouverture et de fermeture des établissements scolaires. Or, tout ne se passe pas le matin à 8 h 00 et le soir à 17 h 00. Entre les deux, les gens ont des rendez-vous dans des organismes de formation ou dans des services publics. Même si cela apporte une certaine plus-value, cette plus-value ne résoudra pas le problème des publics qui ont le moins accès au transport.

Dernière question, une recherche d'harmonisation est-elle possible entre les politiques tarifaires des transports en commun ?

Dominique ROYOUX

Je voudrais juste réagir sur les transports scolaires. Il ne faut pas imaginer que le public prendra le bus du matin pour revenir par le bus du soir. Mais, il est envisageable que l'on puisse prendre le bus de matin pour revenir par un autre mode. Ainsi, les transports scolaires s'inscrivent dans un système général et rendent nécessaire le covoiturage. Les déplacements sont inscrits dans une offre globale, or aujourd'hui ils sont dans une logique complètement atomisée.

James RENAUD

Les transports scolaires existent, personne ne les utilise autrement que pour les transports scolaires alors qu'ils sont ouverts à tous. C'est un des moyens. Ce n'est pas un moyen qui résoud tout, c'est clair.

Bernard PLICHARD, membre du Conseil de Développement Durable de la Communauté d'Agglomération de Poitiers

Monsieur Peny veut améliorer les routes nationales, je suis tout à fait d'accord mais l'amélioration entraînera-t-

elle « sécurisation » ou accentuera-t-elle la vitesse de circulation ?

Jacques SANTROT

Dans notre pays, trois capitales régionales (Nantes, Poitiers, Limoges), en 2010, continuent à être reliées par des routes de la fin du 19^{ème} siècle. Vous représentez apparemment des conseils de développement durable mais, dans le mot conseil de développement durable, il y a deux mots principaux, développement et durable. Nous pouvons effectivement décider que la capitale du Poitou-Charentes continuera d'être à deux heures et demie par le train et par la route (j'exagère un peu) de Limoges.

Est-ce que nous allons attendre, pour gérer des communications correctes entre ces trois secteurs, que tout ce flux économique soit parti ailleurs. Vous n'avez qu'à nous le dire, on agira en conséquence. Il ne faut pas négliger les relations Thouars / Bressuire / Cerizay / Parthenay / Cholet qui, actuellement, se font de manière préférentielle en terme économique avec la communauté d'agglomération de Poitiers. Il y a des dizaines et des dizaines d'emplois concernés.

Je ne fais pas partie de ceux qui considèrent que l'automobile doit être le seul moyen de déplacement rapide, la preuve en est que je suis président de l'association nationale voire internationale des villes T.G.V.

Mais, dans le cadre de la transversale est/ouest, nous avons, dans l'immédiat et dans les années qui viennent, un problème d'échange et de support d'échange considérable. C'est vrai que des gens vont avoir des difficultés. Ils en auraient d'ailleurs moins si certains élus avaient permis que l'on inscrive certaines réserves foncières dans les plans d'urbanisme datant de 25 ans. Ils ont gagné d'ailleurs, nous n'avions pas mis de réserve foncière dans le P.O.S. de Mignaloux. Je préfère qu'une réserve foncière soit inscrite dans un document d'urbanisme même si elle ne sert jamais, plutôt que de ne pas la mettre et d'entraîner de lourdes conséquences dix ans après. Bien sûr, tout le monde dit qu'il y a une solution alternative, l'autoroute Parthenay-Lussac, etc... mais, avant que tout cela ne soit fait, la plupart de ces activités seront parties ailleurs.

De plus, il y a des flux économiques connus, identifiés entre le nord Deux-Sèvres et la Communauté d'Agglomération de Poitiers.

En tant que membre de l'association Centre Europe Atlantique, je ne suis pas hostile à cette solution alternative, encore faut-il qu'elle soit mise en œuvre correctement pour le désenclavement du chef-lieu de l'agglomération. Je ne souhaite pas voir une autoroute de Parthenay à Lussac et que Poitiers ne soit raccroché à aucun des deux bouts. Donc, il faut avoir le courage de mettre sur la table tous les débats et toutes les problématiques.

Enfin quel est celui d'entre vous qui n'a jamais traversé la France vers l'Est, quel est celui d'entre vous qui ne va jamais dans les Alpes ou en Italie. Les difficultés sont grandes. Nous sommes parmi ceux qui sont les plus mal reliés au centre actif de l'Europe. Il est vrai que beaucoup de personnes peuvent subir les conséquences de tels aménagements. Mais nous ne pouvons sacrifier notre propre développement.

Mauricette RINGUET

Je suis d'accord avec Jacques Santrot. J'espère qu'il nous aidera à obtenir la réouverture de la ligne Nantes/Poitiers, sachant que Poitiers/Limoges subira des travaux et devrait fonctionner normalement en 2006 et réduire le temps de parcours.

Elefthérios BENAS, Président du conseil de développement du pays loudunais

Vous avez parlé de Parthenay/Thouars mais vous n'avez pas parlé de Loudun. A quel niveau se situe Loudun, dans l'axe nord/sud, dans l'ouest? Vous avez évoqué des problèmes de sécurité, mais il s'agit aussi de désenclaver certains territoires.

Jacques SANTROT

J'essaie de parler en connaissance de cause, des dossiers que je connais bien. Sur le Loudunais, après avoir fait campagne électorale pendant six semaines dans la Vienne, il me semble que le développement du Loudunais n'est pas assuré. Je vous dirais même que l'existence d'un grand leader a caché, pendant des années des problèmes qui ne vont pas être faciles à régler. Je constate que le sud Vienne est peut-être plus facile à désenclaver et moins en difficulté que le Loudunais. Mais je fais un constat, je ne sais pas comment apporter une réponse.

Votre développement est peut-être plus lié à l'Indre et Loire et au Saumurois qu'à la Vienne.

Arrêtons de penser que notre pays continuera de se développer tel que la révolution l'a découpé il y a plus de 200 ans maintenant. Il y a peut-être d'autres formules à inventer.

Elefthérios BENAS

Pour l'instant, les contrats de territoire sont signés avec la région Poitou-Charentes. Historiquement, nous sommes dans la Vienne.

Jacques SANTROT

Personne n'empêche de réfléchir à d'autres coopérations si la solution est meilleure.

Elefthérios BENAS

Nous sommes ouverts à toutes les coopérations. Le désenclavement doit s'arrêter. Cela passe aussi par les

axes routiers. Je pense que le potentiel et le dynamisme existent et nous sommes prêts à défendre notre territoire.

ATELIER 3 : Vers de nouvelles pratiques de déplacements - comment anticiper et sensibiliser ?

Restitution de l'atelier par Karinne SIMONNEAU,
membre du Conseil de Développement Durable de
la Communauté d'Agglomération de Poitiers

Tout d'abord, en ce qui concerne le diagnostic qui nous était fourni, il a été partagé par le groupe -il est important de le dire et de le redire-, tant le poids des comportements et les mentalités nous semblent importants sur le thème.

Les apports au diagnostic

Le groupe a constaté qu'un certain nombre de représentants associatifs étaient présents. Ces personnes sont des relais qui peuvent sensibiliser les décideurs et les membres de leurs propres associations.

Le thème de la santé est un élément fort à mettre en exergue dans le diagnostic. Il affecte plus directement les individus. A ce titre, ils peuvent en être touchés à la fois de manière globale, mais aussi par des aspects comme le stress, l'agressivité et l'insécurité.

Autre point faisant défaut dans le diagnostic : **l'anticipation du vieillissement de la population.** Il serait intéressant de réfléchir aux différents scénarios et d'apporter plusieurs pistes de réflexion.

Autre point, nous avons tendance, avec les institutions, à partir des données qui nous sont projetées par exemple par l'A.D.E.M.E., comme des faits inexorables, par exemple l'augmentation de 50 % du trafic routier. Ces chiffres pourraient également être utilisés comme des sonnettes d'alarme et non comme un devenir inéluctable.

Autre point, la prise de conscience passe par l'acte individuel. **Si on ne prenait pas sa voiture particulière une fois par mois, on désengorgeait à l'échelle de la capitale certains axes.** Cette action est très modeste, citoyenne. Mais, elle peut avoir un impact assez important.

Les propositions concrètes

L'action de pédagogie débute par une **pédagogie auprès des enfants, mais aussi des parents.** Finalement, les comportements des uns déteignent sur ceux des autres. L'opération de Buxerolles « Marchons

vers l'école » est une opération remarquable. Cela a permis la non-utilisation de la voiture par 80 % des parents et enfants. Cet exemple peut être démultiplié.

Si l'on veut que les enfants et les parents utilisent moins les modes de transport polluants, il s'agit également de sécuriser les parcours vers l'école ou le collège notamment pour des modes doux.

Certes, le **covoiturage** est intéressant. Des initiatives permettant d'identifier des personnes ressources à l'échelle du département ont été suggérées. L'outil informatique permettrait de centraliser les demandes et les offres. Des plates-formes d'échanges pourraient être mises en place pour les personnes demandeuses d'un co-voiturage.

Une sensibilisation auprès des nouvelles entreprises pourrait être mise en place en collaboration avec les chambres consulaires. Au cours des formations des jeunes entrepreneurs, **il pourrait être proposé un volet concernant l'impact de l'entreprise sur son milieu : les déchets, les déplacements...**

Concernant le **volet communication**, les opérations « d'action santé », comme les parcours du cœur ou des actions un peu plus sportives pourraient être organisées.

Utiliser les coûts comparés, voiture, voirie, service, santé avec des données simples, nous paraît être un moyen de communication efficace. Ce type de moyen doit permettre de mettre en exergue le fait que : multiplier les voitures, lorsque l'on habite à vingt kilomètres, à peut-être une incidence sur 20 ou 30 ans, sur le coût de la maison, etc...

Il s'agirait également de réglementer l'accès de la voiture dans certains périmètres, par exemple autour du collège Henri IV. Mais des collèges situés à Loudun ou des lycées ailleurs ont peut-être le même type de difficultés. Le moment où les parents déposent ou viennent chercher les enfants est un moment à risque.

Les pistes de réflexion à long terme

Une proposition relayée par l'A.D.E.M.E. a pour intitulé « la création de services de mobilité ».

Ce sont des **points de services qui mettent à disposition des véhicules collectifs plus ou moins grands, répondant à des besoins de transport**. Ces services de mobilité ont l'intérêt d'être facteur de création d'emplois : des personnes vont être recrutées pour livrer, pour véhiculer d'autres individus. Il est également important qu'il y ait adéquation entre transport, implantation des entreprises et existence de ces services de mobilité.

La prise en compte dans l'urbanisme des formes urbaines, de la morphologie, de la qualité des espaces publics (mobilier...), nous paraît être un facteur important. L'aménagement d'espaces collectifs comme les squares dotés de bancs est un moyen pour que les enfants s'y retrouvent mais aussi les personnes âgées, et constituent des lieux de vie identifiés, des lieux où l'on reste.

Au cours du quatrième atelier du conseil de développement durable de la C.A.P., l'intervention de Madame Duchêne, directrice du Groupement des Autorités Responsables des Transports (G.A.R.T) sur la **conférence citoyenne du G.A.R.T.** avait permis de pointer l'importance de toucher et de sensibiliser des personnes de différentes couches sociales sur les enjeux environnementaux, sociaux et économiques des déplacements. Ce type de démarche citoyenne serait peut-être à reproduire et à faire connaître.

Etant la dernière à intervenir, je peux me permettre de conclure avec une formule un peu choc, la fameuse formule « Liberté, égalité, fraternité ». Elle avait été déclinée comme telle : **la liberté ce n'est pas forcément la voiture, l'égalité c'est le traitement en fonction des revenus et la fraternité peut passer à travers l'impôt.**

Débats avec la salle et les représentants des A.O.T.

Bernard-Xavier RENE, Membre du Conseil de développement durable de la C.A.P.

Dans les documents fournis, seulement 25 % du trafic correspond à du trafic international de poids lourds, et 75 % à du trafic local. Ce trafic local pourrait en partie être résorbé grâce à des installations de parabus bien situées. D'autre part, concernant ces 25 % de trafic international qui ne fait que transiter chez nous, j'avais entendu, comme tout le monde, des rumeurs autour d'un éventuel « barreau » au sud de l'agglomération.

En tout cas, cette voie permettrait peut-être de dévier le trafic est/ouest et de contourner Poitiers par le sud. Cette solution n'affecterait pas Poitiers sur le plan industriel et commercial et, en même temps, permettrait de soulager les abords immédiats de Poitiers, en particulier la RN147 et la RN151. Voies inscrites d'ailleurs à proximité de nombreuses habitations, et qui se sont construites dans des zones dont on aurait pu concevoir l'urbanisation autrement il y a 20 ou 30 ans.

Je ne sais pas où en sont ces débats sur le « barreau sud ». Il serait intéressant de savoir si ce ne sont que des rumeurs ou bien s'il y a des choses qui avancent.

Jacques SANTROT

Comment refaire la genèse de cette affaire ?

D'abord, nous sommes prêts à nous rallier à cette solution sud, sous réserve que la communauté soit bien reliée. Cela se traduit par la poursuite des travaux entre Parthenay et Poitiers et entre Poitiers et Lussac.

Si aucune commodité n'est offerte pour accéder à l'agglomération de Poitiers, le risque est grand de voir transiter l'activité ailleurs. C'est ce qu'on ne veut pas.

Actuellement, il y a un débat entre une décision arrêtée, mûrie, réfléchie qui date du gouvernement Lionel Jospin et qui classe l'itinéraire Nantes/Poitiers/Limoges comme route d'aménagement prioritaire du territoire. Le terme exact est « grande liaison d'aménagement du territoire ». Ce terme signifie que ce sont des liaisons sécurisées avec systématiquement passage à deux niveaux, routes parallèles, comme l'est la nationale 11 entre le sud de Niort et La Rochelle.

Pourquoi l'autoroute de Nantes est-elle arrivée par accident au nord de Niort ?

En réalité, au départ, il s'agit de l'autoroute des estuaires. Cette autoroute est censée relier les ports de la côte entre eux. Manque de chance, lorsque cette autoroute doit déboucher à La Rochelle, la partie la plus sensible du marais poitevin est menacée.

A cet instant, certaines personnalités, dont la présidente de la Région, s'opposent à ce projet pour éviter ce saccage environnemental. Au lieu d'être une autoroute des estuaires, elle aboutit à Niort.

L'association Route Centre Europe Atlantique milite à présent pour une liaison directe Niort/Limoges, exduant par là même Poitiers.

Je suis élu d'un territoire que j'essaie de défendre. Même si je le veux durable, je veux son développement. Je me bats pour éviter que la décision du gouvernement Jospin soit annulée au profit exclusif d'une étude d'autoroute

Niort / Confolens / Limoges d'une part et Niort / Confolens / Bellac / La Croisière d'autre part.

Actuellement, 16 000 véhicules/jour empruntent l'itinéraire par Poitiers. Par contre, l'itinéraire sud atteint moins de 4 000 véhicules. Je demande à ce que l'on m'explique comment nous pouvons considérer que l'urgence est à donner à une voie fréquentée par 4 000 véhicules et que l'on abandonne une voie fréquentée par 16 000 véhicules.

Devant ces discordances, l'idée du barreau Sud est née. Elle concilie les deux positions en reprenant les travaux du contrat de plan à hauteur de La Ferrière en Deux-Sèvres pour se raccrocher à Lussac. Elle couperait l'A.10 au sud de Vivonne. Au lieu de faire Niort / Confolens / La Croisière, il serait possible de faire Niort / un point quelque part au croisement de l'autoroute A10 / Lussac les Châteaux / La Croisière.

Cette solution répond partiellement à notre demande, sous réserve que l'on aménage les liens.

Par contre, si les aménagements sont effectués au sud et que les difficultés persistent (temps, accidents, ...) nous n'aurons rien gagné.

Pour le moment, aucune étude n'a été commanditée sur ce projet. Il n'a été acté par aucun document officiel. Le seul acte officiel date du C.I.A.T. du 18 décembre : le premier ministre a demandé une étude autoroutière Niort / Bellac. Aucune date n'a été affichée. De même, dans les relevés du C.I.A.T., il a été évoqué un T.G.V. Poitiers / Limoges mais sans date précise.

Telle est la situation. Dans le meilleur des cas, à l'échéance de contrat du plan actuel et du suivant, nous aurions pu tendre vers une liaison correcte Nantes / Poitiers / Limoges.

Mais, si nous disposons des crédits prévus, nous pourrions approcher la région de Lussac dans des conditions très convenables d'ici 2008. Tout ne sera pas réglé, tout ne sera pas fait. Mais un nombre significatif de déviations de créneaux de déplacement pourrait être réalisé. Donc, je me demande si notre intérêt est de « lâcher la proie pour l'ombre » puisque l'itinéraire est inscrit et amendé par le gouvernement français et par la Communauté Européenne.

Je suis ouvert à toutes les discussions, pourvu qu'elles ne pénalisent pas la communauté que nous représentons. D'autres communautés auront des intérêts un peu différents, chaque élu réalise le travail concernant son territoire et, après, il collabore, il coopère, il trouve des solutions.

Aujourd'hui, notre problème est de ne pas rester isolé sur l'axe est/ouest. Or, cet axe n'est pas près d'être desservi dans des conditions économiques accessibles ni par l'avion, ni par le fer, même si, au contrat de plan, il est

prévu de considérablement améliorer la liaison Poitiers / Limoges. Nous ne pouvons pas abandonner cette logique.

Jean-Marie PARATTE, Maire de Buxerolles

Je m'exprime en tant que maire de Buxerolles. Je reviens sur les propos tenus par Karinne Simonneau.

J'ai noté la problématique « Urbanisme et morphologie ». Comme je crois que l'intérêt de ce genre de rencontres est précisément de mutualiser des expériences, je voudrais vous faire partager une expérience vécue hier matin à la D.D.E., à propos de l'instruction d'un dossier de lotissement pour lequel j'ai eu à échanger avec l'architecte conseil.

Il s'agit d'un cœur d'îlot plus long que large d'un kilomètre de long qui n'est pas urbanisé et, depuis 15 à 20 ans, il était prévu que ce cœur d'îlot soit traversé par une liaison routière reliant deux voies en attente aux deux extrémités pour soulager la voie principale nord / sud de Buxerolles.

L'urbanisation de ce secteur a été inscrite à l'ordre du jour au début du mandat en cours. Le conseil municipal a été amené à délibérer sur les orientations d'urbanisation. Le conseil municipal a fait un choix radicalement différent abandonnant totalement la liaison routière centrale et la remplaçant par une liaison réservée aux piétons et aux deux roues.

La décision a consisté à proposer trois lotissements reliés par des antennes sur la voie.

Hier matin, nous avons une réunion avec l'architecte conseil pour mettre au point un certain nombre de détails. Un seul point l'a gêné. La voie routière du lotissement atteignait 40 ou 50 mètres, séparée par un espace vert, celui-ci étant traversé par ce cheminement piéton. L'architecte m'a affirmé que même si cela marchait maintenant, nous le regretterions plus tard. Je lui ai répondu que notre choix était clair, d'un côté de cet itinéraire nous avons un pôle de proximité avec des écoles, des commerces et de l'autre côté le centre-ville et un parc urbain.

Confrontés à cette problématique, nous avons fait des choix, pas forcément toujours faciles à assumer, cela nous a valu des pétitions avec des centaines de signatures, au motif qu'il ne fallait pas densifier l'urbanisation.

Je livre cette expérience à la réflexion collective.

Jean-Louis CEZARD

Je veux juste préciser que le rapporteur a fait un travail remarquable mais forcément concis et non exhaustif. En

ce qui concerne la présentation des déplacements et des nouvelles pratiques de déplacement par les parents, nous avons évoqué la nécessité d'un travail en profondeur entre la collectivité, les écoles et l'inspection académique.

A force de ne pas prendre en compte ce phénomène, 30 à 50 % de parents emmènent à présent les enfants en voiture. Or, il existe d'autres possibilités.

Il n'est pas possible de décréter une simple interdiction comme pour le collège Henri IV. Il faut savoir que le périmètre d'Henri IV a changé, qu'il s'étend énormément vers le sud de l'agglomération, cela explique aussi certains déplacements en véhicule, et lorsque le périmètre a changé, les entreprises de transport scolaire n'ont pas été forcément concertées.

Daniel LHOMOND, élu de la CAP

Pendant des semaines et des semaines, rue du Chaudron d'or à Poitiers, une grosse voiture gênait les piétons, avec un écriteau à l'arrière qui disait « non à la voie est ». C'est à peu près l'état d'esprit de certains.

On ne réglera pas tous les problèmes aujourd'hui. Il faut déjà pouvoir les aborder successivement. Le marché et la situation tendue des matières premières, y compris le pétrole, sont là pour nous aider. Il n'y a pas de raison pour que les Chinois n'aient pas plus de voitures que nous. Ils sont déjà 1,2 milliards et il leur faudrait 600 millions de véhicules individuels, c'est à dire autant qu'il y en a actuellement sur la planète.

Les problèmes de santé ont été abordés. Sur ce sujet, nous touchons au problème de l'éducation.

L'injure suprême, dans certains quartiers, pour un gamin est d'être traité de marque de bicyclette. Il est considéré comme un pauvre type. Lorsque quelqu'un de plus âgé se déplace en vélo, on lui demande s'il a perdu son permis. Nous sommes en train d'inculquer cette mentalité à nos enfants, que ce soit en ville ou en campagne.

Nous produisons une nouvelle génération d'enfants, que je nommerais « la génération de la banquette arrière ». Au nom de la sécurité et de la santé, ces comportements entraîneront des problèmes d'obésité.

Dans certains villes étrangères, Lafayette par exemple, ville jumelée avec Poitiers, si vous vous promenez à pied dans la rue, la police locale vous arrête, vous êtes un dangereux habitant qui se balade à pied !!! Le centre ville disparaît au profit de la périphérie. Si nous ne voulons pas de cet urbanisme qui a besoin pour se nourrir de 8 ou 9 planètes, continuons, laissons faire !!!

Bernard COUSIN, Automobile Club de l'Ouest :

Durant ces assises, il n'a pas été question du transport aérien. Il est vrai que ce sujet ne concerne pas les déplacements à l'échelle de l'espace urbain de Poitiers / Châtellerault. Mais au cours des différents ateliers, la question des déplacements s'est étendue au moins au département, voire à la région.

Je voulais aussi poser une question. Est-ce que ces assises des déplacements vont bien servir à nourrir un objectif à 10 ou 20 ans, objectif que l'on pourrait atteindre par petites touches successives pour améliorer la mobilité et les transports dans le département ?

Christian BROUSSE, Direction Départementale de l'Équipement

A plusieurs reprises, j'ai entendu les mots « information » et « compacité ».

Ce terme compacité nécessite un vrai travail de réflexion et de communication. La relation d'interface entre urbanisme/déplacement joue sur la forme urbaine.

J'ai beaucoup aimé ce qui a été dit sur l'importance des détails. Après tout, le détail de la qualité d'un abri bus est important. Un pôle multimodal est une opération majeure pour l'ensemble du département de la Vienne, pour la région Poitou-Charentes. Mais, les détails sont importants pour permettre aux personnes de prendre les transports collectifs.

« La compacité » est un mot qui fait peur de manière légitime, et de manière complètement irrationnelle. Lorsque l'on essaie de l'expliquer, on a l'impression d'avoir tous les dysfonctionnements de Vaux-en-Velin et des Minguettes réunis.

J'ai dans la tête l'exemple d'une commune qui possède des disponibilités foncières près d'une gare et qui va préférer organiser son développement, créer une expansion urbaine à 2 ou 3 kilomètres de la gare. Au bilan, il est certain que les déplacements occasionnés se feront plus facilement en voiture qu'en transports en commun.

Il s'agit selon moi, d'un champ d'investigation, pour les communes qui ont en charge leurs plans locaux d'urbanisme, pour l'Etat qui évidemment est associé à ces réflexions, mais aussi pour des collectivités territoriales intermédiaires que sont les structures intercommunales, les pays et les conseils de développement.

Conclusion par les représentants des autorités organisatrices des transports

Jacques SANTROT , Président de la C.A.P. et Conseiller Régional |

Je retiens que nous ne sortions pas de ce problème des déplacements dans la partie dense du département sans passer par l'exercice d'un S.Co.T.

Ce S.Co.T. ne doit pas s'arrêter aux simples limites du Seuil du Poitou actuel. Le seuil du Poitou doit maintenir ses activités mais il doit abandonner la prérogative du S.Co.T. pour la transférer à un syndicat intercommunal ou un syndicat inter-communautés.

Ce matin dans la commission de travail, Madame Merle (présidente du Pays de Vienne et Moulrière) disait la même chose, en précisant qu'il fallait trouver un lieu de travail où l'on pourrait dépasser nos structures actuelles. Je défends depuis longtemps cette idée, et je crois qu'elle est tout à fait confirmée en ce qui concerne la partie dense du département.

D'autres communautés posent les problèmes différemment. Ce n'est pas en essayant de donner une réponse unique et en essayant de fermer les yeux à la différence que l'on répondra aux difficultés. Au contraire, il s'agit d'essayer de voir, d'analyser les différences et d'apporter des réponses.

Dans le cas de Loudun, nous sommes dans une situation très différente. Il faut avoir le courage de dire qu'il y a des problèmes différents et qu'il va donc y avoir des études différentes.

Pour conclure, je représente la présidente de région et je voudrais vous dire que nous ne sommes pas sourds à toutes ces problématiques. Nous avons dit beaucoup de choses dans la campagne électorale, et d'autres choses que tout le monde n'a pas forcément entendu : les moyens financiers ne sont pas illimités.

Actuellement, sur les problèmes ferrés, nous sommes en situation de gestion. Il faudra bien faire la différence. Nous traitons actuellement la question des infrastructures

ferrées. L'essentiel de ce qui est inscrit aujourd'hui concerne Poitiers / Limoges et Poitiers / Niort de façon à améliorer les liaisons vers le sud-ouest de la région. Nous nous y attacherons et ferons en sorte que le contrat de plan se réalise dans les meilleures conditions possibles.

Ensuite, nous avons beaucoup de travail à faire et de demandes sur la gestion, l'extension et l'amélioration des T.E.R. Nous y réfléchissons, mais la demande émanant de la S.N.C.F. de réfléchir à la transformation de la ligne Nantes / Bordeaux, de la faire passer de grande ligne en ligne T.E.R. risque de ralentir nos projets.

Parallèlement, de nombreuses demandes nous parviennent. Ce n'est pas pour disculper la S.N.C.F., mais il ne faut pas oublier qu'elle a aussi des contraintes. Un horaire de T.E.R. peut être dépendant d'un horaire de T.G.V. qui est déjà sur la ligne, y compris les correspondances.

Vous êtes très demandeurs d'un travail sur l'amélioration de ce qui est déjà géré dans la convention. En tout état de cause, il faut être honnête, nous ne proposerons pas de bouleversements pour l'horaire d'hiver. Il est déjà pratiquement bouclé.

Je ne prétends pas que nous ayons les moyens financiers de tout faire. Je vais juste vous donner un chiffre approximatif. Si d'aventure nous étions obligés de passer par une convention nouvelle avec la S.N.C.F., avec la région Pays de la Loire sur Nantes / Bordeaux, cela se traduira par un transfert de dépenses à la région Poitou-Charentes de l'ordre de 3,5 millions d'euros.

Actuellement, nous dédions pour 32 millions d'euros aux T.E.R., cette opération augmentera la dépense de plus de 10 % avant même d'avoir pu réfléchir à d'autres projets.

Juste quelques mots parce que Jacques Santrot a précisé que le débat se situait au niveau des grands axes de communication qui sont effectivement des vrais problèmes.

Le débat a démontré toute la complexité de ce problème. Il se situe toujours sur la concurrence avec la voiture et aux difficultés de concurrencer la voiture. Il y a sans doute des trajets domicile / travail où il est plus aisé d'intervenir. Dans d'autres cas, c'est beaucoup plus compliqué.

Ce phénomène exponentiel pousse systématiquement à construire d'autres routes. Or, il y aura des limites, et ces limites seront diverses. Je crois qu'il faut attaquer ce problème par tous les bouts.

La question de la tarification a peu été abordée. Lorsque les coûts de la voiture s'envoleront, les principales personnes touchées seront les couches les plus fragiles. Le péage des autoroutes, le péage urbain dont on commence à parler et l'augmentation tarifaire de la voiture, du pétrole etc., toucheront les gens les plus en difficulté qui ne pourront plus avoir cette liberté d'accès à la voiture. Sans doute cette question est peu évoquée, mais elle mérite d'être posée. Il vaudrait mieux proposer d'autres moyens.

Dans les villes, les moyens sont déjà importants. En Italie, par exemple certains centres-villes sont interdits à la voiture. Seuls les véhicules électriques, les transports en commun peuvent pénétrer.

Vous avez évoqué les pôles intermédiaires de proximité de services. Près de chez moi, une voisine mal-voyante ne peut plus se rendre à l'épicerie. L'épicerie de son village a disparu. Il ne reste plus qu'une boulangerie, l'épicerie et le boucher ont fermé. Il faut proposer des lois qui permettent, dans les petits centres urbains, de remettre des gens qui puissent exercer ce travail, peut-être avec un complément de salaire.

Je pense que le cadencement entre Poitiers et Châtellerault par la S.N.C.F. est une bonne chose quand la ligne nouvelle sera faite, etc...

Je vais terminer en vous remerciant de l'invitation faite aux représentants de Châtellerault, même si Châtellerault n'a pas son conseil de développement. Je veux excuser le maire et le premier adjoint qui devaient venir ce matin. Ils ont été pris par ailleurs mais il est certain qu'à Châtellerault nous nous posons les mêmes problèmes que ceux de Poitiers, dans le domaine des pistes cyclables et des transports publics.

Je voudrais d'abord présenter toutes mes excuses à l'assemblée pour mon retard, mais nous avons aujourd'hui un jumelage avec une ville polonaise, qui devait reprendre la route vers 14h30 et qui est partie en réalité vers 16h00, je me devais bien évidemment de les accompagner jusqu'au dernier moment.

Je n'ai pas pu entendre tous les échanges qui ont eu lieu. Monsieur le Président, vous m'invitez à parler de la coopération, c'était précisément mon intention. Elle me paraît essentielle en matière de déplacement, puisqu'il n'est dans le pouvoir de quiconque de résoudre seul les problèmes de déplacement et qu'ils ne peuvent se résoudre que dans un esprit de coopération.

Je voudrais aborder ce sujet avec deux casquettes, la première avec celle du département puisque l'on m'a demandé de le représenter aujourd'hui et la seconde avec celle du pays de la Vallée du Clain qui, par sa position géographique, se trouve précisément entre les agglomérations de Poitiers et de Châtellerault et fait que

nous sommes particulièrement concernés par ces problèmes.

Sur la coopération en matière départementale, je voudrais rappeler quelques éléments pour cadrer le propos. Je rappelle que la loi de décentralisation de 1982 a donné aux départements une compétence très spécifique, celle du transport interurbain. Ce n'est pas directement le transport urbain qui relève des agglomérations, ce n'est pas non plus le transport grandes distances.

Actuellement, sur le transport interurbain, les dépenses du Département s'élèvent à 6,3 millions d'euros pour ce qui est directement du transport scolaire interurbain entre les différents établissements d'enseignement. 6,3 millions d'euros qui comprennent bien évidemment à la fois l'organisation des transports mais également les aides directes faites auprès des familles.

Sur le transport de voyageurs interurbains, autre que scolaire, pratiquement 5 millions d'euros sont dépensés annuellement pour aider les différentes compagnies qui assurent les lignes dites régulières pour les voyageurs de façon générale ou pour des liaisons spécifiques, dont la liaison Poitiers / Futuroscope qui est assumée dans ce cadre.

J'ajouterai l'aide particulière qu'apporte le département sur l'intermodalité puisque, dans le cadre du plan d'investissement sur Poitiers, le département contribue pour un montant de 2 130 000 euros au pôle multimodal de la gare de Poitiers.

Le département est en train de réorganiser son action en matière de transport puisque nous avons décidé de créer une commission transport en tant que telle, qui n'existait pas jusqu'à maintenant. Cette fonction transport va être assumée au sein d'une commission qui assurera, non seulement le transport scolaire qui, jusqu'à maintenant, relevait de la commission enseignement, mais également les autres modes de transport. Tous ceux qui souhaiteront trouver dans le département un interlocuteur auront devant eux une commission d'élus qui pourra répondre à leurs préoccupations.

Pour ne pas trop allonger mon propos, je voudrais parler tout de suite des problèmes tels que nous les ressentons au sein du Pays de la Vallée du Clain. D'abord, lorsque nous regardons une carte des fréquentations sur les voies départementales qui concernent directement notre secteur et plus particulièrement le canton que je représente, nous nous apercevons que toutes les voies départementales sont chargées à hauteur de l'ordre de 5 000 véhicules/jour.

Notre axe est le plus dense du département. Je n'ai pas noté dans le département d'autres endroits où il y ait autant de transport particulier.

Si j'ajoute le fait que ces transports sont concentrés le matin, entre 8h00 et 9h30 et le soir entre 16h00 et 18h00, on ne parle plus de 5 000 véhicules mais de densité beaucoup plus importante de façon ponctuelle. Ces problèmes de transport, nous les vivons véritablement au quotidien. Comment essayons-nous de les résoudre pour ce qui nous concerne ?

Trois politiques sont en œuvre déjà depuis un certain temps.

La première et la plus évidente consiste à créer de l'activité sur place, c'est à dire que plus les activités se déroulent localement, moins les gens prennent leurs voitures pour aller travailler. Aujourd'hui, si je prends le seul exemple de ma commune de Jaunay-Clan, 40 % de la population active travaille sur place, ne sort pas des limites de la commune. Si l'on ajoute la zone du Technopôle, nous atteignons 65 %. Donc, 65 % de la population a les moyens de se déplacer en voiture mais dans un rayon très réduit.

La deuxième politique en œuvre depuis une dizaine d'années au niveau du Pays, est l'organisation de pistes cyclables. Nous sommes en train de compléter la liaison entre les neuf communes du pays par un réseau de pistes cyclables. Nous avons à peu près une centaine de kilomètres de pistes cyclables, soit aménagées en propre, soit des chemins de champ goudronnés et qui, aujourd'hui, servent pour les agriculteurs et également pour les déplacements à vélo.

Ces pistes ne servent pas pour le travail, vous vous en doutez bien mais cela incite un certain nombre de gens à imaginer que l'on puisse se déplacer autrement qu'en voiture.

La troisième politique, consiste à favoriser les liaisons douces, des liaisons piétonnières à l'intérieur de nos bourgs, qui font que les gens peuvent faire jusqu'à un kilomètre, avec très peu de croisement de routes, ils peuvent vaquer à leurs occupations, que ce soit les courses, les enfants qui vont à l'école sans utiliser de véhicules.

Telles sont les politiques que nous mettons en œuvre avec du temps, de la patience, les moyens qui ne sont pas illimités, mais qui, petit à petit, commencent à porter leurs fruits.

Concernant, les remarques de Jacques Santrot sur le S.Co.T., je ne partage pas complètement son avis, je ne suis pas convaincu par le S.Co.T. Je n'ai jamais vraiment cru que les organisations sur le papier permettaient de régler beaucoup de problèmes. J'en veux pour preuve que le S.D.A.U. (avant le S.Co.T.) du Seuil du Poitou a été en révision pendant une dizaine d'années. Un certain nombre de réunions a été organisé sur les problèmes de déplacement à cette époque. Nous avons donc déjà discuté à de nombreuses reprises sur ce qu'il conviendrait de faire et de ne pas faire. Je n'ai pas noté que, sur toute cette période, nous ayons beaucoup avancé.

Je souhaiterais tendre davantage, puisque le mot est à la coopération, à des « coopérations de voisinage ». Sans attendre le S.Co.T., nous pouvons trouver certainement des voies d'amélioration sur nos systèmes de transport, à condition que chacun veuille aboutir. Il y déjà un certain temps, j'ai posé la question d'une extension de la ligne de bus qui vient jusqu'au Futuroscope jusqu'à nos zones d'activités. Je suis tout à fait prêt à étudier toutes les modalités pour qu'on puisse opérer ce genre d'extension qui pourrait rendre des services à de nombreuses personnes.

De la même façon, nous sommes confrontés à des demandes d'habitants qui souhaitent aller sur Poitiers sans pour autant utiliser les systèmes de bus. On peut concevoir des systèmes souples de notre côté qui permettent de répondre à ce type de demandes.

Sur les propositions de coopération, nous sommes tout à fait ouverts. Si nous trouvons des interlocuteurs prêts à

échanger sur ces domaines, nous sommes tout à fait prêts à l'envisager.

Dernier point de coopération, il y a la demande de gratuité ou d'amodiation du tarif du péage sur l'autoroute. Je crois que le département a montré que, sur ce

domaine, il n'était pas fermé et que la discussion pouvait être entamée à condition que toutes les parties prenantes soient prêtes à y contribuer, puisque essentiellement c'est une question financière avant d'être une question purement technique.

François PENY, Secrétaire Général de la Préfecture

Je veux d'abord vous remercier du travail autour de ces conseils de développement. Cela a permis et permet d'enrichir la réflexion et de fournir aux décideurs institutionnels que nous sommes les uns et les autres, des pistes, y compris d'ailleurs dans des domaines où nous n'avons pas encore complètement concrétisé nos intentions. Le fait que vous existiez les uns et les autres doit être perçu comme une chance et comme un atout.

Bien entendu sur un certain nombre des grands dossiers que nous avons évoqué cet après-midi, vous continuerez à être consultés et nous recueillerons avec beaucoup d'intérêts vos propositions.

Je rappellerai, puisque je représente l'Etat, que nous avons déjà, dans la perspective d'un développement durable, un certain nombre d'outils forts qui traduisent la volonté sur un territoire de le développer mais en préservant évidemment l'avenir de ceux qui l'habiteront dans quelques décennies.

Nous avons dit l'importance qu'il y avait à maintenir et à développer un réseau routier de grande qualité et plus sécurisé. Je n'y reviens pas, nous avons longuement développé le sujet mais cela restera une priorité absolument incontournable que de disposer d'un réseau routier correct, sûr et adapté à la circulation. Bien entendu, ceci ne peut aller de pair qu'avec un développement des autres modes de transport.

La voie ferrée, qui a tout de même une certaine antériorité, est au cœur des préoccupations des pouvoirs publics en la matière, ne revenons pas non plus sur la ligne à grande vitesse, avec ce qu'elle permettra de faire et d'aubriser en terme de trafic T.E.R. et de fret ferroviaire. Je rappelle, dans cette perspective, que le pôle multimodal de la gare de Poitiers pourrait prendre tout son sens, il en a déjà suffisamment en terme urbain, il peut en avoir dans d'autres domaines.

Nous avons décidé, les uns et les autres, de regrouper l'ensemble de nos engagements sur le développement de cette agglomération dans le cadre d'un contrat d'agglomération qui, normalement, devrait pouvoir être signé au cours de cette année 2004. Nous avons beaucoup travaillé sur ce sujet, je n'y reviendrai pas car c'est un domaine que vous connaissez bien mais le fait qu'il y ait un document contractuel, qui reprenne les

grandes orientations du plan de développement de ce territoire et les moyens que nous y mettons et que nous y mettrons, me paraît être la traduction concrète, forte de cette volonté de partenariat que nous appelons tous de nos vœux et que nous essayons de réaliser, ce qui est encore beaucoup plus difficile.

Il y aurait bien d'autres sujets à développer, je reviens sur le S.Co.T. puisque le sujet a été évoqué par deux des intervenants précédents. Le S.Co.T., y compris dans sa version telle qu'elle résulte de la loi d'urbanisme et habitat de 2003, demeure une obligation. C'est un constat.

En même temps, il s'agit d'une démarche qui doit permettre d'intégrer, de manière équitable et équilibrée, le développement d'un territoire. Nous aurons à en reparler, sans esprit de système, avec le souci d'être concret et avec le souci de progresser sur des sujets qui sont abordables à un horizon pas trop éloigné. Donc, il faudra les uns et les autres, et je pense que nous avons tous la volonté de travailler sur ce sujet, essayer de progresser rapidement mais en prenant en compte aussi le principe de réalité.

Je ne voudrais pas terminer sans rappeler que ces notions de développement durable renvoient à des thèmes forts qui sont aujourd'hui dans le débat public. Il y a eu beaucoup de débats autour des protocoles de Kyoto, de la conférence de Rio, maintenant de la charte de l'environnement à valeur constitutionnelle qui intégrera ces principes dans la constitution, qui aura une portée juridique. Ceci est une révolution juridique importante et je crois que, même si elle est difficile, même si elle pose des problèmes concrets, même si elle oblige à remettre en cause un certain nombre de catégories intellectuelles que nous avons les uns et les autres, elle constituera incontestablement un progrès.

Méfions-nous aussi de l'esprit de synthèse.

Beaucoup des intervenants aujourd'hui ont développé l'idée qu'il n'y avait pas une seule solution à des problèmes complexes. Je ne peux que m'inscrire totalement dans cette orientation. Nous avons, sur le plan transport, plusieurs moyens à notre disposition, il faut bien faire jouer les uns par rapport aux autres, veiller au développement des uns sans pénaliser l'éclosion des

autres. Aucun mode de transport n'a toutes les vertus mais aucun autre non plus n'est infecté de tous les vices. Dans ce domaine, je crois que l'esprit de système est peut-être encore ce qui nous menace le plus, mais je sais que nous n'avons aucun risque ni les uns, ni les autres.

D'ailleurs, il y a parfois des contradictions, des réalités qui vont au-delà des images d'Épinal puisque, tout à l'heure, nous avons évoqué un certain modèle de développement à l'anglo-saxonne dont nous ne nous voulons pas puisqu'il est un modèle déséquilibré. Il reste

que l'une des grandes capitales du monde qu'est New York est aussi une de celles où l'on marche le plus à pied. Ceux qui la connaissent auront pu le vérifier.

Je voulais vous féliciter de l'extrême qualité de débat et de leur richesse et vous dire que nous aurons de nombreuses occasions, sur tous ces sujets, de travailler et de dialoguer ensemble, c'est un bel exemple que certains appellent la démocratie participative mais que j'appelle simplement la République et la citoyenneté. Je vous remercie.

Remerciements

Nous tenions particulièrement à remercier :

pour leur présence et leur travail actif :

les participants de cette journée venus des différents conseils de développement de la Vienne, les élus de pays et d'agglomération, les acteurs des transports ...

les représentants des A.O.T. de la table ronde :

Monsieur François Peny, secrétaire général de la Préfecture,
Monsieur Jacques Santrot, Président de la Communauté d'agglomération de Poitiers et Conseiller régional
Monsieur Francis Giraud, vice-président du Conseil Général et Maire de Jaunay-Clan
Monsieur Pierre Jamain, Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Pays Châtelleraudais,

les animateurs et rapporteurs des ateliers de travail :

Atelier n°1 :

Animateur : Bernard Bourdet (CDD de l'agglomération de Poitiers)

Rapporteurs : M. Alonso (pays de Vienne et Moulière) et Simon Codet-Boisse (CDD de l'agglomération de Poitiers)

Atelier n°2 :

Animateur : Gérard Rivaud (CD du pays des six vallées)

Rapporteurs : Samuel Brochard (CD du Pays Loudunais) et Dominique Deshoulières (CDD de l'agglomération de Poitiers)

Atelier n°3 :

Animateur : Guillaume Flachat (CDD de l'agglomération de Poitiers)

Rapporteur : Karinne Simonneau (CDD de l'agglomération de Poitiers)

pour l'animation des débats :

James Renaud, Président du conseil de développement durable de l'agglomération de Poitiers et Michel Bugnet, membre du conseil de développement du Pays des six Vallées

pour la fourniture de données statistiques et cartographiques :

Institut national de statistiques et des études économiques (INSEE), Direction départementale de l'équipement (DDE), Institut Atlantique d'Aménagement des Terribires (IAAT), Observatoire régional des transports (ORT), Communauté d'agglomération de Poitiers (CAP)

pour la préparation et le déroulement :

Valériane Tromeur, stagiaire, Mathieu Fauchard, stagiaire, Dominique Royoux, Nathalie Moreau et Virginie Auffroy du service recherche et développement de la CAP, l'équipe de l'ESIP

**La Coordination des
conseils de développement de la Vienne**

- Fiches de travail des ateliers
- Sigles
- Bibliographie

Atelier n° 1

Quelle organisation territoriale pour rationaliser les déplacements ?

La planification urbaine de nos territoires est un enjeu majeur pour mettre en cohérence les différentes approches urbanisme-déplacements.

CONSTATS

- « les territoires vécus » s'étendent au-delà des frontières administratives,
- une périurbanisation concentrique autour des agglomérations et le long des grands axes,
- un étalement urbain non maîtrisé dépendant de facteurs multiples : attractivité démographique, coût du foncier, recherche d'un cadre naturel, fuite de la concentration des quartiers résidentiels urbains,
- une forte concentration de l'emploi sur les deux agglomérations,
- des trajets domicile-travail qui marquent encore beaucoup l'étalement des aires urbaines,
- des pôles de services non hiérarchisés qui pourraient jouer la complémentarité (Lusignan-Vivonne, Neuville-Vouillé, Gençay, ...) ou être développés,
- une méconnaissance du tissu existant de services depuis l'inventaire communal de 1998,
- une fragmentation des logiques intercommunales de proximité, notamment au sein de l'axe Poitiers-Châtelleraut,
- une démarche « pays » peu lisible avec des périmètres calqués sur les E.P.C.I.,
- Peu, voire pas de structure de dialogue collective sur les questions d'organisation territoriale (périmètre du S.Co.T. réduit à l'ancien schéma directeur).

Questionnements

- *Quelle est l'organisation territoriale optimum pour permettre une desserte équilibrée en services (services de proximités, pôles ruraux, ...) ?*
- *Quels sont les principes qui pourraient accompagner le développement de nos villes et de nos campagnes (offre de services, implantation habitat - pôle économique, activités, politique foncière, formes urbaines) ?*
- *Quel est le périmètre pertinent pour prendre en compte les besoins des usagers ? Comment les institutions prennent en compte cette problématique ?*

Atelier n°2

Liaisons entre les territoires : quels choix de déplacements ?

La périurbanisation, 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 déplacement 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.

CONSTATS

- un poids économique fort des deux agglomérations,
- des axes routiers structurant le développement des aires urbaines,
- une diversification des motifs de déplacements : domicile-travail n'est plus le motif majeur (manque de données),
- une offre ferroviaire importante sur l'axe Poitiers-Châtelleraut,
- des perspectives de liaisons ferroviaires périurbaines avec la nouvelle ligne T.G.V.- mais d'ici là ?,
- une prédominance de la voiture sur les autres modes,
- un taux de motorisation croissant en périphérie,
- un réseau de T.E.C. non persuasif aux entrées des agglomérations,
- des T.E.C. interurbains départementaux quasi exclusivement dédiés aux scolaires,
- une faible fréquence, des dessertes des transports inter-urbains et un nombre limité de destination,
- une offre de T.E.C. non mutualisée et harmonisée entre les opérateurs (ex : tarification)
- des liaisons en T.E.C. entre territoires inexistantes (ex : Civray-Montmorillon),
- des politiques multimodales et un partage de la voirie en progression,
- un développement des déplacements à la demande = petit bus (Châtelleraut, Poitiers...),
- un usage intermodal encore limité,
- une faible intégration tarifaire (coopération limitée entre les différentes autorités organisatrices).

Questionnements

- *Comment assurer une gestion globale de la mobilité : coopération entre autorités et acteurs privés, ... ?*
- *Quelle offre de transports entre les agglomérations et les territoires périphériques ?*
- *Quelle offre de transports dans les liaisons transversales entre territoires ?*
- *Comment innover dans les services à la mobilité et à l'accessibilité : intermodalité, tarification, covoiturage, transports à la demande, accueil, accès, horaires, politiques temporelles, fréquences variables, ... ?*

Atelier n°3
Vers de nouvelles pratiques de déplacements : comment anticiper et sensibiliser ?

La sensibilisation aux questions environnementales et énergétiques 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 leur intérêt environnemental dans leur vie quotidienne.

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.

CONSTATS

- « les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, laissant craindre des variations climatiques futures supérieures à toutes celles connues depuis 10 000 ans »,
- les transports, un secteur générant le plus de problèmes en termes d'accroissement de l'effet de serre en France,
- des enjeux énergétiques et environnementaux insuffisamment appréhendés,
- 1/2 des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports sont dues aux voitures particulières,
- une motorisation croissante des plus jeunes (depuis l'école),
- des coûts économiques et sociaux de l'étalement urbain non mesurés par les ménages,
- l'efficacité en temps, la valorisation sociale, l'autonomie individuelle offertes par la voiture, des freins au changement de pratique ?,
- une multiplication d'actions de sensibilisation : « En ville sans ma voiture ! », les classes de ville, « marchons vers l'école », « pas à pas », ...,
- le covoiturage peu incité,
- des acteurs variés impliqués : entreprises, salariés, élèves, parents, ...

Questionnements

- *Comment prendre en compte les enjeux environnementaux et énergétiques de manière plus efficace localement ?*
- *Comment faire prendre conscience aux habitants de ces enjeux et des impacts liés à la mobilité ?*
- *Comment contribuer à la prise de conscience des citoyens des enjeux de la mobilité ?*
- *Comment impliquer le grand public ?*
- *Quel type d'actions de sensibilisation mettre en place à court et moyen terme ?*
- *Quelles cibles ? : entreprises, particuliers, élèves, ...*

SIGLES UTILISES

ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AOT : Autorité Organisatrice de Transports
AU : Aire Urbaine
CAP : Communauté d'Agglomération de Poitiers
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CDD : Conseil de Développement Durable
CESR : Conseil Economique et Social Régional
CIAT : Conférence Interministérielle d'Aménagement du Territoire
DDE : Direction Départementale de l'Equipement
DRE : Direction Régionale de l'Equipement
GART : Groupement des Autorités Organisatrices de Transports
LGV : Ligne à Grande Vitesse
PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PDE : Plan de Déplacements Entreprise
PDU : Plan de Déplacements Urbain
PLU : Plan Local d'Urbanisme
POS : Plan d'Occupation des Sols
IAAT : Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires
IFREE : Institut de Formation et de Recherche en Education à l'Environnement
INSEE : Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques
ORT : Observatoire Régional des Transports
RFF : Réseau Ferré de France
SCOT : Schéma de COhérence Territoriale
SRU : Solidarité et Renouveau Urbain
STP : Société de Transport Poitevin
TER : Train Express Régional

BIBLIOGRAPHIE

- Etude sur les pôles ruraux émergents dans l'aire d'influence lointaine de Poitiers (Juin 2002)
D.D.E. de la Vienne – T.A.D. Agence
- Poitiers – Collège de prospective (25 Juin 2002)
I.N.S.E.E.
- Evaluation de l'offre de transport collectif sur l'espace urbain Poitiers-Châtelleraut – Rapport d'étude (Juillet 2002)
D.D.E. de la Vienne – Etudes Modélisation Trafic Informatique Statistiques
- Les villes chefs-lieux et leurs aires urbaines en Poitou-Charentes (Mai 2003)
Les cahiers de Décimal n°43 – I.N.S.E.E.
- Pays « périurbains » dans le département de la Vienne (Juin 2003)
D.D.E. de la Vienne – Nouveaux territoires consultants
- Annuaire statistique des transports – Poitou-Charentes (2003)
N°9 – Observatoire Régional des Transports
- Chiffres clés des transports en Poitou-Charentes - 2002 (Octobre 2003)
N°3 – Observatoire Régional des Transports
- Urbanisation et transports dans l'aire urbaine de Poitiers – Le plan de déplacements urbains du District de Poitiers (Octobre 1998)
Les cahiers de Recherche et Développement – N°2 – District de Poitiers
- Structuration des données démographiques, économiques et territoriales à l'échelle de l'espace urbain Poitiers-Châtelleraut (14 Octobre 2002)
Riadh ZELLAGUI - Rapport de stage – D.U. « Analyses spatiales et prospectives territoriales » - Université de Poitiers
- Transports urbains : quelles politiques pour demain ? (Juillet 2003)
Président : Roland RIES - Commissariat Général au Plan
- Relevé des débats des quatre séances de travail du Conseil de Développement Durable de la C.A.P. du 20 janvier, 17 février, 30 mars et 15 avril 2004
- Inventaire communal – Communoscopes cartovisions (1998)
CD-ROM – DATAR – Ministère de l'Agriculture et de la Pêche – INSEE
- Communes Profils – Département 86 - Base de données (2000)
CD-ROM – INSEE

Contact

Secrétariat du conseil de développement durable de l'agglomération de Poitiers

Communauté d'Agglomération de Poitiers
Service Recherche et Développement
BP 569

86 021 Poitiers Cedex

téléphone : 05 49 52 36 59

fax : 05 49 52 38 83

