



*Ateliers participatifs
Cancon et Villeréal*

Mobilités dans le territoire des Bastides en Haut-Agenais Périgord

La mobilité

La mobilité est l'aptitude, la capacité ou la propriété pour des personnes ou des objets à se déplacer dans un espace donné entre un point de départ et un lieu de destination.

La mobilité inclut la notion de déplacements, de transports et de services.

Elle traduit une forme de **liberté** (« je vais où je veux comme je veux »), de **choix** (« quel mode de déplacement est-il le plus adapté à mon trajet ? Ai-je accès à des alternatives (offre ou service) ? »), de **capacité ou de compétence** (« comment vais-je évaluer quel est le mode le plus adapté à mon déplacement ? Comment accéder à une gare pour prendre le train depuis le territoire des Bastides »).

La mobilité est un droit (inscrit dans la loi), une nécessité (pour accéder aux services, à l'emploi...), un besoin (pour créer ou entretenir le lien social, familial, humain).

Comment se déplacer en milieu rural quand on n'a pas de voiture, ni les moyens d'y mettre de l'essence, encore moins de passer son permis ?

Comment réduire ses coûts de transport quand on habite loin de son travail, que les bus et les trains ont disparu ?

Comment décrocher un diplôme ou trouver du travail dans ces conditions ?

La mobilité est un enjeu fort pour les territoires peu denses et ruraux.

Tenter de répondre aux besoins des acteurs socio-économiques et des habitants du territoire est un objectif quotidien pour améliorer l'accessibilité et l'attractivité du territoire des Bastides en Haut-Agenais Périgord.

Le café partenaire « Les Bastides » constitué depuis 2013, porté par le CMS de Fumel, réunit de nombreux acteurs locaux (sociaux, culturels et associatifs) ; il travaille et réfléchit aux problématiques économiques et sociales des habitants du territoire et a notamment déjà abordé la thématique des mobilités

et des déplacements, qui constituent des enjeux forts pour l'accessibilité et l'attractivité territoriale.



80 % des déplacements se font en voiture

plus de 50 % des déplacements en voiture font moins de 3 km

Une commission mobilité

du café partenaire s'est constituée en Février 2019. Son rôle est de faciliter la mise en commun des constats et des usages, de mieux repérer et partager les besoins des habitants, afin de construire, avec eux, des alternatives et des réponses pertinentes et viables. Cette commission a initié les premiers travaux sur le sujet des mobilités via une enquête auprès des habitants afin d'établir un premier état des lieux des pratiques et des besoins en matière de mobilités. L'objectif était de recueillir leur avis et de les associer à la dynamique de la démarche pour le long terme.

Une desserte en transports collectifs faible ou inexistante

La commission mobilité constitue le cadre d'intervention partenarial au sein duquel le Cerema, missionné par le département du Lot et Garonne, vient apporter sa connaissance des mobilités et ses capacités de mise en réseau des acteurs publics et privés autour des solutions de mobilités.

Des réflexions et des travaux ont déjà été engagés par des acteurs multiples sur le territoire, notamment par la communauté des communes des Bastides en Haut Agenais Périgord. L'un des enjeux est donc maintenant de partager et de fédérer ces démarches pour leur donner une traduction, si possible concrète, en termes d'actions.

Des solutions déjà existantes mais peu ou pas connues

1 français sur 5 a renoncé à se rendre à un entretien d'embauche faute d'une solution de mobilité



Les objectifs de cette démarche partenariale sont donc de trois ordres :

- Identifier précisément la notion de besoins réels des habitants pour tenter de mieux y répondre
- Aider à la prise de décision vers la mise en œuvre d'actions ou d'expérimentations en associant les partenaires et habitants pour une démarche partagée et concertée
- S'engager dans l'action pour améliorer le quotidien des mobilités pour tous.

Deux ateliers mobilités

sur le territoire des Bastides en Haut Agenais Périgord ont été organisés le 26 novembre et le 12 décembre derniers à Cancon et à Villeréal, par la commission mobilité du café partenaires des Bastides.

Ces ateliers participatifs avaient pour objectif de partager des usages, les visions et les pistes de solution pour tenter de répondre aux besoins de mobilités, pour tous les publics : jeunes, en insertion, seniors, actifs. Une soixantaine de personnes (habitants, représentants d'associations, élus, techniciens, entreprises) sont venues témoigner et participer aux échanges, dans un esprit constructif et de partage avec pour ambition d'entrer dans l'action sur ce territoire (actions et/ou expérimentations de solutions).

Il est à préciser que concernant les ateliers relatifs à la mobilité des jeunes et des actifs, la faiblesse de la participation de ces deux publics cibles ne permet pas de tirer des conclusions définitives sur ces deux types de mobilité.

Vous trouverez dans les pages suivantes quelques éléments de synthèse de ces ateliers.

Les mobilités des jeunes et des personnes en insertion

La mobilité est un droit pour les jeunes : un droit à la mobilité géographique, à la mobilité professionnelle, à la mobilité résidentielle.

La mobilité constitue également un des principaux freins pour l'accès à l'emploi des publics en situation de précarité, notamment les jeunes.

Constats – pratiques

Postulat de départ : la voiture individuelle n'est pas une solution, elle est une obligation !

La mobilité des jeunes scolarisés (3 à 16/18 ans) est principalement opérée via les cars de ramassage scolaires organisés quotidiennement sur le territoire. La difficulté principale réside dans l'acheminement jusqu'au point d'arrêt de ramassage scolaire : le dernier kilomètre n'est pas toujours assuré.



Pour leurs déplacements liés aux loisirs, ces jeunes utilisent souvent le vélo dans les centres-bourgs (distances inférieures à 3 kilomètres).

Il existe des relais de solidarité facilitant le covoiturage. Les deux-roues motorisés (scooter notamment) reste un mode utilisé (risque sécuritaire marqué pour les sorties nocturnes).

Pas de loisirs si pas de moyen de transport.

Publics en insertion : 16 / 25 ans

Fort sentiment d'attachement au pays, au bassin de vie : « Travalha al pais ».

Les différents dispositifs d'insertion (mission locale, association La sauvegarde, APREVA...) viennent en aide sur le territoire pour faciliter leur mobilité, travailler sur les représentations, sensibiliser à l'apprentissage des différents modes de transports.

Problématiques – besoins

Améliorer l'accès aux services et aux points d'arrêts (aménagement routiers et sentiers)

Créer les conditions facilitées pour le 1er ou le dernier kilomètre.

Repérer ou créer des lieux de vie pour aller à la rencontre des jeunes.



Accompagner les mobilités nocturnes dans un cadre organisé et sécuritaire.

Faciliter l'accès aux soins et à la formation.

Pistes d'actions ou de solutions

Axe 1 = Diversifier les services de mobilité : transport à la demande pour la proximité, co-voiturage organisé pour les trajets réguliers, autostop organisé sécurisé, prêts de voiture et de conducteur, location de vélo et de Vélo à assistance électrique, navette (équipe mobile de prévention).

Axe 2 = Communiquer sur les accompagnements existants (MSAP, APREVA, CAR 47, covoiturage santé...) et les mutualiser.

Axe 3 = Aménagements routiers et sentiers pour favoriser les mobilités actives, réflexion sur la relocalisation des activités et des services.

Axe 4 = Travailler sur les représentations : pour les jeunes à la marge ou les publics en insertion afin de les aider à se projeter. Sensibilisation, apprentissage / éducation à la mobilité.

La mobilité des seniors

Les personnes de plus de 60 ans représentent 25 % de la population française – elles seront 32 % en 2060 ; Les plus de 75 ans vont passer de 5 % en 2014 à 16 % en 2060 (sources INSEE).

Les seniors se déplacent majoritairement en automobile (91 % des déplacements réalisés en automobile) ; ils utilisent peu les transports publics (nécessaire apprentissage de leur usage) et encore moins le vélo, mais ils marchent.



Constats – pratiques

Un postulat de départ : l'automobile est notre seul moyen de nous déplacer car nous n'avons pas d'autres solutions.

Notre priorité : continuer le plus longtemps possible à se déplacer librement.

Trois motifs de déplacements prioritaires :

- accéder aux services de santé (de plus en plus souvent et de plus en plus loin) : vers Villeneuve sur Lot, vers Agen ou Bergerac (plus rarement vers Bordeaux ou Toulouse)



- accéder aux commerces : allongement des distances (jusqu'à 30 kilomètres), environ 3 fois par mois – les commerces de proximité sont de plus en plus rares ou mal achalandés, d'où la nécessité d'aller plus loin
- rendre visite à la famille, aux amis : conserver le lien social et familial au risque de devenir isolé si on ne le fait plus.

Problématiques – difficultés rencontrées

Les autres modes de déplacements sont inexistantes sur le territoire ou difficilement accessibles.

Il n'y a pas de connexion avec le train, par bus ou autocar.

Pour acheter un billet de train, cela devient très (trop) compliqué, d'autant plus que les services physiques au guichet sont de plus en plus souvent remplacés par des bornes tactiles que nous ne savons pas utiliser.

Payer sa place de stationnement devient également un exercice « intellectuel » pas forcément accessible à tout le monde (utilisation des nouvelles bornes de prépaiement de stationnement en ville).

Mais le problème principal est le manque ou l'absence d'information autour des offres ou services de mobilité.

Pistes d'actions ou de solutions

Axe 1 = information, communication

1 guichet unique, avec présence physique d'un conseil en mobilité pour répondre aux besoins de tous face à la mobilité (renseignement, réservation, accompagnement, sensibilisation...).

Axe 2 = services alternatifs à l'automobile individuelle

Des minibus, navettes, équivalent au TAD pour faciliter l'accès sans voiture aux services

Axe 3 = partager les mobilités

Construire un covoiturage ou un autopstop local sécurisés, où la reconnaissance des conducteurs ou des autopstoppeurs faciliterait le retour à la confiance.

Axe 4 = organiser, encourager, accompagner les services itinérants

Les mobilités de moyennes

distances de 5 km à 30 km)

Elles concernent tous les modes de déplacement permettant de se rendre d'une commune à une autre à l'intérieur du territoire d'étude, notamment vers les principaux bassins de vie ou d'emploi, voire vers le département voisin (en l'occurrence la Dordogne). Elles ciblent principalement les trajets du quotidien mais également les trajets occasionnels.



Constats - pratiques

Déplacements effectués majoritairement en voiture particulière mais également à pied, en taxi, en autostop ou en véhicule d'entreprise.

Trajets effectués pour se rendre à des RDV médicaux, RDV professionnels (Pôle emploi, trajets domicile-travail), pour raison scolaire (lycée, collège), pour faire les courses (alimentation) et pour les loisirs.

Déplacements effectués principalement seul dans son véhicule (autosolisme). Parfois en groupe sur la base d'une entente entre parents, notamment dans le cadre des activités sportives (sports collectifs). Covoiturage envisagé occasionnellement entre voisins ou par connaissance.



Problématiques - besoins

Absence de transport collectif en particulier de ligne d'autocar.

Contrainte budgétaire liée au prix élevé du carburant.

Autonomie limitée faute de disposer d'un véhicule voire d'un permis de conduire.

Suppression de l'indemnité de remboursement taxi. Les personnes en difficulté financière ne font plus appel à ce service.



Pistes d'action et de solutions

Axe 1 : agir sur les moyens de communication

Créer du lien social entre voisins.

Améliorer l'information aux usagers, via notamment Radio4.

Organiser une mobilité solidaire via la mise en place d'une plateforme d'appel.

Axe 2 : proposer de nouvelles offres de mobilités

Utiliser les cars de transport scolaire pour véhiculer les retraités aux horaires creuses de la journée.

Mise en place d'un Transport à la demande (TAD).

Développer le covoiturage et l'autostop solidaire.

Axe 3 : améliorer les offres actuelles

Rendre plus accessible le service de taxi d'un point de vue tarifaire (aides sociales).

Adapter les horaires d'ouverture des services administratifs et sociaux (amplitude horaire plus importante).

La mobilité des actifs : trajets domicile/travail



Constats - pratiques

Recours à la voiture particulière, la plupart du temps avec une seule personne à bord, correspondant à des déplacements d'une vingtaine de kilomètres.

Pour des distances réduites (3 à 6 km), le vélo reste une option.

Déplacements effectués à pied si le temps de parcours est inférieur à 5mn (distance < 500 m).

Pratique marginale de l'autostop « à l'ancienne », qui semble être efficace, bien que disparue des usages.

Constat que l'usage de la voiture est prépondérant et découle d'un choix de vie en campagne.



RADIO 4

la radio d'ici



Problématiques - besoins

- Vélo

- insécurité ressentie dans le flux des véhicules en particulier les PL.
- infrastructures routières inadaptées (absence d'aménagement cyclable).
- comportement inadapté des conducteurs vis-à-vis des cyclistes.

- Covoiturage

- horaires d'embauche et de débauche non compatibles.
- itinéraire/trajet la plupart du temps différents (pas même de tronçon commun).
- contraintes personnelles, effort à fournir pour s'adapter.
- multiplicité des outils numériques (applications), et sans lien entre eux (manque d'interopérabilité)
- pas dans les gènes, dans la culture ; manque de sensibilisation voire défaut d'éducation à des modes alternatifs de mobilité.



Les autres déplacements du quotidien

Nécessité de faire les courses.

Amener ses enfants en bas-âge à des garderies ou à des nounous.

Amener les enfants à l'école ou au point de ramassage scolaire.

Pratique d'une activité de loisirs ou associative par les enfants et les parents.

RDV médicaux : distances parcourues entre 30 et 150 km.

Trajet école/maison non sécurisé (sécurité routière, absence de cheminement piétons continu).

Les solutions et pistes d'amélioration proposées

Création de lignes de transport collectif (régulière ou TAD) vers les principaux points d'intérêt (pôles générateurs de déplacement).

Inciter les supermarchés à organiser la livraison à domicile.

Développer le commerce itinérant, sur le modèle dit du « camion ».

Dans l'éventualité d'une ligne de car régulière entre Bergerac et Villeneuve-sur-Lot, profiter de cette ligne pour créer une ossature/un maillage des points d'arrêt vers les principaux pôles générateurs de déplacement.



Pistes d'action et de solutions

Axe 1 : Agir sur les dispositifs de communication

Création de points d'information permettant d'informer la population sur les dispositifs de mobilités disponibles et de faciliter l'organisation de mode alternatif à la voiture

Humaniser les sources d'information et la mise en relation des usagers

Axe 2 : Agir sur les entreprises

Efforts de la part des employeurs sur les règlements internes /conventions collectives : aménagements des horaires, covoiturage avec véhicules d'entreprises ou de service.

Mettre en place des dispositifs financiers d'incitation.

Le télétravail et le tiers-lieu apparaissent comme des solutions.

Axe 3 : Améliorer la sécurité des infrastructures

Aménagement/sécurisation du réseau routier en faveur de l'utilisation du vélo.

Les mobilités de proximité (moins de 5 kms)

Elles concernent toutes les façons de se déplacer pour accéder à un service, à l'école, aux loisirs, à la culture ou pour rendre visite, dans un rayon maximum de 3 à 5 kilomètres. Cela concerne donc les mobilités réalisées le plus souvent autour du domicile, des lieux de vie et de l'entreprise.

Plus de 60% des déplacements réalisés en milieu rural dans un rayon de 3 kilomètres sont opérés en automobile.

Constats – pratiques

L'automobile est la seule solution fiable et performante sur notre territoire. Sans voiture il est difficile de se déplacer, même sur une courte distance. Notre territoire concentre les formes de la dégradation : sociale, médicale, économique.

On a pris l'habitude de se déplacer en voiture et on ne voit pas comment changer ces habitudes dans le paysage qui nous est proposé. Marcher dans les rues n'est pas très sécuritaire et notre géographie ne nous facilite pas l'usage du vélo. Les voiries, les aménagements de centre-bourgs et les routes du territoire ne se prêtent pas à la pratique du vélo.

C'est également une contrainte forte pour les entreprises et associations du territoire.

Problématiques – difficultés

Pour tenir compte des différents publics et des situations de vulnérabilité voire de précarité, l'accessibilité aux services doit être améliorée.

Trois cibles apparaissent aujourd'hui prioritaires dans la mobilité de proximité :

- L'accès aux soins : de plus en plus de services de santé sont localisés dans les villes moyennes (distances 20 à 30 kilomètres) et nécessitent des déplacements en voiture, faute d'autre solution.
- L'accès au travail : beaucoup d'entreprises peinent à recruter, notamment à la saison pour les entreprises de l'agroalimentaire. Les travaux des saisonniers doivent être organisés en fonction de leur mobilité.
- L'accès alimentaire : les commerces de proximité (dans les centres-bourgs) se font rares ; les zones commerciales sont localisées en périphérie.

Pistes d'actions ou de solutions

Axe 1 = Créer les conditions d'une itinérance de services sur le territoire pour rapprocher les services du besoin et de l'utilisateur

Axe 2 = Accompagner, faciliter la mise en place d'alternative à la mobilité automobile pour l'accès au travail, pour l'accès aux soins et aux commerces.

Axe 3 = Construire et partager une information et une communication, accessible à tous les publics, sur les services de mobilité sur le territoire.

Les mobilités longues distances (plus de 30 kilomètres)

Elles concernent toutes les mobilités, les déplacements, qui sortent du territoire de la communauté des communes, les mobilités intra ou interdépartementales, pour accéder à la capitale régionale, à Toulouse ou plus loin. Tous les motifs de déplacements sont appréhendés : accès aux services, accès aux loisirs ou à la culture, tourisme ou excursion.

Tous les modes peuvent être pris en compte : l'automobile, le train, le car, le covoiturage, l'avion, l'intermodalité...



Constats – pratiques

Dans le département le mode de déplacement privilégié est l'automobile, majoritairement en mode autosolisme (à titre privé) et de manière plus épisodique en covoiturage via « blablacar ».

En dehors du département, le mode transports collectifs reprend des parts modales, notamment pour les déplacements à la journée (professionnels ou privés). Les transports collectifs sont privilégiés pour les déplacements de plus d'une semaine hors du département.

Pour les publics plus âgés, la mobilité longue distance reste une difficulté (risque routier), le choix de la non mobilité s'impose alors = risque d'isolement, de désocialisation et d'absence de soins.

? Problématiques - besoins

Besoin de réassurance de la part de nombreux usagers : fiabilité des horaires, sécurité des déplacements partagés, confiance en l'autre (covoiturage), liberté d'organisation, maintien de l'autonomie et de l'indépendance.

Le coût de la mobilité peut devenir un frein voire un obstacle.

Besoin d'information et de communication sur les offres et services existants.

💡 Pistes d'actions ou de solutions

Axe 1 = Faciliter l'organisation d'un covoiturage local.

La solidarité dans la mobilité peut être un complément = solution CAR 47 pour les seniors = cette solution pourrait être élargie à d'autres publics (les jeunes notamment et les publics en insertion).

Axe 2 = Mutualisation de navettes / bus pour rejoindre les gares et aéroports

Axe 3 = Construire la communication et l'information à destination de tous.

Idée d'inscrire le correspondant ou référent mobilité sur le territoire pour donner l'information, accompagner, communiquer, sensibiliser. Le bouche à oreille reste le garant du lien de confiance sur le territoire.



« ...Pour les jeunes, ou pour nous les seniors, sans la voiture on n'existe plus, on s'isole et on n'accède plus aux services... »

« ..le covoiturage, oui pourquoi pas, mais avec qui ?.. »



« ..la voiture n'est pas une solution elle est une obligation.. »



« la mobilité est un droit, une liberté, qui permet d'avoir le choix, mais ici on ne l'a pas... »

« ...moi je remarque que tous les transports disparaissent mais que la demande de mobilité s'accroît .. »

« ...Au-delà de 30 km je ne me déplace pas parce que je n'ai pas internet et par crainte du covoiturage... »

« Aujourd'hui on crée moins de lien ; il faut recréer du lien entre les parents, les familles ; il faut s'organiser dans les conseils de quartier, à l'école pour s'aider »



« ..même accéder au train, à une gare c'est compliqué, sans voiture... »

« .. Le covoiturage on le fait déjà, on est obligé pour toutes les activités entre personnes âgées. Il n'y a que cette solution, il n'y a rien d'autre ici..... »

« ...On voit que ces commerces itinérants ça peut effectivement aider beaucoup de personnes âgées ... surtout aujourd'hui où on est dans la transition écologique .. »



« ..autrefois, il y avait un petit bus pour aller au marché ou faire les courses.. »

« ..on n'a pas d'information ou de communication sur les services ou les solutions existantes : il faudrait commencer par là.. »



Cerema Sud-Ouest

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
Rue Pierre Ramond – CS 60013 – 33166 Saint Médard-en-Jalles



Contacts

Séverine HALLER

Coordinatrice d'action sociale
Référente DSL départementale/DGADS
mel : severine.haller@lotetgaronne.fr

Frédéric LESCOMMERES

tél. 06 22 20 82 57
mel : frederic.lescommeres@cerema.fr

Liens

<https://www.cerema.fr/fr>
<https://www.francemobilites.fr/>
<https://www.francemobilites.fr/regions/nouvelle-aquitaine>
Boite mail : nouvelleaquitaine@francemobilites.fr

Crédits photos : CD 47 - Service communication