

Des solutions pour faciliter la mobilité

Il y a quelques semaines, c'est la hausse du prix du carburant qui avait cristallisé la colère des Gilets Jaunes. Ces revendications ont reposé la question de la mobilité, notamment dans les zones rurales, où une grande partie de la population, dont évidemment les personnes en situation précaire, est vraiment dépendante de la voiture. Il est malgré tout possible de limiter l'usage de la voiture particulière : des solutions sont développées pour se déplacer plus économiquement. Lire en pages 4 et 5.

Pages réalisées
par Guillaume de Werbier
gdw.vienne.rurale@orange.fr

La mobilité, enjeu d'insertion

En créant la plateforme Mobi'Vienne l'année dernière (www.mobi-vienne.fr), le Conseil départemental de la Vienne a souhaité répondre aux besoins de mobilité des habitants du département, et en particulier des bénéficiaires du RSA et des habitants des territoires ruraux. « L'accès à la mobilité pour tous est aujourd'hui un enjeu majeur pour l'insertion et l'emploi », soulignent les responsables de la plateforme. « 56 % des bénéficiaires RSA du département de la Vienne n'ont pas le permis et 20 % des personnes en âge de travailler rencontrent des difficultés pour se déplacer. Dans un contexte rural, il devient donc nécessaire de compléter les réponses matérielles par le développement des



L'inauguration de Mobi'Vienne s'est tenue en fin d'année dernière dans les locaux du Sisa-Pôle mobilité, à Châtelleraut.

compétences mobilité ».

C'est là qu'intervient Mobi'Vienne (fonctionnant grâce à un coordinateur et 4 conseillères en mobilité), dont le rôle est à la fois de pro-

poser du conseil, de la formation, mais aussi de rechercher des solutions et d'accompagner les personnes vers une mobilité autonome pour chercher un emploi, accéder à un emploi,

à un stage, suivre une formation ou réaliser des démarches administratives.

C'est le Sisa (Service d'insertion sociale pour adultes) – Pôle Mobilité, basé à Châtelleraut (1) qui a été retenu pour porter Mobi'Vienne. Il faut dire que cette structure a déjà une riche expérience dans ce domaine. Elle possède une auto-école sociale (30 € / heure, selon les conditions de ressources, contre 45 € dans une auto-école classique). « Nous disposons de 3 véhicules-école. Nous avons une cinquantaine de candidats pour le permis chaque année », précise Christine Delalande, chef de service du Sisa-Pôle mobilité. La structure donne aussi la possibilité à ses

bénéficiaires de louer des véhicules à moindre frais. Elle possède ainsi une cinquantaine de deux roues (vélos, scooters, mobylettes), et 4 voitures, pour ceux qui souhaitent se déplacer pour se rendre à un entretien d'embauche, une formation... L'équipe du Sisa a toujours voulu mettre un point d'honneur à aller au-delà de la simple mise à disposition de véhicules : « En travaillant, le conseil en mobilité, on optimise le parcours à l'insertion des personnes. Les problèmes de mobilité, c'est le premier frein à l'emploi. La non mobilité, c'est l'exclusion. »

(1) Organisme lui-même géré par l'ADSEA, association mettant en oeuvre des actions en faveur de l'insertion de personnes en difficulté.

Les véhicules électriques branchent le CESV

Les dirigeants, membres du Club des Entrepreneurs du Sud-Vienne (CESV), avaient eu envie en juin 2015, à l'occasion de leur barbecue annuel organisé à la Sfel à Saulgé, d'organiser une présentation de véhicules électriques. 25 voitures de différentes marques avaient été prêtées par des concessionnaires. « 80 % des artisans font moins de 100 km/jour avec leur véhicule professionnel. C'est un usage compatible avec une voiture électrique », remarque Christophe Sébastien en charge du développement durable, de l'ancrage territorial et de la mobilité électrique à la centrale EDF de Civaux, et membre du CESV. « L'idée était de faire réfléchir les entreprises et les collectivités invitées à la possibilité d'utiliser des voitures électriques sur le territoire. Les personnes présentes ont pu essayer les voitures pour se faire une idée. » Les deux années suivantes, le CESV réitère l'opération qui monte en puissance. En 2017, elle déménage place de la Victoire à Montmorillon, et accueille le grand public, venu nombreux pour voir les véhicules du marché et essayer les

engins. Thierry Lambert, président du CESV, voudrait bien voir naître un pôle d'innovation sur la mobilité électrique rurale dans le sud Vienne. Pour Christophe Sébastien, « la ruralité, c'est l'éco-système idéal » pour ce type de véhicule. « Quand on a son pavillon, son garage, l'installation d'une borne est simple », à la différence d'un logement en copropriété par exemple. « Le coût d'installation de la borne domestique n'est pas non plus très important. » Le hic reste quand même le coût du véhicule à l'achat. Christophe Sébastien atténue ces appréhensions : « C'est vrai, les véhicules coûtent cher à l'achat, mais il y a des avantages fiscaux, on fait 800 000 à 1 million de km avant le premier entretien ! Le coût d'une recharge est beau-

coup moins cher que du carburant. Il faut réfléchir sur du long terme. » Quant aux craintes sur l'autonomie, le spécialiste les balaie d'un revers de main. « Les nouveaux modèles ont jusqu'à 400 km d'autonomie. En zone rurale, le parcours quotidien d'un automobiliste, entre son lieu de travail, les courses, et les enfants à récupérer à l'école, est de 60 km. » Les particuliers ne sont pas les seuls à s'intéresser au sujet. Dans le Sud Vienne, le restaurant les Orangeries dispose d'une voiture électrique, Montmorillon et la communauté de communes Vienne et Gartempe ont fait l'acquisition d'une Renault Zoé...

S'ils ne décollent pas encore, les véhicules électriques semblent tout de même passer la seconde.



Lignes en plus



Grand Poitiers s'est donné des axes prioritaires pour améliorer la mobilité des citoyens. « De septembre à décembre, on a testé une nouvelle ligne de bus reliant Jaunay-Marigny et Saint-Georges-Les-Baillargeaux à Poitiers », explique Anne Gérard, élue à la communauté urbaine en charge de la mobilité. « Ça fonctionne bien le matin et le soir. On a fait des ajustements de fréquence de passages. Avec Vitalis, nous voulons travailler par bassin de territoire. » En direction de Chauvigny, l'élue indique qu'« on a besoin d'optimiser les passages » des cars interurbains. En parallèle, « nous réfléchissons à la mise en place de l'usage du vélo à assistance électrique, du transport solidaire... » Ce n'est pas le bus mais un TER qui assure le lien entre Poitiers et le Pays mélusin. « Nous travaillons, avec la Région et la SNCF, à une convention d'intégration tarifaire pour que le prix soit identique à celui d'un ticket de bus.

Quand nous aurons récupéré la gestion des lignes de bus départementales, nous réexaminerons les horaires et les fréquences. » Grand Poitiers planche par ailleurs à la mise en place d'une plateforme de co-voiturage. La communauté urbaine identifie également les pôles où le trafic est le plus dense et compte augmenter ses parc-relais. « Dans le quartier de la Demi-Lune, c'est saturé. Il faut donc en construire un autre plus en amont, sur Migné-Auxances. » La mobilité de loisirs n'est pas laissée de côté. « Nous avons cherché à voir avec les élus des communes comment il est possible de développer l'usage du vélo. Des aménagements ont commencé par de la nouvelle signalétique. Certaines communes comme Chaseneuil, demandent de l'aménagement de voies cyclables. Nous avons aussi monté un projet pour rallier Mignaloux-Beauvoir au CHU. Et on étudie la possibilité de rejoindre à vélo la Technopole du Futuroscope. »

Suite en page 5 →